



# DÉBATS

de

**l'Assemblée nationale**

du

**QUÉBEC**

---

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

**Commission de la voirie**

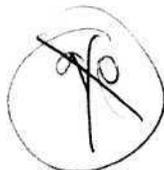
**Crédits du ministère de la Voirie (2)**

Les 6, 7, 8 et 12 mai 1969

125 (90)

---

**Président : l'honorable Gérard Lebel**



Commission de la voirieCrédits du ministère

Séance du 6 mai 1969

(Quinze heures cinquante-cinq minutes)

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

Nous reprenons. Nous en sommes à l'article 5, sous article 1: Traitements.

M. LACROIX: M. le Président, si vous permettez, avant que ne recommence l'étude des crédits du ministère de la Voirie, j'aurais quelques remarques à faire:

Cet après-midi siègent simultanément la commission parlementaire permanente de la présidence du conseil sur l'éducation, la commission de l'Agriculture et la commission du ministère de la Voirie. Quand on parle de revaloriser le rôle du député, je me demande si c'est un moyen de faciliter la chose que de faire siéger trois commissions simultanément, alors que plusieurs députés auraient des présentations à faire à chacune de ces commissions.

Quant à moi, je trouve que c'est une chose qui n'est pas raisonnable. Je suis prêt à demander l'adoption des crédits, quitte à revenir en Chambre où nous reprendrons, à ce moment-là, leur étude là où nous les avons laissés. J'ai commencé vendredi, avec le député d'Abitibi-Ouest, l'étude des crédits du ministère de l'Agriculture. Hier, nous avons entrepris l'étude des crédits du ministère de la Voirie. Et quant au ministère de l'Éducation, vous comprendrez, M. le Président, que pour les Iles-de-la-Madeleine, les questions de l'éducation sont des questions très importantes.

Et quant à moi, je ne crois pas qu'il soit possible pour un député d'être au courant de ce qui se passe afin de pouvoir défendre les points de vue que les commettants veulent voir défendre. Je vais immédiatement quitter la commission et je me réserve, étant donné la réserve qui a été faite au poste budgétaire no 1, de recommencer de A à Z l'étude des crédits du ministère de la Voirie, tant et aussi longtemps que le gouvernement fera siéger en même temps trois commissions.

Je n'ai pas l'intention de revenir là-dessus et, de toute façon, étant donné qu'en commission les choses doivent revenir devant la Chambre, j'ai bien l'intention, lorsque les crédits du ministère de la Voirie reviendront de-

vant la Chambre, de me prévaloir de mon droit de député et de recommencer les discussions là où nous les avons laissées hier soir.

M. LOUBIER: M. le Président, il faut tout de même être de bon compte. La question a été discutée tout à l'heure, en Chambre, par le chef de l'Opposition, le député de Drummond et le premier ministre. Or, le premier ministre a donné les raisons qui aboutissaient aux séances de trois commissions simultanément. Le député des Iles-de-la-Madeleine devrait, à mon sens, être plus gentilhomme et signaler que nous avons déjà retardé à deux reprises l'étude des crédits budgétaires de la Voirie. Nous ne siégerons pas vendredi pour permettre, Justement, aux députés de l'Opposition — et c'est leur droit et c'est même essentiel — d'avoir un colloque de parti politique. Et le député des Iles-de-la-Madeleine devrait ajouter que, après un accord entre l'Opposition et le parti ministériel, il a été convenu que la session se terminerait autour du 15 ou du 20 juin, pour permettre aux députés de prendre des vacances comme ils le méritent et comme ils l'exigeaient dans le passé.

Troisièmement, le député des Iles-de-la-Madeleine devrait souligner que la création des différentes commissions pour l'étude des budgets pour les ministères remonte à 1964-65 et que le but, à l'époque, était justement de permettre d'accélérer les travaux des différents comités de la Chambre et de moderniser et faire en sorte que, par cette nouvelle méthode, on puisse, simultanément, débloquer les travaux de la Chambre et les travaux d'étude des crédits budgétaires. Disons que c'est une occasion un peu exceptionnelle, je l'avoue, qu'il y ait, aujourd'hui, trois commissions qui siègent simultanément.

Mais le leader du gouvernement a signalé à l'attention des députés de l'Opposition qu'il avait pris le soin de vérifier les noms des députés qui faisaient partie des deux commissions qui siègent aujourd'hui. Or, aucun des membres de la commission de la voirie n'est en même temps membre de l'autre commission qui siège. De sorte qu'il n'y a aucun préjudice pour les députés en cause parce qu'ils siègent à leur commission respective après avoir été nommés par leur propre parti politique.

Or, M. le Président, je comprends que le député des Iles-de-la-Madeleine aimerait aller dans d'autres commissions, c'est son droit, c'est

son devoir. Mais son premier devoir est de siéger sur la commission dont il fait partie, la commission de la voirie. Il ne fait pas partie de l'autre commission qui siège. Donc, son premier devoir est de siéger à la commission de la voirie. Lorsqu'il fait la menace qu'il va revenir en Chambre pour rediscuter des articles un à un, bien M. le Président, cela va à l'encontre du principe qui a présidé à la création des commissions.

C'était justement dans le but d'accélérer, de débloquent et de faire en sorte que l'on puisse sinon raccourcir la période de la session, au moins faire en sorte qu'il y ait des vacances systématiquement prévues pour le député afin que l'on sache à quoi s'en tenir.

Or, je pense que, dans les circonstances, la Chambre a discuté de ce problème tout à l'heure et qu'il n'y a pas eu, que je sache en tout cas, de guerre terrible en Chambre parce que le chef de l'Opposition, après les commentaires du premier ministre et du leader, n'est pas revenu à la charge. Le député de Drummond a voulu apporter ses propres arguments et ce qui a été décidé par la Chambre, la Chambre qui est souveraine, c'est que nous siégerions.

M. LACROIX: M. le Président, je voudrais, en réponse aux remarques de l'honorable ministre du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche, lui souligner que le gouvernement a accepté d'ajourner jeudi soir pour le colloque des 8, 9, 10 et 11 mai, du parti libéral. De toute façon, nous devons également ajourner le 20 juin et tout le monde a accepté qu'on ajourne le 13 pour permettre la tenue du congrès de l'Union Nationale.

M. LOUBIER: Oui, oui.

M. LACROIX: M. le Président, je comprends mal que lorsque siège un comité aussi important que le comité de l'Éducation, que l'on fasse siéger deux autres commissions simultanément, alors que, quand le comité des bills privés ou le comité des bills publics siège, il n'y a pas d'autres commissions qui siègent en même temps.

M. LOUBIER: Bien oui,...

M. LACROIX: Parce qu'à ce moment-là, le comité des bills privés et le comité des bills publics sont tout de même deux comités très importants dans l'administration de la province. La vie parlementaire, la vie législative, c'est d'abord à partir du comité des bills privés et des bills publics, c'est peut-être encore plus important que la Chambre elle-même.

Quand nous étudions, M. le Président — nous participons à l'étude des crédits du ministère de la Voirie et du ministère de l'Agriculture — et qu'il y a en même temps une commission aussi importante que celle de l'Éducation qui siège, je pense que c'est absolument illogique. Je pense que les députés qui sont en face de moi ont déjà siégé dans l'Opposition et si on leur avait demandé la même chose... On a demandé et on a convenu de siéger simultanément deux comités depuis 1965, il est vrai, mais deux comités en même temps...

M. LAFONTAINE: Pour collaborer davantage.

M. LACROIX: Mais, est-ce que, par exemple, la population passe son temps à dire: Mais qu'est-ce que les députés font? Vous n'étiez pas là? Comment se fait-il que vous n'êtes pas au courant de telle chose?

C'est absolument impossible d'être présent lorsqu'il y a trois commissions qui siègent en même temps et, quant à moi, M. le Président, je ne suis pas membre de la commission de la Voirie, mais comme député, j'ai le droit de participer à l'étude de ces crédits.

Immédiatement, je me rends à la commission de l'Agriculture et je me réserve le droit, lorsque la commission de la Voirie viendra en Chambre, de recommencer le débat et de poser des questions que je jugerai pertinentes parce qu'à mon sens, il est absolument illogique de faire siéger simultanément trois commissions.

M. LAFONTAINE: M. le Président,...

M. LE PRÉSIDENT: S'il vous plaît, ayant retenu les remarques fort valables de l'honorable député des Îles-de-la-Madeleine et du député de Bellechasse, il me semble que nous devrions nous montrer prêts à collaborer. Il n'est, ni de la faute de l'un, ni de la faute de l'autre, que cette situation se produise. Nos leaders parlementaires respectifs se sont rencontrés ce matin et ont convenu du programme de travail. Il a été accepté. Je vois mal comment, cet après-midi, maintenant que la commission de la voirie a commencé ses travaux, que nous commencerions à critiquer la volonté de la Chambre qui d'après moi est souveraine. Nous sommes réunis en commission pour étudier les crédits de la voirie et je pense que s'il y a des remarques à faire, c'est à l'intérieur de nos partis respectifs que nous devrions les faire. Les deux côtés de cette table auront un caucus prochain.

nement et devraient régler à l'intérieur de leur caucus, l'ordre des travaux s'il ne leur convient pas.

Pour ma part, en tant que président de la commission de la voirie, je demanderais à ce que l'on procède et que l'on soit de bonne foi.

M. PINARD: Est-ce que je pourrais dire seulement un mot, M. le Président? Je fais partie du comité des onze qui a été chargé de la planification des travaux parlementaires pour la session en cours.

Alors, les députés se souviendront qu'à chaque début de session, le comité des onze se réunit au bureau du premier ministre pour établir l'ordre des travaux parlementaires. Et, pour accélérer les travaux du Parlement cette année, il a été convenu de redistribuer le travail de façon plus efficace en formant de nouvelles commissions d'étude des budgets. Cependant, avec l'entente que, de part et d'autre, s'il arrivait des problèmes d'urgence que les députés qui adhèrent à telle commission ne soient pas nécessairement exclus des autres commissions où ils peuvent être intéressés. Parce qu'il faut bien quand même choisir un certain nombre de députés pour faire partie de telle commission parlementaire, mais cet ordre-là n'est nécessairement sélectif et prohibitif en ce sens que le député, par exemple, qui est intéressé à discuter le budget de la voirie et qui est également intéressé à discuter le budget de l'éducation, s'il arrivait que les deux commissions siégeaient en même temps, il ne se trouve pas dans la situation où il peut se départager...

M. LOUBIER: C'est une tempête...

M. PINARD: Surtout lorsqu'il arrive un moment de crise comme celui que nous passons dans le monde de l'éducation.

Voici les remarques que j'avais à faire de façon que tout le monde comprenne que ce n'est pas, comme le soulignait tantôt le président, une question de reproche de l'un envers l'autre et vice versa, que ce ne soit pas une question de vouloir punir celui qui se montre le plus absolu aujourd'hui qu'il ne l'a déjà été; mais cela complique notre travail. Le ministre admettra d'emblée qu'il a tous les renseignements à sa disposition, il a son équipe de fonctionnaires autour de lui pour répondre aux questions des membres de la commission du côté de l'Opposition, mais il admettra que, pour celui qui s'occupe de la discussion du budget du côté de l'Opposition, il est tout naturel et tout normal de redistribuer le travail entre un certain nombre de

collègues. Chacun a une série de questions à poser selon l'ordre des problèmes qui semblent les plus intéressants pour lui. C'est comme cela que la chose doit fonctionner, je ne peux pas tout faire seul.

M. LAFONTAINE: Si le député de Drummond veut être de bonne foi avec celui qui parle, disons qu'il a toujours été admis, dans le passé, que celui qui a les fonctionnaires de son côté pour diriger les débats de la Voirie est encore le ministre de la Voirie. J'ai aussi dans le passé partagé l'avis du député de Drummond. Par contre, au moment où je faisais ce travail comme critique officiel de la Voirie pour l'Opposition, je n'avais jamais été ministre de la Voirie — parce que le député de Drummond a été le ministre de la Voirie — et je pense bien qu'entre 1960 à 1966, il a dû apprendre quelque chose à la Voirie. Alors, tout de suite, il y a un avantage sur celui qui vous parle et sur le député de Bellechasse qui était leader conjoint de l'Opposition à ce moment-là pour la commission de la Voirie. Mais je pense bien que le député de Drummond va être de bon compte avec celui qui parle.

Hier, le député de Drummond disait qu'il faudrait sortir les budgets le plus tôt possible. Le leader parlementaire du gouvernement m'a demandé il y a quinze jours: Es-tu prêt à siéger? J'ai dit en n'importe quel temps. Mardi passé, j'étais prêt à siéger à la commission et à commencer les crédits, cela a retardé. Vendredi après-midi, on m'a demandé de commencer l'étude des crédits et j'étais d'accord, mais l'Opposition n'était pas prête.

M. PINARD: Vendredi après-midi, à quatre heures?

M. LAFONTAINE: A deux heures et demie.

M. PINARD: On m'a appelé à quatre heures.

M. LAFONTAINE: A deux heures et demie, c'est le leader parlementaire de l'Opposition qui est parti demander au député de Drummond et j'étais avec le député de Chambly. Il a dit: Je vais aller demander au député de Drummond s'il est prêt à procéder. Pour autant que je suis concerné, je suis prêt à procéder.

M. PINARD: Vous n'aviez même pas vos fonctionnaires autour de vous pour commencer la discussion des crédits. Ne venez pas me faire croire cela.

M. LAFONTAINE: Non, ce n'est pas grave, j'ai téléphoné et mes fonctionnaires sont venus.

M. PINARD: Ils n'étaient pas disponibles.

M. LAFONTAINE: Les fonctionnaires étaient disponibles, les fonctionnaires du ministère de la Voirie sont venus en arrière de la Chambre, vendredi après-midi. Nous étions prêts à procéder, M. le Président.

M. PINARD: A quelle heure?

M. LAFONTAINE: Il était trois heures ou trois heures et quart.

M. PINARD: Il était quatre heures.

M. LAFONTAINE: Il était trois heures et quart. J'en appelle à la bonne foi de tous les fonctionnaires qui m'entourent. Hier, on m'a reproché de ne pas sortir les contrats de voirie assez vite. Je dis, M. le Président, que la décision de la Chambre a été que la commission de Voirie procède aujourd'hui. Autant que je suis concerné, je suis de l'avis du président que la Chambre est souveraine: la Chambre nous dit de procéder, nous procédons et, sans plus de retard, je demanderais à l'Opposition de continuer, et de collaborer, où nous en étions hier. Je pense que c'était le poste budgétaire 5, article 1.

M. LE PRÉSIDENT: Le service des expropriations, traitements.

M. PINARD: Nous étions dans une discussion d'ordre général sur le service des expropriations...

M. LOUBIER: Je pense que c'est le député de Charlevoix qui avait la parole.

M. LE PRÉSIDENT: Le député de Charlevoix avait manifesté l'intention...

M. LAFONTAINE: Vu que nous parlons généralement de l'expropriation, nous devrions vider, à ce moment-ci, toute la question de l'expropriation pour ne pas être obligés de recommencer le même travail à un autre poste. Je pense bien que le député de Charlevoix partagerait...

M. MAILLOUX: M. le Président, j'avais terminé la discussion au sujet du poste de l'expropriation. C'est mon collègue de Brome qui avait des observations à faire.

M. LOUBIER: Poste 5, adopté?

DES VOIX: Non, non.

M. PINARD: J'avais demandé, hier avant l'ajournement de la séance, si le ministre de la Voirie pourrait déposer le rapport préliminaire du comité d'étude d'expropriation communément appelé le rapport Alary.

M. LAFONTAINE: M. le Président..

M. PINARD: Je voudrais savoir quelles sont les recommandations principales contenues dans ce rapport préliminaire qui peuvent être de nouveau contenues dans le rapport final?

M. LAFONTAINE: M. le Président, il en a été question hier en Chambre. Le député de Drummond a demandé au premier ministre s'il y avait lieu... M. Pinard: « Est-ce que je peux comprendre tout de suite que, même si les recommandations du rapport Alary sont à l'étude par un comité de légistes, il sera quand même permis aux membres de la commission chargée de l'étude du budget de la voirie de discuter des aspects de l'expropriation. »

Discuter des aspects de l'expropriation, c'est évident; mais étudier les aspects du rapport Alary c'est une autre chose. M. Bertrand a répondu dans cette veine: « Nous verrons s'il y a lieu de les produire. » Il a été entendu que le premier ministre apporterait la question au conseil des ministres, ce soir, et qu'il donnerait une réponse à la Chambre plus tard.

Le rapport Alary n'est pas un rapport qui a été présenté au ministre de la Voirie, il a été présenté au cabinet ou au conseil des ministres. Je ne pense pas qu'il appartient au ministre de la Voirie, avec le serment qui le lie avec le conseil, de donner le rapport Alary à la commission. Je m'en réfère à la décision du premier ministre et du conseil des ministres.

M. PINARD: Je pense que le rapport préliminaire a été soumis au cours de l'année 1967 au ministre de la Voirie lui-même.

M. LAFONTAINE: Non, je regrette, M. le Président...

M. PINARD: Je serais porté à croire que le rapport final a été soumis au conseil des ministres comme tel et celui-ci l'a renvoyé à un comité de légistes.

M. LAFONTAINE: Non, je regrette, M. le Président. J'aimerais apporter une mise au

point au député de Drummond. Jamais le rapport de la commission Alary n'a été remis au ministre de la Voirie. Le rapport Alary a été remis dans la salle du conseil des ministres à trois ou quatre ministres qui étaient présents, dont M. Bertrand qui est, à l'heure actuelle, le premier ministre du Québec.

Mais jamais aucun rapport préliminaire ou le rapport définitif, si jamais il a été produit n'a été donné au ministre ou déposé entre les mains du ministre de la Voirie, mais il a été déposé devant un groupe de ministres parce que le rapport Alary tenait son mandat du conseil des ministres et non pas du ministre de la Voirie.

M. PINARD: C'est clair que le mandat avait été approuvé par un arrêté ministériel, adopté par l'ancien conseil des ministres. Je l'admets.

M. LAFONTAINE: Oui. C'était le lieutenant-gouverneur en conseil qui chargeait la commission Alary d'étudier...

M. PINARD: Cela venait quand même d'une demande faite par le ministre de la Voirie du temps...

M. LAFONTAINE: Tant mieux. Je vous félicite.

M. PINARD: ... qui, face aux problèmes de plus en plus difficiles du domaine de l'expropriation...

M. LAFONTAINE: Je vous félicite, très bien. Si cela venait de lui, M. le Président, je le félicite.

M. PINARD: ... a cru bon de confier à un comité d'experts l'étude de tout le secteur des expropriations...

M. LAFONTAINE: Parfait.

M. PINARD: ... avec toutes les implications que cela pouvait avoir, non seulement au niveau de la Voirie et au point de vue législatif mais également dans les autres ministères de l'administration provinciale.

M. LAFONTAINE: Je félicite le député de Drummond de cette belle initiative.

M. PINARD: Je pense que nous avons quand même raison de nous inquiéter du retard à nous faire connaître les recommandations principales contenues dans ce rapport.

Je pense qu'il y a deux secteurs bien délimités dans ce problème de l'expropriation. Non seulement il faudra refaire les lois relatives à l'expropriation comme telle, mais donner des pouvoirs accrus au ministère de la Voirie dans le domaine de l'expropriation pour lui permettre d'être plus efficace, d'effectuer des paiements plus rapides aux expropriés, de déposer plus rapidement les plans de dépôt, de modifier les plans et devis originalement déposés.

C'est une foule de domaines où le ministère de la Voirie demande des pouvoirs accrus parce que dans la loi...

M. LAFONTAINE: Je suis complètement d'accord avec le député de Drummond.

M. PINARD: Si vous êtes d'accord, laissez-moi parler!

M. LAFONTAINE: A ce moment-ci, nous ne faisons que parler...

M. PINARD: Je suis d'accord que, dans la loi organique du ministère, ces pouvoirs ne sont pas contenus. Mais par contre, il y a tout le plan législatif dont je viens de parler, mais il y a le plan administratif.

Précisément, au niveau du plan administratif, est-ce qu'il faut attendre nécessairement aussi longtemps avant que le ministère passe à l'action pour accroître l'efficacité du service des expropriations...

M. LAFONTAINE: Ah, non!

M. PINARD: ... pour lui permettre d'agir plus rapidement, de régler plus rapidement un très grand nombre de cas d'expropriation qui, faute de réformes administratives appropriées, ne reçoivent pas une attention immédiate et soutenue de la part de ceux qui sont responsables de ces services. Non pas que j'aie personnellement des plaintes à faire contre ceux qui oeuvrent au service d'expropriation. Au contraire, ils accomplissent une besogne presque inhumaine. Cela a été le cas à mon époque, c'est encore le cas actuellement.

Mais est-ce qu'il peut m'annoncer que le personnel a été augmenté de façon à décharger les principaux responsables du service d'expropriation, pour permettre de décentraliser l'administration, les responsabilités,...

M. LAFONTAINE: J'ai compris...

M. PINARD: ... pour permettre, au niveau

régional, de régler des cas allant jusqu'à tel montant, de façon que le dossier ne revienne pas nécessairement au ministère de la Voirie à Québec...

M. LAFONTAINE: C'est fait.

M. PINARD: ... pour fins d'adjudication finale?

M. LAFONTAINE: C'est fait.

M. PINARD: Je ne pense pas que cela soit fait.

M. LAFONTAINE: Pour Informer le député de Drummond, j'espère que nous allons nous comprendre, nous laisserons le rapport Alary de côté parce que ce rapport est présentement étudié par le cabinet, non pas simplement par le ministre de la Voirie; je suis lié par un serment...

M. PINARD: M. le Président, entendons-nous!

M. LAFONTAINE: Uninstant. J'aicomencé à répondre.

M. PINARD: Au sujet du rapport Alary...

M. LE PRESIDENT: A l'ordre!

M. PINARD: ... s'il arrivait qu'au niveau administratif le ministre nous annonce aujourd'hui des réformes qui émanent de recommandations d'ordre administratif faites par la commission Alary, je n'ai pas d'objection à ce qu'il dise.

M. LE PRESIDENT: A l'ordre!

M. PINARD: Cela n'affecte en rien le principe de la solidarité ministérielle ou du secret, parce que cela n'est pas au niveau...

M. LAFONTAINE: Si le député de Drummond veut être éclairé, je l'éclairerai sur des gestes positifs, nonobstant l'étude du rapport Alary qui est un rapport volumineux; je félicite le député de Drummond qui en est à l'origine, mais voici ce que le ministre de la Voirie a posé comme gestes concrets. On me parlait de la Direction générale de la recherche; j'ai expliqué, hier, au député de Drummond que nous tentions d'implanter l'informatique dans chacun des services concernés. Je pense bien que je ferai plaisir au député de Drummond et que ce-

la calmera son âme qui est inquiète présentement...

M. LOUBIER: Tourmentée.

M. LAFONTAINE: Tourmentée. J'ai signé un arrêté du conseil de la trésorerie et je le lirai au député de Drummond. Je pense que cela fera sa joie.

« Considérant que le ministère de la Voirie, par sa Direction générale de l'expropriation, fait l'acquisition de nombreux immeubles pour fins de construction routière;

« Considérant qu'en ce faisant la direction active de 10,000 à 12,000 dossiers par année qui conduisent à des déboursés très importants du trésor provincial se chiffrent, par exemple, en 67/68 à \$43 millions, et 68/69 à quelque \$32 millions, la dette nette au niveau des négociations étant de quelque \$60 millions à cette date disons que c'est une approximation;

« Considérant que l'effectif de cette direction générale consiste en quelque 125 employés dont 60 s'affairent à l'administration du fichier central au bureau principal de Québec;

« Considérant qu'une amélioration de l'accessibilité aux nombreux dossiers de toute première importance pour la gestion de cette unité, comme pour une production rapide de statistiques et renseignements tels que les répartitions géographiques et par projets d'expropriation, et le reste;

« Considérant qu'une compilation, une analyse des résidus de terrain non utilisé par le ministère de la Voirie le long du réseau routier est souhaitable pour une éventuelle récupération des sommes investies;

« Considérant que le ministère a déjà son service d'informatique et les ressources humaines pour diriger les études d'analyse, de confection de programmes et de mise en banque d'informations pour constituer un outil de gestion efficace;

« Il est proposé que le service de l'informatique de la Direction générale de la recherche entreprenne des études pour produire le diagramme fonctionnel du système à établir, les étapes à franchir pour une implantation, le nombre de programmes par étapes, le contenu des entrées en mémoire comme des sorties; que l'entreprise aurait comme résultat de fournir des renseignements nécessaires pour les points suivants:

1) faire des projections d'argent au poste « expropriation » pour des périodes fixes, compte tenu des besoins physiques de territoire requis pour la construction routière;

2) déterminer les coûts détaillés des expro-

priations sous divers aspects comme la route, le comté municipal, la circonscription électorale, les terrains à culture, les boisés etc.;

3) catégoriser les diverses réclamations qui accompagnent, précèdent ou suivent la réalisation routière telles les réclamations par empiètement, les bris de clôture, la pollution des puits, les dommages à la propriété;

4) établir des taux scientifiques d'évaluation foncière par comparaison de dossiers et établissement de moyennes;

5) établir des prix minimaux unitaires des terrains en surplus possédés par la province;

6) contrôler les coûts des services professionnels experts fournis par le secteur privé;

7) contrôler la marche de chacun des cas d'expropriation avec inventaire perpétuel;

8) effectuer toutes sortes d'opérations statistiques sur le dossier expropriation;

9) inventorier les résidus de terrains en possession du gouvernement en vue de vente ou cession éventuelle dans la perspective de paiements de taxes de services aux municipalités;

10) vérifier le dépôt d'informations des diverses unités régionales de la direction pour améliorer la gestion et ramener les revisions à une base quasi quotidienne.

Il s'agira d'affecter à la tâche une équipe d'analystes et de programmeurs qui collaboreront avec des répondants à la direction générale de l'expropriation dans l'établissement de ce programme qui pourra conduire à une diminution nette de personnel et à la récupération de montants d'argent liés à la possession de résidus. Le coût d'une telle entreprise peut être sommairement évalué par la main-d'oeuvre directement affectée à l'étude, par le temps, machines requises et nécessaires et par les frais indirects de l'administration.

A la phase de l'implantation, qui durera trois années, les coûts sont: main-d'oeuvre, \$35,000; 4 analystes, 1 coordonnateur, le temps de la machine, \$20,000; les frais indirects, \$20,000; soit un total de \$75,000 annuellement. Pour l'opération du système, une fois l'installation faite, les coûts seront: main-d'oeuvre: 1 analyste, 1 commis, 1 perforatrice, \$15,000; temps de la machine, \$37,500; les frais indirects, \$17,500; pour un total annuel de \$70,000. Les sommes nécessaires proviendront du poste budgétaire 7, article 1, du ministère de la Voirie, recommandées par MM. Charland, Monette et Fernand Lafontaine, ministre de la Voirie.

M. PINARD: Les réformes dont vient de parler le ministre de la Voirie sont-elles en vigueur ou si elles sont sur le point de l'être ou le deviendront-elles éventuellement? Je crois savoir qu'elles ne le sont pas à l'heure actuelle.

M. LAFONTAINE: Voici, le CT a été signé...

M. PINARD: Quand et à quelle date?

M. LAFONTAINE: Le CT a été envoyé au conseil, a été signé la semaine passée.

M. PINARD: Alors c'est tout récent.

M. LAFONTAINE: Bien oui, c'est accepté. Le conseil de la trésorerie va accepter. Nous avons au commencement tenté d'obtenir une machine IBM 1130, nous l'avons obtenue, et maintenant nous mettons cette machine IBM 1130 au service de tous les services de la Voirie dont l'un des plus considérables est justement le service de l'expropriation. C'est justement la rentabilité du service de la Direction générale de la recherche qui vient au secours du service de l'expropriation. Cela n'entre pas du tout en compétition avec le rapport Alary qui ne mentionne pas cette façon de procéder.

M. PINARD: J'espère que non, que cela n'entre pas en compétition avec les recommandations du rapport Alary...

M. LAFONTAINE: Aucunement. Mais ça n'empêche pas, par exemple, parce que le rapport Alary a été présenté au cabinet des ministres, que le ministère de la Voirie va arrêter son évolution vers une modernisation, vers une meilleure utilisation du personnel.

M. PINARD: Cela me paraît évident. Au niveau du personnel lui-même, le ministre, indépendamment des recommandations contenues dans le rapport Alary, indépendamment du contenu du rapport qu'il vient de nous lire, a-t-il augmenté le personnel affecté au règlement des expropriations, à l'étude des cas des dossiers des expropriations, à l'évaluation et à l'étude de l'indemnité à payer aux expropriés? On me dit que le personnel n'a pas augmenté depuis 1966. Je voudrais savoir s'il y a eu augmentation ou diminution? On me dit qu'il y a eu des décès et que ces personnes parties n'ont pas été remplacées.

M. LAFONTAINE: Supposons que le personnel n'a pas été augmenté, mais nous avons fait appel à du personnel de l'extérieur pour donner un coup de main au service des expropriations. Je tiens à dire au député de Drummond qu'à partir de la semaine prochaine, le service IBM 1130 de la direction générale de la recherche sera complètement au service de l'expropriation. Nous allons tenter, d'ici trois semaines, d'avoir un contrôle quasi quotidien

sur le service d'expropriation à la grandeur de la province. Cela veut dire qu'à un moment donné, nous nous demandons: « Est-ce que telle expropriation a été faite? » Ils diront: Oui, ça été fait hier, le dépôt de plans a été fait hier.

Je sors un peu du contexte pour faire une comparaison, mais je ne voudrais pas annoncer un débat là-dessus. Nous ferons, d'ici deux ans, une vérification journalistique des pièces de machinerie qui servent à la réparation de l'outillage du ministère de la Voirie. Nous sommes en train de mécaniser, de moderniser le ministère de la Voirie.

Evidemment, je ne suis pas responsable de l'état de fait qui m'est échu en 1966. Je ne blâme non plus tous les anciens ministres de la Voirie.

M. PINARD: C'est une recommandation du rapport Woods Gordon qui avait été commandé par le ministère.

M. LAFONTAINE: Il ne faudrait tout de même pas que le député de Drummond s'en tienne seulement à Woods Gordon. Woods Gordon était seulement un rapport. Maintenant, je peux dire ceci: Pour accélérer le règlement des cas d'expropriation qui étaient sur les tablettes depuis longtemps, en décembre 1967 le ministère de la Voirie a créé un comité supérieur de revision pour l'étude des cas difficiles et pour tenter d'accélérer la fermeture de ces dossiers. Ce comité, formé de deux avocats et de deux experts estimateurs, a pu ainsi examiner, négocier, soumettre un projet de règlement dans 55 dossiers pour un total de \$3,875,702.59, alors que les réclamations se chiffraient par \$5,500,000.

Vingt autres dossiers ont été étudiés récemment et les décisions rendues comportent des indemnités de l'ordre de \$457,453.09, alors que les réclamations étaient de \$1 million. Les activités de ce comité supérieur de revision ont permis de diminuer considérablement les arrérages datant de plus de trois ans.

M. PINARD: Alors, le comité de revision s'est occupé de 55 dossiers et a fait l'étude de vingt autres dossiers pour un total d'environ \$5 millions. Mais combien de dossiers sont-ils à l'étude par le comité de revision par rapport à 8,000 ou 9,000 qui n'ont pas encore été réglés?

M. LAFONTAINE: Le député de Drummond doit tout de même admettre la bonne foi du ministre qui tente de faire son possible pour moderniser le service de l'expropriation. Vu que

le député de Drummond attaque ce point-là, je lui dirais qu'il est bon de signaler que, durant l'année fiscale 68/69, 9,838 nouveaux dossiers ont été ouverts, ce qui constitue une année record pour le ministère de la Voirie. Cette augmentation considérable s'explique par la décision que nous avons prise de mettre à exécution certains projets importants tels que l'autoroute Dufferin-Montmorency, le pont Papi-neau, la Transquébécoise, certains secteurs de la Transcanadienne pour la rive sud de la route de Québec, le contournement de Boucherville, etc.

Evidemment, l'expropriation n'est pas l'expropriation mise sur une tablette. Si nous expropriions c'est parce que nous faisons des routes. Tous les ministères sont interdépendants. J'aimerais assurer le député de Drummond que celui qui parle met tout en oeuvre pour moderniser, mécaniser, mettre le ministère de la Voirie à l'heure du vingtième siècle. Il ne faut pas oublier que le ministère de la Voirie est un ministère séparé, en 1912 je crois, du ministère de l'Agriculture et de la Colonisation. Nous avons au ministère de la Voirie, peut-être, les meilleurs fonctionnaires de tout le gouvernement provincial. Je tente depuis 1966 de reconnaître à chacun des fonctionnaires au sein du ministère de la Voirie la compétence qu'ils ont.

Durant l'année qui vient de s'écouler, la Direction générale du service de l'expropriation s'est appliquée à transformer ses structures afin de les intégrer d'une façon plus équitable au nouvel organigramme du ministère de la Voirie. Pour ce faire, nous avons mis l'accent sur la décentralisation en multipliant les bureaux de district et en les situant, autant que possible, près des différents districts de division du ministère de la Voirie.

Notre service comprend donc actuellement un bureau principal à Québec, trois bureaux régionaux, soit Québec, Montréal et Trois-Rivières pour les régions est, centre et ouest, et onze bureaux de district.

M. PINARD: Le ministre vient de mentionner qu'il y a 9,837 nouveaux dossiers en 1969. Combien y a-t-il de dossiers qui datent d'avant 1969, qui sont encore à l'étude et qui n'ont pas encore été réglés? Cela représente quel montant?

M. LAFONTAINE: Disons que je peux peut-être décrire la situation actuelle, si cela peut répondre...

M. PINARD: Que le ministre me dise le

montant qui est en jeu par les 9,837 nouveaux dossiers ouverts en 1969. Il y a certainement des prévisions budgétaires, par rapport à ces 9,837 dossiers. Cela met en jeu quel montant global du budget?

M. LAFONTAINE: Présentement, c'est un dépôt de plan.

M. PINARD: Il y a quand même des estimations, parce que le ministre demande...

M. LAFONTAINE: D'accord.

M. PINARD: ... une somme X en paiement des indemnités.

M. LAFONTAINE: Je pense bien que je vais lui répondre.

M. PINARD: Est-ce que le ministre a un tableau?

M. LAFONTAINE: Oui, j'ai un tableau ici.

M. PINARD: Cela serait peut-être utile que le ministre m'en donne une copie de façon que je voie cela plus objectivement.

M. LAFONTAINE: Il y a seulement une façon pour que le député de Drummond ait tous les budgets et tous les documents du ministère de la Voirie. C'est qu'à la prochaine élection il fasse élire son parti, il se fasse nommer ministre de la Voirie et, à ce moment-là, il aura tous les dossiers.

Je me souviens que, lorsque j'étais leader de l'Opposition à la commission de la voirie, j'ai souvent demandé à l'ancien ministre de la Voirie des documents; c'est rare que j'aie reçu une réponse. J'ai même demandé, à un moment donné, la liste de tout le personnel qui avait été mis à la porte en 1960. La réponse a été préparée par les employés du ministère de la Voirie. C'était une liste à peu près de cette hauteur-là et qui comprenait à peu près 5,000 employés de la Voirie. Le député de Drummond n'a jamais déposé en Chambre ce dossier. Il a fallu que je sois nommé ministre de la Voirie pour voir que, dans le cabinet du ministre, il y avait cette réponse que le député de Drummond avait négligé de donner en 1963.

M. PINARD: Pourquoi le ministre revient-il en arrière? Je ne suis pas revenu en arrière, moi.

M. LAFONTAINE: Pourquoi le député de

Drummond ne m'a-t-il pas fourni les documents que je lui demandais en toute bonne foi? Aujourd'hui, il voudrait que Je lui passe tous les documents que j'ai. Je peux lui répondre...

M. PINARD: Il n'était pas question, à ce moment-là, d'employés sous la responsabilité de la Loi de la Fonction publique...

M. LAFONTAINE: Je ne veux pas soulever...

M. PINARD: C'étaient des employés saisonniers; ce n'étaient même pas des employés permanents du ministère de la Voirie.

M. LAFONTAINE: Oh, je regrette! Voyons donc! Votre arrêté ministériel de 1964 n'était même pas légal.

M. PINARD: Le ministre doit savoir qu'en fait ce n'étaient même pas des employés visés par la Loi de la Fonction publique.

M. LAFONTAINE: De toute façon, je tiens à dire...

M. PINARD: Ils ont démissionné le lendemain de l'élection; c'était une tradition courante...

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

M. PINARD: A tel point que...

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

M. PINARD: ... le conducteur de la gratte est allé la conduire dans la cour de son voisin et lui a dit: C'est toi qui va l'avoir, d'après ce que je peux voir. C'était aussi simple que cela. C'était automatique, le ministre de la Voirie n'a rien eu à voir là-dedans. Absolument pas...

M. LE PRESIDENT: A l'ordre!

M. LAFONTAINE: Cela n'a pas été automatique en 1966.

M. PINARD: Cela s'est amélioré, il y a une loi qui a été votée...

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

M. PINARD: D'ailleurs, c'est tant bien que mal, mais c'est un bon commencement quand même.

M. LE PRESIDENT: A l'ordre! Si mes ren-

seignements sont bons, je pense que l'étude du budget de 1966 est terminée. Egalement, on aura l'occasion d'en discuter...

M. PINARD: Arrêtez le ministre, quand il se lance sur un terrain que je n'ai pas mentionné. A ce moment-là, je n'aurai pas l'obligation de répondre.

M. LE PRESIDENT: A l'ordret

M. LAFONTAINE: Mais quand je vois le député de Drummond...

M. PINARD: Il faut arrêter la discussion illégale au moment où elle est faite, pas après. Parce que, moi aussi, j'ai le droit de répondre à des accusations qui sont malhonnêtes, à mon avis.

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

M. LE PRESIDENT: A l'ordrel

M. PINARD: Nous n'avons pas à discuter du contexte politique de l'époque.

M. LAFONTAINE: Pour répondre au député de Drummond...

M. PINARD: Je suis prêt à être objectif, mais qu'on me donne le temps de l'être.

M. LAFONTAINE: C'est parce que le député de Drummond est toujours en train de me demander des documents.

M. PINARD: Si vous ne voulez pas me les donner, ne me les donnez pas, mais répondez aux questions que je vous pose. Cela finit là! Ne triturez pas les chiffres, donnez les chiffres tels que vous les avez sur les documents que vous avez en main.

M. LAFONTAINE: Je n'aime pas me faire dire par le député de Drummond que je « torture » les chiffres. Parce qu'à ce moment-là, si je « torture » les chiffres, je suis obligé de revenir sur le rapport qu'il ne m'a pas présenté après une demande de la Chambre. C'est de l'histoire, ça.

M. PINARD: Je n'ai pas dévié les chiffres, je ne vous ai rien donné.

M. LAFONTAINE: Non, mais vous aviez dit que vous étiez pour les produire, et vous ne les avez jamais produits, par exemple.

M. PINARD: Je ne vous ai rien donné.

M. LAFONTAINE: Vous avez caché...

M. LE PRESIDENT: A l'ordrel

M. PINARD: Vous m'aviez demandé les employés de la Fonction publique qui avaient été congédiés. Ce n'étaient pas des employés de la Fonction publique. Je ne vous ai rien donné, parce que ce n'étaient pas des employés de la Fonction publique. Je n'ai rien donné! Je n'ai rien trituré,

M. LAFONTAINE: J'ai dit, tout à l'heure, au député de Drummond, en lisant le C.T., qu'il y avait environ \$60 millions que le ministère de la Voirie prévoyait en expropriations. Les engagements nets peuvent varier, évidemment, parce qu'il y a des cas qui ne sont pas réglés; d'autres doivent passer devant la Régie des services publics; je ne suis pas capable de me substituer à la commission...

M. PINARD: Oui, oui, f admetts cela.

M. LAFONTAINE: Si le député veut me laisser répondre! Il faut tout de même qu'il comprenne cette nuance que je ne peux pas me substituer à la Régie des services publics. Les engagements nets à prévoir pour tous les cas sont \$55,977,226. Nous disons dans notre arrêté du conseil de la trésorerie, globalement, \$60 millions, parce qu'il peut y avoir des variations.

C'est pour cela que je ne voudrais pas...

M. PINARD: Combien y a-t-il de cas en dehors des 9,837 nouveaux dossiers qui proviennent d'une époque antérieure à 1969? Combien y a-t-il de dossiers actifs? Cela représente quelle somme d'argent à être éventuellement payée aux expropriés?

M. LAFONTAINE: Si je donnais le tableau de la situation actuelle, est-ce que cela satisfait le député de Drummond?

M. PINARD: Si vous croyez que le tableau répond aux questions que je pose au ministre, je n'ai aucune objection...

M. LAFONTAINE: Cela répond à ce que le service d'expropriation me soumet.

La situation actuelle: présentement, le service d'expropriation est confronté par la tâche suivante, c'est-à-dire pourvoir le règlement des dossiers actifs tels que détaillés ci-après:

Voirie, 8,428 cas. Transcanadienne, 888 cas. Route 6, 452 cas.

- M. PINARD: Voirie?
- M. LAFONTAINE: Cela va être marqué dans les règlements.
- M. PINARD: Oui, je comprends seulement pour la discussion, il y a une...
- M. LAFONTAINE: Ah, bon!
- M. LOUBIER: Les 8,000 en fonction de...
- M. LAFONTAINE: Il y a 8,428 cas de voirie, proprement dite,...
- M. PINARD: Oui. Transcanadienne?
- M. LAFONTAINE: ... 888 cas sur la Transcanadienne, 452 cas sur la route 6,...
- M. PINARD: Oui.
- M. LAFONTAINE: ... 1,102 cas sur l'Office des autoroutes, pour un total de 10,870 cas, moins 719 dossiers sous revision...
- M. PINARD: Sous revision?
- M. LAFONTAINE: Disons que ce sont des règlements qui sont faits, mais qui ne sont pas encore acceptés.
- M. PINARD: Il y en a plus?
- M. LAFONTAINE: Il y en a plus que ça en revision, mais des cas en revision qui ne sont pas encore acceptés.
- M. PINARD: Il y a un début de solution, mais il y a discussion quant au montant final.
- M. LAFONTAINE: Disons qu'il reste une acceptation. Dans le fond, cela est réglé. Il nous manque les signatures, au bout, pour vérification ultime. Pour un total de 10,151 cas.
- M. PINARD: C'est bien 10,151 cas.
- M. LAFONTAINE: De ce nombre, toutefois, 1,365 cas ne peuvent actuellement être réglés...
- M. PINARD: Sauf 1,365 cas?
- M. LAFONTAINE: O u i . Il y a 468 cas qui ont été déferés à la Régie des services publics pour lesquels nous attendons les enquêtes et auditions, 897 cas concernent des projets différés, les dépôts légaux ayant été faits afin d'éviter toute spéculation. L'exécution de ces projets ne se fera que d'ici deux à cinq ans. Il est donc juste de dire que le service peut actuellement oeuvrer aux négociation et règlement de 8,786 cas.
- M. PINARD: Bon, alors les 8,200...
- M. LAFONTAINE: Maintenant si...
- M. PINARD: Un instant, il faut bien se comprendre.
- M. LAFONTAINE: Oui.
- M. PINARD: Les 8,786 cas sont-ils à part les...
- M. LAFONTAINE: Non, non.
- M. PINARD: ... 9,837 nouveaux dossiers ouverts en 1969 ou s'ils en font partie?
- M. LAFONTAINE: Ils sont tous ensemble.
- M. PINARD: Un instant, un instant, je voulais une réponse.
- M. LAFONTAINE: C'est la situation au premier avril.
- M. PINARD: Pardon?
- M. LAFONTAINE: C'est la situation au premier avril.
- M. PINARD: C'est la situation globale?
- M. LAFONTAINE: Globale.
- M. PINARD: Globale, bon. Alors, là,...
- M. LAFONTAINE: Maintenant,...
- M. PINARD: ... cela représente quelle somme d'argent ça? Ce que le ministre vient de nous dire, cela représente quelle somme d'argent?
- M. LAFONTAINE: C'est à peu près de \$55 millions à \$60 millions. Maintenant, si le député de Drummond veut, je peux peut-être partir de 1954 à 1969.
- M. PINARD: Cela n'aiderait à rien.
- M. LAFONTAINE: Non, mais vous allez arriver au même total de 10,870 cas que je

vous donnais tout i l'heure.

En 1954, il reste deux cas qui ne sont pas réglés; en 1955, cinq cas; en 1956, deux cas; en 1957, deux cas; en 1958, neuf cas; 1959, treize cas; 1960, vingt cas; 1961, dix-sept cas; — cela c'est dans la région de Québec. Ensuite, je donnerai Trois-Rivières, Montréal...

M. PINARD: Pourquoi le ministre ne nous donnerait-il pas le tableau de façon que, l'année prochaine, la discussion se fasse de façon plus objective et on ne partira pas sur des questions de détail. On aura le tableau. Donc nous dirons: La situation...

M. LAFONTAINE: M. le Président, le député de Drummond va avoir le vote de la Chambre.

M. PINARD: ... en 68/69...

M. LAFONTAINE: Le journal des Débats.

M. PINARD: Non, on va être de bon compte, M. le Président, avec votre permission, si le ministre voulait déposer le document en annexe à la transcription des Débats, à ce moment-là, le document se trouverait reproduit intégralement et il n'aura pas à le lire intégralement...

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

M. PINARD: ... de façon qu'il soit bien rapporté dans le journal des Débats.

M. LAFONTAINE: Je n'ai pas d'objection, mais excepté, je suis contre le principe...

M. PINARD: Ce serait compréhensible.

M. LAFONTAINE: ... de ce que le député de Drummond me demande. Justement, si je commence à dire oui, à ce moment-là, je vais être obligé de déposer ça, de déposer ça et on en a des tonnes et des tonnes.

M. PINARD: Bien, entendons-nous.  
Je suis d'accord avec le ministre que...

M. LAFONTAINE: Je n'ai jamais demandé, dans le passé, lorsque j'étais dans l'Opposition,...

M. PINARD: ... il était dangereux que le ministre dépose certains documents pour lesquels il n'a pas eu de décision définitive...

M. LAFONTAINE: M. le Président, voyons.

M. PINARD: ... au niveau exécutif.

M. LAFONTAINE: Pourquoi aurais-je intérêt, M. le Président, à fausser les chiffres? Qu'on arrête, M. le Président, de toujours tenter de mettre ma bonne foi en jeu!

M. PINARD: Je n'ai pas dit ça.

M. LAFONTAINE: Oui, oui.

M. PINARD: Je vous dis que...

M. LAFONTAINE: Fausser les chiffres. Quel intérêt aurais-je à fausser les chiffres? Quand je suis en train de lire un mémoire qui m'est donné par M. Adam, chef du Service des expropriations, nommé du temps que le député de Drummond était ministre de la Voirie...

M. PINARD: Qu'est-ce que ça vient faire là-dedans?

M. LAFONTAINE: Bien oui, mais c'est quand j'entends le mot « fausser ».

M. PINARD: Qu'est-ce que ça vient faire là-dedans?

M. LAFONTAINE: Pourquoi fausserais-je?

M. PINARD: J'exige tout simplement que le ministre lise intégralement le contenu du document qu'il a devant lui. Je ne sais pas si votre document y est intégralement. Je n'ai pas de rayons-X.

M. LAFONTAINE: Oui. Si le député de Drummond n'est pas prêt à accepter ma parole comme quoi je vais lire intégralement le document, M. le Président, je vais tout simplement m'abstenir...

M. PINARD: C'est que le ministre refuse de le déposer en annexe au journal des Débats.

M. LAFONTAINE: C'est le principe! Je ne le déposerai pas en annexe, mais si le député de Drummond a certains documents à demander et si je crois que je peux lui donner en toute bonne foi, je peux lui donner, mais que ce soit entre le député de Drummond et le ministre de la Voirie. Mais je suis contre le principe de déposer ce document-là en annexe, car, à un moment donné, je sais qu'on va demander de déposer tous les documents que les fonctionnaires ont présentement. C'est déjà dans les comptes publics par ailleurs.

M. PINARD: M. le Président, j'imagine que la discussion à la commission de la Voirie ce n'est pas un jeu de chat et de souris...

M. LAFONTAINE: On dirait qu'à entendre le député de Drummond, c'est un jeu de chat et de souris.

M. PINARD: C'est cela à cause du mécanisme de la discussion. Si j'avais tait une motion pour production de documents en Chambre, en vertu des règlements de la Chambre, le ministre aurait été obligé de poser les réponses aux questions à moins que les réponses ou les questions posées aient été contraires à l'intérêt public.

M. LAFONTAINE: On n'a seulement qu'à mettre cela ensemble et ce sera d'intérêt public.

M. PINARD: Alors, comme il ne s'agit pas de questions et de réponses qui sont contraires à l'intérêt public, qui sont sûrement des renseignements d'ordre administratif, le ministre aurait dû normalement déposer les réponses aux questions posées. Pourquoi n'agit-il pas de bonne grâce aujourd'hui?

M. LAFONTAINE: De bonne grâce! Je vais le lui lire, s'il le veut. Si après la séance, le député de Drummond veut m'en demander une copie, s'il veut être de bonne foi, je lui en donnerai une copie. Mais je suis contre le principe de déposer en annexe, c'est clair. Parce qu'à ce moment-là, je ne sais plus à quel poste... Disons que le député de Drummond soit de bonne foi, mais il peut arriver à un moment donné qu'un député de l'Opposition, et même un député du gouvernement, soit de mauvaise foi et me demande de déposer tel document en annexe, et à ce moment-là, cela ne concernerait plus l'étude du ministère de la Voirie, mais on se substituerait à la Chambre. La Chambre est l'endroit voulu pour poser des questions au feuilleton.

M. PINARD: Je peux retourner en Chambre et poser les mêmes questions pour les avoir d'une façon beaucoup plus exacte. Vous ne raccourcissez pas la discussion des crédits de la Voirie, vous faites simplement...

M. LAFONTAINE: C'est une guerre au tirepois pour dire comme le ministre de la Chasse et de la Pêche.

M. PINARD: Vous pouvez augmenter la longueur de la discussion, purement et simplement.

M. LAFONTAINE: Je m'aperçois que quel qu'un essaie de l'augmenter...

M. PINARD: De toute façon, M. le Président...

M. LAFONTAINE: Est-ce que le député de Drummond veut que je le lise?

M. PINARD: Est-ce que le nombre du personnel a été augmenté pour être en mesure de régler plus rapidement les nombreux cas de voirie qui sont actuellement en dossier? Parce qu'on me dit que, si c'est une grève générale, les fonctionnaires sont surchargés de travail et n'ont pas les compétences nécessaires autour d'eux...

M. LAFONTAINE: Le député de Drummond regardera, dans le budget des dépenses, les estimations à la page 205 pour services d'expropriation, nous avons le même personnel, 228, que nous avions l'année passée comme effectif sauf que c'est plus mécanisé, c'est plus près des divisions et des districts, et nous allons tenter, avec le service de la recherche de mécaniser davantage. Je pense bien que, d'ici deux à trois ans, nous allons avoir un contrôle quasi quotidien sur les expropriations.

Il me semble que cela répond à toutes les questions que le député de Drummond peut nous poser à l'ordre des expropriations. Nous n'aurons plus ce que nous avons: deux cas encore de 1954 qui ne sont pas réglés. Cela n'a pas de bon sens, deux expropriés de 1954, dans la région de Québec, qui ne sont pas réglés, cela veut dire quinze ans. Je disais hier au député de Drummond, que c'est peut-être seulement deux cas sur les milliers et les milliers de cas, mais je calcule que c'est immoral et amoral.

M. MURRY: Pardon, pour Saint-Jérôme en 1956?

M. LAFONTAINE: Saint-Jérôme, c'est dans la région de Montréal, c'est en 1956, il y a huit cas dans la région de Montréal. Le cas de Saint-Jérôme, c'est un cas qui regarde l'Office des autoroutes et non pas le ministère de la Voirie; deuxièmement il reste quatre cas sur l'autoroute qui ne sont pas encore réglés. Mais je pense bien que ce sont quatre cas difficiles, et le député de Terrebonne sait fort bien que les procédures sont beaucoup plus avancées qu'elle ne l'étaient il y a quelques années.

M. PINARD: M. le Président, il y a de mes collègues qui auraient des questions à poser.

M. BEAUPRE: M. le Président, est-ce que le ministre de la Voirie est au courant du nombre de dossiers actifs dans les limites de la

ville de Québec au premier avril 1969? Quel genre de travaux visent ces expropriations?

M. LAFONTAINE: Dans la région de Québec ou dans la ville?

M. BEAUPRE: La ville.

M. LAFONTAINE: Il y a seulement Dufferin Montmorency, me dit-on. Maintenant, ici pour la région de Québec, j'ai 517 cas.

M. BEAUPRE: Dans les limites de la ville. Vous vous souvenez que, il y a quelques semaines, les journaux rapportaient que des procédures en expropriation étaient en cours 3. l'intérieur des limites de mon comté...

M. LAFONTAINE: Dans le comté de Montmorency?

M. BEAUPRE: Non, on mentionnait que, partant de la cité parlementaire, je crois, en allant vers le bas, des locataires qui étaient déplacés, délogés à un mauvais moment. Était-ce la Voirie qui faisait ces expropriations ou les journaux ont-ils été mal informés?

M. LAFONTAINE: M. Adam m'informe qu'il y aurait 64 bâtisses, 300 locataires, 38 commerçants pour un montant probable de règlement de \$9 millions. C'est l'autoroute Dufferin-Montmorency, le plan est déposé.

M. BEAUPRE: Le plan est déposé.

M. LAFONTAINE: C'est très récent.

M. BEAUPRE: Et de quel endroit à quel endroit cette artère? Est-ce qu'on donne suite au rapport Vandry?

M. TREMBLAY (Montmorency): C'est du boulevard Henri-Bourassa au boulevard Sainte-Anne, je crois.

M. BEAUPRE: Est-ce que c'est pour donner suite aux suggestions du rapport Vandry? En particulier, l'étape, à la page 88, on mentionne qu'il faudra procéder...

M. LAFONTAINE: C'est pour donner suite au rapport Goyer en 1956 et au rapport Branchaud, Matte et Perron en 1959.

M. BEAUPRE: Le rapport Vandry mentionne différentes choses...

M. LAFONTAINE: Oui, peut-être.

M. BEAUPRE: ... à être faites à ce stade-ci.

M. LAFONTAINE: Jusqu'à la falaise.

M. BEAUPRE: Est-ce que c'est pour faire face à ces exigences de la planification d'ensemble...

M. LAFONTAINE: Oui.

M. BEAUPRE: ... proposée par le rapport Vandry, oui?

M. LAFONTAINE: Proposée par le rapport Vandry en 1969, mais proposée aussi par le rapport Branchaud en 1959.

M. BEAUPRE: Alors, ce serait construire un embranchement de l'est vers la colline parlementaire jusqu'à l'avenue Dufferin. Ce serait la description, en somme, du travail...

M. LAFONTAINE: Grosso modo.

A partir de la falaise jusqu'ici, c'est un boulevard qui, éventuellement, tombera dans le comté de Montmorency.

M. BEAUPRE: On mentionne ici un coût total...

M. LAFONTAINE: Ils descendent par chez Marino et ils passent par...

M. BEAUPRE: On mentionne un coût total de \$4,100,000 et le ministre vient de dire \$9 millions. Nous parlions d'expropriation de \$1,900,000, \$2,200,000 pour les travaux et \$4,100,000...

M. LAFONTAINE: Disons que nous n'étudierons pas le rapport Vandry...

M. BEAUPRE: Non, mais c'est parce que vos chiffres sont le double des estimations données pour la même description.

M. LAFONTAINE: C'est ce que le chef du service d'expropriation me donne. Peut-être que ce que le député mentionne, c'est l'évaluation municipale. Je n'ai pas le document en face de moi. Disons que les chiffres officiels, présentement, les estimations du ministre de la Voirie sont de l'ordre de \$9 millions.

M. LOUBIER: Ne se sont-ils pas basés sur l'évaluation municipale?

M. BEAUPRE: Non, parce qu'ils semblent dire que l'expropriation ne coûterait que \$1,900,000, les travaux \$2,200,000 pour un grand total de \$4,100,000.

M. LOUBIER: Les estimations officielles du ministère sont de l'ordre de \$9 millions. Cela demeure des estimations, par exemple. Il se peut que le règlement intervienne à \$7 millions. Adopté.

M. BEAUPRE: J'aurais voulu savoir du ministre si ces expropriations peuvent prendre plusieurs années ou s'il semble que les documents sont tous prêts pour procéder rapidement?

M. LOUBIER: M. Adam dit qu'à tous les expropriés, les sommes équivalentes à l'évaluation municipale ont été versées. Il y a discussion sur la différence ou...

M. BEAUPRE: Est-ce que le ministre par intérim sait vers quel moment les travaux de construction de cet embranchement vers la colline parlementaire jusqu'à l'avenue Dufferin pourraient être entrepris?

M. LOUBIER: Le contrat de démolition a été accordé. Ils démoliront et après, ils commenceront à...

M. BEAUPRE: Tout de suite après?

M. LOUBIER: Oui. Vers le 1er juillet, s'il n'y a pas de contretemps.

M. TREMBLAY (Montmorency): Le boulevard périphérique ou le boulevard Métropolitain qui passe, justement, dans le comté de Montmorency, est-ce qu'il reste encore beaucoup de cas d'expropriation?

M. LOUBIER: Pour compléter la réponse, il y a même un million de prévu au budget...

M. BEAUPRE: Pour les travaux de construction de la route cette année?

M. LOUBIER: C'est cela. Cela va bien, n'est-ce pas?

M. BEAUPRE: J'en félicite le ministère de la Voirie. Je ne doutais pas de son efficacité mais franchement, je me demandais si cette partie du rapport avait été prise au sérieux comme nous, les députés de la région, nous l'avons prise au sérieux et si, à cause de la pénurie de fonds, il n'y aurait pas eu tendance à remettre à plus tard le départ de ces travaux.

M. LAFONTAINE: Ah, non! J'ai dit que l'année 1968 serait l'année de Québec.

M. BEAUPRE: Alors, le ministre de la Voirie est conscient que nous l'avons prise au sérieux, cette promesse?

M. LAFONTAINE: Oui.

M. BEAUPRE: J'en serais heureux.

M. LAFONTAINE: Merci.

M. TREMBLAY (Montmorency): Reste-t-il encore beaucoup de cas en expropriation, qui ne sont pas réglés, sur le boulevard Métropolitain, ou le boulevard périphérique entre le boulevard Henri-Bourassa et le boulevard Sainte-Anne?

M. LAFONTAINE: Je m'excuse, je n'ai pas compris ce que le député vient de dire.

M. TREMBLAY (Montmorency): Serait-il possible de savoir s'il reste encore beaucoup de cas d'expropriation à régler sur le boulevard périphérique du boulevard Henri-Bourassa jusqu'au boulevard Sainte-Anne?

Ai-je parlé assez fort, M. le Ministre?

M. LAFONTAINE: Oui. Si le député veut me donner au moins 24 heures pour...

M. TREMBLAY (Montmorency): Très bien, très bien.

M. LAFONTAINE: Parce qu'il faudrait apporter tous les dossiers.

M. TREMBLAY (Montmorency): Mais vous pouvez me donner une réponse demain si vous voulez.

M. LAFONTAINE: Oui, je vous donnerai une réponse.

M. TREMBLAY (Montmorency): Ou me la faire parvenir.

M. LAFONTAINE: Je vous appellerai à votre bureau et je vous le dirai.

M. TREMBLAY (Montmorency): Très bien, très bien.

M. BEAUPRE: A la page 88, le rapport Vandry mentionne aussi des aménagements aux artères du chemin Sainte-Foy, avenue Holland, boulevard Hamel, boulevard Laurier, rue Marie-

de-l'incarnation. Est-ce que des expropriations seront entreprises cette année? Des crédits sont-ils demandés pour procéder à des expropriations dans cette partie? Avenue Saint-Sacrement, chemin Sainte-Foy, avenue Holland.

M. LAFONTAINE: Pas de ce côté-là.

M. BEAUPRE: Lorsque nous arriverons à la construction, est-ce que le ministre pourrait nous dire ce que le ministère de la Voirie entend faire à l'intérieur des limites de Québec...

Ht, LAFONTAINE: Avec grand plaisir.

M. BEAUPRE: ... pour suivre, autant que possible, les recommandations de ce rapport?

M. LAFONTAINE: D'accord.

M. BEAUPRE: Parce qu'il n'y a pas d'ordre de priorité sauf par trois étapes, et on donne dix travaux dans la première étape...

M. LAFONTAINE: Avec grand plaisir.

M. BEAUPRE: ... et j'aimerais savoir à quel moment.

M. LAFONTAINE: Avec grand plaisir.

M. LOUBIER: Adopté?

M. SAINT-GERMAIN: M. le Président, je constate que la transformation de la route no 20, en date du 7 mars...

M. LE PRÉSIDENT: Je m'excuse, est-ce que le député considère le poste budgétaire 1, article 5, sous-article 1: Traitements, adopté?

M. SAINT-GERMAIN: Oui.

M. LE PRÉSIDENT: Très bien.

M. PINARD: On veut savoir si c'est un problème relatif à l'expropriation que le député veut discuter.

M. SAINT-GERMAIN: Oui, je veux parler d'expropriation.

M. LAFONTAINE: Disons qu'il est assez difficile pour celui qui parle présentement de décider, parce que c'est une firme d'ingénieurs conseils qui évalue pour le ministère de la Voirie un tracé possible pour la construction possible d'une route dans l'avenir. Alors, je pen-

se que c'est assez loin de l'expropriation. Je peux dire au député qu'à l'heure actuelle, nous n'avons pas l'intention, au moment où je vous parle, de déposer des plans d'Ici peu pour la section qu'il vient de mentionner.

M. SAINT-GERMAIN: M. le Président, de toute façon, comme le ministre le sait, je lui avais écrit le 7 mars avec la copie d'une lettre que j'avais reçue de M. Warner...

M. LAFONTAINE: Monsieur qui?

M. SAINT-GERMAIN: M. D.-L. Warner.

M. LAFONTAINE: Du ministère de la Voirie?

M. SAINT-GERMAIN: Non, c'est un citoyen de la municipalité de Lachine qui m'avait écrit au nom d'un groupe de citoyens qui craignaient des expropriations massives dans la municipalité de Lachine.

M. LAFONTAINE: J'ai répondu à ce moment-là; de même qu'au député fédéral qui m'a aussi appelé, nous avons reçu au ministère de la Voirie 2,000 à 3,000 lettres relativement à ce sujet parce qu'une nouvelle avait paru ou une lettre avait été écrite, il y avait eu « misunderstanding » comme nous pouvons dire en français, et le sous-ministre a appelé les autorités de la ville de Lachine. Elles sont venues au bureau, et nous nous sommes entendus avec les autorités de la ville pour ne faire aucun geste dans cette section sans consulter les gens de la ville, parce que les gens qui avaient écrit une lettre étaient des concitoyens de la ville de Lachine, pour la plupart, et ils se sentaient lésés comme contribuables de la ville de Lachine. Nous sommes arrivés à une entente avec la ville de Lachine, pour que le ministère de la Voirie, avant de poser quelque geste que ce soit en expropriant ou en dépôt de plans, ces gens soient consultés. J'irai plus loin aujourd'hui en disant au député que lui-même sera consulté sur le dépôt des plans avant de les déposer. C'est la situation telle qu'elle se présente actuellement.

M. SAINT-GERMAIN: Bon. Maintenant, à ce sujet en particulier, M. le Président, est-ce un projet qui sera fait cette année?

M. LAFONTAINE: Non, comme j'ai dit tout à l'heure au député, c'est tout simplement pour la planification future. Evidemment, il y a beaucoup de choses qui bouillonnent dans la région

de Montréal, cette route peut devenir prioritaire plus vite que nous le pensons, suivant le site de l'aéroport, et cela peut devenir aussi un projet à longue échéance. Mais, de toute façon, aucun geste ne sera posé dans ce sens en 1969.

M. SAINT-GERMAIN: Je suis bien content d'entendre le ministre dire qu'il me remettra les plans, lorsque les plans...

M. LAFONTAINE: J'ai dit que j'étais pour le consulter et l'informer avant que nous déposions les plans, parce que je comprends que le député a du travail. Probablement, qu'il a dû recevoir lui-même autant de lettres que le ministre de la Voirie en a reçues.

Je pense bien qu'à ce moment-là — parce que la ville de Lachine était en cause — la meilleure façon de résoudre le problème a été d'organiser une rencontre avec les hauts fonctionnaires du ministère de la Voirie et les gens de Lachine, pour dire: Quand nous poserons un geste, nous vous consulterons mais, en attendant, nous étudions. Alors quand l'idée du ministère de la Voirie sera faite, que la priorité sera prouvée et que nous aurons les budgets, nous serons prêts à déposer les plans. Je tiens à assurer le député qu'il sera non seulement consulté, mais qu'on lui montrera exactement où on s'en va, ainsi qu'aux gens de Lachine.

M. SAINT-GERMAIN: Je suppose que je pourrais avoir une copie des plans. Cela me permettrait de faire des études et d'étudier le projet avec les citoyens de Lachine.

M. LAFONTAINE: Lorsque nous les déposerons, je n'ai aucune objection à donner une copie des plans; effectivement quand nous les déposons au bureau d'enregistrement, ces plans deviennent publics.

Si le ministre de la Voirie refusait, par hasard, de lui en donner une copie, il sera toujours loisible au député d'aller au bureau d'enregistrement et d'en avoir une.

M. SAINT-GERMAIN: Je sais que, relativement à ce projet, la municipalité de Lachine a déjà reçu des plans. Ce sont des plans préliminaires, je suppose?

M. LAFONTAINE: C'est une étude entreprise avec des échanges entre les mandatés des contribuables de Lachine, le conseil municipal et les officiers du ministère de la Voirie. Mais il n'y a rien de définitif. C'est une étude. Elle se continue et elle va continuer encore de longs mois, je pense bien.

M. SAINT-GERMAIN: Actuellement, il n'y a pas d'expropriation qui a été faite relativement à ce projet-là?

M. LAFONTAINE: Du tout. Il n'y a pas eu d'expropriation.

M. SAINT-GERMAIN: Et vous ne prévoyez pas que des expropriations soient faites cette année?

M. LAFONTAINE: Non, je ne le prévois pas. A moins que quelque chose d'extraordinaire interviendrait. Je ne prévois pas de dépôt de plans, cette année, pour cette section.

M. SAINT-GERMAIN: J'ai remarqué, sur les études préliminaires qui ont été remises à la municipalité de Lachine, que l'échangeur de la 32e avenue était plutôt sur le côté sud de la route no 20. Vu que les terrains qui longent le côté nord de la route 20 sont des terrains zonés pour l'industrie, je me demandais si le ministère avait étudié la possibilité d'ériger cet échangeur sur le côté nord au lieu de l'ériger sur le côté sud.

M. LAFONTAINE: Je n'en sais rien, mais à cause de l'intervention du député... Maintenant nous sommes loin des expropriations, mais, tout de même, en signe de collaboration...

M. SAINT-GERMAIN: J'ai ce petit problème-là...

M. LAFONTAINE: ... avec l'Opposition, je demande aux fonctionnaires du ministère de la Voirie d'en prendre note et d'en discuter lors de l'élaboration de leurs projets. Ce que la ville de Lachine a, c'est simplement une projection qui peut être changée radicalement.

M. SAINT-GERMAIN: Je tiendrais à aviser le ministre que c'est un projet extrêmement important pour les gens de Lachine et qu'il peut modifier profondément le quartier domiciliaire de la partie ouest de Lachine, qui est une zone résidentielle.

M. LAFONTAINE: Puis-je inviter le député, M. Saint-Germain, à venir consulter les plans préliminaires, les esquisses? La ville les a. S'il veut les voir, le service est ouvert, c'est un projet tellement important pour toute cette partie.

M. SAINT-GERMAIN: Ce sont les mêmes plans qui sont à Lachine, actuellement?

M. LAFONTAINE: Ce que nous sommes en train de faire, dans le bout de Lachine, — peut-

être en réponse au député de Brome, hier — c'est un exemple de « long term planning », de planification à long terme. La planification à long terme, parfois cela vient plus vite qu'on ne pense. Alors j'espère que, pour le progrès du Québec cela se produise le plus tôt possible. Mais ce n'est pas, à l'heure actuelle, l'intention du ministère de déposer aucun de ces plans, cette année.

C'est simplement à l'étude avec les gens de la ville, avec les échevins et le maire de la ville. J'inviterais le député à faire partie du comité avec les officiers de la Voirie, s'il veut apporter certaines suggestions, comme il vient de le faire, soit développer plutôt du côté nord que du côté sud le rond-point. Je n'ai aucune objection. Le sujet est en discussion, discussion franche, ouverte pour le plus grand bien des contribuables de sa région,

M. SAINT-GERMAIN: Très bien, je remercie le ministre. Pour continuer, si vous me permettez encore quelques minutes, la municipalité de Lachine a reçu de l'ingénieur M. Branchaud, une lettre mentionnant un futur pont. On parlait du pont Honoré-Mercier qui, avec les années, pourrait devenir encombré.

M. LAFONTAINE: Je comprends le député, c'est cette lettre-là qui peut-être a mis le feu aux poudres ainsi que la lettre envoyée par le sous-ministre. Ce qui prouve justement que la décision n'est pas arrêtée.

M. SAINT-GERMAIN: Le ministère étudie-t-il actuellement la possibilité de construire un pont?

M. LAFONTAINE: C'est évident, ce sera la continuation. La possibilité demeure, mais la décision n'est pas prise.

M. SAINT-GERMAIN: Prévoyez-vous qu'une décision pourrait être prise relativement à ce pont dans les années très prochaines?

M. LAFONTAINE: Je viens de dire, tout à l'heure, que c'est du « long term planning », c'est de la planification à long terme. Nous ne savons jamais ce qui peut arriver, c'est peut-être que la planification peut avancer plus vite que nous ne le pensons ou encore, le plan économique de la région.

M. SAINT-GERMAIN: A-t-on actuellement une certaine idée au ministère où ce pont peut être situé?

M. LAFONTAINE: Oui, globalement, je ne vous dirais pas exactement l'endroit voulu, mais disons qu'il peut y avoir un jeu.

M. SAINT-GERMAIN: Parce que si on allait construire un pont qui déboucherait — on va dire — au bout ou au sud de la 32e avenue, on se trouverait à couper la municipalité de Lachine.

M. LAFONTAINE: Peut-être.

M. SAINT-GERMAIN: Exactement en deux parties, ce qui serait catastrophique.

M. LAFONTAINE: Disons que nous allons tenter de bâtir le pont — si jamais nous le bâtissons à cet endroit — à l'endroit où ça nuira le moins au progrès de la ville de Lachine ou aux contribuables de Lachine. J'invite le député, s'il veut faire connaître ses vues, à venir au ministère de la Voirie rencontrer le sous-ministre, le chef de la planification, l'ingénieur-chef, de telle sorte que nous soyons complètement informés. Je crois bien que le député doit connaître sa région. Nous l'invitions avec bonne grâce.

M. SAINT-GERMAIN: Me permettra-t-on d'être accompagné de quelques citoyens pour faire ces représentations-là?

M. LAFONTAINE: Certainement, avec grand plaisir.

M. SAINT-GERMAIN: D'après la rumeur qui court, situant la zone où le pont serait construit, on se trouverait à couper Lachine en deux. Cette zone est extrêmement résidentielle...

M. LAFONTAINE: Je le comprends, d'ailleurs...

M. SAINT-GERMAIN: ... pour Lachine. Les citoyens...

M. LAFONTAINE: ... j'en ai discuté avec le député. Je pense bien que j'ai été de bonne foi quand j'en ai discuté assez succinctement la semaine passée. Nous avons été au plus vite, au plus coupé, au plus coupant. Maintenant, comme je vous le dis, ce sont simplement des études, de la planification, pas p l u s . Il n'y a pas de décision arrêtée sur ce que nous allons faire et c'est pour ça que j'inviterais le député à faire connaître ses vues avant qu'une décision soit prise, même si elle ne seraprlsequ'en1970-71.

M. SAINT-GERMAIN: Je ne voudrais pas continuer sur le sujet, mais je dirai simplement que je transmettrai aux citoyens de Lachine les déclarations du ministre et qu'on verra à ce que...

M. LAFONTAINE: Je demanderais au député, lorsqu'il me demande s'il peut être accompagné de quelques personnes, qu'il soit accompagné de quelques personnes parce qu'il est physiquement impossible de discuter d'une façon sobre avec deux ou trois cents personnes.

M. PINARD: A quelle heure?

M. SAINT-GERMAIN: Non, non.

M. LOUBIER: Après la messe de 7 heures.

M. SAINT-GERMAIN: M. le Président, nous voulons tout simplement discuter de la question...

UNE VOIX: Deux fonctionnaires.

M. PINARD: On peut se réserver une chambre à Québec.

M. SAINT-GERMAIN: Nous voulons tout simplement discuter d'une façon constructive, pour le meilleur intérêt de tout le monde, la question.

M. PINARD: Cela se réglerait mieux dans le courant de la veillée.

M. SAINT-GERMAIN: Je vous remercie, M. le Président.

UNE VOIX: Ce n'est pas gentil.

M. LE PRÉSIDENT: Le député de Montmorency.

M. TREMBLAY (Montmorency): Le service d'expropriation procède, je pense, à certaines expropriations pour d'autres ministères.

M. LAFONTAINE: La Voirie?

M. TREMBLAY (Montmorency): Oui.

M. LAFONTAINE: Oui, il arrive assez souvent que nous prêtions le service de nos experts à d'autres ministères.

M. TREMBLAY (Montmorency): Est-ce qu'on vous accorde des crédits de ces ministères pour effectuer ces travaux?

M. LAFONTAINE: Non.

M. TREMBLAY (Montmorency): Gracieusement?

M. LAFONTAINE: Non, gracieusement. En signe de collaboration avec les autres ministères.

UNE VOIX: Adopté?

M. PINARD: Le ministre pourrait-il nous dire quels sont les membres du comité de légistes qui font l'étude finale de ces recommandations à la commission Alary?

M. LAFONTAINE: Il faudrait que le député de Drummond demande ça aux crédits du président du conseil.

M. PINARD: J'imagine que le ministre de la Voirie, intéressé comme il l'est dans tout le problème de l'expropriation, doit savoir de qui est composé le comité d'études...

M. LAFONTAINE: Non, mais c'est une chose...

M. PINARD: ... qui va faire des recommandations pour traduire...

M. LAFONTAINE: ... qui est non pertinente aux crédits de la Voirie.

M. PINARD: ... dans le plus bref délai possible ces recommandations à la législation.

M. LAFONTAINE: C'est une chose qui est non pertinente aux crédits de la Voirie, aucun article...

M. PINARD: Voyons donc!

M. LAFONTAINE: ... avec les crédits, non, M. le Président.

M. PINARD: Vous demandez un certain montant, au budget, pour prévoir les paiements des expropriations. Quand vous demandez \$1,444,900 relativement au service de l'expropriation à titre de traitements, j'imagine que le député de Drummond a le droit de poser des questions de cette nature-là?

M. LAFONTAINE: D'accord. Alors, il n'y a rien à même les \$1,440,900 pour payer des experts légistes sur le rapport?

M. PINARD: Ce que je veux savoir du ministre: est-ce que les personnes responsables du service de l'expropriation de la Voirie ont été à même d'étudier les recommandations contenues dans le rapport de la commission Alary et s'ils ont fait un contre-rapport ou un rapport favorable au comité de légistes chargés de mettre dans des termes légaux les recommandations qui ont été faites?

M. LAFONTAINE: Je peux dire que les fonctionnaires du service de l'expropriation collaborent énormément avec les légistes du Conseil exécutif.

M. PINARD: Le ministre a dit tantôt que le rapport n'avait pas été déposé à son attention et qu'il n'en avait jamais pris connaissance, alors comment...

M. LAFONTAINE: Je regrette...

M. PINARD: ... peut-il prendre ses responsabilités et les recommandations de ses propres fonctionnaires...

M. LAFONTAINE: Je n'ai jamais dit cela, M. le Président.

M. PINARD: ... relativement à un problème aussi important que celui-là?

M. LAFONTAINE: J'ai dit que la responsabilité de l'étude du rapport du comité Alary revenait au conseil des ministres et non pas au ministre de la Voirie. Que le ministre de la voirie se fasse entendre au conseil des ministres, accompagné de certains de ses fonctionnaires, il est complètement normal que cela se passe ainsi.

M. PINARD: Est-ce que cela a été fait?

M. LAFONTAINE: Cela se fait, M. le Président. Cela s'est fait, cela se fait et cela se fera.

M. PINARD: Est-ce que le ministre pourrait nous dire s'il a donné des instructions assez sévères de façon à mettre en application le plus vite possible, au niveau administratif, certaines recommandations contenues dans le rapport Alary, et plus particulièrement une directive par laquelle il interdira formellement aux ingénieurs du ministère ou de district de prendre possession de quelque bien ou immeuble que ce soit sans dépôt préalable d'un plan d'expropriation. Alors qu'une des causes de la plus grande dif-

ficulté survenue au ministère de la Voirie a été précisément le fait que certaines expropriations ont été faites, certains dépôts de plan ont été faits, hors de la connaissance des personnes responsables au service de l'expropriation. Alors, cela a causé des conflits, et je pense que le ministre pourrait avoir quand même quelque chose à nous dire là-dessus.

M. LAFONTAINE: M. le Président, je ne peux pas répondre à des hypothèses que soulève le député de Drummond pour une raison, et pour une deuxième raison, le député de Drummond sait fort bien, parce qu'il est avocat, qu'il ne peut pas faire indirectement ce qu'il ne peut pas faire directement. Or, je lui dis, parce que le rapport Alary a été commandé par le lieutenant-gouverneur en conseil et non pas par le ministre de la voirie, que ce n'est pas la place ici pour discuter du rapport Alary. Le temps viendra, lorsque le gouvernement présentera une législation, d'en discuter en Chambre. Le député de Drummond aura tout le loisir, à ce moment-là, de se lever, de faire valoir sa thèse. Mais, je pense bien que le député de Drummond, à l'heure actuelle, est hors d'ordre et, qu'il n'a pas le droit de faire indirectement ce que nous ne pouvons pas faire directement. Donc, je lui demanderais de revenir au poste budgétaire 5, article 1.

M. PINARD: Est-ce que le ministre trouve qu'il y a une bonne coordination entre le service des expropriations et le service des plans parcellaires?

M. LAFONTAINE: Disons que nous tentons, comme je l'ai dit tout à l'heure et comme je l'ai dit hier aussi, d'intégrer le service des expropriations au reste de la Voirie. Nous tentons aussi, comme je l'ai dit tout à l'heure, de mettre dans le jeu — si je peux m'exprimer ainsi — le service de l'informatique de la Direction générale de la recherche. Autrement dit, mettre l'informatique au service des expropriations de telle sorte que nous puissions avoir, au jour le jour, un contrôle quasi quotidien sur les cas d'expropriation. Ce que le député a soulevé, tout à l'heure, comme hypothèse, c'est-à-dire la prise de possession préalable avant le dépôt d'expropriation, sera certainement un des sujets qui seront, à ce moment-là, contrôlés justement par l'informatique.

M. PINARD: Est-ce qu'il arrive encore qu'il se fasse l'octroi d'un contrat de voirie avant le dépôt du plan d'expropriation? Je ne parle pas d'un plan général d'expropriation, mais

d'un plan détaillé de façon que le service d'expropriation connaisse toutes les conséquences sur le plan financier et sur le plan technique du dépôt de ce plan.

M. LAFONTAINE: Je pense bien que je vais répondre au député de Drummond en me servant de ses paroles: S'il arrive encore... il arrivait, dans le passé lointain, dans un passé assez lointain, disons avant 1966...

M. PINARD: C'était une pratique courante avant 1960.

M. LAFONTAINE: Oui, c'est une pratique aussi courante en 1960 et 1966 et qui a été diminuée...

M. PINARD: ... qui a été diminuée au fur et à mesure que le personnel était...

M. LAFONTAINE: ... qui a été freinée.

Je dois dire au député de Drummond que les freins, nous les appliquons peut-être encore plus durement qu'avant 1966. Donc c'est une tendance.

M. PINARD: C'est parce que le ministre...

M. LAFONTAINE: Mais c'est assez difficile. A un moment donné, on s'aperçoit qu'un plan a — ce sont des cas d'exception — traîné, ou qu'il y a eu une correction. Nous pensions le déposer telle journée, et nous le déposons une semaine après, et nous signions le contrat une semaine avant. Mais ce sont de courts délais.

M. PINARD: Quant à la pratique qui a été courante, jusqu'ici, d'exiger des droits de passage, est-ce que le ministre a l'intention de donner des directives précises pour que ça ne se fasse plus et qu'il y ait un mécanisme de prévu pour permettre une juste indemnité...

M. LAFONTAINE: Je regrette, M. le Président,...

M. PINARD: ... en faveur de ceux à qui on demande des droits de passage? Parce qu'il est assez rare qu'il n'y ait réellement aucun dommage de causé même dans le cas d'une demande de cession de passage pour élargir une route alors qu'il y a toujours des conséquences financières au bout d'une pareille opération.

M. LAFONTAINE: Je prends en bonne note les affirmations du député de Drummond et je les étudierai avec beaucoup d'attention avec

les hauts fonctionnaires qui sont aptes, peut-être, à me conseiller d'une façon très précise.

M. PINARD: Certainement. Dans la composition actuelle du personnel du service des expropriations, est-ce qu'il y a des urbanistes conseil, des économistes?

M. LAFONTAINE: J'ai répondu à cette questions-là, hier, M. le Président.

M. PINARD: Des agronomes qui connaissent la valeur actuelle des terres en culture qui, bien souvent, se font couper pour permettre la réalisation de grands projets routiers?

M. LAFONTAINE: Est-ce une des recommandations du rapport Alary que le député de Drummond est en train..?

M. PINARD: Non, c'est un problème que je connais personnellement. Je veux en discuter avec le ministre parce qu'à l'époque où j'étais là, c'était le problème qui se posait. Je croyais de plus en plus essentiel d'avoir, au service des expropriations, le personnel le plus compétent possible. Il y avait déjà un bon noyau de fonctionnaires compétents au service des expropriations.

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

M. PINARD: Je pense que l'équipe n'était pas complète en ce sens qu'il fallait y ajouter des urbanistes conseils, parce que de plus en plus on travaille en territoire urbain, et il faut réaménager le territoire urbain. A ce moment-là, il faut des personnes qui s'y connaissent dans le domaine.

M. LAFONTAINE: Oui.

M. PINARD: Est-ce qu'il y a des urbanistes conseils actuellement au service des expropriations?

M. LAFONTAINE: Les urbanistes conseils travaillent normalement avec les ingénieurs conseils lorsque nous engageons des professionnels de l'extérieur du ministère. Cela, c'est un fait acquis.

M. PINARD: Oui.

M. LAFONTAINE: Si le député de Drummond est en train de me dire qu'il a vécu dans le pas-

se cette chose-là, qu'il aurait aimé avoir des agronomes, des économistes, des urbanistes conseils, c'était très bien de sa part, je l'en félicite. J'ai la même idée que lui, le même but que lui, mais je n'ai pas encore pu réussir à les réaliser. Nous avons, à un moment donné, engagé un agronome pour l'envoyer au service des expropriations. Il fallait qu'il apprenne la voirie. Il avait commencé à apprendre la voirie. Malheureusement, il nous a demandé à être muté au ministère de l'Agriculture. Je comprends qu'un agronome est peut être un peu malheureux et perdu dans un groupe d'Ingénieurs.

Je dois dire au député de Drummond que le directeur adjoint du service des expropriations, M. Dionne, est agronome et que le directeur régional de la division de Québec, M. Gendreau, est aussi un agronome. A Montréal, on me dit que M. Matters est un agronome.

M. PINARD: C'est un secteur qui est encore apparemment faible au plan du nombre, pas au plan de la compétence, mais au plan du nombre...

M. LAFONTAINE: Complètement d'accord.

M. PINARD: Et le Service juridique? Est-ce qu'en plus du notaire Dubois, qui est chef du service juridique au service des expropriations, il y a d'autres notaires ou avocats qui sont venus grossir les rangs du personnel juridique? Parce que là aussi ça bloque énormément, l'étude des cas est toujours assez longue. S'il y avait plus de personnel, la distribution du travail pourrait se faire de façon beaucoup plus efficace et le règlement surviendrait beaucoup plus rapidement qu'à l'heure actuelle. Est-ce qu'il y a des avocats et des notaires qui ont été engagés dernièrement?

M. LAFONTAINE: Oui. Depuis 1966, il y a eu augmentation assez spectaculaire du nombre de ces professionnels. Nous avons présentement huit notaires et deux avocats au service des expropriations.

M. PINARD: Est-ce que ce sont des notaires qui travaillent à temps plein au ministère de la Voirie ou s'il y a...

M. LAFONTAINE: Des notaires à temps plein.

M. PINARD: ... des notaires dont les services sont requis dans la pratique privée?

M. LAFONTAINE: Non, nous avons huit notaires à temps plein et, en plus, nous faisons appel, lorsque l'année se termine, à un groupe

de notaires, parfois de 25, 30 et 40 notaires supplémentaires pour tenter de dégager les tablettes.

Je corrige mes chiffres, c'est encore plus spectaculaire que je croyais, au lieu de huit notaires, c'est neuf notaires: deux à Montréal, deux à Trois-Rivières, deux à Québec et trois au siège social; un avocat à Québec et un avocat à Montréal.

M. MAILLOUX: Cela fait 15 en tout.

M. LAFONTAINE: Non, cela donne onze en tout.

M. MAILLOUX: Est-ce que c'est du personnel permanent?

M. LAFONTAINE: C'est du personnel permanent. Et en plus de cela, nous engageons tous les ans, vers la période du mois de février ou de mars, parfois jusqu'à 30 notaires de l'extérieur pour faire une révision des cas...

M. PINARD: Maintenant dans les bureaux régionaux?

M. LAFONTAINE: ... pour essayer d'accélérer le processus.

M. LAFONTAINE: Dans les bureaux régionaux, est-ce que le personnel affecté à ces bureaux a maintenant le droit de régler les cas d'expropriation dont le montant est inférieur

à \$25,000 ou si cela doit nécessairement être en révision au bureau central à Québec pour faire l'adjudication finale?

M. LAFONTAINE: Les bureaux régionaux peuvent régler les cas en bas de \$5,000. Nous avons soumis au ministère de la Justice jusqu'à \$25,000, mais le ministère de la Justice a refusé pour le moment.

M. PINARD: M. le Président, je reviens à la question que j'ai posée tantôt au ministre de la Voirie, relativement au personnel juridique. Dans le rapport annuel du ministère de la Voirie qui est simplement une épreuve, qui n'est pas imprimé, qui est encore chez l'imprimeur, mais dont le ministre m'a remis des épreuves, il est dit à la page intitulée: Direction générale de l'expropriation, page 33, que le service notarial comprend huit notaires, le service notarial a examiné et approuvé 4,750 actes de vente et de quittance. Il a dû cependant recourir à des notaires de la pratique privée, 15 en tout, pour l'étude et l'approbation de 2,800 projets

d'actes. Alors, je comprends que le chiffre 15 est relatif au nombre de notaires dont les services sont requis, mais qui relèvent de la pratique privée. Ils ne sont pas des employés permanents. Donc il y a seulement huit notaires qui travaillent de façon permanente au ministère de la Voirie.

M. LAFONTAINE: Oui, je n'ai pas dit qu'il y avait quinze notaires. M. le Président, je viens de le déclarer, c'est le rapport de l'année passée. Le rapport de cette année, c'est deux notaires à Montréal, deux notaires à Trois-Rivières, deux notaires à Québec et trois notaires au siège social, pour un total de neuf notaires et un avocat à Québec et un avocat à Montréal. Et je dis qu'en plus, nous avons fait appel, à un certain moment donné jusqu'à 35 notaires. Le rapport mentionne quinze, je ne sais pas pour quelle année, mais nous avons à un moment donné, fait appel jusqu'à 35 notaires, je n'ai pas dit quinze notaires qui sont attachés au ministère de la Voirie. C'est le rapport 67/68. Il n'y a aucune contradiction dans ce que Je dis, M. le Président.

M. PINARD: J'avais peut-être mal compris la réponse que le ministre avait faite. Est-ce que le ministre ne conviendrait pas qu'il faudrait donner plus d'autorité aux responsables des bureaux régionaux?

M. LAFONTAINE: Certainement.

M. PINARD: Pour leur permettre de régler des cas d'expropriation qui pourraient être évalués, disons, à une somme inférieure à \$25,000?

M. LAFONTAINE: Je vais plus loin que cela. Je veux que le service d'expropriation s'intègre au ministère de la Voirie et qu'il rejoigne la base du ministère de la Voirie qui est la division. Et à ce moment-là, j'ai l'impression que nous allons accélérer le règlement de cas et nous allons avoir un meilleur portrait, surtout avec l'informatique. Nous allons vers un contrôle quasi quotidien de l'expropriation. Mais que le député de Drummond comprenne que cela ne peut pas se faire dans une journée. Je demande un délai de trois ans, mais je promets au député de Drummond que dans trois ans, nous allons avoir un contrôle quasi quotidien de l'expropriation dans toute la province. Je pense que c'est un beau geste, c'est fait à l'avantage des contribuables du Québec et surtout des expropriés.

M. LOUBIER: Est-ce que nous avançons un peu?

M. PINARD: Quand ce sera rendu à vos crédits, vous vous inquiétez de savoir si cela avance ou si cela n'avance pas.

M. LOUBIER: Vous revenez avec les mêmes questions dix fois.

M. LE PRÉSIDENT: Le député de Jacques-Cartier.

M. LOUBIER: Nous tournons en rond.

M. SAINT-GERMAIN: Si vous me permettez, toujours sur le même sujet, je voudrais y revenir. Il y a eu des expropriations de faites à Dorval à la Montée-des-Sources. Maintenant il y a au nord de la voie ferrée et à l'est de la Montée-des-Sources, il y a huit ou neuf propriétés qui n'ont pas été expropriées, dont les terrains n'ont pas été expropriés, j'entends même lisière de terrain.

De toute façon, cela change énormément l'aspect des alentours et les conditions existantes relativement à ces domiciles.

M. LAFONTAINE: Oui.

M. SAINT-GERMAIN: Je demanderais au ministre d'essayer...

M. LAFONTAINE: J'en prends bonne note.

M. SAINT-GERMAIN: ... d'étudier si ces propriétés recevront des dédommagements...

M. LAFONTAINE: J'en prends bonne note. Mais le député comprendra que le budget de la Voirie, qui frise les \$300 millions, comprend énormément de cas d'expropriation. Je lui ai dit tout à l'heure que nous avons environ 10,000 cas d'expropriation. Il me permettra de ne pas connaître par coeur les 10,000 cas d'expropriation de la province.

M. SAINT-GERMAIN: Non. J'attire simplement l'attention du ministre...

M. LAFONTAINE: Alors, je demande aux fonctionnaires qui m'accompagnent...

M. SAINT-GERMAIN: ... sur les conditions de ces neuf ou dix propriétés-là...

M. LAFONTAINE: ... de prendre bonne note des paroles du député de Jacques-Cartier.

M. SAINT-GERMAIN: ... au nord de la voie ferrée et à l'est de la Montée-des-Sources.

M. LAFONTAINE: D'accord. Les fonctionnaires qui m'accompagnent ont pris note de la remarque du député.

M. SAINT-GERMAIN: Merci. Une dernière question, pour vrai.

Alors, il n'y a, dans le budget de la Voirie de cette année, aucune somme votée pour les expropriations relativement à la route numéro 20 dans Lachine, il n'y a aucune somme votée pour la construction...

M. LAFONTAINE: Au risque de me répéter, je dis la même réponse que j'ai dite tout à l'heure.

M. SAINT-GERMAIN: C'est une répétition qui en valait la peine.

M. LAFONTAINE: Merci.

M. LOUBIER: Adopté?

M. PINARD: Est-ce que le ministre aurait des statistiques sur la présentation des dossiers d'expropriation devant le tribunal de la Régie des services publics?

M. LAFONTAINE: Je demanderais au député de Drummond de reformuler sa question.

M. PINARD: Je voulais savoir du ministre s'il a des statistiques pour nous dire quelle est l'incidence des dossiers d'expropriation quant au travail...

M. LAFONTAINE: Pour l'année qui vient de se terminer, plusieurs cas, ne pouvant se régler à l'amiable pour des raisons différentes, ont été soumis pour décision devant la cour.

Durant l'année 68/69, la Régie des services publics a rendu 18 ordonnances réparties de la façon suivante: ordres du ministère: \$360,990; réclamations des expropriés: \$1,047,000; les ordonnances de la régie: \$487,000.

De plus, parmi ces cas soumis à la Régie des services publics, 272 ont pu être réglés soit par désistement ou par règlement hors de cour.

M. PINARD: Est-ce que le ministre ne serait pas d'avis qu'il est temps que la Régie des services publics se départage en deux tribunaux: un tribunal qui entendrait les causes qui sont, disons, différentes...

M. LAFONTAINE: Il ne m'appartient pas, lors de l'étude des crédits...

M. PINARD: ... des causes d'expropriation proprement dite, de façon à accélérer l'audition des causes et l'adjudication des cas?

M. LAFONTAINE: Il n'appartient pas à la commission qui étudie les crédits de la Voirie de composer ou de décomposer la Régie des services publics.

Je sais par exemple qu'à l'heure actuelle il y a une étude assez sérieuse qui se fait au conseil des ministres, et j'ose espérer qu'à un moment donné, la tâche de la Régie des services publics sera allégée par la nouvelle structuration qui lui sera donnée.

M. PINARD: Mais est-ce que le ministre, en somme, recommande fortement...

M. LAFONTAINE: En pratique, ils le font.

M. PINARD: ... au gouvernement la création d'un tribunal des expropriations de façon à alléger...

M. LAFONTAINE: C'est une autre recommandation...

M. PINARD: Car un très grand nombre d'expropriations vont chaque année devant le tribunal.

M. LAFONTAINE: C'est probablement une autre recommandation du rapport Alary que le député de Drummond...

M. PINARD: Oui. Il la connaît!

M. LAFONTAINE: ... tente, d'une façon différente, d'amener devant la commission. Il ne m'appartient pas de régler le cas du rapport Alary devant la commission, M. le Président. C'est un rapport qui est devant le conseil des ministres et je...

M. PINARD: Cela relève directement de la juridiction du ministre de la Voirie comme cela relevait de mon autorité à l'époque...

M. LOUBIER: Cela relève des décisions du conseil des ministres.

M. PINARD: J'ai une recommandation...

M. LAFONTAINE: Je ne suis pas le cabinet. Peut-être que le député de Drummond, au temps où il était ministre de la Voirie, se prenait pour le cabinet, mais je me prends seulement pour le ministre de la Voirie.

M. PINARD: Je ne me prenais pas pour le cabinet. Mais je me faisais fort de recommander au conseil des ministres du temps la possibilité de tirer avantage...

M. LAFONTAINE: Les recommandations que je ferai...

M. PINARD: Et la commission Alary est sortie de ce genre de recommandation qui avait été proposée à l'époque par le ministre du temps. Cela veut dire que cela a du bon sens.

M. LAFONTAINE: Les recommandations que je ferai au conseil des ministres m'appartiennent et je n'ai pas l'intention d'en informer le député de Drummond.

En plus, même si je voulais le faire de bonne foi, je n'en ai pas le droit parce que je suis soumis — il doit s'en souvenir, lorsqu'il était membre du cabinet — au serment.

M. LOUBIER: Le serment.

M. LAFONTAINE: Un serment, on respecte cela, M. le Président.

M. PINARD: La solidarité exige, que le ministre...

M. LAFONTAINE: C'est plus que la solidarité, c'est le serment.

M. PINARD: ... défende la décision prise par le conseil des ministres, d'accord. Mais la loi ne défend pas au ministre de dire la nature des recommandations qu'il fera au conseil des ministres, car c'est un domaine qui relève directement de sa juridiction, de son autorité.

M. LAFONTAINE: C'est une décision qui relève du ministre de la Voirie.

M. PINARD: Si le ministre ne veut pas informer du tout l'opinion publique de la façon dont il entend administrer son ministère, des réformes qu'il veut apporter...

M. LAFONTAINE: C'est épouvantable, M. le Président, nous sommes ici pour discuter...

M. PINARD: ... cela ne vaut absolument rien d'être ici.

M. LOUBIER: Nous sommes ici, M. le Président, pour étudier les crédits du ministère de la Voirie et j'ai hâte que le député de Drummond arrive à la Voirie, pour étudier les estimations

budgétaires du ministère de la Voirie, non pour faire de l'obstruction systématique. J'ai hâte que nous en venions...

M. LE PRESIDENT: A l'ordre!

M. PINARD: Si \$60 millions du budget de la Voirie sont consacrés au paiement des expropriations faites par le ministère de la Voirie, ne relèvent pas de la Voirie directement, ne sont pas des...

M. LAFONTAINE: J'aurais aimé...

M. PINARD: ... alors, je me demande ce que peut faire le ministère de la Voirie...

M. LAFONTAINE: J'aurais aimé que l'ancien ministre de la Voirie, lorsqu'il était titulaire du ministère de la Voirie avant le 5 juin 1966...

M. PINARD: J'ai répondu...

M. LAFONTAINE: ... pose les gestes que je pose à l'heure actuelle pour tenter de régler le problème de l'expropriation. Peut-être qu'à ce moment-là nous n'aurions pas une dette de \$60 millions.

M. PINARD: Que le ministre parle donc fort!

M. LAFONTAINE: Ah, que le ministre parle donc fort!

M. PINARD: ... à partir de 1960, avec les moyens...

M. LAFONTAINE: A partir de 1960, disons que nous avons créé de toutes pièces, le ministère de la Voirie. Je suis bien d'accord.

M. PINARD: Non, non, j'admets que le ministre ait peut-être des reproches à me faire. Ce que Je dis, c'est que le service des expropriations a été créé de toutes pièces pour faire face à la situation de plus en plus dramatique; peut-être que nous avons réalisé de grands projets routiers. Je ne demande pas au ministre de faire l'apologie de son prédécesseur.

M. LE PRESIDENT: A l'ordre!

M. LOUBIER: Qu'est-ce que vous voulez faire? Parler tout le temps pour vous rendre jusqu'à 6 heures? Faire de l'obstruction.

M. PINARD: Je pose des questions.

M. LAFONTAINE: Nous avons laissé cet article hier soir.

M. LE PRÉSIDENT: A l'ordre!

M. LAFONTAINE: J'ai permis une discussion vis-à-vis du député de Jacques-Cartier qui est entré dans un sujet qui n'est pas pertinent... Je l'ai accepté, M. le Président. Je montre énormément de collaboration et de compréhension vis-à-vis de l'Opposition, mais je n'accepterai pas de l'obstruction.

M. PINARD: M. le Président, comment se fait-il que le gouvernement du Québec qui a en main un rapport préliminaire de la commission Alary, un rapport final...

M. LAFONTAINE: Je demanderai au député de Drummond de poser sa question en Chambre.

M. PINARD: ... depuis 1966-1967, le rapport final depuis plusieurs mois, peut-être neuf à dix mois, ne soit pas en mesure de passer aux actes immédiatement? La province de l'Ontario qui a fait une étude sur le même problème de l'expropriation bien après le gouvernement du Québec, a été en mesure de passer aux actes, à préparer un projet de loi qui a été voté par l'Assemblée législative au mois de décembre 1968. C'est un projet de loi révolutionnaire qui a déjà apporté des bénéfices concrets dans le domaine de l'expropriation pour mieux traiter les expropriés, pour leur donner un traitement plus équitable sur le plan financier, pour leur donner un traitement plus équitable sur la plan social et sur le plan strictement humain. Comment se fait-il que le Québec soit encore constamment en retard dans ce domaine? Comment se fait-il aussi que la province de l'Alberta, qui est venue après le Québec dans l'étude des

informations que j'ai reçues, eu recours aux études faites par les experts qui étaient au service de la commission Alary ont proposé un projet de loi à la Législature pour être en mesure de faire face aux besoins croissants dans le domaine de l'expropriation dus, fort probablement, comme c'est le cas pour le Québec, à une explosion dans le domaine routier? Comment se fait-il que les gouvernements comme ceux de l'Alberta et de l'Ontario soient en mesure d'agir plus rapidement que celui de Québec?

M. LAFONTAINE: Il y a une raison bien simple, ils n'ont pas subi comme le Québec un gouvernement libéral entre 1960 et 1966.

M. PINARD: C'est-à-dire qu'il n'y a pas un gouvernement qui est immobile comme celui de l'Union Nationale, depuis quelques années.

M. LOUBIER: Ah, c'est ça!

M. PINARD: C'est ça le problème.

M. LOUBIER: Vous êtes largement plus immobile depuis que vous êtes à l'article 5, depuis hier soir.

M. PINARD: Je pense que le ministre devrait davantage faire confiance à ses fonctionnaires qui l'entourent, ils ont quand même fait de bonnes propositions et ils savent de quoi ils parlent...

M. LAFONTAINE: Est-ce que je peux répondre au député de Drummond?

M. PINARD: ... de quoi il s'agit. Ils sont bloqués...

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

M. PINARD: ... parce que le ministre n'a pas toujours cherché à imprimer dans l'administration. ..

M. LAFONTAINE: Bon, encore le leadership! Est-ce que je peux répondre...

M. PINARD: C'est ça le problème! Il ne faut pas être constamment absent et voir à l'administration seulement quelques fois par année.

M. LAFONTAINE: Tiens, tiens.

problèmes de l'expropriation et ce qui est génés des

M. LAFONTAINE: Est-ce que le député de Drummond n'était pas absent ce matin à la commission parlementaire permanente de l'éducation à laquelle...

M. PINARD: Je m'occupais des affaires de la Voirie.

M. LOUBIER: Il y avait des ministres, alors que vous étiez membre du cabinet qui allaient une fois par année à leur bureau, vous savez lesquels.

M. PINARD: Pardon?

M. LOUBIER: Au temps où vous étiez là, il y avait des ministres qui allaient à leur bureau à peu près une fois par année.

M. PINARD: M. le Président...

M. LOUSIER: Mais, si vous voulez faire des petites personnalités sur le fait que le ministre de la Voirie était malade de temps à autre, eh bien, cela vous grandit.

M. LAFONTAINE: Peut-être qui si j'avais hérité...

M. PINARD: M. le Président, je l'ai dit hier et je le répète: Ce n'est pas une attaque au niveau personnel.

M. LAFONTAINE: Bien qu'on arrête!

M. PINARD: Je dis que, sur le plan administratif, il y a des décisions qui doivent être prises de toute urgence et qui ne le sont pas.

M. LAFONTAINE: M. le Président, je désire informer...

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

M. PINARD: Au lieu de centraliser et exercer toute l'autorité, le ministre devrait confier à un adjoint parlementaire qui serait en mesure de l'aider, plus de responsabilité de façon que l'administration se fasse au jour le jour à son ministère.

M. LE PRESIDENT: A l'ordre!

M. PINARD: Que les décisions urgentes soient prises chaque jour.

M. LE PRESIDENT: A l'ordre! Je veux reconnaître l'objectivité des propos tenus par l'honorable député de Drummond. Mais on laissera quand même la santé et le rapport Alary. Je pense que la bonne foi du ministre de la Voirie a été évidente. Il a dit que le rapport Alary relevait du conseil des ministres. Il a dit également motiver ses absences pour une question de santé. Depuis hier soir le député de Drummond ne cesse de mentionner les absences répétées. Que cela soit fini une fois pour toutes et qu'on ne fasse pas de personnalité. D'ailleurs, l'article 285, dix-huitièmement — dit de mettre les personnalités de côté — et qu'on continue à discuter de la commission de la Voirie.

M. LOUBIER: Pas qu'on continue! Qu'on commence à l'étudier.

M. PINARD: Que le ministre nous donne la preuve, M. le Président, qu'en son absence, bien motivée je l'admets, il a des personnes en charge pour s'occuper de l'administration et de l'étude des rapports qui ont été soumis à son attention.

M. LAFONTAINE: Je dois dire ceci: Même lorsque je suis hospitalisé, et si j'ai été hospitalisé depuis le mois de janvier, c'est à cause d'une grippe, la grippe de Hong-Kong. J'ai été hospitalisé à trois reprises. Mon secrétaire est présentement ici et mon chef de cabinet aussi et ils peuvent témoigner, lorsque le député de Drummond me demande de lui donner l'assurance que, lorsque j'étais hospitalisé, les documents du ministère de la Voirie ont continué à être signés par le ministre, même lorsque je subissais des traitements à l'hôpital, qu'aucune semaine ne s'est passée sans que je passe à travers les documents du ministère de la Voirie. Alors qu'on en revienne à l'étude objective des crédits de la Voirie et qu'on laisse un peu de côté...

UNE VOIX: ... de la Voirie dans le comté de Terrebonne.

M. LE PRESIDENT: On discute de l'expropriation, des postes budgétaires 5, article 1. Premièrement, traitements. Si l'on reprend à chaque article les discussions générales, je pense que le 13 juin nous serons encore ici 2 discuter de la commission de la Voirie, au poste 5, article 1.

M. PINARD: M. le Président, je pense que vous n'étiez pas hors de l'Assemblée législative à une époque où chaque fois que j'ai eu la responsabilité de discuter des estimations budgétaires de mon ministère, le gros de la discussion a toujours porté sur le domaine des expropriations. Je vous prie de croire que les débats étaient longs et acrimonieux. Ils s'en faisaient des personnalités. J'ai toujours défendu...

M. LOUBIER: Lesquelles?

M. PINARD: ... avec beaucoup de vigueur le dévouement et la compétence du personnel qui m'entourait. Je n'ai jamais caché les faiblesses, pas plus que les membres du service d'expropriation admettaient les faiblesses des structures dans lesquelles ils avaient à travailler. Ils ont demandé à avoir du renfort. Le renfort leur a été accordé au fur et à mesure des besoins qu'ils ont exprimés. Il me semble que c'est tout à fait objectif d'après la discussion que j'ai faite. Je ne fais pas de personnalité. Je ne re-

proche pas au ministre d'être absent quand il est malade. Mais, j'ai dit au ministre combien d'heures...

M. LAFONTAINE: Combien de fois encore, le député de Drummond va-t-il répéter que j'ai été absent parce que J'ai été malade?

M. PINARD: Lisez donc l'article paru dans...

M. LAFONTAINE: Ah, mon Dieu, M. le Président!

M. PINARD: ... le Nouvelliste paru le 27 février 1969, à la page éditoriale, alors que M. Bellemare fait les mêmes reproches que Je viens de faire.

M. LAFONTAINE: M. Bellemare était à mon bureau ce matin et il m'a dit que ce n'était pas en cela qu'il avait confiance...

M. PINARD: Lisez cet éditorial, Je pense qu'il est de nature à éclairer...

M. LAFONTAINE: Je le laisse au député de Drummond. Je ne le suivrai pas dans ce débat-là.

M. PINARD: Je ne dirai pas que M. Bellemare a fait un procès personnel du ministre de la Voirie, il a constaté exactement les faits que je soumetts devant la commission aujourd'hui.

M. LAFONTAINE: Je ne suivrai pas M. Bellemare ni le député de Drummond sur ce sujet-là.

M. PINARD: C'est à l'intérieur du même conseil des ministres...

M. LAFONTAINE: Nous allons demander...

M. PINARD: Comment pourrait-on me reprocher de faire une discussion du genre de celle qui est faite aujourd'hui alors que le ministre du Travail a fait exactement état des mêmes problèmes dont je viens de parler devant la commission.

M. LAFONTAINE: Je vais demander au député de Drummond de tenter de faire l'étude des crédits du ministère de la Voirie.

M. PINARD: Ils sont beaucoup plus sévères que moi.

M. LOUBIER: C'est effrayant.

M. LAFONTAINE: ... sans employer la méthode qu'il emploie. Je lui demanderais de revenir au poste 5, article 1. C'est clair?

M. LOUBIER: C'est inconcevable. Avez-vous quelque chose à dire au poste 5, article 1?

M. PINARD: J'en ai dit.

M. LAFONTAINE: Adopté?

M. LOUBIER: Avez-vous fini là?

M. PINARD: Je n'ai pas terminé.

M. LOUBIER: Alors dites-le.

M. LAFONTAINE: Posez des questions. Je demanderais, par exemple, au député de laisser de côté le rapport Alary, parce que ce rapport est présentement devant le conseil des ministres. Il est à l'étude au conseil des ministres. Il ne m'appartient pas de répondre au nom du conseil des ministres. Je répondrai à titre de ministre de la Voirie.

M. PINARD: Alors ça signifierait et je veux le savoir à l'avance — parce qu'à ce moment-là la discussion ne se fera plus ici en commission, elle se fera en Chambre — si le ministre me défendra de discuter le rapport Vandry qui a été étalé devant le grand public. Si les députés de la Chambre sont les derniers informés, n'ont pas le droit de discuter le contenu du rapport Vandry alors que tous les journaux l'ont eu en leur possession, je me demande quel est le droit des députés de l'Assemblée nationale.

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

M. PINARD: Selon les directives que vous donnerez, j'en appellerai de la décision que vous prendrez et nous irons devant le président qui, lui, aura à...

M. LAFONTAINE: La menace, ce n'est pas grave. Mais j'ai le droit de dire ceci...

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

M. LAFONTAINE: Je dois dire ceci en réponse. Le rapport Vandry a été commandé par la Commission d'aménagement de Québec. Le ministre responsable du rapport Vandry, de la Commission d'aménagement de Québec est le ministre des Affaires municipales. Le ministre

des Affaires municipales a cru bon de rendre public le rapport Vandry.

M. PINARD: Ce n'est pas dans le temps où le rapport a été commandé. C'est absolument faux, ça!

M. LAFONTAINE: M. le Président, f ai la parole. Je n'ai aucune objection à ce que le député de Drummond me pose toutes les questions voulues sur le rapport Vandry, en ce qui regarde la voirie.

M. PINARD: C'est ça.

M. LAFONTAINE: Mais nous n'en sommes pas rendus au rapport Vandry, parce que le rapport est à l'article 7, sous-article 1. Présentement nous sommes l'article 5, sous-article 1.

M. PINARD: En vertu des arguments invoqués par le ministre tantôt à l'effet qu'il n'a pas le droit de discuter le contenu du rapport Alary parce qu'il est devant le conseil des ministres, alors...

M. LAFONTAINE: Il n'est pas encore rendu public.

M. PINARD: ... si le ministre est logique, il va me dire ce soir, lorsque nous serons rendus à l'article « construction », que je n'aurai pas le droit de discuter le contenu du rapport Vandry, parce que celui-là aussi est devant le conseil des ministres.

M. LAFONTAINE: Bien non, il y a une grosse différence entre les deux.

M. PINARD: Il faudrait le savoir d'avance. Cela ne sert à rien de venir devant le comité et essayer d'exercer nos droits parlementaires...

M. LAFONTAINE: Le député de Drummond, qui est un avocat, va très bien comprendre...

M. LOUBIER: Vous en abusez actuellement.

M. LAFONTAINE: Le rapport Vandry est rendu public. Il n'est plus devant le conseil des ministres, tandis que le rapport Alary n'est pas rendu public. Il est devant le comité de législation du conseil des ministres. Je ne peux pas répondre pour le conseil des ministres. Le député de Drummond comprend cela...

M. LOUBIER: Il ne comprend pas ça.

M. LAFONTAINE: Le rapport Vandry, quant aux sujets qui touchent le ministère de la Voirie, je n'ai aucune objection qu'on en discute devant le comité. Je ne peux pas entrer dans les détails du rapport Alary, parce que ce rapport est devant un comité de légistes pour la préparation à une législation.

M. PINARD: Oui, mais alors...

M. LAFONTAINE: J'invite le député de Drummond, lorsque la législation sera présentée en Chambre, à faire toutes les représentations voulues. Mais ce n'est pas pertinent dans l'étude que nous faisons présentement à la commission. Le député de Drummond, qui est un avocat — il me semble que c'est la simplicité même — devrait comprendre...

M. PINARD: J'ai retenu les remarques du ministre à l'effet que...

M. LOUBIER: C'est effrayant!

M. PINARD: ... le rapport Vandry relevait de l'autorité du ministre des Affaires municipales qui était chargé de sa coordination. A ce moment-là, il va me répondre que cela ne relève pas de son autorité et que je n'ai pas le droit de discuter du contenu du rapport.

M. LAFONTAINE: J'ai dit qu'en tout ce qui touche à la voirie je suis prêt à lui répondre à la commission, en ce qui concerne le rapport Vandry. Pas dans le regroupement municipal.

M. PINARD: Cela ne m'intéresse pas.

M. LAFONTAINE: Le regroupement municipal relève du ministre des Affaires municipales.

M. PINARD: Je veux avoir l'assurance que nous pourrions discuter de voirie...

M. LAFONTAINE: Bien, voyons donc! Cela fait dix fois que je répète la même chose.

M. LOUBIER: Cela fait dix fois qu'il vous dit oui.

M. PINARD: C'est la base même du rapport Vandry.

M. LAFONTAINE: Article 5, service des expropriations, sous-article 1, M. le Président.

M. LE PRÉSIDENT: Article 5, sous-article 1, traitements, adopté?

- M. LOUBIER: Adopté. Sous-article 2?
- M. PINARD: Un instant! Un instant!
- M. LOUBIER: On sait que vous n'êtes pas pressé!
- M. MURRAY: L'immobilisme!
- M. PINARD: C'est ça. Commencez par faire régler vos cas de Saint-Jérôme depuis 1956, vous! Vous êtes pas mal immobile comme représentant du comté de Terrebonne...
- M. LOUBIER: L'obstruction...
- M. CROISÉTIÈRE: Il ne s'est rien fait de 1960 à 1966...
- M. PINARD: Non!... Nous avons construit l'autoroute, jusqu'à Sainte-Adèle.
- M. CROISÉTIÈRE: Nous vous avons attendu six ans et vous n'avez rien fait.
- M. PINARD: ... et il ne s'est rien fait...
- M. LOUBIER: C'est épouvantable!
- M. LE PRÉSIDENT: A l'ordre! A l'ordre!
- M. PINARD: Les gens vont...
- M. LE PRÉSIDENT: Puis-Je demander au député de Drummond de revenir aux crédits du ministère de la Voirie et laisser le comté de Terrebonne...
- M. PINARD: Vous ne pesez pas lourd, vous, dans votre parti...
- M. CROISÉTIÈRE: Ne vous inquiétez pas!
- M. LE PRÉSIDENT: Article 5, sous-article 1, traitements?
- M. LOUBIER: 200 de majorité la dernière fois dans Drummond? Après les avoir achetés avec des millions et des millions.
- M. PINARD: Vous viendrez me battre à la prochaine élection, vous allez voir!
- M. LOUBIER: Oui, vous êtes mieux, dans votre place, de lancer un petit défi. Vous n'avez même pas eu le courage de vous présenter par la suite.
- M. CROISÉTIÈRE: Oui, le ministre des ronds de course!
- M. LE PRÉSIDENT: A l'ordre! A l'ordre! A l'ordre!
- M. LOUBIER: Il est venu lancer un petit défi d'assemblée contradictoire. Je l'ai accepté, et il ne s'est jamais présenté.
- M. LE PRÉSIDENT: S'il vous plaît!
- M. PINARD: Non, je n'avais pas d'élection, moi, à faire dans mon comté.
- M. LOUBIER: C'est de la bravoure, ça!
- M. PINARD: On vous a couru tout le temps, vous ne vous êtes jamais présenté vous non plus.
- M. LOUBIER: 200 de majorité en 1962. 2,400 en 1966. Le député de Drummond a acheté tout son monde, un à un, là-bas et il est venu à deux cheveux de se faire battre! 200 de majorité!
- M. PINARD: C'est vrai? Est-ce que le ministre est sérieux?
- M. LOUBIER: Oui.
- M. LE PRÉSIDENT: Je cherche avec difficulté au sous-article 1, traitements, et on n'y parle pas de majorité.
- M. LAFONTAINE: Sous-article 2.
- M. LE PRÉSIDENT: Sous-article 1, traitements, adopté. Sous-article 2, frais de bureau et autres dépenses?
- M. LAFONTAINE: Adopté.
- M. LE PRÉSIDENT: Adopté. Sous-article 3, matériel, articles de bureau, impressions et abonnements?
- M. LAFONTAINE: Adopté.
- M. LE PRÉSIDENT: Adopté.
- M. PINARD: Un instant! Où êtes-vous rendu, M. le Président? Article 5?
- M. LE PRÉSIDENT: Article 5, sous-article 3.
- M. PINARD: Très bien.

M. LAFONTAINE: Articles de bureau, \$50,000.

M. LE PRESIDENT: Article 6: Service des contrats. Sous-article 1 : Traitements. Adopté.

M. PINARD: Alors, M. le Président, est-ce qu'il n'y aurait pas eu nécessité d'augmenter le personnel du service des contrats pour accélérer la procédure...

M. LAFONTAINE: J'ai confiance au service des contrats.

M. PINARD: ... au moment de l'ouverture des soumissions publiques, de l'étude des soumissions qui sont présentées par les entrepreneurs et du renvoi des documents qui ont été soumis par les entrepreneurs qui ne sont pas le plus bas soumissionnaire, et du renvoi aussi des chèques de dépôt qui représentent quand même une somme importante d'argent? D'après les informations que j'ai, il y a énormément de retard à retourner et les documents et les chèques de dépôt, ce qui paralyse l'entrepreneur parce que leur marge de crédit à la banque est assez restreinte et cela les oblige à payer un intérêt assez élevé sur la somme capitale.

M. LAFONTAINE: Je retiens avec beaucoup de sympathie les remarques du député de Drummond et je demande aux gens d'en prendre note et qu'on tente d'accélérer le processus. Maintenant, si le nombre d'employés n'a pas été augmenté, c'est parce que nous avons un surplus d'ouvrage pendant l'été, mais pendant l'hiver, c'est tranquille. Alors, disons que je retiens cette suggestion, et je demande aux fonctionnaires d'en prendre note.

M. PINARD: Oui, mais dans les périodes de pointe, est-ce que le ministre n'estime pas nécessaire d'augmenter le personnel de façon à dégager le personnel qui est surchargé et...

M. LAFONTAINE: Peut-être.

M. PINARD: ... qui à un moment donné, se fatigue à la tâche et n'est pas en mesure de faire face aux besoins?

M. LAFONTAINE: Je remercie le député de Drummond.

M. PINARD: Alors de quelle façon se compose le personnel du service des contrats? Qui en a la direction et quels sont les adjoints du directeur et quelle est la...

M. LAFONTAINE: La même chose qu'auparavant, M. le Président, lorsque le député de Drummond était ministre de la Voirie.

M. PINARD: Je comprends qu'il est principalement composé de personnel technique et d'ingénieurs. Mais est-ce qu'il y a des spécialistes en administration qui sont maintenant au service des contrats?

M. LAFONTAINE: Deux ingénieurs, le directeur administratif, le secrétaire du service des soumissions et des commis et des sténos. Maintenant, je dois dire que le service des contrats fonctionne en étroite collaboration avec le service des travaux et le bureau de l'ingénieur en chef.

M. PINARD: Oui, mais qui a la responsabilité quant à la procédure d'appel d'offres, quant à la procédure d'étude des soumissions présentées par les entrepreneurs et quant aux recommandations qui doivent être faites au ministre pour obtenir finalement sa signature...

M. LAFONTAINE: Le chef du service des contrats.

M. PINARD: ... pour fins de recommandation au conseil de la trésorerie ou au conseil des ministres.

M. LAFONTAINE: Le chef du service des contrats.

M. LOUBIER: Comment s'appelle-t-il?

M. PINARD: Alors, cette responsabilité s'exerce seulement dans le domaine des contrats de construction.

M. LAFONTAINE: Dans les contrats d'entretien aussi. Pour toutes dépenses d'au-delà de \$25,000.

M. PINARD: Toutes dépenses d'au-delà de \$25,000? Alors qu'est-ce qui arrive...(C'est là qu'on va les avoir)

M. LAFONTAINE: Je comprends l'allusion que le député de Drummond vient de faire. Je l'ai saisie...

M. LOUBIER: Gentil!

M. LAFONTAINE: ... mais cela ne me fait absolument rien, s'il veut commencer un débat là-dessus, je peux lui répondre immédiatement. Je vais répondre dans cinq minutes.

M. PINARD: Qu'est-ce que le ministre a compris?

M. LAFONTAINE: Je pense bien que le député de Drummond, à ce moment-là, va tout de suite sauter sur un autre sujet que celui qu'il vient de mentionner à son voisin.

M. PINARD: Qu'est-ce que le ministre a compris?

M. LAFONTAINE: Je vais répondre d'une façon objective. M. le Président, parce que je n'ai pas l'intention d'étirer les débats...

M. LOUBIER. Il regarde l'heure, il gagne encore cinq minutes. Il n'est pas pire.

M. LE PRÉSIDENT: A l'ordre! Pourrions-nous garder le silence dans la salle, nous avons de la difficulté à entendre l'opinant.

M. LAFONTAINE: Quelle est la question du député de Drummond?

M. PINARD: Je veux savoir si l'autorité du directeur du service des contrats et de ses adjoints et son personnel s'exerce dans un autre domaine de l'adjudication des travaux au ministère de la Voirie.

M. LAFONTAINE: Le service des contrats fonctionne de la même façon qu'il fonctionnait avant le 5 juin 1966 lorsque le député de Drummond était ministre de la Voirie.

M. PINARD: Le ministre m'a répondu tantôt que, pour les contrats dont l'évaluation est inférieure à \$25,000, la responsabilité serait prise ailleurs, dans un autre service. Alors, dans quel service cette responsabilité-là est-elle prise?

M. LOUBIER: Pas les contrats des dépenses...

M. PINARD: Enfin, disons pour l'adjudication de travaux qui ne sont pas des contrats en bonne et due forme.

M. LAFONTAINE: Je savais que le député de Drummond avait la réponse toute culte dans la bouche.

M. PINARD: Non, Je n'ai pas la réponse toute culte dans la bouche.

M. LAFONTAINE: Bien voyons donc! C'est

toute dépense au-delà de \$25,000; tout contrat passe par le service des contrats.

M. PINARD: Oui, mais il y a un arrêté ministériel qui stipule que toute dépense de Voirie qui est supérieure à \$5,000 devrait être faite après demande de soumissions publiques.

M. LAFONTAINE: Toute dépense relative à des travaux, oui, M. le Président. C'est-à-dire toute dépense relative à des contrats au-delà de \$5,000.

M. LOUBIER: C'est ça.

M. LAFONTAINE: Par soumissions publiques.

M. PINARD: Oui, appelez ça contrat ou pas...

M. LAFONTAINE: Oui.

M. PINARD: ... tous les travaux dont le coût est supérieur à \$5,000...

M. LAFONTAINE: Oui.

M. PINARD: ... doivent être, dans la mesure du possible, adjugés après...

M. LOUBIER: Non, non...

M. PINARD: ... demande de soumissions publiques ou...

M. LAFONTAINE: Non, M. le Président, voyons donc!

M. PINARD: ... tous ces projets de travaux doivent être groupés de façon à pouvoir permettre au service des contrats de faire des appels d'offres...

M. LAFONTAINE: Je m'excuse...

M. PINARD: ... pour avoir...

M. LAFONTAINE: Je m'excuse, M. le Président.

M. PINARD: ... en dernière analyse, le meilleur coût possible.

M. LOUBIER: Non, non.

UNE VOIX: Demandez 2 vos collègues, eux, ils le savent.

M. LAFONTAINE: De tout temps, le ministère de la Voirie a fait des travaux à la journée, et d'autres à contrat. De tout temps.

M. PINARD: Cela, Je l'admets. Seulement, il suffit d'établir des proportions.

M. LAFONTAINE: Bien, les proportions, on les a établies hier; c'est 29%.

M. PINARD: Je n'admets pas ça.

M. LOUBIER: Etes-vous ministre à la Voirie?

M. PINARD: Je n'admets pas les pourcentages qui m'ont été donnés par le ministre hier.

M. LAFONTAINE: Que le député de Drummond les accepte ou ne les accepte pas!

M. LOUBIER: Avez-vous déjà été à la Voirie?

M. PINARD: Je pense que la tendance a été plutôt à faire diminuer le volume...

M. LAFONTAINE: M. le Président,...

M. PINARD: ... et le coût des travaux exécutés...

M. LAFONTAINE: ... l'article 6, sous-article 1: Traitements.

M. PINARD: ... autrement que par contrat.

M. LAFONTAINE: L'article 6, sous-article 1, M. le Président.

M. PINARD: Est-ce que le ministre a une réponse à me donner?

UNE VOIX: Traitements.

M. LAFONTAINE: L'article 6, sous-article 1: Traitements, M. le Président.

M. PINARD: Est-ce que le ministre refuse de répondre à la question?

M. LAFONTAINE: Ah, je ne refuse pas! Quand on discutera de l'article 7, sous-article 1, il posera toutes les questions qu'il voudra.

M. PINARD: M. le Président, je pense...

M. LAFONTAINE: M. le Président, l'article 6, sous-article 1: Traitements.

M. PINARD: On peut ajourner.

M. LOUBIER: Non, non, c'est à six heures.

M. PINARD: J'aimerais avoir une réponse là-dessus.

M. LAFONTAINE: Quelle réponse?

M. PINARD: Parce que je veux faire...

M. LAFONTAINE: Est-ce que je peux demander au député de Drummond de s'en tenir aux articles en discussion? Nous sommes présentement à l'article 6, sous-article 1: Traitements, c'est-à-dire douze employés seront payés, à la fin de l'année, \$92,200. Alors, je me demande ce que le député de Drummond est en train de faire, la façon d'adjuger des contrats?

M. LE PRESIDENT: Adopté?

UNE VOIX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 6: Service des contrats. Sous-article 1: Traitements. Adopté. Sous-article 2: Frais de voyage, adopté?

M. PINARD: Cela ne m'intéresse pas. Qu'ils voyagent tant qu'ils voudront, à la condition que ce soit pour le ministère.

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

M. PINARD: Cela ne m'intéresse pas.

M. LE PRESIDENT: Sous-article 4: Matériel, articles de bureau, impression et abonnements. Article 6, sous-article 4.

M. SEGUIN: M. le Président, j'ai posé tout à l'heure la question au ministre et on m'a donné une réponse. Il s'agissait d'une augmentation de \$25,000 pour des crayons à mine. Ici, il n'y a pas d'augmentation.

M. LAFONTAINE: Quel article?

M. SEGUIN: Sous-article 4: Matériel de bureau.

M. LAFONTAINE: Oui, monsieur.

M. SEGUIN: Je vois que dans le budget il y a une augmentation, pas un montant total, mais une augmentation de \$110,000 à « matériel de bureau ». Il n'y a presque pas d'augmentation au point de vue du personnel. Je voudrais avoir

une justification plus grande que celle de nous dire comme on l'a fait tout à l'heure: Ce sont des crayons à mine, il y en avait pour \$25,000. Mais là, c'est \$110,000 pour tout le service. Quelle est la justification d'une augmentation de \$110,000 pour matériel de bureau?

M. LAFONTAINE: Le sous-ministre me dit que c'est la modernisation de l'équipement des bureaux de voirie comme les machines IBM, etc.

M. SEGUIN: C'est parce que nous avons à « frais de bureau et autres dépenses » je pense...

M. LAFONTAINE: Il y a \$70,000 tout de suite à IBM.

M. LOUBIER: \$70,000 à IBM.

M. SEGUIN: Il y a \$70,000 à IBM sur les \$110,000 d'augmentation.

M. LOUBIER: Sur le total de \$110,000.

M. SEGUIN: Et IBM c'est pour...

M. LAFONTAINE: Pour l'informatique.

M. SEGUIN: Non, est-ce pour tout le service, ça?

M. LAFONTAINE: Pour tout le service général de la recherche.

M. SEGUIN: Merci.

M. LE PRESIDENT: Alors, article 6, sous-article 4: Matériel de bureau, impressions et abonnements. Adopté?

UNE VOIX: Oui.

M. LE PRESIDENT: Poste budgétaire 2: Entretien des routes.

M. PINARD: J'aimerais avoir une explication. A la page 205, article 6: Moins les imputations: \$13,902,200. Est-ce simplement une procédure comptable?

M. LAFONTAINE: \$13,902,200, oui.

M. PINARD: Ces imputations viennent de quel endroit? Quelle est la source des imputations?

M. LAFONTAINE: Nous l'avons donnée hier soir lorsque le député m'a demandé lors de l'étude de l'article...

M. PINARD: C'était une référence à un autre article?

M. LAFONTAINE: A tous les articles que nous venons de discuter.

M. PINARD: Ce serait au chapitre des dépenses ordinaires, ça?

M. LAFONTAINE: Si vous faites le total, cela donne \$20,199,500 moins \$6,297,300. Les \$13 millions partent de \$690,200, \$423,700, \$11,634,000, \$509,000, \$145,000.

M. LE PRESIDENT: Article 2: Entretien des routes. Sous-article 1: Traitements.

M. PINARD: Mon collègue a des questions à poser.

M. MAILLOUX: M. le Président, quant à moi, je retarderais à discuter du poste budgétaire 2, même en diagonale. Pour éviter que d'autres collègues puissent y revenir par la suite, nous allons suivre les articles. En ce qui regarde les questions de salaires, articles 1 et 2, vous avez d'abord une diminution de \$157,000 au premier article et des montants semblables à l'article 2. Est-ce que le premier article, traitements, concerne les employés des divisions ainsi que ceux qui sont affectés à l'entretien des routes au ministère même et que l'article 2 est pour les salaires qui sont payés partout sur des travaux d'entretien?

M. LAFONTAINE: Les \$847,000 de l'année passée, ce sont des mutations à cause de l'intégration...

M. MAILLOUX: La diminution est correspondante à des mutations qui sont...

M. LAFONTAINE: Non, c'est l'année passée, les ouvriers sont devenus fonctionnaires. Vu que nous n'avions pas d'argent à d'autres articles, nous avons payé à même cet article-là.

M. PINARD: Est-ce que cela donne le statut permanent à ces ouvriers-là qui sont l'objet d'une mutation au poste de fonctionnaires? Ils ont le caractère de permanence?

M. LAFONTAINE: C'est cela.

- M. MAILLOUX: L'article 2...
- M. CLICHE: Combien?
- M. LAFONTAINE: 1,100 à peu près.
- M. MAILLOUX: L'article 2 concerne-t-il tous les employés qui ne sont pas de la Fonction publique? Ce sont des employés engagés...
- M. LAFONTAINE: Qui ne sont pas régis par la Loi de la Fonction publique.
- M. PINARD: Cela représenterait 1,100 fonctionnaires pour un montant de \$690,200.
- M. LAFONTAINE: Non, c'est dans tout le ministère, ce n'est pas simplement à cet article-là. Il y a 1,100 fonctionnaires de plus, qui ont été intégrés et que vous allez trouver à d'autres postes budgétaires.
- M. LOUBIER: L'ouvrier est devenu fonctionnaire.
- M. PINARD: Cela n'a aucune incidence sur le montant des traitements estimés à \$690,200.
- M. LOUBIER: Les 1,100? Non.
- M. PINARD: Cela n'a pas de bon sens.
- M. LOUBIER: Dans tout le ministère, à d'autres postes budgétaires, en vertu de la nouvelle convention...
- M. LAFONTAINE: En 68/69, il y en a eu 492 mutés d'ouvriers à fonctionnaires dans tout le ministère.
- M. MAILLOUX: Les \$28,826,000, c'est pour le paiement des salaires à quelle catégorie d'employés du ministère? Seulement à ceux qui ont le statut de fonctionnaire, qui ont le statut de permanence?
- M. LAFONTAINE: Non, pour les ouvriers qui s'occupent...
- M. PINARD: Ceux qui sont saisonniers.
- M. LAFONTAINE: Oui, ou cantonniers.
- M. PINARD: Oui, mais il y a des cantonniers qui ont leur permanence.
- M. LAFONTAINE: Tous ceux qui ne sont pas régis par la Fonction publique.
- M. PINARD: Le cantonnier peut avoir le statut de permanent.
- M. LAFONTAINE: Il peut avoir le statut de permanent, mais ne pas faire partie de la Fonction publique.
- M. PINARD: Sans faire partie de la Fonction publique.
- M. LAFONTAINE: C'est cela.
- M. SEGUIN: Avez-vous l'approximation du nombre?
- M. LAFONTAINE: Ce sont les ouvriers, les saisonniers, les occasionnels.
- M. MAILLOUX: Est-ce que le ministre dirait si les \$28 millions concernent également tous les employés que vous pouvez engager dans toute la province pour des travaux en régie?
- M. LAFONTAINE: Non, c'est pour l'entretien des routes et non pas pour la construction.
- M. MAILLOUX: Pour l'entretien?
- M. SEGUIN: Quel est le nombre approximatif d'employés à l'entretien?
- M. LAFONTAINE: Cela varie tellement...
- M. SEGUIN: Il y a eu une augmentation de 1,000?
- M. LAFONTAINE: Disons que... Non. Les 1,000 dont j'ai parlé tout à l'heure qui ont été réduits à 432...
- M. SEGUIN: Oui, oui.
- M. LAFONTAINE: C'est une intégration d'ouvriers à fonctionnaires. Combien de personnel au ministère de la Voirie? Cela dépend des saisons, cela dépend des mois.
- M. SEGUIN: Oui, oui.
- M. LAFONTAINE: Cela peut, je pense, monter, à un moment donné, jusqu'à 30,000.
- M. CLICHE: Cela dépend des périodes?
- M. LAFONTAINE: Cela dépend des périodes.
- M. SEGUIN: Alors, une moyenne de 20,000 ou 25,000 employés?

M. LAFONTAINE: Disons que, dans le cours normal, il y a à peu près 10,000 fonctionnaires, mais avec les ouvriers, cela peut monter peut-être à 25,000, 30,000 40,000 avec ceux qui sont affectés à l'entretien.

Maintenant, il est assez difficile de déterminer combien. Disons qu'une personne travaille deux semaines pour la Voirie et qu'elle va travailler ailleurs pour 15 autres jours et qu'il y a une semaine d'intervalle. A ce moment, il est considéré comme étant deux employés. Alors, il est assez difficile de donner un chiffre qui est exact.

M. SEGUIN: Je comprends.

M. LE PRESIDENT: Articles 1, 2 et 3, adoptés.

Article 4: Equipement, outillage et véhicules moteurs: achat.

M. MAILLOUX: Est-ce que le ministre voudrait me dire si dans les \$1,500,000 pour l'achat de véhicules moteurs c'est encore par le service des achats?

M. LAFONTAINE: Oui.

M. MAILLOUX: Au complet?

M. LAFONTAINE: Oui.

M. LE PRESIDENT: Adopté?

M. MAILLOUX: Oui.

M. PINARD: J'ai remarqué que dans le mémoire de l'Association des entrepreneurs routiers, une remarque a été faite à l'effet qu'il y avait trop d'équipement qui était acheté par le ministère de la Voirie, soit pour le service de la construction soit pour le service de l'entretien et que cela occasionnait des pertes de travaux qui auraient pu être attribués, adjugés aux entrepreneurs de l'association.

De quel genre d'équipement s'agit-il? Est-ce du nouvel équipement ou est-ce de l'équipement de remplacement pour l'équipement qui est devenu vieux ou hors d'usage?

M. LAFONTAINE: Il y a toute une étude qui est commencée sur cet article. Mais, disons que, par exemple, nous venons d'acheter deux machines à tracer les lignes blanches, parce que nous pensons que nous en manquons.

M. PINARD: Ils n'ont pas le temps de faire toutes les routes dans le cours d'une année.

M. LAFONTAINE: Pardon?

M. PINARD: Ils n'ont pas le temps de faire toutes les lignes blanches de nos routes dans le cours d'une année.

M. LAFONTAINE: Non, évidemment. Mais le budget a été diminué...

M. PINARD: Elles s'effacent tellement vite. Vous devez recommencer souvent.

M. LAFONTAINE: Oui.

M. PINARD: Même lorsque c'était au stade expérimental... La Transcanadienne...

M. MAILLOUX: Est-ce que le ministre pourrait accepter que certaines discussions ayant trait à la signalisation, aux couches d'usure d'asphalte, on puisse les faire à l'article « Matériaux »?

M. LAFONTAINE: Oui.

M. MAILLOUX: Nous les ferons à ce moment-là?

M. LAFONTAINE: D'accord.

M. LE PRESIDENT: Article 5, adopté?

M. PINARD: Combien coûtent les machines traceuses de lignes blanches? Le ministre me donne... Nous avons acheté deux machines traceuses de lignes blanches...

M. LAFONTAINE: Non, nous en avons acheté deux, j'ai donné cela comme...

M. PINARD: Comme exemple?

M. LAFONTAINE: Non, comme réponse parce que le député me le demandait: Je ne veux pas entrer dans les détails, mais j'aimerais qu'on me dise quel genre de machinerie. Est-ce de la machinerie neuve ou pour remplacer l'autre?

Alors voici un article: les machines à tracer les lignes blanches.

M. PINARD: Oui.

M. LAFONTAINE: C'est un article qu'il est normal que le ministère possède pour son propre équipement. Alors, nous allons continuer cette tendance-là.

Mais, disons qu'il n'est pas normal que le ministère de la Voirie possède des béliers mé-

canlques parce que je pense bien que l'entreprise privée peut en fournir. Nous nous en allons dans l'analyse du matériel à ceci: Déterminer...

M. PINARD: L'inventaire.

M. LAFONTAINE: Oui, l'inventaire de la machinerie, l'inventaire des pièces. Tenter d'uniformiser le genre de machinerie et en plus, tenter aussi de faire une meilleure distribution de la machinerie que nous avons, mais de ne conserver, au ministère de la Voirie, que la machinerie qui est entièrement utilisable pratiquement à l'année longue, pour le ministère de la Voirie.

Si nous avons, par exemple, une usine d'asphalte qui ne travaillerait que deux mois par année, je pense bien qu'il appartient à l'entreprise privée, l'usine d'asphalte. Mais je pense bien que la machine à tracer les lignes blanches doit appartenir au ministère de la Voirie.

C'est une étude qui se continue et qui se poursuit. Nous tentons de faire notre possible. Je ne dis pas que tout est parfait.

M. PINARD: Est-ce que le ministre pourrait donner la valeur de l'équipement actuellement en service...

M. LAFONTAINE: A l'heure actuelle, Je pense que c'est une valeur de \$34 millions.

M. PINARD: Non, au service de l'entretien.

M. LAFONTAINE: C'est que toute la machinerie qui appartient au ministère de la Voirie et gérée par les garages du ministère de la Voirie, totalise environ \$33 à \$35 millions.

M. PINARD: Ma question, je n'ai aucune hésitation à dire pourquoi je la pose au ministre. C'est qu'il peut arriver que, dans son étude, dans l'inventaire qu'il fait de la capacité de travail de l'équipement et de l'utilisation dont on en fait annuellement...

M. LAFONTAINE: Oui.

M. PINARD: Eh bien, il peut arriver que le ministre décide de conserver l'équipement qui sert à l'entretien des routes sous la juridiction du ministère de la Voirie, et que peut-être, il concluera aussi que tout l'équipement qui sert plutôt aux travaux de construction, cela devrait être laissé à l'entreprise privée.

M. LAFONTAINE: Nous n'avons pas à l'heure actuelle...

M. PINARD: ... l'équipement qui sert annuellement à l'entretien des routes.

M. LAFONTAINE: C'est cela. Globalement parlant, il n'y a aucune machine du ministère de la Voirie qui sert à la construction des routes, mais cet équipement sert à l'entretien des routes. Il peut arriver, à un moment donné, qu'une pelle Unit, par exemple, qui serait disponible dans un garage de la Voirie, dans une division, dont nous en aurions besoin pour deux semaines, soit louée, mais ce sont des cas absolument extraordinaires. Ce n'est pas dans la normale du ministère de procéder de cette façon. Normalement, l'équipement, la machinerie sert à...

M. PINARD: Quelle est la valeur globale de l'équipement?

M. LAFONTAINE: C'est ce que j'ai dit tout à l'heure: entre \$33 et \$35 millions.

M. PINARD: Entre \$33 et \$35 millions.

M. LAFONTAINE: Exactement \$32,537,891.

M. PINARD: \$33 millions est la valeur globale de l'équipement au ministère. Et le ministre prétend que tout cet équipement d'une valeur de \$33 millions sert exclusivement aux travaux d'entretien des routes.

M. LAFONTAINE: A 95%, M. le Président.

M. PINARD: Il reste 5% d'équipement qui servirait à la réalisation de travaux routiers.

M. LAFONTAINE: Occasionnellement.

M. PINARD: Seulement 5% pour les travaux de construction?

M. LAFONTAINE: Oui, c'est un maximum.

M. LE PRESIDENT: Etant donné...

M. PINARD: Pourquoi y a-t-il tellement d'outillage dans les garages en fin de saison?

M. LE PRESIDENT: Alors, il est six heures, nous reprendrons à huit heures quinze.

**Reprise de la séance à 20 h 23**

M. LE PRÉSIDENT (M. D'anjou): La séance continue.

M. LEFEBVRE: M. le Président, j'aurais tout simplement une question à poser au ministre. Je ne suis pas très certain d'être au bon article et je demande sa collaboration, je pense qu'il n'aura pas d'objection.

Voici, il s'agit des garages de la voirie... je pense que ça entre dans « entretien ».

M. PINARD: La question que le député d'Ahuntsic veut poser relèverait plutôt de...

M. LOUBIER: Cela ne fait rien.

M. LEFEBVRE: Parce que si vous n'avez pas d'objection, je voudrais aller ensuite à une autre commission.

Il s'agit des garages de la voirie, sur le boulevard Henri-Bourassa, à Montréal. J'aimerais demander au ministre s'il a considéré la possibilité de déménager ces garages. Parce qu'effectivement les garages et les terrains d'entrepôt de la voirie se trouvent situés sur des terrains qui sont extrêmement dispendieux.

J'ai l'impression que ce serait dans l'intérêt de la province de consacrer ces terrains-là à l'aménagement urbain, soit en les vendant aux enchères — selon un mode qui soit acceptable, peu importe — mais il me semble que ça n'a pas beaucoup de sens, maintenant que tout le quartier d'Ahuntsic est urbanisé, d'occuper un aussi grand espace simplement pour remiser des matériaux et pour les garages de la voirie.

D'autant plus, M. le Président, que les résidents qui demeurent en bordure de ces terrains se plaignent encore que l'existence de l'entreposage de divers matériaux sur ces terrains, amène de la poussière sur leur pelouse et, les jours de lavage, les femmes ont de la difficulté à faire sécher leur linge à l'extérieur. Il semble que ce n'est vraiment pas un lieu convenable.

Je comprends, et le ministre me répondra avec raison qu'il y a longtemps que ces garages sont là, mais peut-être qu'il y a un certain nombre d'années c'était justifiable. Mais aujourd'hui tout le milieu est urbanisé. Il me semble qu'il y aurait intérêt pour le ministre à déménager ces garages à un endroit plus propice où les terrains seraient moins dispendieux de façon à consacrer ces terrains, qui coûtent extrêmement cher, qui valent extrêmement cher, comme le ministre le sait, à l'aménagement urbain.

M. LAFONTAINE: Je répondrai ceci au député. Depuis que nous avons intégré le service des ponts du ministère des Travaux publics au ministère de la Voirie, nous avons aussi intégré les bâtisses. Auparavant, elles appartenaient au ministère de la Voirie et ont été intégrées au ministère des Travaux publics. Alors, je prends note de la question du député d'Ahuntsic. Il me fera plaisir d'en parler avec le ministre concerné, le ministre des Travaux publics.

M. LOUBIER: C'est-à-dire que cela ne relève plus de sa juridiction.

M. LAFONTAINE: Cela relève de la juridiction du ministre des Travaux publics. Par contre, le député admettra que même si nous étions tous favorables, au déménagement concerné, après en avoir parlé au ministre des Travaux publics, c'est l'un des gros articles, il faut y penser deux fois. Environ 250 à 300 personnes travaillent dans ces bâtisses. C'est un gros

problème et je comprends que, pour du district d'Ahuntsic, ce serait peut-être une suggestion à analyser d'une façon assez précise et objective.

M. LEFEBVRE: J'imagine que le ministre des Travaux publics, évidemment, de son propre chef n'oserait jamais, et en cela je l'approuverais, décider de lui-même de déménager un garage de la voirie. Autrement dit, il faudrait que la demande vienne du ministre de la Voirie.

M. LAFONTAINE: C'est justement ce que je viens de dire au député. Disons que je prends tout de suite en ligne de compte qu'il y a 250 à 300 personnes du ministère de la Voirie qui travaillent à ces garages-là, au service de la signalisation et la division.

Donc, avant de demander au ministère des Travaux publics d'analyser la situation, nous allons commencer à l'étudier chez nous, et si réellement les études que demande le député, sont favorables, je n'aurai pas d'objection, à ce moment-là, de demander au ministre des Travaux publics d'agir en conséquence.

M. LEFEBVRE: Je crois que le ministre pourrait trouver dans l'île Laval, par exemple, ou à proximité du quartier Ahuntsic, des terrains moins dispendieux et moins intéressants pour l'urbanisation et, de cette façon-là, restaurer le quartier. On a déjà, d'une certaine façon, l'embarras, de la prison de Bordeaux. Je ne suis pas sûr que ce soit aujourd'hui la meilleure localisation pour la prison. Et ça, comme je sais que...

M. LAFONTAINE: Le député admettra que je ne peux pas prendre de décision là-dessus.

M. LEFEBVRE: Non, je suis d'accord.

M. LOUBIER: Même les prisonniers disent que ce n'est pas le meilleur endroit...

M. LEFEBVRE: Non, je comprends. Ils préféreraient à Miami, eux.

Une dernière question au ministre. Si le ministre ne jugeait pas à propos de déménager les garages qui sont présentement sur le boulevard Henri-Bourassa — ce que je ne souhaite pas parce que, encore une fois, il me semble qu'il y a une bonne raison pour les déménager — est-ce que le ministre voudrait bien continuer les améliorations qui ont déjà été apportées par le ministère pour éviter la vermine et la poussière comme inconvénients pour les propriétaires? On se plaint, et je pense que le ministre sera sympathique à cet argument-là, que cela dévalorise les propriétés des environs.

M. LAFONTAINE: D'accord.

M. LEFEBVRE: Si le ministère décide de rester là, est-ce que, de grâce, vous voudriez bien faire un aménagement qui ne dévalorise pas les propriétés autour...

M. LAFONTAINE: Embellir encore plus.

M. LEFEBVRE: Oui et éliminer la vermine, la poussière, etc.

M. LAFONTAINE: D'accord.

M. LEFEBVRE: D'accord? Merci.

M. MAILLOUX: Les députés ruraux demandent des bâtisses et les députés de Montréal demandent de les enlever.

M. LAFONTAINE: Si nous restons à la division 4-1, comme nous disions tout à l'heure, le chef du personnel m'informe que nous allons planter une bordure d'arbres pour cacher et essayer de faire un rideau entre les résidences et les garages.

M. LEFEBVRE: Très bien.

M. LE PRESIDENT: Poste budgétaire 2, article 5: Equipement, outillage et véhicules moteurs: entretien et opération? Adopté?

M. LOUBIER: Adopté.

M. PINARD: Un instant! Est-ce que le ministre pourrait me dire, pour terminer l'article... A l'équipement, est-ce que nous avons fini, M. le Président?

M. LE PRESIDENT: Nous avons adopté l'article 4: Equipement. Nous sommes au poste budgétaire 2, article 5: Equipement, outillage, véhicules moteurs: entretien et opération.

M. PINARD: Oui. Est-ce que le ministre pourrait me donner une idée, disons plus précise, du genre d'équipement qui a été acheté l'année dernière pour \$1,500,000 et qui sera de nouveau acheté cette année pour \$1,500,000?

M. LAFONTAINE: Les \$1,500,000 ont été votés, mais nous y avons à peine touché à peu près \$1 million. On m'informe que la grosse dépense a été l'achat d'un camion pour le nettoyage du tunnel qui a coûté \$85,000 environ.

M. PINARD: Oui, je comprends mais vous avez \$1,500,000. Alors vous êtes loin...

M. LAFONTAINE: Disons que nous n'avons pas dépensé \$1,500,000.

M. PINARD: Oui, mais pourquoi redemandez-vous \$1,500,000 cette année? Vous n'avez pas dépensé l'argent qui vous a été voté l'année dernière pour \$1,500,000 et vous demandez de nouveau \$1,500,000 cette année. Pour quel motif?

M. LAFONTAINE: C'est parce que l'année dernière j'avais demandé certaines études: faire un inventaire du matériel, c'est-à-dire de la machinerie que le ministère de la Voirie possédait, parce qu'on n'avait pas l'inventaire, aussi bête que cela puisse paraître. Nous nous sommes penchés sur le sujet.

Maintenant, il me fait plaisir de donner l'inventaire que nous avons fini: tant de camions, tant de niveleuses, tant d'usines d'asphalte, tant de concasseurs, tant de pelles, tant de fardiers, tant de camionnettes, ce qui totalisait une valeur de \$33 millions ou \$32 millions et quelque chose.

M. MAILLOUX: Est-ce que le ministère entretient lui-même une partie des routes en hiver?

M. LAFONTAINE: Oui.

M. MAILLOUX: Vous avez un équipement.

M. PINARD: D'abord, il faudrait que le ministre nous dise s'il s'agit d'entretien d'été ou d'entretien d'hiver, au poste budgétaire qui est sous étude, à ce moment.

M. LAFONTAINE: Les deux, c'est l'outillage qui appartient au ministère. Voici, nous avons 482 camionnettes au ministère de la Voirie. On doit comprendre que les chiffres que je donne ici n'avaient jamais été compilés. Il a fallu faire une étude en partant des divisions. Nous avons obtenu ceci: 482 camionnettes, 764 camions, 69 compresseurs, 36 concasseurs, 448 niveleuses, 75 pelles, 157 rouleaux, 123 tracteurs-chargeurs, 422 tracteurs, 26 usines à asphalte, 62 chasse-neige, avec du matériel secondaire de 738 charrues à aile et 2,309 pièces d'équipement.

M. PINARD: Ce serait plus simple si le ministre nous disait quel est l'équipement qui a été acheté en 68/69 pour lequel il a demandé \$1 million et demi.

M. LAFONTAINE: Je donne l'équipement que nous avons, mais avant de...

M. PINARD: C'est clair qu'il y avait de l'équipement au ministère de la Voirie, avant que j'arrive au ministère et depuis que je n'y suis plus.

M. LAFONTAINE: Il y en avait, excepté que nous ne savions pas combien il y avait de niveleuses, de camions. Ce n'était pas compilé.

M. PINARD: M. Hamel dont j'ai requis les services avait commencé le travail.

M. LAFONTAINE: Là, aujourd'hui, c'est compilé, et avant de décider, par exemple, de changer une camionnette pour une autre, nous voulons que la preuve soit faite que la camionnette est absolument utile, que le tracteur ou le compresseur soit absolument utile. C'est pour cela que nous n'avons pas dépensé le budget de \$1 million et demi voté l'an passé, c'est parce qu'avant de faire une dépense, quelle qu'elle soit, je voulais qu'on prouve la dépense pour ne pas surcharger le matériel...

M. PINARD: Alors quelle a été la somme effectivement dépensée en 68/69?

M. LAFONTAINE: Ecoutez, avant de répondre, il fallait que je donne au moins le tableau préliminaire. Nous avons acheté un arrosoir modifié, une automobile, un balai, sept balan-

ces, 14 bennes, sept caisses pour camions, 21 camionnettes, 9 camions, un camion-brosse, quatre chargeurs à gravier, une charrue à aile, 30 épandeurs, deux fardiens, une foreuse sur pneus, quatre groupes électrogènes, six lames à talus, une pompe à bitume, sept wagonnettes, 68 tondeuses, 23 tracteurs, un tracteur chargeur. C'est tout.

M. PINARD: Est-ce que l'achat de toutes les pièces d'équipement mentionnées par le ministre sont achetées après demande de soumissions publiques?

M. LAFONTAINE: Par le service des achats.

M. PINARD: Oui, je sais que c'est par le service des achats, mais est-ce à la suite de demande de soumissions publiques?

M. LAFONTAINE: Cela paraît dans les journaux comme on me le dit...

M. PINARD: Cette année, le ministre demande la même somme que l'année dernière \$1,500,000 pour acheter quelles pièces d'équipement?

M. LAFONTAINE: C'est pour renouveler les camions et camionnettes et certaines des machines que nous avons dont les camions et les camionnettes et probablement des niveleuses.

M. PINARD: Alors pourquoi y a-t-il un poste budgétaire séparé: Equipement pour \$1,500,000 et...

M. LAFONTAINE: \$1,500,000, c'est pour l'achat.

M. MAILLOUX: \$6,400,000, c'est l'entretien cela?

M. LAFONTAINE: C'est l'entretien et les frais d'usage.

M. PINARD: Bon, alors, au poste budgétaire 5, \$6,400,000 demandés cette année, tout comme l'année dernière, sert à quoi? A louer de l'équipement?

M. LAFONTAINE: C'est pour l'entretien et l'exploitation des garages.

M. PINARD: L'entretien et l'exploitation des garages.

M. LAFONTAINE: L'entretien d'outillage,

des pièces et l'exploitation des garages proprement dite.

M. MAILLOUX: Dans toutes les divisions?

M. LAFONTAINE: Dans toutes les divisions. Vous comptez deux garages principaux, celui de Québec et celui de Montréal.

M. PINARD: Est-ce que ça comprend également le salaire du personnel technique à l'emploi des garages de la voirie?

M. LAFONTAINE: Non, parce qu'à ce moment-là, ça tomberait soit dans « traitements » soit dans...

M. PINARD: Le ministre dit qu'il a l'inventaire qui lui donne la valeur du montant des pièces actuellement en stock, dans les garages de la voirie dans toute la province, et la valeur de l'équipement qui est actuellement en service au ministère de la Voirie pour l'entretien d'été et d'hiver. Alors, il en coûte \$6,400,000 pour maintenir en bon état un équipement qui est évalué, selon le ministre, à environ \$34 millions?

M. LAFONTAINE: C'est ça.

M. PINARD: Est-ce que le ministre ne trouve pas que la somme est exagérée? Cela coûte réellement trop cher pour maintenir un équipement d'une valeur de \$34 millions à raison de \$6,400,000 annuellement, alors que ça n'inclut pas le salaire du personnel technique qui est affecté à l'opération de cet équipement et à son maintien. Il me semble qu'il y a quelque chose d'exagéré de ce côté-là.

M. LAFONTAINE: Si le député de Drummond veut nous prouver qu'il est exagéré, je veux bien l'écouter. A ce moment-là...

M. PINARD: Oui, mais est-ce que l'enquête...

M. LAFONTAINE: ... J'ai fait préparer le coût d'exploitation du matériel routier...

M. PINARD: Oui.

M. LAFONTAINE: Si le député de Drummond veut que je lui lise mon rapport, je vais le lire...

M. PINARD: Non, non, mais...

M. LAFONTAINE: Le ministère de la Voirie possède un parc de matériel dont la valeur à l'achat atteint presque \$33 millions. Les responsables de la gestion de ce parc sont aux prises avec de graves problèmes d'ordre administratif et financier qu'il est urgent de résoudre. Je peux continuer... mais ça va conduire à quoi? Le problème est présentement en train de se résoudre. Pour résoudre le problème, il a fallu, commencer par un inventaire pour savoir quelle sorte de machinerie nous avons, l'âge de la machinerie, par exemple, l'âge du parc. Je peux dire, ici,...

Maintenant, l'âge moyen normal d'une machine... Passé six ans, une machine, pour un entrepreneur, devient plus ou moins rentable. L'âge moyen doit être de six ans, l'âge maximum. Les camionnettes ont quatre ans d'âge moyen; les camions, six ans; les compresseurs, dix ans; les concasseurs, vingt ans; les niveleuses, 8.5 années, les pelles, 9.5 années, les rouleaux, dix ans; les tracteurs-chargeurs, sept ans; les tracteurs, 9.1/2; les usines d'asphalte, seize ans; les chasse-neige, 12.5 années; ce qui donne une moyenne d'âge de 7.5. Normalement, un parc d'outillage doit avoir, comme moyenne, six ans. Alors, il y a toute une étude à faire pour moderniser l'exploitation des garages du ministère de la Voirie, et celle de la machinerie, sur le même pied que l'entreprise privée.

Je dis au député de Drummond que nous ne faisons pas de miracle, mais que nous tentons, encore là, de moderniser et de mettre le ministère de la Voirie à l'ère du 20e siècle.

M. LOUBIER: Le député de Drummond devrait être informé que ça inclut toutes les dépenses...

M. PINARD: Maintenant...

M. LOUBIER: ... d'exploitation, d'essence, de graisse, d'échange de pièces, de remplacement de pièces, de réparations, etc. La somme de \$7 millions n'est pas appliquée exclusivement à l'échange des pièces, mais également à l'exploitation de toutes les machines en essence, en huile pour diesel, etc.

M. LAFONTAINE: Changements de pneus, essence, fusibles, huile, graisse, des pièces de tracteurs, des rouleaux, des moteurs.

M. PINARD: Est-ce le système de rotation de l'équipement qui a été fait? Je ne dis pas qu'il a été fait partout dans la province, il y a eu un début. Est-ce fait pour envoyer l'é-

quipement le plus fort, le plus puissant, dans les régions de la province où les travaux d'entretien étaient les plus difficiles à accomplir de façon à employer le meilleur équipement possible dans les endroits où les travaux étaient les plus difficiles et à envoyer l'équipement moins dispendieux, plus faible au point de vue de la force de moteur, etc., dans les endroits où l'entretien était plus facile? Est-ce que cela s'est continué, ce mouvement, de façon à donner...

M. LAFONTAINE: Oui, M. le Président.

M. PINARD: ... une meilleure rentabilité à l'équipement, une meilleure efficacité?

M. LAFONTAINE: Quand je parlais hier de la Direction générale de la recherche, ça rejoint l'idée du député de Drummond. Cela continue l'ouvrage que le député de Drummond avait continué, mais d'une façon mécanisée.

J'ai dit hier ce que la Direction générale de la recherche avait commencé à faire dans la gestion, l'analyse des coûts et interventions sur l'outillage du ministère de la Voirie, analyse des marchandises en inventaire dans les différents garages, organisations et méthodes, analyse de l'outillage à être possédé par le ministère. Je vous ai donné tout à l'heure, l'inventaire. Il s'agit à ce moment-là de faire un triage pour voir ce que nous gardons et ce que nous laissons tomber. Après cela, étude de la répartition du matériel dans les divisions. Le comité est déjà l'oeuvre. C'est marqué ici: Comité à l'oeuvre. Production d'un rapport sur le rajeunissement du matériel routier qu'on appelle l'étude Gauthier dont j'ai lu le premier paragraphe tout à l'heure, compilation des activités types d'une division sur les réseaux en vue d'une rationalisation des prévisions budgétaires sur l'entretien.

C'est un tout à l'heure actuelle. Nous avons, dans certaines divisions, énormément de machines, de niveleuses, qui sont payées directement par les garages, c'est-à-dire que le divisionnaire à ce moment-là n'a qu'à prévoir, pour utiliser une niveleuse dans une division, que le salaire du divisionnaire. Tandis qu'une division qui manquerait d'équipement à ce moment-là est obligée de louer la machinerie d'un entrepreneur. Par exemple, à ce moment-là, il paie \$14 ou \$15 l'heure selon la force de la machine, et son budget d'entretien est affaibli d'autant, au lieu de payer \$2.25 l'heure comme si la machine appartenait au ministère.

Nous allons vers une mécanisation et, pour mieux répartir la distribution des budgets d'entretien, nous allons tenter de fournir la machi-

ne du ministère de la Voirie, non pas à \$2.25 l'heure, mais charger par exemple le plein montant. Ce serait peut-être un jeu de comptabilité qui ramènerait à une juste répartition les budgets de la Voirie attribués à différentes régions de la province. C'est ce qui est en train d'être étudié avec toutes les implications que le député connaît et qui sont des implications assez difficiles, assez compliquées.

M. SEGUIN: M. le Président, cela semble très intéressant. Est-ce que le ministre consentirait à me donner des informations, s'il les a? Quel sera le montant d'argent ou l'investissement nécessaire pour rajeunir votre équipement?

M. LAFONTAINE: Je ne voudrais pas entrer dans ce débat-là pour une raison qui est bien simple: avant de penser à rajeunir l'équipement, il va falloir faire une autre opération que nous allons appeler une opération de sassage. Quel est l'équipement que nous devons garder? Et lorsque nous aurons décidé que nous gardons tant de camions, tant de niveleuses, tant de concasseurs, tant d'usines d'asphalte, si nous en gardions; je ne vois pas la nécessité de garder des usines d'asphalte, peut-être une ou deux pour des régions extrêmement éloignées comme celle des Iles-de-la-Madeleine. Ace moment-là, nous allons laisser tomber une certaine partie de l'équipement et, par le fait même, je pense que cela va rajeunir l'âge moyen de la machinerie, de 7.5 cela peut-être tomber à 6 ou à 5, et à ce moment-là avec ce que nous allons avoir en main... Il n'est pas normal présentement que nous possédions pour \$33 millions de machinerie. Mais avec l'étude qui est en cours, nous allons peut-être avoir comme rapport tout à l'heure...

M. SEGUIN: Si je comprends bien, il s'agit de vous débarrasser de certaines unités ou de certains services que vous ne remplacerez pas.

M. LAFONTAINE: Ils sont un fardeau pour le budget de la province. C'est un fardeau. Maintenant, s'il fallait recycler, c'est-à-dire remettre en usage et moderniser tout l'équipement considérant que nous gardions cet équipement-là, il faudrait le faire sur une base de près de cinq ou six ans; cela coûterait environ \$5 à \$6 millions par année.

M. SEGUIN: C'est le facteur de l'entretien qui représente 20% de l'inventaire total. Il me semble que les 20% sont un peu élevés. J'aurais pu poser la question: Qu'est-ce qu'il faudrait

faire pour abaisser cela à un chiffre plus raisonnable?

M. LAFONTAINE: C'est justement cela. Il faut faire un tri de la machinerie en six ans, la machinerie que nous déciderons de garder, il faut essayer de garder toujours l'âge moyen de notre machinerie en bas de six ans.

M. SEGUIN: Naturellement, certains équipements, certaines machines aussi n'attendront jamais six ans parce qu'ils tombent en défaillance bien avant six ans, c'est l'âge moyen.

M. LAFONTAINE: Oui, mais je pourrais peut-être dire au député ceci: Dans certaines régions, il y a des compresseurs qui ne travaillent pas...

M. LOUBIER: Ils travaillent dix heures par année.

M. LAFONTAINE: Et une usine d'asphalte qui a vingt ans, je me demande l'utilité qu'elle peut avoir; il y a des concasseurs qui travaillent pour le ministère de la Voirie et, dans un cas particulier, j'ai fait faire une étude des coûts et, au lieu de coûter \$0.75 la tonne pour faire concasser du gravier, c'est \$1.75 ou \$2. Cela va jusqu'à \$4.

M. SEGUIN: Est-ce qu'il y a une tendance ou est-ce que c'est la politique du service, de vous procurer de l'équipement lourd, des camions, par exemple sur lesquels on aménage des charrues, l'hiver, et qui, pourraient servir à l'année ou si l'on a de l'équipement qui ne sert qu'une partie de l'année?

M. LAFONTAINE: Non, c'est justement une partie de l'étude pour tenter de faire servir notre équipement le plus longtemps possible dans l'année. Oui, ce n'est pas une étude qui se fait facilement parce qu'il y a 45 divisions dans toute la province de Québec, il y a 45 mentalités différentes...

M. SEGUIN: Et autant de chauffeurs.

M. LOUBIER: Ils ont fait des relevés, entre autres, et dans des régions, il y a des compresseurs qui travaillaient dix heures par année.

M. LE PRÉSIDENT: Article 5, adopté. Sous-article 6: Equipement et outillage, loyers, adopté.

M. MAILLOUX: Est-ce que le ministre me

dirait si à l'article de \$7 millions et demi, équipement et outillage, si cela concerne principalement une sorte d'outillage ou si ce sont en général différents équipements pour n'importe quel type de la machinerie en six ans, dans la province? Est-ce qu'il y a de l'outillage, en particulier des concasseurs, etc.?

M. LAFONTAINE: Cela peut être des camions, cela peut être des niveleuses, cela peut être des tondeuses...

M. PINARD: Pour faire travailler le plus de monde possible.

M. LAFONTAINE: C'est suivant les besoins lorsque nous n'avons pas cette machinerie-là au ministère.

M. PINARD: Est-ce que le ministre est en mesure de dire que l'équipement du ministère travaille à temps plein pour les besoins du ministère, pour les besoins d'entretien?

M. LAFONTAINE: Oui, à temps plein.

M. PINARD: Malheureusement, l'équipement du ministère ne reste pas trop souvent dans les garages de la Voirie, et la location de l'outillage privé est faite pour des fins économiques locales ou régionales pour donner une chance à des locuteurs d'équipement...

M. LAFONTAINE: M. le Président, disons que j'ai donné tout à l'heure l'exemple d'un concasseur dans la province où le coût de gravier revient à \$2 l'heure, et je sais que dans certains cas, cela revient à \$2.30 et \$2.40 l'heure lorsque la machinerie appartient au ministère, et simplement pour la faire fonctionner sans prendre la dépréciation de la machine. Je ne peux pas voir pourquoi on devrait garder des concasseurs, parce qu'il est beaucoup rentable à ce moment-là de faire appel à l'entreprise privée lorsque nous pouvons avoir du gravier à \$0.72 ou \$0.75 la tonne. Je calcule à ce moment-là que c'est une économie pour le ministère, et c'est pour cela que je voulais savoir ce que nous avons comme machinerie. Qu'on le veuille, qu'on le croie ou qu'on ne le croie pas, au siège social ici à Québec, il n'y avait pas de chiffres.

Il a fallu faire une compilation

vision, garage par garage, avec l'âge de chacune des machines. J'arrive au tableau que j'ai mentionné tout à l'heure, que j'ai lu avec l'âge moyen de sept ans et demi où l'on voit des usines d'asphalte qui ont vingt ans d'existence. Je pense bien que l'usine d'asphalte travaillant pour

le ministère de la Voirie à petite quantité et ayant vingt ans d'existence, n'est pas une machinerie rentable pour le ministère de la Voirie. Or, la mesure que nous allons prendre, dès la prochaine étude, sera de voir ce que nous allons garder comme équipement et ce dont nous allons nous débarrasser. Et l'équipement que nous allons décider de garder, par exemple les niveleuses, nous allons tenter de renouveler les niveleuses, de leur donner un âge moyen plus bas que celui qu'elles ont présentement.

M. PINARD: Quel est le taux de location de l'équipement dont parle le ministre par rapport au coût net au ministère quand il s'agit de faire travailler son propre équipement, parce qu'il faut savoir quand même si c'est plus avantageux...

M. LAFONTAINE: C'est l'étude présente-ment en cours. Je pourrais dire ceci au député. J'ai ici le coût d'exploitation du matériel routier préparé par la Direction générale de la recherche au ministère de la Voirie, novembre 1968. On m'a donné les observations générales, l'évaluation des résultats.

Cette étude donne une vue d'ensemble assez juste des problèmes soulevés par l'exploitation du parc de matériel. Sans entrer dans les détails inutiles, elle indique les meilleurs moyens à prendre pour améliorer la situation. Les divers pourcentages utilisés sont tirés des conditions actuelles et il faudra sans aucun doute les modifier légèrement d'année en année pour faire face à de nouvelles conditions qu'on ne peut pas prévoir maintenant. Mais, en définitive, les tendances générales ne changeront pas.

Il sera peut-être possible d'atteindre plus rapidement le but proposé en modifiant en cours de route la stratégie prévue et en l'adaptant aux circonstances. D'ailleurs la séance de la gestion du matériel est en état de développement, et personne ne peut prétendre à en exercer le monopole.

Stratégie de renouvellement, la nécessité de rajeunir le matériel et d'intensifier l'utilisation, ne fait probablement plus de doute; les stratégies exposées permettent une progression graduelle normale des dépenses par suite de la compensation qu'apporte la régression annuelle des coûts d'exploitation. C'est un processus qui semble logique en période de rareté de l'argent.

Addition de matériel: dans la situation actuelle, il n'est pas facile de recommander des additions massives. Les budgets sont limités et le coût d'exploitation est trop élevé. Le seul argument valable est l'absolue nécessité, dès que des progrès notables ont été réalisés dans

la voie de la rentabilité, les difficultés disparaîtront. La détermination des véritables besoins en matériel n'entre d'ailleurs pas dans les cadres de cette étude. C'est un travail qui s'enchaînera logiquement à l'établissement de nouvelles normes d'entretien et à la recherche de matériel polyvalent.

Entraînement des conducteurs: il n'a pas été fait état du programme d'entraînement des conducteurs parce qu'il n'est pas normal d'en imputer le coût à l'exploitation. Personne, cependant, ne peut contester la nécessité d'un tel entraînement qu'il faudrait adapter aux nouvelles normes d'entretien et d'utilisation intensifiées. Le coût d'un tel programme devrait être défrayé par une mise de fonds spéciale afin de ne pas fausser les frais réels d'exploitation.

M. PINARD: Oui, mais cela ne me donne quand même pas la réponse pour savoir quel est le taux chargé par le locateur privé de son équipement...

M. LAFONTAINE: Eh bien, M. le Président, je continue, peut-être que le prochain paragraphe répondra au député de Drummond.

Il est urgent d'établir un véritable système de location-division. Si chacun payait non seulement pour l'utilisation du matériel, mais aussi pour sa disponibilité, plusieurs divisionnaires n'hésiteraient pas à se départir de certaines unités en faveur de voisins moins bien pourvus et y regarderaient de plus près avant de réclamer du matériel additionnel.

Dans les divisions où la dotation en matériel est relativement faible, il faut recourir davantage à la location de l'entreprise privée — c'est sur le budget présentement en discussion: \$7 millions et demi — et en payer le coût à même le budget d'entretien alors que le matériel gouvernemental est pour ainsi dire gratuit, parce qu'il est acheté à même le budget des dépenses ordinaires.

Le seul moyen de placer toutes les divisions dans une position à peu près identique est de faire payer la location du matériel gouvernemental suivant un barème comparable à celui qui a été établi pour le matériel du secteur privé, c'est-à-dire calculé par la même méthode et basé sur les principes de gestion exposés dans cette étude.

Les frais généraux considérés comme non imputables représentant environ \$0.045/l'heure par mille dollars de valeur, par conséquent, pour une niveleuse de \$25,000, les taux varieront de \$1.10 l'heure selon que l'on prenne ou non ces frais en compte. Le service matériel ne cherche qu'à récupérer ses dépenses réelles, ses taux

seront légèrement inférieurs à ceux de l'entreprise privée, ce qui encouragera sans doute les divisionnaires à utiliser de préférence le matériel gouvernemental que l'on pourra mettre à leur disposition.

Système comptable. Pour compléter l'ensemble, on pourra adapter le système comptable à la même théorie générale. Ceci permettrait de comparer poste par poste, pour les secteurs privés et publics, les coûts d'exploitation et les taux de location et d'effectuer les analyses de rentabilité de renouvellement en utilisant toujours la même méthode.

Je pense bien que cela encercle notre problème. Cela n'est pas un problème qui est facile; nous tentons de mettre de l'ordre.

M. PINARD: Cela me paraît une excellente étude, mais je remarque que dans le mémoire de l'association des constructeurs de routes, il y a un chapitre qui traite du taux de location de l'équipement. L'association des constructeurs de routes, qui groupe la plupart des entrepreneurs du Québec, se plaint que le taux de location offert par le ministère de la Voirie n'est pas assez élevé pour leur permettre de faire face à leurs dépenses d'exploitation et suffisamment élevé pour leur permettre de faire un profit raisonnable. Alors, à ce moment, il faut établir une politique quant au coût de location et une politique quant à l'utilisation de l'équipement, compte tenu des budgets de dépenses d'entretien, dépenses de construction...

M. LAFONTAINE: Pour répondre au député de Drummond...

M. PINARD: ... dans la province, dans tous les comtés.

M. LAFONTAINE: ... nous avons commencé à l'heure actuelle, nous avons une formule. Elle n'existait pas. Avant les taux de location étaient des taux décrétés d'une façon arbitraire. Nous avons formé un comité, formé de M. Meunier et Léon Gauthier et des représentants d'autres ministères avec un représentant de l'association des constructeurs de routes, pour voir le processus que nous utilisons. Nous avons fini par déterminer une formule qui tienne compte du coût de la machinerie, de l'âge de la machinerie, de l'usure de la machinerie, la force de la machinerie, des taxes, des salaires; et en fonction de cette formule, aujourd'hui, au lieu de dire une pelle vaut \$12 l'heure et le dire simplement à l'oeil, nous calculons, avec les caractéristiques de la machine, le coût de location.

Nous sommes présentement, avec le service général de la recherche, à mécaniser cette formule-là de telle sorte que nous allons pouvoir mettre dans la machine électronique toutes les données et obtenir au bout un coût. A ce moment-là, je pense que ça va faire l'affaire tant de l'entrepreneur que du gouvernement, parce que le gouvernement va payer le coût réel, non pas un coût plus bas que le réel ou plus élevé que le réel. Autrement dit ce ne sera pas une décision arbitraire, ce sera une décision basée sur un système développé et un système scientifique.

M. PINARD: Quelle va être la politique d'adjudication du contrat de location de l'équipement chez l'entreprise privée, à ce moment-là? Parce qu'il va falloir qu'il y ait eu une politique d'adjudication qui va suivre...

M. LAFONTAINE: Disons qu'il y a un autre facteur.

M. PINARD: ... dans le processus des autres réformes.

M. LAFONTAINE: L'an passé, en vertu des conventions collectives, les gens qui travaillaient pour le ministère de la Voirie travaillaient 48 heures par semaine, disons, sur les grattes mécaniques. Cette année, à cause de la convention collective, c'est 40 heures. Tout de suite, il y a huit heures de perdues sur la machine. C'est un autre facteur.

UNE VOIX: C'est quatre fois plus cher sur les quarts.

M. LAFONTAINE: Cela a été un problème qui n'est pas facile, qui est complexe. J'ai bien confiance...

M. PINARD: Oui, mais vous allez retrouver le même problème probablement dans le cas des négociations collectives dans l'entreprise privée où la semaine de 40 heures est plus en vogue que la semaine de 48 heures.

M. LAFONTAINE: La semaine de 40 heures pour les conducteurs de grattes mécaniques n'est pas encore en vigueur chez la plupart des entrepreneurs. La plupart des entrepreneurs marchent avec une semaine de 48 heures et peut-être même plus, 55 heures.

M. PINARD: Cela dépend des catégories d'emploi.

M. LAFONTAINE: Il est évident qu'en vertu ou en fonction de la convention collective acceptée par le gouvernement, que l'entreprise privée va être obligée de se rajuster un peu sur le barème du ministère de la Voirie. Tout ça pour vous dire que le problème n'est pas aussi simple qu'il peut le paraître et aussi pour vous dire que le ministre apporte toute son attention, l'attention la plus particulière. Je pense bien que les officiers du ministère de la Voirie comprennent le problème à fond et que nous avons déjà commencé à apporter certaines solutions qui sont partielles et qu'elles vont se continuer, j'espère, dans le plus bref délai possible pour régler le problème une fois pour toutes.

M. PINARD: Dans l'éventualité où le rapport d'enquête et d'inventaire, dont parle le ministre de la Voirie, recommanderait au ministre de louer de préférence l'outillage servant à l'entretien des routes chez l'entreprise privée, à ce moment-là, il va arriver fatalement qu'une compression dans l'emploi du personnel, actuellement au service de la voirie, couvert par une convention collective, va amener probablement des pertes d'emploi. Comment le ministre va-t-il être capable de se tirer de la situation? A moins qu'il ait déjà négocié cette possibilité de changer de politique avec les dirigeants syndicaux parce que ces ouvriers qui travaillent actuellement au service de la voirie, qui seront mis à pied faute de travail, ils devront alors peut-être s'en aller sur le marché du chômage.

M. LAFONTAINE: Non, les heures de travail ont tellement diminué qu'à ce moment-là nous pourrions peut-être faire deux groupes de travail. Si jamais on arrivait à une recommandation telle que le député est en train de le dire — mais le député base son argumentation sur une hypothèse — et si cette hypothèse-là s'avérait vraie, je pense que la solution serait que, les heures de travail des employés du ministère de la Voirie ayant tellement diminué, nous pourrions faire deux groupes.

M. PINARD: Il s'agit de savoir si le changement en vaut la chandelle, parce qu'en augmentant les charges sociales du fait que des personnes seront mises à pied, vous n'économiserez pas grand-chose en fin de compte.

M. LAFONTAINE: Ici, j'ai une compilation des départs, disons pour compléter l'idée du député de Drummond, pour l'année 1968, unité ouvrière, cette unité qu'on touche en parlant de la machinerie. Du mois de janvier jusqu'à décem-

bre, il y a eu 233 démissions, il y a eu 102 retraits, 55 décès, 14 congédiements, 6 abandons volontaires, 15 destitutions, 56 refus ou rappels, 1 mutation, pour un grand total de 486 personnes. Cela veut dire qu'il y a une rotation dans le personnel, mais il ne faut pas s'alarmer outre mesure si jamais la situation ou, dans l'hypothèse que le député de Drummond soulevait, que les gens qui étudient le problème disaient: Eh bien, c'est mieux d'aller... Maintenant c'est une hypothèse, ce n'est pas sûr que ce soit ça qui soit la conclusion de l'étude en cours.

M. PINARD: Mes remarques, M. le ministre les a bien comprises, c'est que non seulement il faut en faire un problème d'étude technique, il faut en faire un problème d'étude sociale.

M. LAFONTAINE: D'accord.

M. PINARD: N'est-ce-pas, et voir les conséquences. Si vous augmentez les charges sociales du gouvernement à ce moment-là...

M. LAFONTAINE: C'est évident.

M. PINARD: ... la diminution des coûts est compensée par la...

M. LAFONTAINE: Je crois bien que le député de Drummond connaît assez mes responsabilités dans ce domaine-là. Evidemment que je n'irai pas causer du chômage avec ça.

M. PINARD: D'accord. Comme maire de Pointe-Claire, le député...

M. SEGUIN: Non, une question sur un point qui me vient à l'idée, à ce moment-ci. Est-ce que, au départ avec \$7,500,000 de dépenses reconnues ou allant jusqu'à ce montant-là aux dépenses de l'année, au point de vue de location d'équipement ou d'outillage, la même chose s'applique sur le matériel, si tel est le cas? Est-ce que le ministère aurait déjà songé à procéder en demandant des soumissions publiques pour les prix unitaires? C'est-à-dire une liste de spécifications de différentes sortes d'appareils ou d'outillage dont on aurait besoin et puis, dans toute la province, on demanderait des soumissions...

M. LAFONTAINE: Disons que pour le bénéfice de Robert-Baldwin...

M. SEGUIN: Oui, cela se fait au niveau local...

M. LAFONTAINE: ... c'est que les taux ne sont pas fixés par le ministère de la Voirie, mais par le service des achats en collaboration avec l'Auditeur de la province. L'Auditeur de la province et le service des achats procèdent toujours avec le ministère de l'Industrie et du Commerce aussi, le ministère de la Voirie, évidemment, fait ces propositions. Il y a un comité qui est formé et des taux de déterminés que le ministère de la Voirie applique à ce moment-là. Mais avant d'appliquer ces taux, nous devons vous dire que nous avons consulté tout le monde et que, présentement, nous sommes rendus à une formule. La formule est qu'on prend en ligne de compte tous les facteurs, le prix d'achat, la dépréciation, le salaire, les taxes. La formule est faite présentement et nous sommes en train de la mécaniser pour pouvoir la mettre sur la machine électronique. De telle sorte que, s'il y a un changement dans les taxes, un changement dans le taux horaire des employés, dans le prix de l'huile, dans le prix de l'essence, automatiquement, dans l'espace d'une journée, nous puissions corriger les taux. Autrement dit, cela revient à ce que je disais cet après-midi. Nous sommes en train de mécaniser le ministère de la Voirie. Au lieu de laisser marcher notre coeur, nous laissons marcher notre raison.

M. SEGUIN: Au point de vue de système de soumissions avec des prix unitaires, vous avez, là, l'opportunité aussi d'étendre l'ouvrage et de diviser les équipements...

M. LAFONTAINE: Disons que j'étais en train de dire ce que nous avons fait, en réponse au député de Drummond. Je ne rejette pas la suggestion du député de Robert-Baldwin — je m'excuse — et je demande aux fonctionnaires qui m'accompagnent et qui s'occupent de cette chose-là, M. Charland en particulier, d'en prendre note dans leur étude et peut-être élargir l'étude relativement aux soumissions.

M. SEGUIN: Partant de cette base, par exemple, avec le fait que vous avez une formule, que vous avez établi un montant que le gouvernement reconnaît ou que le ministère reconnaît comme étant un montant satisfaisant et juste que nous devrions payer, je pense que, là, vous avez une estimation interne, une estimation de vos propres techniciens, de vos propres ingénieurs. Mais, ensuite en appelant ces demandes, vous êtes en mesure de réaliser si les soumissions qu'on nous propose sont valables...

M. LAFONTAINE: Il y a tellement de sor-

tes — ce n'est pas une critique — mais il y a une si grande quantité de machines sur le marché...»

M. SEGUIN: Oui mais, il s'agit d'évaluer la liste...

M. LAFONTAINE: Maintenant, il y a une chose. Mon collègue me dit que tous les entrepreneurs se plaignent que nous ne les payons pas assez. Les entrepreneurs ont peut-être raison. J'ai un mémoire. Nous avons fait une étude, dernièrement, sur le coût de location des grattes mécaniques, par exemple, où nous les payons présentement \$16.50 l'heure. Le gouvernement ontarien, il les paie \$20.55 l'heure. Je crois que le gouvernement fédéral les paie \$20.25, \$20.15 mais — c'est dans les vingt dollars — et le gouvernement de l'Alberta, de mémoire, les paie \$19 lorsque nous, au Québec, nous les payons \$16. Il y a une étude qui a été faite. Il y a une formule scientifique qui a été trouvée. On travaille là-dessus. A l'heure actuelle, je pense que cela va être régularisé à \$19 lorsque nous allons transmettre notre recommandation au service des achats ce sera peut-être même de \$19 et quelque chose.

M. LE PRESIDENT: Article 6, adopté. Article 7: Matériaux...? Oui.

M. MAILLOUX: Je voudrais, si vous me permettez, revenir à la permission que je vous avais demandée au début du comité, soit discuter de problèmes de revêtement bitumineux et de signalisation?

M. LAFONTAINE: Pardon?

M. MAILLOUX: De revêtement bitumineux et de signalisation.

Le public constate, dans la province de Québec actuellement, qu'on garde en continuité le championnat des accidents mortels à toutes les fins de semaines.

Malheureusement, on doit constater que sur certaines routes de la province — ici je n'en fais pas un blâme au gouvernement — la qualité de revêtement bitumineux, peut-être pas sur la route transcanadienne, mais sur des routes quand même principales, ne semble pas la même et l'asphalte qui est posé dans certaines régions est tellement glissant qu'on se sentirait sur une patinoire. D'effroyables accidents se sont produits récemment dans la province où, sans vouloir blâmer la qualité du revêtement posé, il n'en demeure pas moins que la chaussée était dans un tel état qu'il était impensable

qu'un chauffeur non expérimenté puisse circuler normalement en temps de pluie.

Est-ce que le ministère, dans les contrats de revêtement bitumineux, oblige les entrepreneurs à respecter des critères tout à fait particuliers? Quand l'asphalte est très compact, cela évite les fendillements qui surviennent en hiver. Mais il demeure que si l'on ne garde pas un asphalte assez rugueux, les dérapements qui se produisent entraînent de terribles accidents.

Je voudrais que le gouvernement me dise s'il peut remédier à une situation semblable ou si c'est le fait que les agrégats dont on se sert... Oui, mais je pense même que la qualité des agrégats peut être différente...

M. LAFONTAINE: C'est un grand facteur...

M. TREMBLAY (Montmorency): Le député de Charlevoix doit savoir ce dont il parle puisqu'il parcourt assez fréquemment la route 15.

M. MAILLOUX: Pour donner un exemple.

M. TREMBLAY (Montmorency): A l'Ange-Gardien seulement, il y a eu une dizaine de morts accidentelles à la suite de la pose en revêtement du pavage à froid.

M. MAILLOUX: Je ne parle pas du pavage à froid à ce moment-là, parce que je pense que même dans le comté de Montmorency, dans une partie de la section à laquelle je fais allusion, c'était l'asphalte à chaud, mais placé d'une manière tellement compacte qu'en période de pluie, réellement c'était un...

M. TREMBLAY (Montmorency): Ce procédé rend la route extrêmement dangereuse et cela cause de nombreux accidents. La route de Sainte-Anne-de-Beaupré qui est particulièrement achalandée l'été...

M. MAILLOUX: En parlant de pose d'asphalte à froid, je vais y revenir tantôt.

M. LAFONTAINE: La première des choses, c'est que à chaque contrat d'asphalte qu'il y a, il y a un contrôle technique fait par le laboratoire. La qualité d'asphalte évidemment est toujours relative à la qualité du liquide asphaltique qui doit être uniforme, mais encore là des causes d'erreur peuvent se produire de la part des compagnies, je ne blâme aucune compagnie, mais il peut se produire, que la qualité du liquide asphaltique ne soit pas ce qu'elle aurait dû être.

Il y a aussi la qualité des agrégats. Les agrégats ne sont pas uniformes à la grandeur de la province. Cela dépend de la dureté des roches, de la friabilité du concassé...

M. PINARD: Des aspérités aussi, des cailloux.

M. LAFONTAINE: D'accord. Disons que présentement, nous avons formé — je m'excuse de le dire encore —

M. PINARD: Si c'est du gravier de rivière, c'est glissant.

M. LAFONTAINE: C'est glissant parce que cela a été lavé par l'eau. Mais, cela dépend, évidemment, de la géographie et de la géologie du Québec.

M. PINARD: Le taux d'huile du liquide asphaltique.

M. LAFONTAINE: Maintenant, nous avons commencé, par exemple, une autre chose — là je rejoins l'idée du député — il est évident que dans certaines régions, comme le député de Montmorency le mentionnait tout à l'heure, on s'aperçoit qu'il y a beaucoup d'accidents et il y a une répétition. Alors, le service de la recherche — et c'est là que je trouve que le service de la recherche jouera un rôle immense au ministère de la Voirie — est en train d'étudier la possibilité d'établir un système scientifique des accidents avec le ministère des Transports et Communications, avec le ministère de la Justice et la sûreté du Québec.

La sécurité routière dépend, dans le fond, de trois grands facteurs. Ce peut être l'automobile qui cause un accident — d'ailleurs, nous avons entendu les débats qui se sont faits à la Chambre des communes à Ottawa — il y a la voiture, la route et le conducteur. Disons que nous laissons le conducteur à la justice et à la sûreté du Québec.

Sur la question de réglementation de la vitesse dans différentes zones, on laisse ça au ministère des Transports et Communications qui a la responsabilité du code de la route et toutes ces choses-là. Quand on arrive au ministère de la Voirie, à ce moment-là, c'est la qualité de la route. Alors nous sommes en train de former un comité. D'ailleurs nous avons fait certaines études préliminaires l'année passée dans un secteur donné de la région métropolitaine de Montréal. C'était une expérience que nous faisons. Lorsqu'il y avait un accident, quelqu'un se rendait immédiatement

sur les lieux pour déterminer de quelle façon l'accident était arrivé et déterminer si la route en était la cause.

Si la cause en est la route, nous allons établir un service si possible peut-être l'an prochain ou dans deux ans, et nous aurons un budget spécial voté par le ministère de la Voirie, 3. même le budget du ministère, disons un budget de \$1 million. A un moment donné ce service déterminera que la cause de ou des accidents répétés sur certaines sections est attribuable à la route même, à une mauvaise courbe, à un mauvais devers et, à ce moment-là, cela coûterait \$5,000 pour corriger ce bout de route. Le divisionnaire recevra un ordre de Québec lui disant de corriger telle section et que nous lui votons \$5,000 ou \$10,000 ou \$11,000 suivant l'évaluation des travaux, ainsi, nous enlèverons le facteur qui s'appelle route. Quant au facteur automobile, il ne relève pas du ministère de la Voirie. Quant au code de la route, il ne relève pas du ministère de la Voirie.

Je pense bien que la Sûreté du Québec et le ministère de la Justice font tout leur possible en collaborant au travail que nous sommes en train de sortir. Je comprends très bien l'allusion du député de Charlevoix. Quant à la qualité des matériaux, nous tentons avec le laboratoire d'apporter la meilleure qualité possible.

M. TREMBLAY (Montmorency): En vue de prévenir ces accidents — il y en a eu l'été passé — est-ce qu'il y aurait possibilité, cette année, de corriger peut-être... Je pense que cela a été corrigé en partie. Je suis intervenu auprès de certains officiers...

M. LAFONTAINE: M. Legault, le chef du service des travaux dit que cela a été corrigé. Tout ce qui pouvait être douteux au point de vue routier a été corrigé.

M. MAILLOUX: M. le Président, l'an passé, en l'absence de mon collègue, le député de Montmorency ou de votre ancien collègue Je dirais mieux, le député de Montmorency...

M. LAFONTAINE: C'est encore un collègue. Il est encore député. Il siège encore en Chambre.

M. MAILLOUX: En raison du fait surtout que les gens de Charlevoix ont à circuler dans le comté Montmorency en continuité, j'avais insisté pour le revêtement bitumineux entre la sortie des Caps et la section Beaupré. Le ministère a exaucé ou ce voeu ou...

M. TREMBLAY (Montmorency): J'étais intervenu aussi sur cette question assez fermement.

M. LE PRESIDENT: Le député de Montmorency pourrait à l'occasion et à la suite de son droit de parole intervenir. Le député de Charlevoix avait la parole. S'il vous plaît, le député de Charlevoix.

M. MAILLOUX: M. le Président, à tout événement, le ministère a autorisé la dépense et un revêtement d'asphalte à froid a été posé entre la sortie des Caps et Beaupré. Je pense que le contrat prévoyait qu'il devait se terminer à la jonction de Beaupré. A tout événement en cours de route, si mes renseignements sont fidèles, on a été forcé d'arrêter les travaux et permettre qu'un entrepreneur qui fait de l'asphalte à chaud termine ce revêtement. Cette expérience d'ailleurs, n'était pas nouvelle, elle avait été tentée sous l'administration précédente et cela rejoint les gouvernements.

M. LAFONTAINE: Vous parlez du comté de Montmorency, je pense.

M. MAILLOUX: Comté de Montmorency. Je ne voudrais pas nommer l'entrepreneur parce que je pense qu'on...

M. LAFONTAINE: Non, non, mais vous parlez du comté de Montmorency...

M. MAILLOUX: Section Montmorency.

M. LAFONTAINE: ... où un traitement a été fait, où il y a eu une pose de couche d'usure de trois pouces, je pense.

M. LAFONTAINE: C'est un « slurry seal » qui a été fait dans le comté de Montmorency et puis une couche d'usure à même le béton bitumineux ordinaire dans le comté de Charlevoix.

M. MAILLOUX: Non, non. C'est-à-dire que le contrat...

M. TREMBLAY (Montmorency): Dans Charlevoix, c'est l'asphalte à chaud qui a été posé.

M. MAILLOUX: ... initial prévoyait à la compagnie que je n'ai pas mentionnée, une couche d'usure — je ne sais quelle appellation technique vous lui donnez, à ce traitement à froid — dans toute la section Montmorency qui va de Saint-Tite à Beaupré. Les opérations ont été arrêtées à Saint-Tite-des-Caps devant le désas-

tre que le ministère a dû constater à ce moment-là.

M. TREMBLAY (Montmorency): La surface est très mauvaise...

M. LE PRÉSIDENT: S'il vous plaît, un seul à la fois.

M. LAFONTAINE: M. Legault chef du service des travaux me dit que cela n'a pas été arrêté là à cause du procédé, mais que c'est arrêté à cause...

M. MAILLOUX: Parce que ça changeait d'entrepreneur?

M. LAFONTAINE: Tout ce qui avait été censé être fait a été fait. C'est une longueur qui était plus brisée qu'une autre. C'est une longueur expérimentale.

M. MAILLOUX: Je voudrais demander au ministre, en raison de la circulation très dense venant de la Côte-Nord, que la section faite en revêtement d'asphalte à froid soit corrigée dans le cours de l'année budgétaire actuelle, parce que de nombreux accidents vont se produire. Tout ce qui a été fait est complètement désagrégé, au complet. On se dirait sur de la planche à laver, en pleine voirie de colonisation.

M. LAFONTAINE: M. Legault, directeur de ces travaux, admet, de même que son service qu'il y a 50% des travaux de faits et ils sont en train d'étudier la possibilité de refaire certaines sections.

M. MAILLOUX: Maintenant, j'ajoute ceci à l'intention du ministre. J'ai dit tantôt que les expériences d'asphalte à froid avaient été faites sous le précédent gouvernement, je pense, par la même compagnie, dans la section Charlevoix et dans d'autres endroits du Québec. Ce que je demande au ministre, c'est que devant le complet gaspillage des traitements à froid...

M. LAFONTAINE: C'est une autre affaire. Disons qu'avant le 5 juin 1966 c'était du « foam asphalt ». On en a fait aussi après le 5 juin 1966. Mais ce procédé-là a été abandonné. Cela demandait une sélection de matériaux trop suivie et, à l'heure actuelle, il est abandonné. Les travaux faits dans la section mentionnée par le député sont faits avec le « slurry seal ».

M. MAILLOUX: Il y a eu des travaux à la jonction de Saint-Joseph-de-la-Rive et de l'Ile-

aux-Coudres, à la jonction des routes 56 et 15 à Saint-Urbain, dans le comté de Montmorency et dans d'autres comtés voisins. Tout est à recommencer partout où il y a eu un travail de fait à froid. C'est donc dire que la demande que je fais au ministre est la suivante: Qu'on ne permette en aucun temps une dépense de fonds publics pour faire de l'asphalte à froid sur les routes de la province. L'expérience est faite depuis quelques années. C'est complètement désastreux.

M. LAFONTAINE: C'est une nouvelle méthode, le « slurry seal », en français le coulis de scellement. Le procédé « slurry seal » est utilisé dans le sud américain. Des expériences ont été faites dans la province depuis une couple d'années. Il s'agit de mélanger dans une machine appropriée l'émulsion bitumineuse spéciale et la criblure de pierre, « screening ». Le tout est ensuite épandu sur la route en coulis. Une expérience concluante a été faite dans le comté de Mégantic, paraît-il sur la route 49, entre Plessisville et la route transcanadienne et, si le procédé s'avère avantageux, il pourra être utilisé dans d'autres endroits. L'ennui de ce procédé est le suivant. Une fois le mélange étendu sur la route, le temps de mûrissage, « curing », varie de vingt à trente minutes avant que l'on puisse permettre la circulation. Il va sans dire que le travail doit être fait par la demi-largueur, avec une surveillance de la circulation appropriée. A chaque fois, ce procédé l'emporte sur le traitement de surface simple, étant donné que tout le matériel déposé sur la route y demeure, contrairement au traitement de surface où nous avons un rejet de pierres sur les côtés de la route. Tout comme dans le cas du traitement de surface, le « slurry seal » ne corrige aucune déformation de la route.

Quant au coût de ce travail, l'expérience faite dans le comté de Mégantic a coûté environ \$3,800 du mille. Evidemment, \$3,800 le mille, c'est meilleur marché que \$15,000 le mille, avec un béton bitumineux ordinaire. Le député se plaint de cette section-là. Je demande immédiatement qu'on me fasse rapport et si les dires du député s'avèrent exacts, je n'ai aucune objection à ne plus recommencer.

M. TREMBLAY (Montmorency): J'ai eu l'occasion d'intervenir sur cette question de l'asphalte à froid. J'ai communiqué avec certains de vos sous-ministres aussi et je pense qu'on était intervenu à ce moment-là, et assez rapidement. Ce printemps, malheureusement, je suis passé plusieurs fois sur cette route et je confir-

me les dîtes du député de Charlevoix. Cela aurait besoin d'être réparé.

M. LAFONTAINE: D'accord. C'est une expérience qui a été tentée. Elle a été tentée dans la région de Plessisville où cela a semblé donner de bons résultats. On l'essaie dans la région de Montmorency et dans le comté de Charlevoix. Cela ne semble pas avoir donné les résultats voulus. C'est une expérience. C'est de beaucoup meilleur marché, sur des centaines et des centaines de milles.

M. CLICHE: Ce n'est pas un procédé absolument nouveau; je me souviens que dans le parc de La Vérendrye il y avait eu une expérience il y a au moins vingt ans.

M. LAFONTAINE: Ce n'est pas le même traitement. Il y en a eu des expériences. Mais ce n'est pas la même.

M. CLICHE: Cela avait été assez intéressant. Si le ministre veut faire des expériences semblables dans le comté d'Abitibi-Est, il peut venir. Il pourrait asphalté au moins une couple de cents milles de route.

M. LAFONTAINE: D'accord. Je note cela. Les prochaines expériences, nous les ferons dans le comté d'Abitibi-Est.

M. CLICHE: Pas seulement un mille. Cela ne paraîtrait pas.

M. LAFONTAINE: Non, non.

M. HARVEY: Pour autant que ce ne sera pas en temps d'élections!

M. LAFONTAINE: Même si c'est dans le temps des élections.

M. CLICHE: Je n'ai pas parlé d'élections.

M. LAFONTAINE: C'est parce que votre collègue à côté disait: Pas en temps d'élections.

M. HARVEY: Moi, Je vous offre ma collaboration, mais en dehors du temps des élections!

M. LE PRESIDENT: A l'ordre!

M. MAILLOUX: Je pense qu'avant de répondre affirmativement au député d'Abitibi, il serait préférable que vous l'invitez à passer dans la section de Charlevoix. Il serait convaincu de mes avancés.

M. CLICHE: Je vous invite à passer dans mon comté.

M. MAILLOUX: Je voulais apporter...

M. LOUBIER: Visitez-vous donc et nous nous occuperons du reste!

M. MAILLOUX: Je voulais apporter un deuxième argument au sujet de la sécurité routière, un entretien également, signalisation. On avait discuté l'an passé de qualité de peinture, le ministre m'avait répondu que différentes expériences étaient faites dans le but d'améliorer les qualités de la signalisation.

Le ministre ne croit-il pas, devant toutes les expériences qui ont été faites et devant la disparition très rapide de la signalisation, qu'il se pose un nouveau problème depuis les 12 ou 15 derniers mois environ qui n'aide pas à la signalisation. Est-ce que le gouvernement ne croit pas qu'il serait urgent de défendre aux automobilistes de poser des clous sur leurs pneus d'hiver?

L'on constate que la peinture disparaît et non seulement la peinture. Quand on regarde dans une cour de garage, certains garagistes me faisaient constater l'usure que cela entraîne sur la section asphaltée. Est-ce qu'il y a eu des expériences de faites à savoir quelle proportion d'usure est entraînée par ces clous?

M. LAFONTAINE: L'étude est commencée sur l'utilisation accentuée des pneus à crampons et leur effet sur la chaussée. Comme, justement, le chef du service de la recherche m'a dit, il sera peut-être plus payant d'acheter de la peinture à \$1.75 si nous acceptons de garder les crampons sur les pneus que d'acheter de la peinture à \$3 et quelque chose du gallon.

Alors, il y a une question de coût. Vous dire la conclusion du rapport avant que l'étude se finalise, je ne le sais pas. Maintenant, 50% des véhicules dans le Québec utilisent des pneus à crampons. C'est une habitude qui cause maintenant, je ne vous le cache pas, certains dégâts, non seulement sur les lignes blanches, mais aussi sur l'asphalte...

M. MAILLOUX: Est-ce qu'on constate à l'arrivée de l'hiver, à l'instant où les crampons apparaissent sur les pneus d'hiver, que la signalisation qui parfois était encore normale disparaît dans une période de quelques semaines, au complet?

Je pense que le gouvernement sera obligé de se pencher sur ce problème parce que la signalisation est obligatoire.

M. LAFONTAINE: Nous avons présentement créé un comité qui est en train d'étudier, avec l'avocat de la ville de Montréal, la planification...

M. SEGUIN: Je pourrais ajouter, M. le Président, si cela peut contribuer à quelque chose à la discussion ou au débat que depuis deux ans déjà, dans la municipalité d'où je viens et dans les municipalités voisines, nous avons entrepris de faire le peinturage deux fois par année. C'est-à-dire que nous peinturons les pavés, les rues en indiquant, soit en lignes jaunes, soit en lignes blanches selon le secteur, selon la raison de la ligne, nous posons cette peinture au printemps et à la fin de l'automne, c'est-à-dire vers la fin d'octobre ou au début de novembre, nous recommençons pour l'hiver parce que nos rues sont à découvert à l'année, il n'y a pas de neige dessus. La même chose s'applique pour les grandes routes.

Je pense que si le gouvernement songeait à un programme du genre, de peindre deux fois par année...

M. LOUBIER: C'est ce qu'on fait.

M. SEGUIN: On ne met pas beaucoup de pression parce que la peinture, on ne la voit pas.

M. LAFONTAINE: Le député admettra que la vitesse sur les routes de la voirie est beaucoup plus grande que la vitesse dans les rues de la ville, ce qui cause des dommages assez graves.

M. SEGUIN: Je pourrais ajouter aussi, ce que je faisais remarquer au député d'Abitibi-Est tout à l'heure, que pour empêcher la détérioration des routes provinciales de la municipalité, nous défendons, par règlement municipal, l'utilisation de crampons sur les pneus. C'est une façon de ne pas abîmer la chaussée.

M. LAFONTAINE: Disons que, sur un CT signé dernièrement, le ministère de la Voirie, par sa direction générale de la recherche, entreprend l'étude économique de sa politique de démarcation des routes par bandes blanches. A cette fin, il a créé un comité d'étude qui groupera les divers services techniques du ministère concernés, des représentants du bureau de normalisation du ministère de l'Industrie et du Commerce, de la ville de Montréal et de l'industrie.

Disons que nous sommes conscients, au ministère de la Voirie que le problème existe. Nous tentons de trouver, par tous les moyens

possibles, la solution la meilleure et j'ose espérer que, dans un avenir prochain, j'aurai de meilleures nouvelles lorsque la commission aura terminé son étude.

Il y a aussi une chose que me fait remarquer mon collègue, c'est qu'il y a toujours l'action des crampons sur l'usure, sur la durée de la peinture; mais les crampons, au point de vue sécurité, sauvent des vies aussi.

M. SEGUIN: Là où vous avez besoin de peinture, M. le Ministre, c'est sur des rues qui sont découvertes à l'année et qui sont entretenues. Sur ces rues ou sur ces chemins, le crampon ne fera absolument rien. Tout ce qu'il fait c'est de détériorer. Je ne parle pas des routes secondaires où il y a une couche de neige presque tout l'hiver. Mais sur les grandes routes il faudrait, je pense...

M. LAFONTAINE: Sur les grandes routes.

M. SEGUIN: ... si la province a déjà entrepris ce programme de faire la peinture en double, il faudra...

M. LAFONTAINE: Oui, en certaines circonstances, sur certaines routes, nous faisons des démarcations blanches trois fois par année.

M. SEGUIN: C'est ça.

M. LAFONTAINE: Nous allons tenter d'augmenter le nombre de nos unités de démarcation de lignes blanches.

M. SEGUIN: Il y a là un élément de sécurité...

M. LAFONTAINE: Je pense que c'est là la solution.

M. PINARD: Est-ce que le ministre me permettrait une remarque? J'ai constaté, parce que je voyage souvent sur la route transcanadienne entre Drummondville et Québec...

M. LAFONTAINE: Une telle route!

M. PINARD: ... et à un moment donné les lignes blanches étaient complètement disparues au centre. Celles du côté, là où il y a moins de frictions, bien elles durent plus longtemps. Alors, récemment, on a fait une application de peinture au centre. J'ai remarqué encore une fois que le mélange est tellement clair que ça ressemble à du petit lait plutôt qu'à une peintu-

re consistante. Alors il semble qu'il y a encore un défaut dans la méthode d'application. La machine bave de chaque côté du centre de la ligne. Le soir, c'est très fatigant à regarder. Une chose saute aux yeux, c'est qu'il n'y a pas d'Intensité dans la blancheur de la l i g n e. Il semble que le mélange soit très maigre. Est-ce que c'est un défaut dans le mélange ou un défaut dans l'application, dans la force du jet? Il me semble qu'il y aurait moyen de...

M. LAFONTAINE: Dans la consistance de la peinture, peut-être.

M. PINARD: Oui, c'est ça!

M. LAFONTAINE: Peut-être aussi dans les barils qui sont peut-être mal brassés avant d'être placés dans la machine, parce que le baril contient non seulement de la peinture mais aussi des billes de verre.

M. PINARD: Alors il est évident que si la peinture n'est pas suffisamment épaisse et consistante et qu'elle n'est pas répandue également, c'est clair qu'elle va s'user beaucoup plus vite.

M. LAFONTAINE: Evidemment, là on frappe le facteur humain qui est le conducteur de la machine.

M. PINARD: Oui.

M. LAFONTAINE: Je demande au chef du personnel et au chef de la planification d'y voir... Je sais que l'an passé nous avons mis un guide sur chacune des machines pour être bien assuré de l'épaisseur. Maintenant, le guide est toujours manoeuvré par un employé du ministère de la Voirie. Alors, je demande aux officiers d'être encore plus sévères sur la conduite de ces machines.

M. PINARD: Le ministère a tenté une expérience cette année dans la partie de la route transcanadienne, à Saint-Nicolas, et on a imprimé des lignes blanches sur la chaussée, mais de travers sur la chaussée plutôt que de façon longitudinale. J'aurais aimé pour comparer la résistance de la peinture blanche par rapport à la peinture jaune, qu'il y ait autant de lignes jaunes que de lignes blanches et voir si, à l'usage, à la friction, par la vitesse, par l'action du sel ou du calcium, la peinture jaune résiste plus longtemps que la peinture blanche ou vice versa.

M. LAFONTAINE: On me répond ici que la

couleur est simplement un additif. Cela n'a rien à voir avec la consistance ou la résistance de la peinture. C'est simplement un additif.

M. PINARD: Mais, pour la question de la visibilité, le soir, par tempête de neige, par poudrerie, est-ce que la ligne jaune ne serait pas plus visible que la ligne blanche?

M. LOUBIER: Sur la neige, non.

M. PINARD: Dans le jour cela ne me paraît avoir d'importance, mais c'est pour le soir. C'est en vigueur dans certains Etats américains, on a tracé la ligne jaune au centre et des lignes blanches sur le côté.

M. LAFONTAINE: M. Perron m'informe qu'aux Etats-Unis on a fait l'expérience avec la ligne jaune au centre et on revient à l'heure actuelle à la ligne blanche parce que la ligne jaune n'a pas donné satisfaction. Alors on se sert, à ce moment-là, de l'expérience américaine.

M. LOUBIER: Quand il y a une tempête de neige cela devient blanc, la même chose.

M. PINARD: Non, non, le ministre doit tenir pour acquis que l'enlèvement de la neige se fait rapidement et qu'il y a épandage de sel et de calcium.

M. LOUBIER: Nous allons faire un communiqué pour que la neige devienne jaune.

M. MAILLOUX: Est-ce que le ministre voudrait nous assurer...

M. PINARD: C'est sérieux quand même, parce que, dans certains pays européens, j'ai aussi remarqué qu'on utilise de préférence la ligne jaune au centre et la ligne blanche de côté. Ce n'est pas pour rien. C'est dans les pays montagneux et c'est dans les pays neigeux.

M. LAFONTAINE: Dans quel pays?

M. PINARD: Je pense que le ministre a visité certains pays. C'est en Suisse.

M. LAFONTAINE: En Suisse.

M. PINARD: Et en Suède et dans les pays de montagnes où le climat est très rigoureux.

M. LAFONTAINE: Et en Suède.

M. PINARD: Alors j'Imagine que ce n'est pas pour rien qu'ils en ont fait l'expérience.

On ne sait pas à quelle heure on part sur la route et de quel endroit on sort et...

M. MAILLOUX: Le ministre pourrait-!! m'assurer que...

M. PINARD: ... de voir tout en noir comme ça?

M. LOUBIER: Non, non.

M. MAILLOUX: ... dans la Suisse du Québec, un pays montagneux, en raison des brumes fréquentes, que le service de la signalisation fera diligence pour donner des lignes nécessaires?

M. LAFONTAINE: Oui.

M. MAILLOUX: Quel est le prix de la peinture, actuellement, payée par le gouvernement?

M. LAFONTAINE: \$1.55 le gallon par soumission publique.

M. MAILLOUX: Plusieurs compagnies, plusieurs qualités de peinture?

M. LAFONTAINE: C'est toujours la même qualité de peinture.

M. MAILLOUX: C'est-à-dire, est-ce toujours le même barème là?

M. LAFONTAINE: Toujours la spécification qui a été...

M. PINARD: Qu'est-ce que le ministère de l'Industrie et du Commerce vient faire dans les spécifications de la qualité de la peinture?

M. LAFONTAINE: C'est parce que c'est le bureau de normalisation du ministère de l'Industrie et du Commerce.

M. PINARD: Est-ce qu'ils connaissent plus ça que le ministère de la Voirie?

M. LAFONTAINE: Le ministère de la Voirie fait ses recommandations et le bureau des normes du ministère de l'Industrie et du Commerce sort des normes uniformes, tout simplement. Le bureau des normes du ministère de l'Industrie et du Commerce ne prend pas une décision unilatérale, il consulte. D'ailleurs je pense bien que le député de Drummond le sait, ce n'est pas

une trouvaille, ce n'est pas une nouvelle, ça se faisait avant 1966.

M. PINARD: Cela m'a fait sacrer plus souvent qu'à mon tour.

M. LAFONTAINE: Je ne croyais pas que le député de Drummond sacrerait.

M. PINARD: Oui, oui. J'ai vite présumé que la qualité n'y serait peut-être pas. Je n'ai aucune objection à ce que le ministère de la Voirie achète de la meilleure peinture, qui durera plus longtemps pour autant qu'il y ait une demande de soumissions publiques et que les prix soient compétitifs. A mon avis, il faut changer les normes dans la qualité.

M. LAFONTAINE: Dans des expériences qui ont été faites sur la Transcanadienne...

M. PINARD: Alors le ministère de la Voirie ne devrait pas accepter de la peinture à \$1.55 le gallon quand la qualité n'y est certainement pas. Il faudrait insister pour refaire les normes et hausser la qualité des normes.

M. LAFONTAINE: M. Perron m'informe que les spécifications de la peinture ont été changées il y a deux ans sur les instances du ministère de la Voirie auprès du ministère de l'Industrie et du Commerce et qu'à l'heure actuelle ce sont les spécifications les plus sévères dans tout le Canada.

M. PINARD: Parce que je m'étais plaint au conseil des ministres parce que je trouvais que ça n'avait pas de bon sens. C'est nous qui avions la responsabilité, toutes les critiques et ce n'était pas le ministère de l'Industrie et du Commerce... et à mon avis, je ne trouve pas que le service des normes...

M. LAFONTAINE: D'ailleurs je pense que le député de Drummond va être d'accord avec moi...

M. PINARD: Oui.

M. LAFONTAINE: Assez souvent, il y a des accidents à cause de la brume, de la température et, le lendemain matin, il y a un éditorial contre le ministre de la Voirie à cause de la brume ou des commentaires désobligeants, je comprends...

M. PINARD: Moi, je pense que ça devrait être rapatrié, peut-être à la Voirie, ou bien ça

peut rester au service du ministère de l'Industrie et du Commerce mais...

M. LAFONTAINE: Voici, c'est rapatrié...

M. PINARD: ... avec une meilleure coordination du service des laboratoires de la Voirie.

M. LAFONTAINE: Il y a présentement un comité interministériel entre le ministère de l'Industrie et du Commerce et le ministère de la Voirie. Le ministère de la Voirie donne au ministère de l'Industrie et du Commerce ses besoins en normalisation et ses spécifications et le ministère de l'Industrie et du Commerce normalise. A ce moment-là, c'est une norme officielle du gouvernement du Québec, mais sortie par le ministère de l'Industrie et du Commerce, mais à la demande du ministère de la Voirie.

M. LOUBIER: Formidable.

M. PINARD: Alors ce n'est pas meilleur que ça. Malgré tout ce que vous venez de me dire, la peinture disparaît tellement vite alors elle n'est pas encore de meilleure qualité, elle n'est pas mieux posée qu'elle l'était.

M. LAFONTAINE: Il y a l'effet des crampons, il y a l'effet du facteur humain, il y a la question du brassage...

M. LOUBIER: Qu'est-ce qui peindrait dans votre temps?

M. LAFONTAINE: ... il y a la qualité de l'asphalte, il y a le trafic qui intervient. C'est évident que, s'il y a cinq automobiles qui passent par jour sur une route et puis une route où il y en dix ou soixante mille qui passent par jour, ce n'est pas le même facteur qui intervient. La circulation a un grand rôle à jouer là-dessus. 50% des automobiles dans Québec ont des pneus à crampons pendant l'hiver et ces gens-là les mettent à l'automne.

M. LOUBIER: L'été, on enlève tous ces crampons et, comme dirait Jean-Noël, on marche sur les « rings » (rimes). Je m'excuse, M. le Président, on est poète.

M. LAFONTAINE: Les crampons après les pneus. Les crampons sont mis au mois d'octobre, on n'a pas encore de neige comme disait le député de Robert-Baldwin, et à ce moment-là évidemment il y a plus de circulation sur une route de voirie, à plus grande vitesse que sur

une rue résidentielle, dans une ville et c'est évident que la peinture s'use plus vite.

M. PINARD: Le ministre ne pourrait-il pas dire...

M. LAFONTAINE: ... et je pense que le député de Drummond comprend ça.

M. PINARD: Par rapport à la sécurité routière sur les routes secondaires qui sont très étroites — je parle, par exemple, de la route de la Matapédia qui va vers la péninsule gaspésienne où il y a beaucoup de côtes abruptes et de courbes prononcées — est-ce que le ministre ne croirait pas que cela pourrait accroître de beaucoup la sécurité routière s'il y avait une ligne blanche peinte de chaque côté de façon que les camions ne prennent pas toujours, les gros camions-remorques, le centre de la route et restent de leur côté pour éviter les collisions frontales?

M. LAFONTAINE: Disons qu'il y a plusieurs routes, présentement, dans la province, les routes principales où il y a trois lignes, la ligne principale et deux lignes de côté. Nous allons en augmenter le service et le plus tôt possible, parce que c'est une question extrêmement...

M. PINARD: Parce que lorsque cela a commencé au ministère de la Voirie, du temps que j'étais là, nous avons remarqué...

M. LAFONTAINE: Je félicite le député de Drummond à ce sujet-là.

M. PINARD: J'ai remarqué que les plaintes étalent beaucoup moins nombreuses et les revendications des habitants de cette région étaient beaucoup moins fortes pour demander l'élargissement des routes. Alors cela fait décroître le coût de construction annuellement...

M. LAFONTAINE: D'accord. Oui.

M. PINARD: ... pourvu que la sécurité s'accroisse.

M. LAFONTAINE: Présentement, c'est un problème d'équipement. Comme j'ai dit, nous avons acheté deux nouvelles machines et nous en achèterons deux autres avant longtemps. Il y en a deux de commandées à l'heure actuelle.

dées la semaine prochaine.

Il y en a deux autres qui vont

M. PINARD : Il y en a combien en service, à travers la province, de ces machines?

M. LAFONTAINE: Il y en a 18 et nous en aurons 22 dans l'année courante.

M. LOUBIER: Formidable!

M. LAFONTAINE: Nous augmentons de quatre unités.

M. PINARD: Est-ce que le ministre a étudié la possibilité de savoir si ce serait plus économique de confier à contrat le peinturage de lignes blanches sur les routes?

M. LAFONTAINE: Non, cela n'a pas été fait. Mais, disons que c'est dans le rapport global dont je parlais tout à l'heure; coût d'exploitation du matériel routier. C'est une analyse qui entre là-dedans avec tout ce que je mentionnais tout à l'heure, au point de vue inventaire de matériel et de machinerie.

M. LE PRÉSIDENT: Alors, article 7, matériaux, adopté?  
Article 7, adopté. Article 8?

M. MAILLOUX: A l'article 8: Services contractuels...

M. TREMBLAY (Montmorency): M. le ministre...

M. LAFONTAINE: C'est à entretien, ça. Construction et réfection...

M. LE PRÉSIDENT: Nous sommes rendus au poste budgétaire 2, article 8: Services contractuels?

M. MAILLOUX: A cet article, cela comprend également l'entretien des routes en hiver. Est-ce que le ministre, d'abord, devant l'hiver exceptionnel que nous avons subi, a accordé des suppléments aux entrepreneurs ou s'il s'en est tenu au contrat donné?

M. LAFONTAINE: Pardon? Je m'excuse.

M. MAILLOUX: Est-ce qu'en raison de l'hiver extraordinaire que nous avons subi, il y a eu des augmentations d'accordées aux entrepreneurs ou si on s'en est tenu au contrat donné? En moyenne? Est-ce que l'ensemble des contrats émis — l'an passé, le ministre m'avait répondu qu'il y en avait qui ne voulaient pas de contrat pour plus d'un an —...

M. LAFONTAINE: Pardon?

M. MAILLOUX: L'an passé, le ministre m'avait répondu, à une question semblable, pour l'entretien des routes l'hiver, que plusieurs entrepreneurs ne voulaient pas de contrat pour plus d'une année pour un meilleur entretien des chemins, c'est indiscutable que pour un meilleur équipement, le ministère aurait avantage à donner des contrats pour plus d'une année. Est-ce que ces contrats ont été prolongés?

M. LAFONTAINE: Tous les renouvellements ont été reportés à trois ans. Cela répondait! une demande qui avait été posée par le député de Bonaventure, je crois, il y a deux ans ou peut-être l'an passé...

M. MAILLOUX: Oui, je l'avais répété l'an passé...

M. LAFONTAINE: ... et nous avons étudié le problème — parce que cela causait un problème — certains entrepreneurs acceptaient, mais d'autres acceptaient d'être sur une base annuelle pour ne pas être pris avec un contrat...

M. LE PRÉSIDENT: S'il vous plaît, ceux qui ont des conversations entre eux, un petit peu moins fort.

M. LAFONTAINE: Disons que l'objection que nous avons donnée au député, l'an passé, était que l'entrepreneur craignait une hausse subite des coûts et qu'il serait pris avec un contrat de trois ans. Mais le sous-ministre m'informe que les nouveaux contrats qui ont été négociés pour une période de trois ans comprennent une clause à l'effet que, s'il y a augmentation des taux donnés dans une région, le contrat sera automatiquement régularisé au coût qui sera donné aux autres, de telle sorte que l'entrepreneur ne soit pas pris avec un prix qu'il aura négocié pour une période de trois ans, mais un prix inférieur qui pourrait, à ce moment-là, l'entraîner dans une faillite possible!

M. MAILLOUX: Suivant les routes et suivant les régions, est-ce que les prix varient encore entre \$600 et \$900 le mille?

M. LAFONTAINE: Disons que c'est, en vertu d'un arrêté ministériel, \$400 le mille pour les régions de l'extrême est comprenant les comtés de Matane, Matapédia, Bonaventure, Gaspé-Nord, Gaspé-Sud, Iles-de-la-Madeleine et Duplessis; \$325 le mille pour les régions est comprenant les comtés de Saguenay, Char-

levoix, Rimouski, Rivière-du-Loup, Témiscouata.

M. MAILLOUX: Cela est la subvention accordée pour les chemins municipaux?

M. LAFONTAINE: Selon l'importance de la route, cela varie entre \$400 et \$1,100 et suivant les conditions.

M. MAILLOUX: Quant aux subventions regardant les chemins municipaux, ce sont encore les mêmes barèmes que vous aviez dans le passé, suivant les régions. C'est la même chose.

M. LAFONTAINE: Encore là, c'est à l'étude par le service de la recherche. Je pense que dans la région pilote, qui a été désignée la région du Nord-Ouest du Québec, on prendra en ligne de compte les vents dominants, la largeur du chemin, l'enlèvement du chemin, la précipitation en pouces, la densité de la circulation, la largeur de l'emprise.

M. PINARD: Est-ce que le système en vigueur à la ville de Montréal pour l'entretien des rues en hiver, qui est confié à l'entreprise privée sur la base du degré de précipitation, est un système qui s'avère rentable, économique et efficace dans le domaine des villes? Est-ce qu'il peut être applicable avec autant de rentabilité, autant d'efficacité et avec le même degré d'économie pour l'entretien d'hiver de notre réseau provincial?

M. LAFONTAINE: Disons qu'il y a trop de facteurs que la ville de Montréal ou une ville comme la métropole de Montréal n'a pas. Par exemple, la largeur de l'emprise, le vent, la question de la précipitation, les maisons, l'enlèvement de la neige, le transport, etc.

M. MAILLOUX: A l'article du service contractuel, j'imagine que cela comprend également les contrats donnés pour les couches dues à l'usure du revêtement d'asphalte.

M. LAFONTAINE: Oui.

M. MAILLOUX: Dans presque tous les cas, j'imagine que c'est donné par soumissions publiques, sauf probablement quand il y a des plans.

M. LAFONTAINE: C'est négocié avec l'usine d'asphalte la plus proche de l'endroit.

M. MAILLOUX: Des lieux.

M. HARVEY: Alors la politique du ministère, c'est à l'usine d'asphalte située le plus près des travaux à exécuter.

M. LAFONTAINE: Oui. Négocié suivant les prix établis par le service des contrats.

M. MAILLOUX: Pour tous les contrats quand il s'agit d'entretien pour usure.

M. LAFONTAINE: C'est cela.

M. LE PRESIDENT: Poste budgétaire 8, adopté.

M. LAVOIE (Laval): M. le Président, pourrais-je savoir ce qui est prévu au programme pour l'entretien des routes dans la ville de Laval, pour les comtés de Laval et de Fabre? Quel système avez-vous établi pour une nouvelle ville comme Laval où il y a quand même des chemins — je ne sais plus s'ils sont provinciaux ou municipaux — mais comment avez-vous résolu le problème?

UNE VOIX: D'une façon très simple. D'une façon rapide.

M. LAFONTAINE: Dans Laval, nous entretenons actuellement 70 milles; dans Fabre, 93 milles. La politique suivie là où certains regroupements municipaux sont faits tels que dans la ville de Laval est que nous avons continué à entretenir — à ce que me dit le sous-ministre — les routes qui étaient entretenues par le ministère de la Voirie auparavant. Mais la politique future sera la suivante: pour les villes de plus de 5,000 de population, nous allons tout simplement demander à la ville d'entretenir ses chemins.

M. LAVOIE (Laval): Mais ne devez-vous pas considérer que dans la ville de Laval — à moins que je me trompe — il y a 500 milles de rues.

M. LAFONTAINE: C'est la responsabilité de la ville d'entretenir toutes les rues.

M. LAVOIE (Laval): En somme, le ministère de la Voirie laissera totalement à la municipalité...

M. LAFONTAINE: Comme nous laissons à la ville de Québec et à la ville de Montréal.

M. LAVOIE (Laval): Ce sont des cas un peu spéciaux quand même. La superficie de la ville

de Québec et la superficie de la ville de Laval sont différentes.

M. LAFONTAINE: Disons que nous avons continué d'entretenir...

M. LAVOIE (Laval): Saint-Jérôme à comparer avec Laval, c'est 1% de la superficie de Laval. La ville de Laval, pour votre information, a 100 milles carrés en superficie.

M. LAFONTAINE: Disons qu'à ce moment-là, M. le Président, si on accédait à la demande du député de Laval, il faudrait accorder à toutes les villes, telles que Chicoutimi, Québec, Montréal, le traitement qu'il demande pour la ville de Laval pour entretenir les rues. Sherbrooke, Saint-Jérôme, Drummondville...

M. LAVOIE (Laval): Il faut considérer quand même que dans Montréal...

M. LAFONTAINE: Granby...

M. LAVOIE (Laval): Non, non, je n'ai pas fait de demande, je demande quelle est la politique du ministère.

M. LAFONTAINE: Alors la politique est la suivante: C'est que nous continuons à entretenir 70 milles dans le comté de Laval, 93 milles dans le comté de Fabre, ce sont les routes qui étaient entretenues, les artères provinciales qui étaient entretenues dans le passé.

M. LAVOIE (Laval): Est-ce que je pourrais savoir combien il y a de prévu cette année au programme du ministère de la Voirie pour l'entretien des routes dans le comté de Laval? Quel est le montant?

M. LAFONTAINE: C'est \$150,000.

M. LAVOIE (Laval): Dans les deux comtés ou quoi?

UNE VOIX: De Fabre.

M. LOUBIER: Qui est maire à Laval?

M. LAVOIE (Laval): C'est votre ami.

M. LOUBIER: Ah, boni

M. LAFONTAINE: Il y a \$154,000 et \$150,000 ce qui donne un total de \$304,000, total pour l'île Jésus.

M. LAVOIE (Laval): Combien pour le comté de Laval?

M. LAFONTAINE: C'est \$304,000 au total pour les deux.

M. LAVOIE (Laval): Dans chacun des comtés...

M. LAFONTAINE: C'est \$154,000 et \$150,000.

UNE VOIX: Formidable.

M. LAVOIE (Laval): Non, j'inviterais, je crois, le sous-ministre et ses officiers à jeter un coup d'oeil sur l'état des routes. J'ai eu l'occasion d'aller me promener dernièrement sur la route 18 et la route 38...

M. LAFONTAINE: Ah!

M. LAVOIE (Laval): ... entre autres, qui ceinture l'île Jésus et beaucoup de chemins que vous connaissez peut-être... Je pense que ça fait au moins — pour être logique avec moi-même — je ne dirai pas sept ou huit ans, mais au moins trois ou quatre ans qu'il n'y a pas eu d'entretien...

M. LOUBIER: On n'a pas eu le temps de le faire. C'est pour ça qu'on va demander un renouvellement de mandat pour quatre ans!

M. LAVOIE (Laval): Non, mais il y a beaucoup de chemins ruraux dans la ville de Laval qui, comme tout le monde le sait est développée à 20% de sa superficie au point de vue urbain. Vraiment je crois qu'il faudrait un effort important. Est-ce que la ville a fait des démarches à ce point de vue-là, a-t-elle fait des demandes? Ou, est-ce qu'il n'y a eu aucune demande de la part de la municipalité?

M. TREMBLAY (Montmorency): M. le Ministre, quelle est la somme que vous prévoyez cette année pour le Québec métropolitain pour la construction de routes?

M. LAFONTAINE: Au point de vue quoi?

M. TREMBLAY (Montmorency): Quel est le montant que vous prévoyez pour le Québec métropolitain pour la construction de routes?

M. LAFONTAINE: Nous sommes présentement sur l'entretien M. le Président

M. LE PRESIDENT: Si le député de Montmoureny...

M. LAFONTAINE: Alors, le poste budgétaire 2, article 8.

M. LE PRESIDENT: Alors, le poste budgétaire 2: Entretien des routes. Article 8: Services contractuels, adopté?

M. MAILLOUX: M. le Président, le poste budgétaire 2, article 9.

M. LE PRESIDENT: Le poste budgétaire 2, article 9: Subventions.

M. le député de Charlevoix.

M. MAILLOUX: M. le Président, à l'article 9, j'imagine que cela doit concerner une partie des subventions accordées aux villes et villages pour des revêtements d'asphalte...

M. LAFONTAINE: Non, non. C'est pour l'entretien des chemins d'hiver. C'est l'arrêté ministériel que j'avais commencé à lire tantôt.

M. MAILLOUX: Mais où va la subvention?

M. LAFONTAINE: A l'article 5.

M. MAILLOUX: Alors je voudrais demander au ministre si les remboursements des municipalités, ce qui apparaît après l'article 9, est-ce en déduction de l'article 5? Les \$600,000, la partie qui est remboursée par les municipalités?

M. LAFONTAINE: C'est-à-dire que ce sont des imputations, \$2 millions.

M. MAILLOUX: Non, non. Les remboursements faits par les municipalités, quand vous accordez un pourcentage...

M. LAFONTAINE: Voici, c'est parce que nous avons fait certains travaux pour certaines municipalités qui nous ont remboursé \$600,000.

M. HARVEY: Ce sont des dépôts pour dommages...

M. LAFONTAINE: Non. Ce sont certaines municipalités qui nous ont demandé, par exemple, la location d'une souffleuse pour nettoyer leurs rues. Nous avons l'équipement, alors nous le leur avons loué. C'est le remboursement de ces locations-là.

M. MAILLOUX: Non, mais ce que je voudrais demander au ministre, je ne voudrais pas que le Président me rappelle à l'ordre si cela revient à l'article 5, parce que nous n'avons pas parlé des subventions aux municipalités.

M. LAFONTAINE: Non, non.

M. MAILLOUX: C'est basé normalement suivant la capacité de payer des municipalités. Il y a un de mes collègues qui me disait tantôt, suivant un peu l'affinité politique des municipalités à l'endroit du gouvernement, surtout en période préélectorale.

M. LOUBIER: C'est vrai, c'est important!

M. MAILLOUX: Est-ce que c'est un barème toujours fixe? Si vous accordez une subvention à une municipalité rurale, vous payez 100% et si elle est urbaine vous payez 75%.

M. LAFONTAINE: Ce que vous mentionnez tombe au poste budgétaire 5: Subventions.

Si vous n'avez pas d'objection nous y reviendrons plus tard.

M. MAILLOUX: D'accord.

M. LAFONTAINE: En page 203, poste budgétaire 5; Subventions, \$5 millions.

M. MAILLOUX: Un montant de \$5 millions.

M. LAFONTAINE: D'accord.

M. MAILLOUX: Alors, \$7,800,000, c'est simplement pour les subventions accordées pour entretien d'hiver.

M. LAFONTAINE: C'est ça.

M. MAILLOUX: Poste budgétaire 3, adopté.

M. LAFONTAINE: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté.

M. SEGUIN: M. le Président, on me permettra peut-être certains commentaires à la suite de ce que le député de Laval a dit tout à l'heure. Je ne sais pas si la municipalité en question, soit la ville de Pierrefonds, a rapporté ce problème à l'attention du ministère ou non. On sait qu'il y a quelques années, il y a deux ou trois ans, le ministère a décidé de céder certaines routes de l'île de

Montréal aux municipalités. Nous nous en réjouissons, il n'y a pas de problème. Dans le cas de la ville de Pierrefonds, c'est un cas particulier, si vous voulez, pour la raison suivante: Du point de vue géographique la ville de Pierrefonds a 14 milles ou 15 milles de long sur une largeur moyenne de peut-être un demi mille ou trois quarts de mille. Lorsque le boulevard Gouin, c'est-à-dire la partie du boulevard Gouin qui formait autrefois ou peut-être encore aujourd'hui une partie de la route 37, la route de ceinture autour de la pointe a été cédée à la municipalité, elle était en assez mauvaise condition. C'est une charge, faire réparer cette route-là, je ne parle pas de la rebâtir ni de la recreuser ni de refaire le fond, mais il faudrait nécessairement, pour la sécurité publique, qu'il y ait au moins une couche assez imposante d'asphalte, de deux ou trois pouces, sur le tracé présent. Il est entendu que cette route-là doit changer, il y a des expropriations à venir...

M. LAFONTAINE: Pour répondre immédiatement au député de Robert-Baldwin...

M. SEGUIN: Tout ce que j'allais demander, M. le Ministre, si vous voulez me permettre...

M. LAFONTAINE: ... parce que ce n'est pas le poste budgétaire en question.

M. SEGUIN: Subventions.

M. LAFONTAINE: Poste budgétaire 5.

Si le député me demandait une subvention spéciale à la ville mentionnée, il pourra le faire au poste budgétaire 5.

M. SEGUIN: Alors, ce sera très bref au poste budgétaire 5, je dirai tout ce que j'ai dit auparavant, plus 10 secondes que je prendrai à ce moment-là.

M. LAFONTAINE: D'accord.

M. SEGUIN: Je comprends.

M. LAFONTAINE: Vous demandez une subvention pour paver trois pouces d'asphalte.

M. SEGUIN: Je suis prêt à...

M. HARVEY: Juste une question, nous revenons juste pour un instant, le poste budgétaire 9 sera adopté, s'il n'y en a pas d'autres. Au poste budgétaire 8, le ministre prévoit-il, pour cette année, dans son budget une couche d'usure sur

le boulevard Talbot, entre les deux barrières, soit Stoneham et Laterrière...

M. LAFONTAINE: Ce qui représente combien de milles?

M. HARVEY: Ce qui représente exactement 87 milles parce que jusqu'à présent, honnêtement, ce sont pratiquement les montagnes russes. Je pense qu'il est dû à cause du nombre d'années aussi.

M. LAFONTAINE: On m'a dit que...

M. HARVEY: Je ne demande pas en totalité, mais s'il y a un programme.

M. LAFONTAINE: Le chef du service des travaux me dit que cela va être plus qu'un revêtement parce que certaines sections sont tellement brisées qu'elles vont demander une reconstruction complète.

M. HARVEY: Je suis satisfait parce que, lorsque nous disons en termes de voirie «entretien» après un certain nombre d'années, si une couche d'usure n'est pas appliquée les ingénieurs...

M. LAFONTAINE: C'est ça!

M. HARVEY: ... prétendent qu'ils perdent le revêtement initial.

M. LAFONTAINE: Oui.

M. HARVEY: Alors, moi, je vous le dis honnêtement, en raison de la très forte circulation sur le boulevard Talbot spécialement entre les deux barrières, il y a un nombre considérable de milles où le revêtement bitumineux est perdu.

Vous me dites que vous avez un programme dans le prochain budget.

M. LAFONTAINE: Le chef du service des travaux me dit qu'ils vont étudier l'état de la route et, dans les sections les plus mauvaises, proposer une reconstruction complète de cette partie. Un peu comme ils ont fait entre Ferme-Neuve et Mont-Laurier dans mon comté. La route était complètement en perdition comme dans la région du lac Saguay que les gens d'Abitibi connaissent très bien. C'est un exemple que je connais bien. La route était complètement perdue.

M. LE PRESIDENT: Poste budgétaire 2, article 9, adopté.

M. MAILLOUX: Je voudrais faire une suggestion. Nous avons terminé l'étude des crédits du poste budgétaire 2. Nous pourrions, dans les cinq minutes qui restent, étudier le poste 5.

M. LAFONTAINE: D'accord.

M. LE PRESIDENT: Poste 4. Poste 5.

M. LAFONTAINE: Vous voulez que nous étudions le poste 5 pour dégager. Je n'ai pas d'objection.

M. LE PRESIDENT: Est-ce que nous passons le poste 4?

M. MAILLOUX: Nous gardons les postes 3 et 4 pour demain.

M. LE PRESIDENT: Alors, le poste 5, adopté.

M. LAFONTAINE: Le poste 5: Subventions aux municipalités.

M. PINARD: Subventions aux municipalités.

M. SEGUIN: C'est ce que j'ai dit tout à l'heure en plus de faire remarquer au ministre...

M. PINARD: Une anomalie.

M. SEGUIN: ... que si son ministère ou les officiers de son ministère, les officiers responsables pouvaient examiner la condition de la chaussée, lui faire rapport afin de corriger une situation pour les trois ou quatre années à venir parce que c'est très difficile, comme Je vous l'ai expliqué, la municipalité...

M. LAFONTAINE: Cela représente combien de milles?

M. SEGUIN: Quinze milles.

M. LAFONTAINE: Quinze milles de long?

M. SEGUIN: Oui. Alors, c'est à la charge de la municipalité qui, elle, ne peut pas arriver avec les fonds tellement restreints à remplacer toute cette couche d'asphalte. Il y a peut-être certaines sections qui n'auraient pas besoin d'être remplacées sur les quinze milles. C'est possible. Mais il y a certainement une partie, dans la section est, qui est impassa-

ble. Il y a des trous, nous avons tout fait pour les remplir et nous n'en venons pas à bout.

M. LAFONTAINE: Disons que la demande du député est acceptée avec beaucoup de sympathie. Maintenant, je ne sais pas là, je ne peux pas dire que nous allons accorder la subvention à 100% pour les quinze milles.

M. SEGUIN: Non, non, c'est entendu... Je reconnais aussi que la ville n'a pas droit à des subventions logiquement et normalement.

M. LAFONTAINE: Disons que nous allons étudier avec beaucoup de sympathie et de compréhension le problème soulevé par le député.

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

M. HARVEY: Sans avoir établi une politique définitive relativement aux subventions que vous accordez aux municipalités, un pourcentage, soit 50-50 pour des couches d'usure, des subventions. Le ministère, naturellement, a, dans chacune des régions du Québec, un programme de travaux qui tend de plus en plus à éliminer les grandes routes qui passent aujourd'hui dans certaines villes. J'ai à l'esprit, par exemple, les travaux que vous avez entrepris, il y a plusieurs années et qui se continuent sur la route 16. Dès la reprise du pouvoir par votre gouvernement, il y a eu un rétablissement de subventions à l'endroit de certaines municipalités ou ces routes passent encore, contributions généralement à 50% du coût des travaux de couche d'usure. Est-ce que le ministère a l'intention, tant et aussi longtemps que les routes à l'extérieur des villes ne seront pas complétées, de continuer cette politique?

M. LAFONTAINE: Oui.

M. HARVEY: Vous avez l'intention de le faire?

M. LAFONTAINE: Oui. Et j'irai plus loin que cela...

M. HARVEY: Je remarque que le budget est augmenté de \$600,000. Alors, à ce moment-là...

M. LAFONTAINE: C'est parce que nous avons des demandes d'environ \$20 millions.

M. MAILLOUX: Cela, c'est pour l'élection!

M. LAFONTAINE: Maintenant Je dis ceci. Non seulement cela, lorsque la nouvelle route contournera le village ou la ville, nous remettons toujours en bon ordre le chemin à la municipalité. Mais à partir de ce moment, c'est la responsabilité pour toujours, de la municipalité parce que nous lui remettons une route en bonne condition.

M. HARVEY: Si je le dis, c'est parce qu'il y a une municipalité sur trois qui a présenté une demande, à qui on l'a accordée, et les deux autres ont eu des réponses que le budget était épuisé. Alors, il s'agit tout simplement de leur demander de refaire des demandes au ministère.,..

M. LAFONTAINE: D'accord.

M. HARVEY: Sous cet article.

M. LAFONTAINE: Merci.

M. LE PRESIDENT: Alors adopté?

M. LOUBIER: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Poste budgétaire 5 adopté.

M. LAFONTAINE: Le poste 4 est court.

M. PINARD: Le poste 4: Indemnités aux accidentés? Avez-vous des remarques à faire? Non, alors d'accord.

M. LAFONTAINE: D'accord.

M. LE PRESIDENT: Poste 4, adopté. Poste 5, adopté. Le poste 6.

M. PINARD: Le poste 3 est adopté.

M. LAFONTAINE: Dépenses imprévues.

M. PINARD: Le poste 3 est adopté. Construction des voies latérales du boulevard...

M. LE PRESIDENT: Nous revenons au poste budgétaire 3.

M. PINARD: Non, non. Le poste budgétaire 3, à la page 206, n'est pas adopté.

M. LE PRESIDENT: Non.

M. MAILLOUX: Qu'est-ce que le poste budgétaire 6? Est-ce l'entretien des ponts?

M. LAFONTAINE: Non. Nous sommes rendus au poste budgétaire 3, à la page 206.

M. HARVEY: Les articles 4 et 5 ont été adoptés.

M. PINARD: Les articles 4 et 5 de la page 207?

M. LAFONTAINE: De la page 203.

M. PINARD: Un instant. Je vais vérifier: Les postes budgétaires 4, 5 et 6, oui, adoptés.

M. LE PRESIDENT: Le poste budgétaire 6: Dépenses diverses ou imprévues.

M. LAFONTAINE: Alors, nous reprendrons au poste budgétaire 3.

M. LE PRESIDENT: Nous reprendrons à la page 206: poste budgétaire 3: Entretien des ponts et construction de ponts semi-permanents, à la prochaine séance.

(Fin de la séance: 22 heures)

Séance du 7 mai 1969

(Seize heures trente-sept minutes)

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

Nous étions rendus à la page 206, poste budgétaire 3: Entretien des ponts, construction de ponts semi-permanents. Article 1: Traitements, adopté?

M. PINARD: Je tiens pour acquis, M. le Ministre, que c'était le personnel qui était déjà à l'emploi du ministère de la Voirie avant l'intégration du personnel affecté au service des ponts du ministère des Travaux publics. Ou bien, à la suite de cette intégration, avez-vous reçu, s'ajoutant à votre propre personnel, un certain nombre de techniciens venant du ministère des Travaux publics?

M. LAFONTAINE: Autant de la Voirie que des Travaux publics.

M. PINARD: Cela comporte combien d'employés au service de l'entretien des ponts?

M. LAFONTAINE: Un nombre de 74.

M. LE PRESIDENT: Article 1, adopté. Article 2: Salaires, adopté. Article 3: Frais de voyage, adopté. Article 4: Services contractuels, adopté...

M. PINARD: Un instant s'il vous plaît.

M. LE PRESIDENT: ... achat de matériaux, achat, loyer et transport d'outillage.

M. PINARD: Quelle est la part du coût des services contractuels dans le montant global de \$2,136,300 qui est demandé cette année?

M. LAFONTAINE: Disons qu'ici l'entretien ordinaire de ponts, réparations majeures, réparation du tablier et peinture du pont de l'Île d'Orléans, \$350,000. Réfection complète du tablier du pont Turcotte de Sorel, \$185,000. Peinture du pont de Grand'Mère, \$65,000. Réparation du pont Monseigneur-Ross de Gaspé, \$75,000. Réfection de la dalle du pont Saint-Hilaire-Beloil, \$180,000, pour un total de \$855,000.

Maintenant, dans le district numéro 1, \$396,000. District numéro 2, \$363,000. District numéro 3, \$400,000. District numéro 4, \$285,000. District numéro 5, \$330,000. District numéro 6, \$317,000. District numéro 7,

\$258,000. District numéro 8, \$374,000. District numéro 9...

M. PINARD: Qu'appellez-vous des ponts semi-permanents, ce sont les petits ponts qui existent sur les réseaux tertiaires, secondaires?

M. LAFONTAINE: Cela peut être aussi des ponts de bois avec des lambourdes d'acier ou d'autres avec des lambourdes de bois également, mais dont les caissons, les culées normalement sont en bois rempli de roches. Il peut y avoir aussi des ponts semi-permanents avec des culées en ciment mais dont le pontage est en bois.

M. TREMBLAY (Montmorency): Quand commenceront les travaux sur le pont de l'île d'Orléans?

M. LAFONTAINE: Les devis sont en préparation.

M. SEGUIN: Au point de vue d'information, peut-être, à ce moment-ci le pont de l'île aux Tourtres sur la route trans canadienne, complètement à l'ouest de l'île de Montréal, c'est-à-dire qui relie l'île de Montréal en passant par l'île aux Tourtres jusqu'à la presqu'île Vaudreuil-Soulanges, depuis la construction de ce pont, lorsque vous arrivez au centre, il y a une section qui semble avoir une baissière.

M. LAFONTAINE: Il y a un affaissement?

M. SEGUIN: Je sais qu'il y a eu, il y a deux ans ou trois ans, une équipe qui aurait fait l'inspection, qui aurait fait la vérification de cette situation-là, quelqu'un ici pourrait-il décrire la raison de cette baissière, s'il y a danger, s'il y a assurance que le pont n'est pas en danger? Le pont de l'île aux Tourtres.

M. LAFONTAINE: On me dit que c'est un pont qui est fait avec des poutres de béton précontraint. Le béton précontraint n'a pas réagi tel que les ingénieurs ont pensé qu'il était pour réagir et c'est ce qui donne l'effet d'un affaissement.

M. SEGUIN: Ce n'est qu'à un seul endroit et c'est assez étonnant quand nous arrivons là.

M. LAFONTAINE: Je suis sûr qu'il n'y a aucun danger; c'est simplement la façon dont le béton a réagi lorsqu'ils ont...

M. SEGUIN: La construction est bonne, excepté que ce n'est pas relié.

M. LE PRESIDENT (M. Roy): Alors, article 3, adopté; article 4, adopté; article 5: Subventions et autres dépenses, adopté. Poste budgétaire 7: Construction et réfection de routes et de ponts permanents. Article 1: Construction et réfection de routes.

M. TREMBLAY (Montmorency): Vous avez dit, hier, que l'année 1969 serait l'année du Québec. Je voudrais savoir quels sont les projets qui seront réalisés, cette année, concernant le boulevard Montmorency?

Nous avons parlé hier de construire. Les expropriations sont faites pour le boulevard Montmorency, en ce qui concerne la section Dufferin, mais il y a une partie qui est très importante, c'est celle qui est située vis-à-vis de l'Anglo Pulp. C'est-à-dire entre le pont Samson et le boulevard Montmorency existant. Soit une courte distance d'à peu près 1,000 à 1,200 pieds. Il passe, d'après les relevés du rapport Vandry, près de 5,000 automobiles aux deux heures de pointe, le soir en particulier. Je me demande s'il n'y aurait pas moyen — en attendant la construction des voies surélevées qui doivent être faites à cet endroit — d'ouvrir une voie de dégagement temporaire au niveau du solde entre le boulevard Montmorency et le pont Samson. Ceci aurait comme avantage de réduire de moitié la circulation automobile qui est embouteillée, aux heures de pointe, en particulier au viaduc de la Canardière, coin boulevard des Capucins, ici à Québec.

M. LAFONTAINE: Les ingénieurs du ministère m'informent qu'ils ont rencontré les autorités du Canadien National et elles s'opposent complètement à un passage à niveau à cet endroit-là.

Les plans sont en préparation, nous avons une somme de \$100,000 pour le début des travaux.

M. TREMBLAY (Montmorency): M. le Ministre, c'est un problème ici à Québec. Vous savez que la Canardière dessert une population d'au-delà de 75,000 personnes, et ça crée des inconvénients tellement graves que les gens n'osent plus voyager dans ce secteur du Québec métropolitain. C'est un des rares secteurs qui n'est pas desservi par les grandes voies modernes dans le Québec métropolitain.

A quelle date prévoyez-vous que ces travaux pourront commencer et être terminés? C'est extrêmement grave, extrêmement urgent, extrêmement important.

M. LAFONTAINE: Je pense bien que le député a dû lire les nouvelles dans les journaux. Il a dû apprendre que le ministère de la Voirie avait déposé des plans pour l'autoroute Dufferin-Montmorency.

M. TREMBLAY (Montmorency): Oui, justement.

M. LAFONTAINE: Evidemment, nous ne pouvons pas tout faire en même temps. C'est un projet d'envergure, nous en avons parlé hier. Nous avons au programme certains montants d'argent pour commencer les travaux. Maintenant, il y a un programme de travaux à établir. Lorsque le ministère de la Voirie travaille dans le vif des villes, ça soulève de nombreux problèmes; par exemple, le déplacement d'utilités publiques. Je pense au boulevard Décarie, à Montréal, qui a coûté \$77 millions, je pense. Ce n'était pas une sinécure.

Cela demande la collaboration, la coopération des ingénieurs des villes concernées, des ingénieurs du ministère de la Voirie, des ingénieurs des utilités publiques telles que l'Hydro-Québec, des ingénieurs du Canadien National, du Pacifique Canadien, de la compagnie de téléphone Bell. Alors, il serait assez malhabile d'aller dire au député qu'à telle date précise les travaux commenceront. Cependant, je puis assurer tous les députés de la région de Québec que les travaux commenceront le plus tôt possible. Comme preuve de ma bonne foi, je n'en veux que le dépôt des plans pour commencer le plus tôt possible.

M. TREMBLAY (Montmorency): C'est un problème qui ne date pas d'aujourd'hui, qui s'aggrave continuellement et qui est rendu à un point tellement aigu actuellement que c'est un handicap extrêmement grave pour l'est du Québec métropolitain. Ce problème, j'y suis revenu à toutes les sessions, toutes les séances de la commission de la Voirie à propos des subsides. J'ai pris personnellement des renseignements auprès du ministre actuel et de l'ex-ministre de la Voirie, du temps du gouvernement libéral. A tous les ans, on m'a dit qu'il se faisait beaucoup d'études, que les plans étaient en cours, que des sommes étaient prévues à cet effet. M. le Ministre, je ne vous fais pas de blâme ni de reproche, je connais vos responsabilités. De toute façon il y a là un problème qui doit être réglé. Je ne pense pas que la population se contente indéfiniment de se faire dire que des études seront faites, que des ententes seront prises incessamment.

M. LAFONTAINE: Je n'ai pas dit que c'étaient des études. J'ai dit que les plans sont commencés. Les dépôts d'expropriation sont déposés. Voilà des gestes qui sont concrets, positifs. Le député parle d'augmentation de la circulation. Nous sommes tous conscients de l'augmentation de la circulation dans le Québec. Il y a présentement une augmentation approximative de 10% d'automobiles. Il y a à peu près 2 millions d'automobiles où il y avait deux millions d'automobiles l'an passé. Cela veut dire que, dans dix ans, il y en aura 4 millions; dans vingt ans, 8 millions. Nous connaissons les projections au point de vue de la circulation. Dans le passé, on a parlé d'approuver un tracé. A ce moment-là, c'étaient des études préliminaires, mais les études préliminaires sont finies. Nous en sommes rendus au stade où l'ingénieur-conseil, pour le tronçon Dufferin-Montmorency, a été engagé. Nous en sommes rendus au stade où les plans d'expropriation, pour une partie, ont été déposés. Alors, ce ne sont pas simplement des études. Nous sommes rendus à la confection des plans, mais, dans la confection des plans, il va falloir transiger avec la ville de Québec pour déplacer ses utilités publiques, c'est-à-dire les égouts, l'aqueduc — c'est extrêmement important — il va falloir transiger avec les ingénieurs de la compagnie de téléphone Bell pour faire déplacer les lignes téléphoniques, transiger avec l'Hydro-Québec pour déplacer les lignes d'électricité, le Canadien national, le Pacifique Canadien. Il faut que ces rencontres se fassent. Je comprends que le député aimerait que le boulevard soit présentement terminé. Je comprends.

M. TREMBLAY (Montmorency): C'est en définitive toute l'économie de l'est. Vous savez que, pour les battures, le fédéral et la Commission des ports nationaux ont sûrement été plus rapides que le ministère de la Voirie. Je sais que les comparaisons odieuses, mais c'est exact. Les aménagements sont déjà commencés. Il y a déjà des investissements de faits et on prévoyait tout de même une planification de cinquante ans. Le ministère de la Voirie, en ce qui concerne le débouché du boulevard Montmorency, je ne suis pas de mauvaise volonté quand j'en parle — c'est un problème crucial actuellement. Je pense qu'on aurait dû commencer par le secteur qui s'étend du pont Samson jusqu'au boulevard Montmorency. C'est un secteur qui ne comporte que 1,000 à 1,200 pieds, qui pourrait être facilement terminé. Vous savez que le plan total, le tronçon...

M. LAFONTAINE: Quelle est la solution du député pour régler facilement ce problème?

M. TREMBLAY (Montmorency): La solution du député, c'est de faire ce tronçon immédiatement. Nous couperions immédiatement au moins — il y a 5,000 véhicules qui passent aux heures de pointe et 2,500 véhicules qui se répandent dans Limoilou...

M. LAFONTAINE: A quel endroit passeriez-vous la route à ce moment-là?

M. TREMBLAY (Montmorency): Je passerais la route, que ce soit une voie surélevée ou le long de la voie ferrée actuelle du CNR.

M. LAFONTAINE: A ce moment-là, il faut tout réaménager la cour de triage du chemin de fer du Canadien National.

M> TREMBLAY (Montmorency): Vous êtes censé faire une voie surélevée, on en parle déjà depuis plusieurs années, je le sais. Je pense qu'il y aurait une solution immédiate qui ne coûterait peut-être pas des millions. Actuellement, c'est entendu que vous nous faites part d'un magnifique projet et je vous en félicite. Le boulevard Montmorency et le boulevard Dufferin, c'est magnifique. C'est \$14 millions qu'on doit dépenser là. Alors qu'on pourrait guérir une large partie du mal qu'on pourrait traiter le malade actuellement avec un remède qui serait bien simple. On pourrait faire une voie surélevée, même si c'était une voie surélevée simple, et qui pourrait coïncider avec les plans actuels.

M. le Ministre, je le demande au nom de la population du comté de Montmorency, du comté de Chauveau, du comté de Limoilou. Vous avez également entendu parler des pressions faites par les corps intermédiaires, faites par la ville de Québec, sur la question. C'est un problème crucial, actuellement, un problème de développement économique, c'est une strangulation économique que nous subissons dans l'Est du Québec métropolitain. Nous voulons nous développer, nous voulons évoluer. Pour le développement des battures, vous avez un projet formidable par le Canadien national pour pouvoir localiser 3,000 wagons, vous avez la compagnie d'arrimage Beauport qui s'installe, vous avez des compagnies d'huile aussi qui circulent considérablement par camions, etc. Tout ce monde-là s'embouche au viaduc de la Canardière, et je pense que nous pourrions régler le problème dès cette année et en quelques mois en disposant d'une très petite partie du montant de \$14 millions en faisant enfin cette voie qui diminuerait la circulation de moitié sur la Canardière. C'est un problème provincial puisque cette circulation provient de Sept-Iles, provient de la Côte-Nord et provient de partout.

Enfin, M. le Ministre, vous avez toujours été extrêmement gentil, vous avez toujours dit à la Chambre que ça se ferait, que des études étaient en cours, mais ça fait trois ans que vous nous le dites. J'ai confiance en vous, je sais que vous êtes capable de le réaliser, vous êtes un homme expéditif; mais actuellement, nous ne pouvons plus attendre. Il y a eu des campagnes de faites par les corps intermédiaires, par les organismes locaux, les organismes municipaux, etc. Mais, il faudrait absolument, cette année, faire quelque chose dans ce sens et ce n'est pas en mon nom que je vous le demande. Je vous le demande au nom de toutes ces municipalités où il y a 75,000 de population, de ces industries nouvelles qui s'installent chez nous, sur les battures, et dont nous avons absolument besoin, au nom de ces autres industries qui attendent enfin que ce débouché se fasse. Il n'est pas fait.

Pouvez-vous, M. le Ministre, me donner un espoir que des mesures seront prises immédiatement sur le montant de \$14 millions...

M. LAFONTAINE: Je remercie beaucoup le député de Montmorency pour l'hommage qu'il vient de rendre au ministre en disant qu'il est expéditif, mais je dois lui dire aussi qu'il faut s'entendre sur le terme expéditif; quand nous parlons de faire, par exemple, une structure au-dessus de la cour de triage du chemin de fer, il faut nécessairement que cette structure-là soit supportée par des piliers et, pour être supportée par des piliers, il faut réaménager la cour du chemin de fer du Canadien national. Il faut qu'à ce moment-là, les officiers du ministère de la Voirie, les ingénieurs, les ingénieurs-conseils transigent avec le Canadien national, parce qu'actuellement, nous ne sommes pas sur un terrain qui appartient au Québec, mais qui appartient à une compagnie de chemin de fer. Il faut s'entendre, ce ne sont pas des travaux de l'ordre de \$100,000, ce sont des travaux de dizaines de millions de dollars.

Alors, il ne faut pas s'engager à la légère là-dedans. Nous avons commencé par la section qui était la plus prête et nous allons continuer dans le même ordre d'idées en faisant le plus de célérité possible. Je pense bien que le député est capable de comprendre que, malgré toute la célérité que je peux mettre là-dedans, je ne suis pas le bon Dieu, je ne peux pas faire des miracles...

M. TREMBLAY (Montmorency): Maintenant, M. le Ministre, j'espère que vous allez mettre l'accent sur ce secteur du boulevard Montmorency. Il y a aussi un autre secteur enfin, dans

l'est, vous savez jusqu'à quel point nous sommes déshérités au point de vue des voies de circulation. Vous avez entrepris, l'année passée, les travaux de construction du boulevard péri-phérique au nord des municipalités riveraines.

Il reste encore un petit secteur

tellement long, celui qui s'étend de Beauport jusqu'aux battures de Beauport à Montmorency. Les soumissions devaient être données l'année passée pour terminer ce boulevard-là. Actuellement, le grave problème que ça produit, le boulevard est extrêmement utile, mais la circulation automobile, la circulation lourde surtout, puisque nous avons une industrie qui s'installe chez nous, est obligée de déboucher sur les rues transversales, les rues municipales transversales qui ne sont pas prévues pour dégager une circulation telle que des camions-remorques, etc. Pouvons-nous prévoir que ce boulevard...

M. LAFONTAINE: D'ici un mois, nous allons aller en soumissions publiques pour un contrat d'environ \$2 millions, mais plafonné cette année à \$800,000.

M. TREMBLAY (Montmorency): Merci. M. le Ministre, un autre problème aussi, qui est d'intérêt provincial, c'est le boulevard Sainte-Anne qui mène jusqu'au Mont-Sainte-Anne, jusqu'au comté de Charlevoix. C'est une route qui a été construite suivant des conceptions qui datent déjà d'une vingtaine d'années et qui ne comporte que trois voies.

C'est qu'actuellement, nous avons des accidents mortels à chaque semaine. Il n'y a pas de semaine où il n'y a pas eu deux, trois, quatre ou cinq mortalités.

La situation est particulièrement grave dans le secteur situé entre la rivière Beauport et les chutes Montmorency. Il y a une circulation, le dimanche, en particulier et le matin, la circulation lourde qui provient de la Côte-Nord est embouteillée sur ce boulevard. Y a-t-il possibilité de prévoir — enfin je sais que les plans sont terminés, sont faits — y aurait-il moyen d'ajouter pour ce secteur — cela comporte, je pense, un mille et demi ou deux milles — une autre voie qui pourrait diminuer les accidents mortels...

M. LAFONTAINE: Je pense que le député parle de la route 15?

M. TREMBLAY (Montmorency): Je parle de la route 15, oui, le boulevard Sainte-Anne. Vous savez, même si on ne sauve qu'une vie humaine. Je crois que nous allons sauver des dizaines de vies humaines puisqu'à chaque se-

maine nous avons des accidents mortels. Nous sauverons peut-être dix ou quinze vies humaines en fait si nous ajoutons cette quatrième voie. C'est urgent et je crois que c'est une question de vie ou de mort, c'est le cas de le dire, à cause des accidents qui s'y produisent continuellement et hebdomadairement.

M. LAFONTAINE: La route 15 a été réaménagée jusqu'à la Bastogne, je crois...

M. TREMBLAY (Montmorency): Oui, c'est cela.

M. LAFONTAINE: Le reste est à trois voies...

M. TREMBLAY (Montmorency): Jusqu'aux chutes Montmorency.

M. LAFONTAINE: Maintenant, le député dit que c'est une route dangereuse, c'est parce qu'elle est à trois voies.

M. TREMBLAY (Montmorency): Oui.

M. LAFONTAINE: Ce n'est pas la seule route dangereuse dans la province parce qu'elle est à trois v o l e s . Il y a aussi la section entre Sainte-Adèle, par exemple, Saint-Germain ou Sainte-Thérèse, Sainte-Agathe, Sainte-Adèle qui peut-être la route où il y a le plus de circulation dans toute la province. Alors, disons qu'il y a peut-être urgence de voir à ce genre de problèmes. Nous avons apporté un commencement de solution il y a deux ans, mais je regrette de dire au député que nous n'avons rien cette année pour construire ce projet-là, parce qu'il y a aussi d'autres priorités.

Comme je disais au député tout à l'heure, il y a augmentation du nombre de véhicules automobiles de 10% par année.

M. TREMBLAY (Montmorency): M. le Ministre, si vous réglez deux problèmes sur les trois que je vous ai présentés, j'en serais extrêmement heureux pour la population de notre district. Ce serait déjà... très heureux.

M. LE PRESIDENT (M. Roy): L'honorable député de Fabre.

M. HOUDE: Je pense bien que le ministre se doute ce dont je vais lui causer pour quelques minutes. Je voudrais tout simplement savoir quels sont les projets du ministère de la Voirie à l'échelle de la ville de Laval? J'ajouterais que rares sont les municipalités au Qué-

bec qui ont donné tant de nouvelles, tant, de conférences de presse, tant de déclarations, contre-déclarations, soit du conseil municipal, soit à la suite de nos questions en Chambre, le député de Laval ou de moi-même de la part du ministre.

Je ne veux pas faire de politcaillerie et rappeler que certains personnages politiques de notre ville disent qu'ils n'ont absolument pas besoin des députés pour plaider la cause de la voirie, qu'ils ont suffisamment de portes ouvertes à Québec pour passer directement là sans nous. Mais, il reste quand même — je le répète peut-être pour la troisième année consécutive — que comme député, on nous demande continuellement de répondre à certaines questions. Il y a énormément de gens qui nous téléphonent. Je dois souligner, par contre, qu'à la suite de cette remarque l'an dernier, j'ai eu beaucoup de collaboration de la part de votre ministère en ce qui concerne le pont Papineau, en particulier.

Actuellement, parce que Steinberg annonçait un projet de \$100 millions, parce que l'aéroport de Sainte-Scholastique est situé très près de la ville de Laval, parce que la compagnie Basf vient s'installer dans l'extrémité est de l'île Jésus, quartier Saint-François, à cause de tous ces facteurs, à cause de nombreuses pétitions et de déclarations, encore une fois, concernant par exemple le pont Cavendish, j'aimerais, si le ministre voulait prendre quelques secondes pour résumer la situation, qu'il nous dise ce qui est vrai, ce qui est faux et peut-être nous donner une indication quant aux montants prévus pour des travaux de voirie à la ville de Laval.

M. LAFONTAINE: Les grands travaux qui se feront dans la région de la ville de Laval seront le parachèvement des travaux du pont Papineau-Leblanc, prévu je crois pour l'automne, et le prolongement de l'approche nord du pont Papineau-Leblanc jusqu'au raccordement avec le boulevard Saint-Martin.

M. HOUDE: Concernant l'autoroute de Laval, y a-t-il quelque chose de prévu pour cela?

M. LAFONTAINE: Concernant l'autoroute Laval, le projet est dans l'air. J'ai moi-même pris connaissance... Pardon?

M. PINARD: Le projet n'est pas encore atteint.

M. LAFONTAINE: Relativement au centre commercial qui est... disons que j'ai lu une

conférence de presse qui a été donnée par la compagnie Eaton ou la compagnie Steinberg. Je n'ai pas été invité à la conférence de presse. Je regrette. Je ne sais pas si le député y était invité.

M. HOUDE: Oui, par Eaton.

M. LAFONTAINE: Je ne l'ai pas été. J'ai reçu cependant quelques jours ou quelques semaines plus tard un mémoire que la compagnie avait fait parvenir au maire ou au conseil municipal. J'ai le mémoire dans mon cabinet, mais je n'ai pas encore eu le temps de le lire.

Disons que la compagnie Eaton ou la compagnie Steinberg promet de dépenser \$100 millions en commençant par \$25 millions. A ce moment-là, cela exigerait de la part du ministère de la Voirie le commencement de la construction. Il y a plusieurs demandes qui viennent de ces compagnies et que le ministère de la Voirie devra satisfaire. Nous allons étudier le problème. Nous avons déjà commencé, en autorisant les ingénieurs-conseils et les arpenteurs-géomètres à faire l'homologation ou un commencement d'homologation du boulevard Laval, mais je ne peux pas donner une réponse définitive au député, à l'heure actuelle. Cela met en cause tellement de millions. Le problème de l'aéroport complique encore la chose et c'est mon collègue, le docteur Lussier, qui a été mandaté par le conseil des ministres pour transiger avec Ottawa tant que cette chose-là ne sera pas réglée.

Il est assez difficile pour moi de préciser quelque projet que ce soit parce que l'implantation de l'aéroport peut aussi changer quelque chose.

M. HOUDE: La modification des tracés, par exemple.

M. LAFONTAINE: Modifier aussi certaines priorités.

M. HOUDE: Est-ce le même genre de réponse que vous donneriez en ce qui concerne le pont Cavendish?

M. LAFONTAINE: C'est exactement dans le même style.

M. HOUDE: Dans le même style. Je sais que ce n'est peut-être pas la faute du ministre. Je connais plusieurs de ses fonctionnaires et je répète encore une fois, M. le Ministre, que plusieurs de vos hauts fonctionnaires sont parfois mal à l'aise vis-à-vis de ce que j'ai dit tout à l'heure. Je ne veux pas faire de politique muni-

cipale, du moins pour l'instant, mais je vous demande encore une fois de prendre note qu'à votre service d'Information et de publicité — de grâce peu importe qui dirigera les destinées de la ville de Laval au point de vue municipal, vous avez vous-même parlé souvent de la revalorisation du rôle de député — j'aimerais qu'en ce qui concerne le ministère de la Voirie, en tout cas, on oublie toute couleur politique et quand il y a des choses nouvelles qu'au moins les deux députés de l'île soient renseignés à peu près en même temps que tous les autres.

M. LAFONTAINE: La seule conférence que j'ai donnée dans la ville de Laval, c'est lorsque j'ai été invité par les chambres de commerce, les mouvements sociaux. C'était lors du lancement de la construction du pont Papineau. Le député de Laval était présent ainsi que le député de Fabre. J'ai annoncé, à ce moment-là, que nous déposons les plans. C'est la seule déclaration publique que j'ai faite à l'endroit de la ville de Laval. Je n'ai fait aucune autre déclaration publique. Je n'ai jamais assisté à aucune conférence de presse dans la ville de Laval. J'aimerais bien que le député nous comprenne aussi.

Je l'invite lorsqu'il aura des renseignements à obtenir du ministère de la Voirie, lorsqu'un projet sera définitif... Comme il l'a dit tout à l'heure, il a eu énormément de collaboration de la part des officiers du ministère lorsque le projet a été décidé et lancé. Je n'ai aucune objection à lui faire la même politesse dans l'avenir. Je pense bien que les gens qui m'entourent, seraient complètement à l'aise.

M. LE PRESIDENT: L'honorable député de Jean-Talon.

M. BEAUPRE: M. le Président, hier j'ai demandé au ministre de la Voirie s'il pourrait nous donner aujourd'hui une projection de la planification des travaux qui, au cours d'une période de trois ou quatre ans, seront effectués tant dans les limites de la ville de Québec que dans le Québec métropolitain.

Je crois que cette projection intéresserait grandement le public, et cela pour deux raisons. La première: Nous avons pris connaissance, depuis quelques mois, d'un rapport qui a été préparé par la Commission d'aménagement de Québec et le ministère de la Voirie, rapport publié par les ingénieurs Vandry, Jobin et associés et qui prévoit pour vingt ans un ensemble de travaux très dispendieux pour Québec et sa région. Nous avons également eu un rapport d'une commission d'enquête sur la circulation, le transport en commun dans la ville de Québec. Ce rapport

ne peut évidemment être valable, on ne peut réorganiser le transport en commun si, évidemment, on ne connaît pas ce qui sera fait ici, à Québec, et dans sa région au point de vue de la Voirie.

Pour simplifier la tâche du ministre dans sa réponse, je voudrais lui dire que la population et le député de Jean-Talon, en particulier, se basant sur le rapport Vandry et Jobin, où il est question de quatre étapes de travaux, voudraient savoir comment le ministère de la Voirie orientera ses travaux en regard de ces étapes qui sont données aux pages 88 et suivantes du rapport, volume II.

La première étape mentionne un ensemble de travaux de \$66 millions qui s'échelonnent sur cinq ans, et elle mentionne en détail, par exemple, l'aménagement d'artères comme le boulevard Laurier, la rue Saint-Joachim, le chemin Sainte-Foy. Elle mentionne des ponts sur la rivière Saint-Charles à la quatrième avenue et à la rue Marie-de-l'Incarnation, l'élargissement de la rue Lamontagne et la dix-huitième rue, le prolongement du boulevard du Vallon jusqu'à l'autoroute Métropolitaine, le boulevard Charest est sur une nouvelle emprise dans Saint-Roch, l'autoroute Métropolitaine à partir du prolongement de l'autoroute Henri IV jusqu'à la route 15 à Montmorency, le prolongement de l'autoroute Henri IV jusqu'à l'autoroute Métropolitaine, l'autoroute de la Falaise entre le boulevard Montmorency et la rue Saint-Paul et enfin construire l'embranchement de l'est vers la colline parlementaire jusqu'à l'avenue Dufferin.

Justement, le ministre nous a dit hier que le tout serait mis en branle dès cette année. Et en dixième lieu, il y a le prolongement de l'autoroute Charest vers l'ouest jusqu'à la route 2.

Je comprends que les priorités du ministère de la Voirie ne sont peut-être pas les mêmes que celles qui sont mentionnées à cette première étape de cinq ans qui, selon moi, devraient couvrir les années 1968-69 à 1974.

Un grand nombre de personnes sont intéressées à connaître cette planification. La première intéressée est la ville de Québec. Vous comprendrez que la ville de Québec sera le théâtre de bouleversements par le percement de nouvelles artères, l'élargissement de rues existantes; un grand nombre de maisons devront être démolies, ses revenus en seront affectés grandement, elle sera appelée elle-même à faire des déboursés considérables. Je crois qu'il est de l'intérêt non seulement de la ville, mais de ses citoyens, de connaître cette étape de cinq ans que nous pouvons anticiper à la lecture de ce rapport d'André Jobin.

Je ne demande pas de date précise ni de montants exacts. Je crois qu'à ce stade-ci, le ministère est en mesure de nous dire quelles sont les priorités qu'il retient de l'étape 1 et quelles autres il a ajoutées ou soustraites.

M. PINARD: M. le Président, Je n'aurais aucune objection à ce qu'en l'absence du ministre ou même en sa présence — évidemment avec sa permission parce que ce n'est pas moi qui peut lui donner la permission — mais en ce qui me concerne et les membres de l'Opposition de ce côté-ci, nous n'aurions absolument aucune objection à ce qu'un fonctionnaire qui est peut-être mieux informé que le ministre actuel — ou que l'ancien ministre alors qu'il était titulaire — des problèmes dont il est question puisse répondre de façon plus objective sans aucun doute et donne véritablement la réponse qui doit être donnée à une question bien précise.

M. LE PRÉSIDENT. Il est toujours admis et même de coutume que les paroles prononcées par un haut fonctionnaire d'un ministère sont attribuées comme étant les paroles du ministre.

M. BEAUPRE: Je serais très heureux que M. Perron qui, je pense bien, est le plus au courant de cette planification pour la région de Québec, nous donne lui-même...

M. LE PRÉSIDENT: D'autant plus qu'il fait partie de la commission d'aménagement...

M. PINARD: Absolument.

M. LAFONTAINE: Une des priorités du ministère pour d'ici trois ou quatre ans est la construction de l'autoroute Dufferin-Route 15 jusqu'à Montmorency qui est évaluée aujourd'hui approximativement à \$20 millions.

M. BEAUPRE: Elle partirait d'où?

M. LAFONTAINE: Actuellement, elle part du Parlement, vis-à-vis du boulevard Saint-Cyrille et descend dans l'axe de la rue Saint-Eustache, passerait à peu près à côté de l'Action Catholique, au-dessus de la cour du C.P.R. à l'ouest de la gare, au-dessus de la rivière Saint-Charles, passerait entre l'Anglo Pulp et la cour du C.N.R. de Limoilou et s'en irait sur les batures de Beauport pour rejoindre éventuellement le pont de l'île d'Orléans et rejoindre la route 15 à cet endroit-là.

Les deux premières sections que le ministère construira sont la section en haut ici à cause du complexe G où tout le personnel y sera bientôt, de Dufferin jusqu'au haut de la Falaise à Mère-

Mallet et la première section qui était mentionnée tantôt de la Canardière pour sauter la cour de Limoilou pour rejoindre le boulevard Montmorency. Ce sont les deux premières sections.

Les autres seront le pont sur la rivière Saint-Charles pour revenir et joindre les deux à la Falaise, passer par-dessus la cour du C.P.R. et au-dessus de l'Action Catholique pour rejoindre la Falaise.

M. BEAUPRE: Combien d'années le ministère de la Voirie pourrait-il prendre pour compléter l'ensemble du projet?

M. LAFONTAINE: Actuellement la programmation est faite pour une période de cinq ans.

M. BEAUPRE: Cinq ans.

M. LAFONTAINE: Tout dépendra des crédits naturellement.

M. BEAUPRE: Et cette année vous avez prévu près de...

M. LAFONTAINE: Cette année, nous prévoyons, pour la section Dufferin-Mère-Mallet en face, de commencer les travaux vers septembre.

La démolition des maisons va se faire bientôt. La ville de Québec est obligée de replacer plusieurs services, et la construction elle-même de la route devrait débuter vers septembre.

Et, plus bas, à partir de la Canardière, pour sauter, tout va dépendre des difficultés que nous allons avoir avec le CNR dans les discussions et ça devrait commencer... Dans le courant de l'hiver, peut-être, nous devrions aller en soumissions pour cette partie-là aussi.

M. BEAUPRE: Quelles sont les autres priorités?

M. LAFONTAINE: Les autres priorités, le pont de Québec va être terminé l'automne prochain. Alors, nous espérons, l'automne prochain ou dans l'année qui va suivre, l'ouverture du pont de Québec, être capable de relier le pont de Québec par le prolongement d'Henri IV jusqu'au boulevard Métropolitain et faire la construction du boulevard Métropolitain avec la section qui est en construction actuellement, jusqu'au boulevard Pierre-Bertrand, de façon à être capable de relier la route 54, qui va à Chicoutimi, et la partie dans l'est pour laquelle un autre contrat de \$2,100,000 va être octroyé bientôt.

M. BEAUPRE: Dans sa planification, le ministère prévoit-il vers quelle année va se faire la construction du pont de la rue Marie-de-l'Incarnation? Vous savez qu'il y a un pont, là, très étroit et la circulation est obstruée. Elle ne passe qu'à deux voies et je crois qu'il est recommandé que ce pont soit élargi le plus tôt possible.

M. LAFONTAINE: Dans ce rapport-là, ce sont des recommandations et pour le gouvernement et pour les municipalités. Ce projet-là est un projet municipal, c'est un projet de la ville. Est-ce que le gouvernement va y participer? Cela, c'est un autre problème.

M. BEAUPRE: Alors, on peut déduire de cela qu'une bonne partie de ces travaux qui sont recommandés ne seront pas nécessairement faits par le ministère de la Voirie?

M. LAFONTAINE: Non. D'ailleurs, il y en a plusieurs dans ce rapport de la commission Vandry, ce sont des travaux municipaux, des recommandations. Vous voyez, par exemple, la synchronisation des feux de circulation, certaines corrections mineures à des coins de rues, un tas de « trucs » comme ça.

M. BEAUPRE: L'élargissement de certaines artères, j'imagine, sera à la charge de la municipalité?

M. LAFONTAINE: Certaines, oui.

M. BEAUPRE: Oui.

M. LAFONTAINE: Le prolongement du boulevard Charest va débuter cette année pour rejoindre la route 2 de façon à régler le problème de Champigny où c'est bloqué toutes les fins de semaine, tous les soirs.

Or, cette année, dans le prolongement du boulevard Charest, il y a quatre structures qui vont débuter cette année de façon que les terrassements puissent se continuer l'an prochain.

M. BEAUPRE: Est-ce que le boulevard Charest va continuer à l'intérieur jusqu'au carré Parent et ce sous l'égide du ministère de la Voirie cette année, l'an prochain, dans deux ans?

M. LAFONTAINE: Là, vous référez au projet qui est nommé dans le rapport Vandry, l'autoroute de la Falaise. Ce boulevard-là a été étudié lors de la préparation du rapport Vandry, mais il n'y a pas plus de suite, jusqu'à présent...

M. BEAUPRE: Dans vos priorités, le boulevard Charest doit rester comme cela tant que l'autoroute de la Falaise n'aura pas été commencée ou complétée en partie?

M. LAFONTAINE: Oui. La ville a certaines améliorations à faire sur le boulevard Charest

M. BEAUPRE: Maintenant, est-ce que, dans vos priorités, vous avez le prolongement du boulevard Laurentien vers la cité parlementaire, particulièrement la rue de la Couronne et la rue Dorchester?

M. LAFONTAINE: Il est recommandé dans le rapport Vandry de prolonger ce boulevard-là, mais plus à l'ouest que la rue de la Couronne et la rue Dorchester.

M. BEAUPRE: Oui.

M. LAFONTAINE: Le ministère de la Voirie, comme tel, n'a pas étudié encore cette chose-là avec la ville. C'est un problème que nous allons étudier avec la ville, parce qu'il y a toutes sortes de problèmes d'expropriation. C'est là qu'ils ont leur programme de réaménagement de l'aire numéro 10. Et ils prévoient un boulevard dans ce secteur-là. Alors, le ministère ne l'a pas étudié plus que ça.

M. BEAUPRE: L'élargissement, par exemple, de la côte Saint-Sacrement, est-ce que ça revient à la ville de Québec, dans votre optique?

M. LAFONTAINE: C'est la ville de Québec.

M. BEAUPRE: Cela fait-il partie du réseau provincial?

M. LAFONTAINE: Le réseau routier provincial qui a été étudié dans le rapport Vandry, c'est l'autoroute de la Falaise, l'autoroute Saint-Charles, la sortie du pont de Québec pour rejoindre le boulevard Métropolitain et les deux raccordements, les raccordements est et ouest, Dufferin ici, et Salaberry-Turnbull, à l'ouest de la colline parlementaire.

M. BEAUPRE: Le chemin Sainte-Foy, il est question de son élargissement. Est-ce à dire qu'également, dans l'optique du ministère de la Voirie, actuellement c'est la ville de Québec qui devra en faire l'élargissement?

M. LAFONTAINE: La ville de Québec ou la ville de Sainte-Foy.

M. BEAUPRE: ... ou Sainte-Foy, de même que Saint-Cyrille, s'il faut l'élargir.

M. LAFONTAINE: Saint-Cyrille, dans la partie de la section de la colline parlementaire, parce qu'il y a un surplus de circulation qui est amené par l'aménagement du grand complexe, le gouvernement, par le ministère de la Voirie, a accepté de réaménager certaines rues, autour de ces complexes-là, des complexes G, II et du Grand-Théâtre.

M. BEAUPRE: Est-ce que l'on peut déduire de ce que vous dites que les autoroutes, la province en accepte les charges, le coût et la confection, mais que toutes les autres routes, en somme, le coût de leur élargissement ou de leur réfection devra être payé par la ville de Québec ou la ville de Sainte-Foy?

M. LAFONTAINE: Jusqu'à présent, c'est ce qui existe à l'heure actuelle. Comme ça s'est fait à Montréal et comme cela se faisait sous le gouvernement précédent.

M. BEAUPRE: Hier, le ministre nous a parlé d'un nouveau mode d'expropriation, d'un arrêté en conseil qui changeait les modalités d'expropriation. Est-ce que vous êtes au courant qu'une commission d'enquête avait recommandé au gouvernement dans son volume 11 certaines règles d'expropriation de façon que les municipalités où des grands travaux sont effectués, comme il en sera fait à Québec... Est-ce que le ministère de la Voirie a l'intention d'incorporer dans ses normes ou dans ses procédures les recommandations de cette commission? Il y a à la page 21 du volume 11 de la commission d'enquête sur l'urbanisme et le réaménagement, recommandations bien précises, qui, à mon avis, devraient être adoptées par le ministère de la Voirie de façon que les villes, comme Québec, qui connaîtront des bouleversements...

M. LAFONTAINE: Le rapport LaHaye. C'est le rapport de la commission LaHaye.

M. BEAUPRE: Oui... qui connaîtront des bouleversements considérables, des transformations considérables... Il y a, à mon avis, des points qui permettraient, entre autres à la ville de Québec, de bénéficier davantage lorsqu'on exproprie des terrains qui sont irréguliers, de bénéficier davantage pour l'achat ou la revente. Il y a pour les propriétaires dépossédés des possibilités de reprendre leur propriété, un droit de rétrocession, si par hasard on avait vu trop grand et que les travaux n'avaient pas lieu. Il y

a également des recommandations pour la possession préalable avec des paiements dès le moment de la possession préalable. L'on s'engage dans une phase de transformation de la ville; ces recommandations, à mon avis, seraient d'un grand secours et permettraient sûrement de faire moins mal à des villes comme Québec et d'autres qui auront l'avantage ou le désavantage d'être réorganisées au point de vue routier.

M. LAFONTAINE: J'ai eu le rapport qui a été présenté...

M. BEAUPRE: Est-ce que le ministre croit que certaines de ces recommandations pourraient être adoptées avec avantage?

M. LAFONTAINE: J'ai ici une note sur le rapport d'enquête sur les expropriations au Québec soumis par la commission Alary au conseil des ministres et présenté à l'étude au gouvernement. Et la partie que vient de lire le député s'étudie en collaboration avec d'autres ministères.

M. BEAUPRE: Il y a espoir que ces recommandations puissent être incorporées à celles...

M. LAFONTAINE: C'est ça.

M. BEAUPRE: ... dont vous nous avez donné la lecture hier et qui ont fait l'objet d'un arrêté en conseil, c'est cela? Une liaison centre à centre entre Québec et Lévis, on a parlé tout à l'heure d'une étape 1. Evidemment, il y a cette étape, qui est la quatrième, d'une liaison centre à centre, un pont entre Québec et Lévis. Est-ce que le ministère est d'accord pour que le pont soit localisé là où il est suggéré? Doit-on d'ici une dizaine d'années se préparer d'une façon réaliste ou si, pour lui, c'est un projet à remettre aux calendes grecques?

M. LAFONTAINE: Dans le rapport dont vous avez une copie, on dit que ce pont n'est pas nécessaire avant une quinzaine d'années. Alors, quel sera le sentiment dans le temps...

M. BEAUPRE: Mais présentement?

M. LAFONTAINE: Selon la recommandation du rapport Vandry, les ingénieurs du ministère sont d'accord que c'est une bonne localisation.

M. BEAUPRE: Est-ce que le ministère de la Voirie a l'intention, au cours des trois prochaines années, de commencer des études de coût, de faire des sondages de façon que pour les

travaux, éventuellement, une date soit fixée et que les travaux démarrent avec des prévisions établies quelques années à l'avance?

M. LAFONTAINE: Nous allons attendre de terminer le pont que nous avons commencé, il reste encore deux ans de travaux. Mais comme on dit dans le rapport que ce n'est pas un projet prioritaire, que ce n'est pas nécessaire avant une quinzaine d'années, je pense bien qu'un pont comme le pont de Québec, on peut faire les plans dans trois ans... Dans le rapport on parle de commencer vers 1975.

M. BEAUPRE: Pour pouvoir commencer un jour, il faudra que le ministère de la Voirie décide, en principe, que ce pont est nécessaire pour telle époque, que la confection de ces plans soit confiée à quelqu'un et qu'une planification à long terme des travaux dans la province soit faite pour que les sommes soient disponibles au moment où l'on croit que le pont serait nécessaire.

M. LAFONTAINE: Dans la confection de nos plans, nous avons toujours derrière la tête ce projet. Nous regardons ce qui se fait au point de vue de développement domiciliaire pour voir éventuellement s'il y aura un corridor qui permettra ce raccord.

Mais travailler sur des plans précis, non.

M. BEAUPRE: Une dernière question. Est-ce que la première étape de l'autoroute de la Falaise, dans votre optique, devrait être commencée, avant ces trois ou quatre ans dont je parlais tout à l'heure ou si elle devrait être remise à plus tard?

M. LAFONTAINE: L'autoroute de la Falaise, à mon sens, est un projet prioritaire.

M. BEAUPRE: Prioritaire.

M. LAFONTAINE: Il faut savoir que les corridors et les artères est-ouest sont congestionnées aux heures de pointe. Sur le boulevard Laurier et le boulevard Saint-Cyrille, c'est assez pénible de s'y promener aux heures de pointe.

M. BEAUPRE: Dans notre esprit, prioritaire, est-ce que cela veut dire une période de trois ou quatre ans, cinq ou six ans ou moins ou plus?

M. LAFONTAINE: D'après moi, aussitôt que l'autoroute Dufferin, route 15, sera sur le point de se terminer, celui-là devrait commencer.

M. BEAUPRE: Ce serait le deuxième projet?

M. LAFONTAINE: Oui. Qui terminerait, en fait, qui mettrait de l'union dans tous les projets. Ce qui est fait à l'ouest et ce qui se fait à l'est, ce serait le lien entre les deux.

M. BEAUPRE: Sur le boulevard Laurentien, présentement, on est en train de faire des travaux pour que le viaduc qui existait là comme un monument depuis six ou sept ans serve enfin à quelque chose. On est en train de préparer les approches.

M. LAFONTAINE: C'est un contrat qui a été octroyé l'an dernier et qui doit se terminer cette année, entre la troisième avenue ouest de Charlesbourg et le boulevard Bourassa. Il y a des demandes, des appels d'offres dans le journal d'hier, je pense, pour le pavage de cette section.

M. BEAUPRE: Est-ce que l'achèvement de cette section et l'utilisation du viaduc permettront, par exemple, pour l'usager de l'autoroute, d'aller vers la ville de Vanier, jusqu'à la sortie de la ville de Vanier?

M. LAFONTAINE: Il pourra aboutir à Pierre-Bertrand incidemment.

M. BEAUPRE: Vers quelle date, à peu près? Vers l'automne?

M. LAFONTAINE: Vers le milieu de l'été ou vers l'automne, en septembre.

M. BEAUPRE: Et si vous utilisez l'autre section, vous allez pouvoir vous rendre...

M. LAFONTAINE: A la troisième avenue ouest de Charlesbourg.

M. BEAUPRE: La troisième avenue ouest?

M. LAFONTAINE: Oui.

Et bientôt, les contrats seront demandés pour relier la troisième avenue ouest à la partie qui est faite dans l'est, aux alentours du boulevard Henri-Bourassa.

M. BEAUPRE: Et les contrats...

M. LAFONTAINE: Les contrats vont se donner d'ici peu. D'ailleurs, le viaduc à la première avenue a été octroyé ou les soumissions ont été demandées récemment. Les autres le seront aussi bientôt.

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

M. LAFONTAINE: Je voudrais ajouter que tous ces plans sont faits avec les villes, toujours d'accord avec leurs officiers techniques et les conseils municipaux.

M. BEAUPRE: A ce sujet, est-ce que les autorités municipales de Québec collaborent en tous points avec le ministère de la Voirie et est-ce que le ministère de la Voirie est en liaison assez constante avec la ville surtout au sujet des expropriations?

J'ai mentionné que des plaintes avaient été entendues de gens qui seront déplacés et cela, à une époque qui ne leur convenait pas trop. Est-ce que vous essayez, au ministère de la Voirie, de tenir compte de ces particularités?

M. LAFONTAINE: Oui. Nous avons des réunions avec la ville environ à tous les mois.

M. BEAUPRE: Est-ce qu'il y a des montants pour dédommager le locataire qui, en plein milieu de l'année, par exemple, doit quitter son commerce ou...

M. LAFONTAINE: Oui.

M. BEAUPRE: Il y a des primes de déménagement, également, pour les locataires?

M. LAFONTAINE: Oui.

M. BEAUPRE: Compensation pour un bail rompu?

M. LAFONTAINE: Oui.

M. BEAUPRE: Merci.

M. BINETTE: Dans le domaine de l'expropriation, je sais pertinemment que plusieurs notaires ont communiqué avec moi pour me dire qu'ils n'étaient pas payés de leurs honoraires et déboursés pour les travaux qu'ils avaient faits pour le gouvernement. Il y en a qui remontent à quatre et cinq ans.

Y a-t-il une raison particulière pour retarder le paiement des honoraires de ces notaires parce qu'en fait, on sait qu'il y a prescription, quand même, après cinq ans...

M. LAFONTAINE: M. le Président, simplement une mise au point. C'est qu'hier nous avons décidé d'un commun accord, des deux côtés, de vider la question de l'expropriation.

M. BINETTE: Ah, bon!

M. LAFONTAINE: Je n'ai pas d'objection à répondre à cette question...

M. BINETTE: Je m'excuse, j'étais à une autre commission.

M. LE PRÉSIDENT: Oui.

M. BINETTE: C'est que, sur cette question particulière, tout simplement, c'est parce qu'il y a des notaires qui ont communiqué avec moi pour me demander ce qui se passait, que le paiement des honoraires retardait d'une façon indue.

M. LAFONTAINE: M. Adam n'est pas ici.

M. BINETTE: Je comprends que M. Adam n'est pas ici. Mais est-ce que le ministre peut prendre note de...

M. LAFONTAINE: C'est parce que la discussion sur l'expropriation était finie. Disons que je prends note de la question...

M. BINETTE: ... et vous pourrez me répondre plus tard.

M. LAFONTAINE: Je vous répondrai, je vous téléphonerai.

M. BINETTE: D'accord.

M. LE PRÉSIDENT: L'honorable député de Rimouski.

M. TESSIER: Je voudrais d'abord déplorer que...

M. LAFONTAINE: Un instant. J'aimerais préciser. Ce sont les notaires dans toute la province qui ne seraient pas payés pour...

M. BINETTE: Dans la région de Montréal, du moins.

M. LAFONTAINE: Dans la région de Montréal.

M. BINETTE: Ceux qui m'ont téléphoné ou m'ont écrit m'ont laissé entendre qu'il y avait des comptes en suspens depuis quelques années.

M. LAFONTAINE: C'étaient leurs comptes professionnels.

M. BINETTE: Les comptes d'honoraires professionnels qui étaient retardés depuis quatre ou cinq ans, dans certains cas.

M. LAFONTAINE: De quatre à cinq ans?

M. BINETTE: Oui. Nous nous demandions quelle était la raison de ce retard. C'est la question qui m'a été posée.

M. TESSIER: Je voudrais d'abord déplorer que le montant attribué pour la construction et la réfection de nouvelles routes soit diminué d'environ \$10 millions cette année. Il était de \$117 millions l'an dernier et il est tombé à \$107 millions cette année.

M. LAFONTAINE: Les \$117 millions de l'an dernier étaient un budget voté par les Chambres...

M. TESSIER: Oui.

M. LAFONTAINE: ... le principal plus un budget additionnel.

M. TESSIER: Oui, d'accord, mais cela...

M. LAFONTAINE: Cela faisait un total de \$117 millions. Nous commençons à \$107 millions...

M. TESSIER: Oui.

M. LAFONTAINE: ... et il est toujours possible que nous revenions avec un budget additionnel.

M. TESSIER: C'est fort possible, mais tout de même ces chiffres...

M. PINARD: S'il y a des élections.

M. LAFONTAINE: L'an dernier, il n'y a pas eu d'élections...

UNE VOIX: Il y en a eu... Bagot!

M. LE PRÉSIDENT: A l'ordre!

M. TESSIER: Mais je crois, tout de même, M. le Président, que...

M. LAFONTAINE: Bagot n'a eu aucune influence sur...

M. PINARD: Le budget 1969 dans Bagot.

M. LAFONTAINE: Non, non.

M. MALTAIS (Saguenay): Je peux vous dire que le ministre a été vu dans certaines places, également dans Bagot à ce moment; c'était d'ailleurs plutôt agréable...

M. PINARD: Il a été indiscret dans Bagot.

M. MALTAIS (Saguenay): Le ministre n'a pas promis de donner à cet endroit.

M. LE PRESIDENT: A l'ordre! L'honorable député de Rimouski.

M. LAFONTAINE: Je pourrais peut-être apporter des preuves au député de Saguenay, s'il veut venir me rencontrer après, qu'il n'y a pas eu plus de \$50,000 supplémentaires qui ont été donnés au comté de Bagot, à partir du commencement de l'élection. Tous les projets qui ont été faits dans le comté de Bagot étaient déjà décidés lors du vivant de M. Johnson.

M. MALTAIS (Saguenay): J'ai su une chose — je ne sais pas si le président le permet et je ne veux pas par là prolonger l'étude des crédits — mais je sais qu'il y avait une chose qui était très intéressante dans les bordées de neige; c'était le seul comté qui était absolument au sol, c'était noir, les routes étaient très bien. Ailleurs, dans le comté de Drummond...

M. LAFONTAINE: M. le Président, je dois vous dire...

M. MALTAIS (Saguenay): Je parlais évidemment de calcium.

M. LAFONTAINE: Non, non, je dois vous dire ceci, M. le Président: c'est à la demande du président général des élections qui a contacté le sous-ministre de la Voirie pour mobiliser l'équipement à proximité de telle sorte que cela permette un vote complètement...

M. MALTAIS (Saguenay): Indépendant, neutre...

M. LE PRESIDENT: Je suis obligé de m'en tenir aux prévisions budgétaires. J'ai beau chercher au poste budgétaire 7, article 1; j'ai peine à trouver le comté de Bagot. Si on voulait revenir aux crédits immédiatement. Le député de Rimouski.

M. TESSIER: Vous me redonnez la parole. J'étais à souligner que tout de même les deux

chiffres qui sont en regard l'un de l'autre servent de base. Je comprends qu'il peut y avoir des budgets supplémentaires à voter, je suis bien d'accord là-dessus. Mais les prévisions tout de même pour l'année précédente, 68/69, indiquaient un montant de \$10 millions supérieur à celui du budget actuel 69/70.

M. LAFONTAINE: Nous commençons cette année avec le même budget que nous avons l'an dernier. L'an dernier nous avons prouvé au conseil de la trésorerie, c'est-à-dire au ministère des Finances et au Conseil des ministres, que nous avons besoin de \$10 millions supplémentaires et nous les avons obtenus. Et nous commençons cette année avec le même budget que l'an dernier et nous espérons être capables...

M. TESSIER: M. le Président, en tenant pour acquis...

M. LAFONTAINE: Maintenant, ce n'est pas...

M. TESSIER: ... que nous partons avec le même montant, je déplore que le montant ne soit pas augmenté, parce que la réfection des routes est essentielle au développement économique de la province. Et, sans insister davantage sur cette question, je voudrais surtout déplorer l'absence totale de planification en ce qui concerne la voirie rurale. Et sur ce point, je ne veux prendre pour exemple, à moins que cela ne soit un cas d'exception — si cela en est un, j'aimerais bien que le ministre de la Voirie me le dise — que le comté de Rimouski, où il n'y a aucune planification dans la voirie rurale et aucune planification quelconque.

J'ai eu l'occasion de m'en plaindre à plusieurs reprises.

M. MURRAY: Le député me permettrait-il de poser une question?

M. TESSIER: Oui, certainement, monsieur.

M. MURRAY: Etes-vous en faveur d'augmenter les taxes dans la province pour la voirie?

M. TESSIER: Si c'était pour améliorer la voirie rurale, je crois que les contribuables seraient parfaitement d'accord, parce qu'actuellement les contribuables ont un fardeau énorme en taxes et, chez nous, dans le comté de Rimouski, on a à peu près rien...

M. LE PRESIDENT: A l'ordre!

M. TESSIER: ... au point de vue d'amélioration de la voirie rurale.

M. LE PRÉSIDENT: A l'ordre, nous ne sommes pas au ministère des Finances, l'augmentation des taxes; nous sommes au budget de la voirie.

M. TESSIER: On m'a posé une question, j'ai répondu à cette question.

M. LAFONTAINE: Voici, pour répondre de façon satisfaisante à la question du député de Rimouski: Nous avons commencé à l'heure actuelle — nous ne l'avons pas généralisé — nous avons commencé une programmation très précise dans un comté qui est le comté de Portneuf, près de Québec. Nous avons fait du comté de Portneuf un comté pilote, parce qu'il va falloir à un moment donné mettre du bon sens. C'est évident que si j'avais \$200 millions de plus à la Voirie que je pourrais les dépenser ces \$200 millions...

M. MALTAIS (Saguenay): Vous auriez dû le commencer dans Saguenay ce projet pilote-là!

M. LAFONTAINE: Disons qu'il aurait pu commencer dans Labelle, dans Drummondville ou dans n'importe quel comté! Il y a 108 comtés dans la province de Québec. Nous avons décidé, parce que le comté de Portneuf était proche du parlement, du bureau chef du ministère de la Voirie. Nous avons fait une étude, j'en ai eu des échos dernièrement, c'est le député qui m'en parlait, et je crois que c'est le président de la chambre de commerce du comté de Portneuf qui m'a dit: M. le Ministre, ça va parfaitement bien. Les gens savent, avec la programmation, où nous nous en allons.

Evidemment, à ce moment-là, on peut aussi tomber dans une autre programmation, ce qu'on a appelé, à un moment donné, « a five years budget », un budget planifié pour cinq ans. Evidemment avec la fiscalité qui existe à l'heure actuelle, avec les priorités qui sont non simplement propres au Québec mais propres à l'économie mondiale, priorités données par exemple à l'Education, à la Santé, au Bien-Etre social, et avec l'accélération du mode de vie — il est assez difficile de vous dire avec autant de précisions — comme en France ou on applique le plan quinquennal. Peut-être ne sommes-nous pas prêts, ici dans le Québec, à développer un plan quinquennal? Mais nous avons commencé, pour un comté,

une expérience pilote qui a déjà donné l'an passé un résultat merveilleux selon le président de la chambre de commerce et plusieurs maires de la région.

S'il y a possibilité, cette année, nous allons commencer avec un autre comté. Si le député de Rimouski n'a pas d'objection, nous pourrions peut-être commencer par ce deuxième comté.

M. TESSIER: Je l'apprécierais énormément, M. le Président...

M. LAFONTAINE: Excepté que je ne peux pas faire des projets pilotes à la grandeur de la province avec les grands projets que nous avons sur les épaules. Une chose certaine c'est qu'à l'heure actuelle, dans Portneuf, nous savons où nous nous en allons.

M. TESSIER: C'est ce qui est important. Ce n'est pas une question d'argent, ce n'est pas une question de promettre...

M. LAFONTAINE: On finit toujours par une question d'argent, parce qu'on ne peut bâtir...

M. TESSIER: Pas nécessairement, il s'agit d'établir des priorités et c'est ça qui est important. J'ai eu l'occasion d'en discuter avec votre sous-ministre, le sous-ministre de la Voirie. J'ai soulevé cette question-là à plusieurs reprises et je reviens justement à la charge à ce sujet-là. Ce qui compte, c'est de savoir où l'on va. Si vous faites un plan quinquennal même si vous n'êtes pas capable de le réaliser dans les cinq ans, même si ça prenait sept ans, même si ça prenait dix ans — parce qu'il peut y avoir d'autres priorités à d'autres postes budgétaires dans la province — mais au moins que l'on sache que les prochains travaux qui seront réalisés dans le budget suivant, même s'ils ne sont pas réalisés en totalité, on sache quels seront ces travaux-là, en quoi ils consisteront.

M. LAFONTAINE: Ce que le député mentionne, nous l'avons déjà à la grandeur de la province; mais ce que j'aime mieux encore, c'est le plan pilote, tel qu'expérimenté à l'heure actuelle dans le comté de Portneuf, parce qu'il est plus concret et colle plus à la réalité que de faire un programme. Chacun des divisionnaires peut faire un programme dans son comté et, à chaque année ils en font un, mais ça exige des sommes astronomiques, qui dépassent donc la capacité des contribuables du Québec. Ce que j'aime mieux avoir, c'est

un plan pilote tel que réalisé à l'heure actuelle ou en voie de réalisation. Je suis prêt, si le député accepte, à choisir son comté comme deuxième endroit.

M. TESSIER: Bien, je l'accepte sûrement.

M. LAFONTAINE: Mais que le député n'oublie jamais qu'un plan semblable implique toujours des sommes financières, parce qu'il faut tout de même le réaliser. Mais, ce que nous voulons planifier sans budget au bout, simplement ne pas avoir les budgets et dire: Qu'est-ce qu'il y a à faire? Dans la province de Québec, il y a 46 mille milles de routes dont 29 mille milles sont à l'entretien du ministère de la Voirie. Nous en entretenons, l'hiver je pense, 40 mille milles. Il y a une planification qui existe. Il n'y a pas à sortir de là. Maintenant, à propos de certaines routes, je regardais un rapport qui avait été présenté par M. Leduc, ancien ministre de la Voirie en 1937 ou 1938, si le député veut, je le lui passerai, je l'ai à mon appartement. C'est assez curieux, assez drôle. On parlait de planification aussi à cet endroit-là; dans ce temps-là, on prenait des photographies de chemins et c'étaient les grandes routes modernes de 1936-1937 et je pense bien que cela correspondait aux besoins de l'époque.

Aujourd'hui, on appellerait cela des chemins de vaches. Cela s'en va en courbes...

M. TESSIER: Les chemins de vaches et les chemins de chantiers, bien, ils sont dans mon comté.

M. LAFONTAINE: Oh, dans plusieurs comtés, pas simplement dans le comté de Rimouski.

M. TESSIER: Bien, venez dans le comté de Rimouski et vous allez vous apercevoir...

M. LAFONTAINE: Pas simplement dans le comté de Rimouski.

M. TESSIER: ... que nous sommes 25 ans en arrière au point de vue de la voirie. Je n'exagère pas quand je dis cela.

M. LAFONTAINE: Disons que nous allons tenter de faire tout notre possible pour faire le rattrapage.

M. TESSIER: Maintenant, je suis heureux et j'aimerais bien que le ministre...

M. LAFONTAINE: Comme je disais tout à l'heure au député de Montmorency, il ne faut tout de même pas demander au ministre de la Voirie de faire des miracles.

M. TESSIER: Non, d'accord.

M. LAFONTAINE: Mais, je suis prêt à accorder ma collaboration et disons que celui qui sera le plus heureux d'un meilleur réseau routier, c'est encore celui qui vous parle. Si j'étais capable dans une année de remettre à jour tout le réseau routier de la province et que le problème soit réglé une fois pour toutes, j'en serais extrêmement heureux. Disons qu'à ce moment-là, c'est du rêve. Il faut revenir et penser que cela a une incidence budgétaire assez importante. Nous voulons faire quelques comtés pilotes. Je ne suis pas capable de la faire à la grandeur de la province. L'étude qui est entreprise dans le comté de Portneuf a donné d'excellents et peut-être que si nous prenions le comté de Rimouski qui est complètement dans une autre région, que cela donnerait autant de...

M. TESSIER: Je suis bien heureux que le comté de Rimouski soit désigné comme le deuxième comté pilote...

M. LAFONTAINE: Je ne l'ai pas désigné, mais j'ai dit qu'il est possible qu'il le soit si le député veut m'accorder sa collaboration.

M. TESSIER: Bien, quant à ma collaboration vous pouvez y compter.

M. LAFONTAINE: Ce n'est pas parce que nous allons...

M. TESSIER: En ce qui concerne cette question de planification, parce que cela me tient trop à coeur.

M. LAFONTAINE: Peut-être que le député de Gaspé-Sud aimerait aussi avoir le comté pilote chez lui. C'est justement ce que je viens d'entendre...

M. FORTIER: Oui.

M. LAFONTAINE: ... de sa part. Alors il faudra s'entendre. Je ne suis pas capable de faire 108 comtés pilotes.

M. TESSIER: Non, mais vous pourriez toujours peut-être prendre, par exemple, ce que l'on appelle communément le territoire pilote,

au point de vue du développement, il est reconnu comme tel.

M. LAFONTAINE: Pour reprendre une thèse que je développais — hier le député n'était pas au comité — mais nous avons formé, au ministère de la Voirie, la Direction générale de la recherche qui, présentement, est en train de faire un inventaire routier à la grandeur de la province. L'inventaire routier va se faire par l'entremise des divisions. Les divisions, normalement, couvrent des comtés. Avant que l'inventaire routier qui se continue, évidemment, devienne planifié dans une région bien déterminée avec des budgets et avec des priorités établies, c'est une question, à ce moment-là, de personnel, d'équipement, etc. Je pourrais dire au député que, peut-être, dans trois ans ou quatre ans, et peut-être un maximum de cinq ans, le point qu'il soulève sera complètement réglé à la grandeur de la province. Mais, il faut prendre le t e m p s . Il faut prendre l'équipement et les hommes pour le faire. Ce n'est pas un mince problème. Cette année, je suis prêt, à ouvrir peut-être un ou deux comtés pilotes nouveaux dans des régions différentes.

M. TESSIER: Le ministre de la Voirie n'ignore pas que, justement, le comté de Rimouski est situé au centre d'un territoire pilote de développement, qui s'appelle le territoire de l'est du Québec, le Plan d'aménagement de l'est du Québec et là, on a planifié dans, à peu près, tous les domaines, au point de vue économique, au point de vue de l'agriculture, et de la sylviculture. Mais, malheureusement, on a complètement ignoré la voirie dans cette planification.

M. LAFONTAINE: Je n'étais pas responsable des études du BAEQ.

M. TESSIER: Non, mais toutefois, le plan du BAEQ...

M. LAFONTAINE: Par contre, le ministère de la Voirie, à l'époque, a présenté au BAEQ un plan de \$75 millions pour le réaménagement des routes.

M. TESSIER: Le plan...

M. LAFONTAINE: Maintenant, il est possible que cela soit renégocié avec les autorités concernées.

M. TESSIER: Un autre point que Je voulais souligner, c'est que...

M. LAFONTAINE: Et cela prouve encore au député ce que je disais tout à l'heure, cela a toujours une incidence financière. \$75 millions, c'est tout de même quelque chose.

M. TESSIER: Je comprends, mais tout de même, dans le plan fédéral-provincial, dans l'entente qui a été signée à Rimouski le 26 mai 1968, on a fixé un montant de \$258 millions pour un plan quinquennal. Or, dans ce montant-là, il n'y a que \$6 millions prévus pour la voirie. C'est un montant ridicule lorsque nous savons que nous ne pouvons pas développer cette région-là économiquement sans améliorer le transport routier; c'est essentiel, c'est une priorité.

J'aimerais bien que, lorsqu'on renégociera ce plan-là d'ici au 31 mars 1970, qu'on prévoie un montant beaucoup plus substantiel pour la voirie.

M. LAFONTAINE: Je ne m'engage pas à l'obtenir, mais je m'engage — et je pense bien que le député s'engage aussi vis-à-vis de moi — à tenter de faire comprendre cela à certains économistes.

M. TESSIER: Dans le même ordre d'idées, il ne semble y avoir aucune coopération entre le ministère de la Voirie et les corporations municipales. On ne tient pas compte des demandes et des besoins des corporations municipales. En d'autres termes, il devrait y avoir, je crois, un dialogue qui devrait s'engager entre le ministère et les corporations municipales et qui pourrait en arriver à cette planification que je mentionnais tout à l'heure.

Exemple: Il y a deux ans, les corporations municipales du comté de Rimouski ont adressé des demandes. Les estimations faites par les ingénieurs du ministère de la Voirie étaient d'environ \$3 millions et demi. Cela voulait dire qu'il y avait, en priorité, \$3 millions et demi à dépenser pour l'amélioration des principaux chemins ruraux. Je comprends qu'il est évident que nous ne pouvons pas entreprendre cela dans un an, peut-être même pas dans cinq ans, mais nous aurions dû, à ce moment-là, planifier. Je reviens à l'importance de cette planification afin que nous sachions à l'avance un peu ce qui va se passer.

Le député du comté de Rimouski ne sait même pas lui-même quels travaux se feront et à quel moment ils commenceront. Nous apprenons, et J'apprends, moi, que tels ou tels travaux se font lorsque ces travaux sont commencés.

Est-ce que le ministre de la Voirie ne croit

pas que tout de même les corporations municipales et le député qui est en fonction devraient être consultés sur certains travaux à être faits?

M. LAFONTAINE: Est-ce que le député veut que je lui réponde?

M. TESSIER: Oui, s'il vous plaît.

M. LAFONTAINE: Voici, tout à l'heure, il y avait le député de Fabre qui était ici et qui demandait justement au ministre de la Voirie de ne pas simplement écouter les demandes de la ville qu'il représente qui est la ville de Laval. Maintenant, j'ai une demande d'un député qui me dit: Voulez-vous avoir un dialogue positif et constant avec les municipalités?

Je dois lui dire que dans toutes les divisions — je n'en connais pas une, je pense à la division dont son comté fait partie — je crois bien que le divisionnaire doit être en dialogue constant avec les maires des municipalités. Si le divisionnaire évitait d'appeler les conseils municipaux, je connais assez les conseils municipaux de la province de Québec qui, eux, connaissent le numéro de téléphone du divisionnaire. Je pense bien que, dans chacune des divisions, il y a un dialogue constant entre les municipalités et le ministère de la Voirie par la voie du divisionnaire de la voirie qui est sur les lieux, qui connaît peut-être plus la situation que n'importe quel haut fonctionnaire ici à Québec.

M. TESSIER: Bien, le dialogue, évidemment, s'engage unilatéralement parce qu'en somme ce sont les municipalités qui font des demandes, c'est sûr et certain. Mais les municipalités ne sont pas consultées davantage à savoir où doivent être les priorités.

Alors, lorsqu'un comté — je prends en exemple le mien — où il y a un montant qui est attribué, disons \$200,000, en amélioration de voirie, la décision se prend à Québec au ministère de la Voirie.

M. LAFONTAINE: Disons que, pour répondre au député, pour chacune des municipalités du Québec, c'est humain, je le comprends, cette municipalité-là est la plus importante du Québec. Lorsque cette municipalité-là suggère ses chemins au ministère de la Voirie, je tiens à assurer le député, je le vis à tous les jours, ces chemins sont les chemins les plus importants de tout le comté. Et quand je rencontre un député, je peux vous assurer, M. le député, que son comté est le plus important de toute la province.

M. TESSIER: Oui, je le sais.

M. MALTAIS (Saguenay): Cela, je suis bien d'accord, mais seulement il y a un moyen bien simple de régler ça. C'est qu'il existe des conseils de comté. Aux séances du conseil de comté, tous les maires de toutes les municipalités du comté sont présents. Alors, c'est à ce moment-là, je crois, que l'ingénieur divisionnaire pourrait dialoguer avec le conseil de comté et là établir des listes de priorités. Cela...

M. LAFONTAINE: C'est tellement vrai ce que le député est en train de dire...

M. MALTAIS (Saguenay): ... c'est une suggestion au ministère de la Voirie.

M. LAFONTAINE: ... qu'à propos de la construction d'un chemin, dans un comté donné, on a voulu, à un conseil de comté, venir me rencontrer.

J'ai dit: Même si je vous rencontrais, ce serait extrêmement plaisant pour moi, extrêmement utile, peut-être, pour vous. Mais Je pense qu'il serait encore plus utile pour vous de faire venir l'ingénieur divisionnaire au conseil de comté et expliquer sur une question de tracé, parce que c'est une question de tracé, certains voulaient que le tracé soit en bas, certains autres voulaient que le tracé soit en haut. Il est certain que nous ne ferons pas deux tracés, nous allons faire un tracé.

Le tracé que nous allons faire va plaire à certains, mais va certainement déplaire à d'autres. A ce moment-là, c'est le bien commun qui doit primer. Lorsque le divisionnaire est allé rencontrer, avec ses cartes et tableaux, évidemment c'était un cas qui était bien concret et bien défini dans le temps, dans l'espace et au point de vue de l'argent à investir, on a fini pour se rallier entièrement à l'idée du divisionnaire. Mais j'apprends depuis trois semaines qu'un autre mouvement est parti à l'encontre, parce que ceux qui étalent mécontents ont dit « oui » cette journée-là et ils ont fini par polariser une certaine opposition après coup. Or, Je sais que cette route-là va rendre d'immenses services lorsqu'elle sera construite, mais disons qu'elle sera à l'avantage de tout le public de cette section-là, mais elle ne pourra jamais faire l'affaire de tout le monde.

Autrement dit, si nous avons tous les mêmes goûts, nous les hommes, nous serions mariés tous avec la même femme et il y a un paquet de femmes qui seraient...

UNE VOIX: C'est incontestable qu'on ne peut pas mettre tout le monde d'accord.

UNE VOIX: Quel comté? Laviolette?

M. LAFONTAINE: Ce n'est pas le conseil du comté de Laviolette, c'est un autre.

M. TESSIER: Je n'admets pas que ces exemples-là puissent être donnés. Je crois qu'on sait...

M. LAFONTAINE: J'essaie d'expliquer au député qu'il y a un danger. Nous sommes prêts à procéder... Je dis qu'il y a un dialogue constant entre nos divisions et les municipalités. Je sais pertinemment qu'une municipalité, lorsqu'elle a des ennuis à propos d'un réseau routier... Certaines municipalités ne prélèvent même pas de taxes pour l'entretien de leurs chemins et se rejettent entièrement et continuellement sur le dos du ministère de la Voirie. S'il y a un trou dans un chemin municipal, c'est la faute de la Voirie, même si ce chemin n'est pas entretenu par le ministère de la Voirie. La voirie représente, pour certaines municipalités, disons une mine d'or. C'est vrai que le budget est gros, mais c'est vrai que la province est grande.

Nous avons 46,000 milles de route dans toute la province. Nous tentons de faire notre possible à peu près dans tous les secteurs. Est-ce que ça correspond nécessairement à ce que les gens désirent? Cela, c'est une autre paire de manches.

M. BINETTE: M. le Président, je crois que ce que le député de Rimouski veut dire sur le même sujet, c'est que le dialogue existe à partir des municipalités à aller aux divisionnaires et au ministère de la Voirie. Mais il n'existe peut-être pas assez d'une façon structurée, d'une façon générale, avec le c o m t é . Il est arrivé un cas en particulier...

M. LAFONTAINE: Avec le?

M. BINETTE: Avec l'ensemble du comté.

M. LAFONTAINE: Le conseil du comté.

M. BINETTE: Le conseil du comté. Le cas particulier que le ministre soulignait, le conseil de comté qui voulait le rencontrer, c'est peut-être un cas sur combien de comtés dans la province?

Sur 108 comtés, il y en a peut-être un ou deux. Ce ne serait pas une suggestion valable à faire...

M. LAFONTAINE: Je vais prendre par exemple la route 6. Le député de Drummond était le

ministre de la Voirie lorsque la route 6 s'est commencée...

M. PINARD: J'ai signé l'entente.

M. LAFONTAINE: Le député de Drummond a signé une entente. Le député de Drummond sait que lorsque les ingénieurs divulguent le tracé dans une municipalité après avoir consulté tout le monde, en regardant la sécurité routière, etc., suivant leur conscience professionnelle déterminent le tracé dans une municipalité donnée, nous recevons immédiatement quantité de protestations d'une autre section où la route ne passe pas. C'est automatique. Je prends la route 6 comme exemple, parce que le député de Drummond la connaît très bien, c'est lui qui a signé l'entente. Mais cela arrive assez souvent dans le bout de...

M. BINETTE: Si c'était discuté plus souvent avec le divisionnaire et le conseil de comté qui est concerné, toutes ces récriminations-là qui viennent au ministre lui-même ne viendraient pas, et ceci éliminerait tout cela, ou, du moins une partie parce qu'il y en aurait quand même. C'est dans ce sens-là que le député de Rimouski voudrait essayer de structurer une façon de dialoguer régulièrement avec les...

M. LAFONTAINE: Mon sous-ministre me souffle à l'oreille qu'il a été divisionnaire dans une division que le député de Deux-Montagnes connaît bien et qu'il n'a jamais été invité par aucun conseil de comté pendant les 17 ans qu'il a été divisionnaire dans Sainte-Thérèse.

M. BINETTE: Est-ce que M. Monette juge que ce ne serait pas une bonne chose qu'il y ait des rencontres entre le divisionnaire et le conseil de comté? Prenez notre conseil de comté quand il est question de grands projets, par exemple, dans le comté de Deux-Montagnes, il y sera question de construction de routes pour l'aéroport. A ce moment-là, sans doute, il serait bon que le divisionnaire et même les officiers du ministère — parce qu'il s'agit d'un projet d'envergure — rencontrent les autorités...

M. LAFONTAINE: M. le sous-ministre me disait parce que je lui avais soufflé à l'oreille, comme il dit, que pendant 17 ans qu'il a été à Sainte-Thérèse, jamais un conseil de comté, ni de Deux-Montagnes, ni de Terrebonne ne l'avait invité. Quand il n'était plus divisionnaire et qu'il était ingénieur de district, et je crois que dans le temps il était ingénieur régional, il avait été

envoyé par le ministre du temps et le sous-ministre pour aller rencontrer le conseil de Deux-Montagnes. C'était la première fois de sa vie dans ce coin-là. qu'il était invité à les rencontrer et on lui avait demandé une autoroute pour Deux-Montagnes. En discutant avec eux je crois qu'ils avaient fait un accord, et la conséquence de l'accord dans le temps est l'étude de la 640 qui va continuer ce qui a été commencé par l'Office des autoroutes de Sainte-Marthe-sur-le-Lac en allant vers Oka et Saint-Placide. C'est le premier dialogue de sa vie qu'il avait avec le conseil de comté de Deux-Montagnes comme tel.

M. BINETTE: Cela a donné un résultat.

M. MONETTE: Par contre, c'était la première fois, à ma connaissance que le conseil de comté avait demandé au ministère, c'était dans le temps de M. Pinard, d'envoyer un représentant du ministère pour discuter avec lui.

M. PINARD: J'ai encouragé le dialogue à l'époque et cela a donné des fruits.

M. LAFONTAINE: Certainement.

M. PINARD: Et cela va continuer nécessairement. Nous n'avons jamais refusé.

M. LAFONTAINE: Nous ne refusons jamais d'envoyer...

Par contre, si je peux ajouter une petite note personnelle, le sous-ministre me dit qu'ils n'ont jamais refusé d'y aller quand ils étaient invités. Mais dans le temps où il était divisionnaire, il n'a pas tellement couru après cela.

M. BINETTE: Non, je comprends. Comme je disais tantôt, c'est un moyen de calmer les esprits de faire l'unanimité autour d'un projet lorsqu'une route doit passer à tel endroit. Maintenant, on a parlé de la 640, est-ce qu'il est question, cette année de la prolonger vers Oka, vers l'est? Est-ce que les plans sont en voie de confection? Les plans sont confectionnés?

M. LAFONTAINE: Oui.

M. BINETTE: Il n'y a pas de devis pour...

M. LAFONTAINE: Ils sont en voie de confection très avancée.

M. TESSIER: Il était question de planification, nous nous sommes écartés un peu du sujet. Est-ce que le ministre pourrait nous expli-

quer comment il procède à la planification dans le comté de Portneuf?

M. LAFONTAINE: C'est justement avec le dialogue, que le député mentionne, avec chacune des municipalités, mais nous avons forcé chacune des municipalités à nous donner une priorité pour leurs chemins et après cela nous avons tenté de relier chacune des municipalités par des chemins convenables. Avec les priorités de chacune des municipalités, vu à l'endroit de la grande planification de tout le comté par des voies intermunicipales et nous avons à ce moment-là dit: celle-là, c'est la première, celle-là, c'est la deuxième, c'est la troisième.

M. TESSIER: C'est exactement ce que je suggérais parce qu'il y a toujours la surenchère de la part de certaines municipalités.

M. TESSIER: C'est exactement la procédure que je suggérais, il y a deux ans, lorsque je faisais une intervention en réponse au discours du trône, au sujet de la planification...

M. LAFONTAINE: Je suis bien content...

M. TESSIER: ... en ce qui concerne la voirie.

M. LAFONTAINE: Je suis bien content de voir que les idées du député de Rimouski rencontrent les idées du ministre de la Voirie.

M. TESSIER: En ce qui concerne la planification, je suis parfaitement d'accord. Maintenant ce que je voudrais et ce sur quoi j'insiste, en particulier, c'est que cela devrait s'étendre...

M. LAFONTAINE: Il y a énormément d'ouvrage, l'à-dessus, dont il faut compléter le portrait.

M. TESSIER: Mais qu'est-ce qui empêche, dès cette année...

M. LAFONTAINE: Si le député me permet... cela prend aussi certaines conversations avec le ministère de l'Industrie et du Commerce pour les pôles d'attraction, avec le ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche dans les plans du développement du ministère, dans l'Inventaire de tous les chemins.

Dans le fond, c'est de mettre sur pied une véritable politique d'équipement routier...

M. TESSIER: C'est cela.

M. LAFONTAINE: ... dans toute la province, mais cela ne s'invente pas, encore et ce n'est pas une question de miracle.

M. TESSIER: Oui.

M. LAFONTAINE: Mais c'est commencé, cela se continuera et nous tenterons d'accélérer.

M. TESSIER: Mais, qu'est-ce qui empêche le ministère de la Voirie de commencer, dès cette année, à faire cette planification dans le territoire de l'est du Québec?

M. LAFONTAINE: Manque de personnel, pour commencer, limité par le budget, comme je le disais tout à l'heure. Alors, à chaque jour suffit sa peine, mais nous allons tenter de brûler les étapes.

Je pense bien qu'il n'y a pas de meilleure réponse à donner au député. C'est ce que je viens de dire. Le problème existe et nous tentons de le résoudre. La structure est en place.

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

M. FORTIER: Voici. La question que je voulais poser au ministre...

M. LAFONTAINE: Excusez. Est-ce qu'on s'entend, M. le député?

M. FORTIER: S'il est trop tard, nous pouvons attendre à demain, si vous voulez...

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

M. FORTIER: Est-ce qu'il y a moyen, M. le Ministre, que tous les députés, même ceux de l'Opposition, aient un programme détaillé des travaux qui se feront dans leur comté?

M. LAFONTAINE: Oui. Quand le programme sera fait, oui.

M. FORTIER: Première question très intéressante.

Maintenant, demain j'aurai des remarques à faire, spécialement sur les travaux routiers dans la région de la Gaspésie. Au poste 7, article 2.

Comme il est 6 heures...

M. LAFONTAINE: Adoptons-nous l'article 1 du poste 7 avant 6 heures?

M. HARVEY: A l'article 1 du poste 7, j'aurais simplement une question à poser au ministre.

M. LAFONTAINE: D'accord.

M. HARVEY: Je voudrais le rassurer. Je ne veux pas lui demander que le comté de Jonquière devienne projet pilote.

M. LAFONTAINE: Oui.

M. HARVEY: Je suis très heureux pour le député de Rimouski, si son comté est choisi. D'abord, la raison est bien simple: Cela ne coûterait pas assez cher au ministre, mon comté est trop petit!

Voici ma question. Vous avez, dans les prévisions budgétaires, \$107,500,000 pour la construction et réfection de route. Le député de Jean Talon, tout à l'heure, mon collègue, a demandé au directeur de la planification les travaux qui seraient exécutés dans la région de Québec.

Est-ce que le ministre pourrait me dire, à même ces \$107,500,000, quel est le nombre de millions qui est consacré à ce qu'on appelle les grands projets et le nombre de millions affecté aux 60 ou 65 comtés qui constituent des budgets de comté, globalement?

Je ne veux pas l'embêter en lui demandant de donner les montants précis de chacun des comtés; ce serait inutile.

M. LAFONTAINE: Disons que c'est assez considérable...

M. HARVEY: Parce que vous êtes en train, avec tous vos officiers, de tout étudier les demandes pour aller à l'urgence, faute d'argent. Mais Je voudrais savoir, d'abord, le montant.

M. LAFONTAINE: Nous avons, à l'heure actuelle, ce montant de \$16,350,000 de projets spéciaux à terminer; de voirie régionale, \$7 millions; de projets spéciaux nouveaux, \$10,880,000.

M. HARVEY: Projets spéciaux nouveaux...

M. PINARD: Dans quel district? Dans toute la province?

M. HARVEY: Les projets spéciaux nouveaux, quel est le montant? Le troisième que vous m'avez donné: \$16 millions? Projets spéciaux nouveaux?

M. LAFONTAINE: Les projets spéciaux nou-

veaux, déterminés à l'heure actuelle, disons décidés. Nous sommes allés en soumissions ou sommes à la veille d'y aller, nous connaissons l'estimation, c'est \$10,880,000.

M. HARVEY: A même ce montant, il y a également une balance de travaux à compléter sur des travaux commencés l'an dernier?

M. LAFONTAINE: Sur les grands projets, il y a \$16,350,000.

M. HARVEY: Pour la balance, dans les comtés, balance des 60 ou 65 comtés, voirie de comtés, globalement?

M. LAFONTAINE: Il y a des approches de ponts, il y a le Plan de développement de l'est du Québec, il y a les travaux ajournés, les travaux de réfection occasionnés par le drainage, il y a énormément de...

M. TESSIER: Combien pour le Plan de développement de l'Est du Québec?

M. LAFONTAINE: \$500,000.

M. TESSIER: Pardon?

M. LAFONTAINE: \$500,000.

M. TESSIER: \$500,000? Que ferez-vous avec cela?

M. PINARD: Combien?

M. TESSIER: Que ferez-vous avec cela?

M. LAFONTAINE: Ceci n'est pas la demande du ministre de la Voirie, mais c'est la demande de... On réalise pour l'ODEQ, l'Office de développement de l'est du Québec.

M. TESSIER: Oui, mais que réaliserez-vous?

M. LAFONTAINE: Ce qu'ils nous demanderont de réaliser, parce qu'à ce moment-là, ce n'est plus le ministère de la Voirie, c'est l'ODEQ.

M. TESSIER: Mais, que ferez-vous avec \$500,000? Quel trou boucherez-vous?

M. LAFONTAINE: Je vais vous les donner, les trous que vous voulez boucher.

M. TESSIER: Certainement, vous n'en boucherez pas beaucoup.

M. LAFONTAINE: C'est à la demande de votre fameux bureau...

M. TESSIER: Us n'ont demandé que \$500,000?

M. LAFONTAINE: Le chemin des Falls à Percé. Et un autre projet à Percé, la route 6.

M. FORTIER: Oui, mais cela n'est pas du ministère de la Voirie, c'est de l'ODEQ.

M. LAFONTAINE: Oui, c'est de l'ODEQ, mais payé par la Voirie, c'est le ministère de la Voirie qui donne à l'ODEQ.

M. FORTIER: Ah, c'est payé par vous?

M. LAFONTAINE: Oui, oui, payé par nous. Mais cela ne limite pas les dépenses que le ministère de la Voirie peut faire en Gaspésie.

M. PINARD: S'intègre à des grands projets routiers de la Voirie?

M. LAFONTAINE: Oui.

M. FORTIER: M. le Président, les \$500,000 est-ce qu'on a vu à cela?

M. LAFONTAINE: 60%. \$300,000.

M. LAFONTAINE: Oui, oui, mais c'est l'entente entre le gouvernement fédéral et...

M. FORTIER: Qu'est-ce que vous avez pour la réfection des routes dans le comté de Rimouski?

M. LAFONTAINE: M. le Président, si on veut entrer dans les détails...

M. FORTIER: C'est ce que je veux savoir.

M. PINARD: M. le Président, est-ce que je peux suggérer?

M. LAFONTAINE: Oui, mais là nous parlons de l'ODEQ et vous tombez encore...

M. PINARD: M. le Président...

M. LAFONTAINE: Je n'ai pas d'objection à parler du comté de Rimouski, nous allons en parler pendant une demi-heure.

M. TESSIER: M. le Président, excusez-moi, est-ce que les \$500,000 affectés à la réfection

du chemin des Falls affectent le budget normal de la Voirie?

M. LAFONTAINE: Pardon?

M. TESSIER: Est-ce que cela affecte le budget normal de la Voirie?

M. LAFONTAINE: Non. C'est-à-dire dans mon budget de demandes totales que je vous demande de voter, il faut que je prévois \$200,000 sur une dépense de \$500,000.

M. TESSIER: Ah, cela entre dans le budget?

M. LAFONTAINE: Cela entre dans mon budget que je veux faire voter par les Chambres, à la demande de l'ODEQ. Mais par contre, cela n'exclut pas ce que l'on peut faire chez vous.

M. TESSIER: A part de cela?

M. LAFONTAINE: Bien oui, c'est sur l'entente fédérale-provinciale...

M. FORTIER: Demain, nous verrons cela.

M. LAFONTAINE: D'accord.

M. LE PRÉSIDENT: A l'ordre! Alors, le poste budgétaire 7, article 1: Construction et réfection de routes, adopté?

UNE VOIX: Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Adopté.

M. PINARD: Non, non.

M. LAFONTAINE: Ecoutez, moi, je n'aurais pas d'objection d'aller jusqu'à 6 h 15 ou 6 h 20, si nous pouvons adopter le poste budgétaire 7, article 1,

M. PINARD: M. le Président, je pense que cela constitue un article général 7 — 1 qui comporte quand même une dépense très importante.

M. LAFONTAINE: D'accord.

M. PINARD: \$107 millions. Alors, c'est le budget clé du ministère de la Voirie, en matière de construction. C'est là, évidemment, que nous avons le plus de questions à poser, où nous demandons le plus de précisions possible. Est-ce que le ministre pourrait me permettre de faire une suggestion?

M. FORTIER: Si vous voulez continuer la question lorsque j'ai demandé l'ajournement, c'est que le BAEQ voudrait qu'une somme de \$39 millions soit affectée aux travaux de voirie dans la région pilote de Matapédia à Gaspé, comprenant les routes, les ponts, les traverses à niveau. Je voudrais souligner une fois de plus l'extrême urgence qu'il y a de procéder rapidement dans ce domaine. Il ne faudrait pas que cet investissement s'échelonne sur une période trop longue car alors les effets bénéfiques qu'on en attend pourraient être, pour ainsi dire, perdus. L'état de la voirie en Gaspésie, M. le Ministre, est détérioré à un tel point que la vie économique dans la région est affectée et que le bien-être des citoyens est menacé. Et je demanderais au ministre et à son sous-ministre de prendre une voiture et de venir faire le tour de la Gaspésie, je vous invite à venir — pas en avion — en automobile.

M. LAFONTAINE: Le député sait que je suis natif de la région.

M. FORTIER: J'aimerais ajouter qu'en ce qui concerne particulièrement mon comté celui de Gaspé-Sud, nous avons fait des travaux. Je vous donne un exemple: nous avons les travaux que j'ai demandés à l'ancien ministre. Nous avons eu un projet de route de huit milles — au lieu de faire un mille ou deux milles — à partir de l'auberge Fort Prevel jusqu'à Barachois.

Si on pouvait procéder ainsi à faire 8 ou 10 milles par année, je suis convaincu que le comté de Gaspé-Sud deviendrait très bien au point de vue routier.

M. LAFONTAINE: La route 6?

M. FORTIER: Oui.

M. LAFONTAINE: De ce que le député parle, c'est de la route 6?

M. FORTIER: Oui. Je tiens à redire que cette initiative comme toutes celles, d'ailleurs, qui concernent le BAEQ ne saurait souffrir d'aucun retard. La patience et la bonne volonté des gens sont rendues à bout. Les chambres de commerce ont fait des recommandations ainsi que les municipalités, les commissions scolaires. On est rendu à un point où l'état de la route, dans mon comté, est déplorable. Réellement, je suis malheureux de voir, parce que je suis député libéral — tout de même ça me fait quelque chose au cœur — que dans mon

comté il n'y ait absolument rien. Les routes sont dans un état déplorable, malgré que vos officiers peuvent vous dire: Ce n'est pas mal. Venez faire un tour et vous verrez que dans Gaspé-Sud la route est dans un état déplorable. Les hôteliers s'en plaignent, les gens qui font le commerce touristique s'en plaignent énormément et tout le monde s'en plaint. M. le Ministre, dans une région qu'on pourrait dire pauvre — moi, il ne me reste pas tellement d'années à vivre ou encore à rester dans la vie politique — je voudrais au moins faire quelque chose pour les gens de ma région. D'ailleurs, j'ai abandonné une carrière médicale très avantageuse pour essayer de faire quelque chose pour les gens de la Gaspésie. Je trouvais que les routes étaient abandonnées et je sais que vous comprenez — d'ailleurs je vous en ai parlé déjà — que la route de Gaspé-Sud est à refaire. De Matapédia à Gaspé c'est tout à refaire à neuf. Alors pourquoi n'établirions-nous pas un budget avec l'ODEQ ou avec le BAEQ et ne prendrions-nous pas une somme définie, sur une période de cinq ans, par exemple, et ne ferions-nous pas une route, par secteurs?

M. LAFONTAINE: Si le député me le permet. Je comprends exactement l'idée du député. En parlant de l'ODEQ, en parlant du BAEQ, les officiers du ministère de la Voirie avaient soumis à l'ODEQ un programme de travaux de \$75 millions pour la Gaspésie.

M. FORTIER: Oui, mais quand?

M. LAFONTAINE: Oui, mais il a été rejeté.

M. FORTIER: Quand est-ce que ça va commencer? On veut savoir quand ça va commencer? M. le Ministre, je vous pose une question entre amis. Pourquoi ne commencerions-nous pas cette année, ne pas faire, par exemple, cinq milles par année du projet qui avait été commencé? A partir de Prével à Barachois, faisons cinq milles et continuons. Une autre année nous ferions cinq ou dix autres milles. Ainsi les gens seront contents et satisfaits.

M. LAFONTAINE: Disons que je n'ai aucune objection à ce que le député propose. C'est même la proposition du ministère de la Voirie de dépenser \$75 millions pour la réfection du réseau routier de la Gaspésie. Si nous pouvions faire accepter ça par le gouvernement fédéral ou par ceux qui sont à l'origine de l'ODEQ, c'est-à-dire le BAEQ, je n'ai aucune objection. C'est le plan qui a été soumis par le ministère de la Voirie.

M. FORTIER: M. le Ministre, ce qui arrive, c'est que dans le comté...

M. LAFONTAINE: Je sais que M. Masse, qui est présentement le ministre délégué à l'ODEQ, fait tout en son possible pour négocier avec le gouvernement fédéral cette clause des chemins. Si nous l'avons, tant mieux, j'applaudis de tout coeur et je suis heureux pour la Gaspésie. Je voudrais que le député comprenne que celui qui parle est sympathique au problème qu'il soulève. Je voudrais également qu'il comprenne que le gouvernement est aussi sympathique à ce problème et que non seulement le gouvernement sympathise, mais il a aussi chargé M. Masse de nouvelles négociations avec le gouvernement fédéral relativement au financement de l'ODEQ.

M. FORTIER: Je remercie le ministre.

M. TESSIER: M. le Ministre, pourrait-on avoir cette soumission de \$75 millions que vous avez faite et dont vous venez de parler?

M. LAFONTAINE: Disons que le député va se fier à mes chiffres, nous avons demandé...

M. TESSIER: J'aimerais avoir les détails.

M. LAFONTAINE: L'Opposition les a.

M. TESSIER: Y a-t-il moyen d'obtenir ce document? C'est un peu une surprise ce que vous nous apportez là, parce que c'est exactement le contraire que toute la population du territoire, les 350 mille habitants du territoire de l'est du Québec ont toujours entendu dire, à savoir que c'était le plan du BAEQ qui recommandait le montant, que l'ODEQ s'était battu pour l'obtenir et que le gouvernement provincial l'avait refusé.

M. LAFONTAINE: Le BAEQ a demandé des chiffres au ministère de la Voirie, et le ministère de la Voirie a soumis un plan de \$75 millions qui n'a pas été accepté. Le fédéral ne l'a pas accepté.

M. TESSIER: Est-ce qu'on peut l'avoir ce plan-là?

M. LAFONTAINE: C'est la réfection de la route 6. Je sais, par exemple, pertinemment qu'on peut...

M. TESSIER: Est-ce qu'on peut avoir les documents qui vont nous prouver cela...

M. PINARD: Je soulève un point d'ordre. C'est en dehors du plan conjoint dont la signature a été faite durant que j'étais là...

M. LAFONTAINE: Disons que le fédéral l'a refusé...

M. PINARD: ... et les travaux dont le ministre parle sont complètement en dehors de l'entente que j'ai signée et qui prévoit une dépense de \$20 millions.

M. LAFONTAINE: Non, non, pas la question de la route 6...

M. PINARD: Pas celle-là. La même route 6, mais dans une autre section.

M. LAFONTAINE: La route 6, dont le député de Drummond parle, c'est l'entente fédérale-provinciale pour remplacer le chemin de fer que M. Diefenbaker voulait bâtir...

M. PINARD: On devait défrayer le coût de la construction sur 85 milles de distance...

M. LAFONTAINE: Mais tout de même, ça, c'est dans Matane et Gaspé-Nord. Mais la route 6 fait le tour de la Gaspésie et passe aussi dans le comté de Bonaventure, dans le comté de Gaspé-Sud et dans le comté de la Matapédia.

M. FORTIER: C'est excellent, M. le Ministre. Je suis d'accord avec vous, je suis absolument d'accord avec vous, mais est-ce que le comté de Gaspé-Sud ne pourrait pas profiter des mêmes avantages que le comté de Gaspé-Nord alors que le fédéral donne, je pense, 75% ou un pourcentage de l'argent...

M. LAFONTAINE: Non, c'est limité à \$125,000 ou \$150,000 du mille.

M. FORTIER: Oui, mais tout de même, donnez-moi \$150,000 le mille pour faire la route dans Gaspé-Sud, j'en serai très heureux.

M. LAFONTAINE: C'est justement ce que nous sommes en train de tenter de négocier avec le gouvernement fédéral. Maintenant, en parlant de la route 6, en partant de Gaspé allant jusqu'à la vallée de la Matapédia...

M. FORTIER: Qui nous mène à Chandler...

M. LAFONTAINE: ... je pense qu'il y a 90 passages à niveau. Tout de suite là, il y a un danger d'accident.

M. FORTIER: Déjà le BAEQ a recommandé une somme de \$39 millions pour tous les travaux: voirie, construction de traverses à niveau...

M. LAFONTAINE: Disons que la proposition du ministère de la Voirie était de \$75 millions. Nous sommes réalistes. Nous connaissons le problème. Il y a un manque de financement et nous tentons de négocier à nouveau avec le gouvernement fédéral, tant mieux si nous y aboutissons.

M. FORTIER: Mais, est-ce que je peux espérer, pour finir mon exposé...

M. LAFONTAINE: Oui, je dis \$75 millions, est-ce que le député me blâme d'avoir lancé un chiffre appuyé par mes fonctionnaires?

M. TESSIER: Ce n'est pas ça. Mais je voudrais savoir...

M. LAFONTAINE: Je n'entrerai pas dans les détails...

M. TESSIER: ... si le ministre me permet une question: Dans ces \$75 millions, quelle aurait été la proportion fournie par le gouvernement fédéral et par le gouvernement provincial?

M. LAFONTAINE: C'est l'entente qui a été signée par...

M. TESSIER: Oui, mais sur les \$75 millions...

M. LAFONTAINE: ... le gouvernement fédéral 60%, et 40% par le provincial.

M. TESSIER: ... 60% par le fédéral et 40% par le provincial...

M. LAFONTAINE: C'est ça.

M. FORTIER: Ce que je voudrais savoir, c'est si on pouvait avoir le même montant que dans le comté de Gaspé-Nord. Le comté de Gaspé-Sud qui a été un peu, je ne dirais pas négligé du moins il y a eu peu de travaux de voirie jusqu'à dernièrement, il y a trois ou quatre ans. Alors on a fait un projet, on a construit un bout de chemin, on l'a essayé. On a fait trente milles et ç'a été un succès. Moi, je suis contre, et je le dis devant vous, de donner 1 mille à un entrepreneur, 1 mille à un autre, etc.; j'aime mieux mettre dix ou quinze milles et qu'on le donne à une personne et qu'on le

fasse. C'est de même que nous réaliserons la route 6 dans notre région.

Je crois que le ministre pourrait, par exemple, prendre un entrepreneur d'envergure et lui dire: Voici, on vous donne un contrat de 20 milles, faites-le sur une période de trois ans, mais nous vous donnons le contrat Commencez. Ainsi vous allez avoir dans un comté 15 à 20 milles de faits et, en trois ans, la route de Gaspé-Sud sera faite. Ce n'est pas une chose à négliger parce que, tout de même, Gaspé-Sud est un endroit de touristes, vos ministres ont décidé d'accorder le parc Forillon, dans une entente...

M. LAFONTAINE: C'est un endroit merveilleux et c'est le lieu de naissance de mon père. J'y ai passé mes années d'enfance.

M. FORTIER: Alors...

M. PINARD: C'est tout le système qu'il faudrait changer pour détacher le caractère électoral de toute la politique routière qui s'est faite sous tous les gouvernements. Je pense qu'il y a eu des efforts qui ont été faits et qui ont prouvé que cela pouvait devenir rentable, puisque cela ne se conclut pas nécessairement par une perte de popularité électorale à la fin du compte.

Cela peut jouer dans certains comtés, mais beaucoup moins dans la majorité des autres. A mon avis, il faut repenser complètement le système qui est à la base même de la politique routière du ministère de la Voirie de façon qu'il y ait moins d'arbitraire, moins de discrétionnaire et que le ministère soit moins sujet aux pressions locales et aux pressions des groupements politiques quels qu'ils soient de façon que les politiques se fassent et soient réalisées.

Je me demande s'il n'est pas temps, au Québec, de copier le système de l'Ontario qui, à mon avis, est beaucoup plus efficace que le nôtre. Avec un budget de \$483 millions, seulement au chapitre de l'entretien, si je prends le budget 69/70...

M. LAFONTAINE: Le député de Drummond me permettra. Lorsqu'il parle de l'Ontario...

M. PINARD: Un instant. Les cultures sont différentes, je l'admets. Seulement, il reste quand même qu'au niveau de la politique d'entretien des chemins en Ontario, indépendamment de ce que le ministère de la Voirie de l'Ontario dépense sur les grands projets, sur les « Queen's highways » comme ils les appellent. Mais, ils réussissent à subventionner les municipalités de la province de l'Ontario pour

l'entretien des chemins municipaux, pour les routes de développement, pour les routes des cantons non incorporés et pour permettre aux municipalités d'améliorer leur réseau routier intérieur. Le ministère de la Voirie de l'Ontario est en mesure de leur fournir des subventions pour un total de \$54,700,000, seulement au chapitre de l'entretien.

Du côté de la construction, le même ministère de la Voirie, en plus de s'occuper de faire la grande voirie sur les « Queen's highways » pour \$190 millions, réussit à subventionner les municipalités de la province pour le développement des routes à raison de \$23 millions, pour les routes des cantons non incorporés pour \$1 million. Il accorde des subventions aux municipalités pour leur permettre de reconstruire ou de construire de nouvelles routes dans le réseau intérieur municipal pour \$90,500,000. Le tout forme un total de dépenses de \$113,920,000. Comment se fait-il que c'est possible en Ontario et que ce n'est pas possible dans la province de Québec?

S'il faut changer le système, changeons-le donc pour être efficace...

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

M. PINARD: ... et pour apporter le progrès économique dans des régions sous-développées. Nous n'en sortirons jamais autrement.

M. LAFONTAINE: ... il faut être juste dans les comparaisons des chiffres qu'il vient de citer pour l'Ontario. La structure du ministère de la Voirie en Ontario est différente de celle du Québec.

M. PINARD: Je l'admets.

M. LAFONTAINE: Enormément différente. En Ontario, il n'y a pas de divisionnaire de voirie. Le divisionnaire de voirie est le « county engineer » payé par le conseil de comté. Vous avez le « township engineer » qui est payé par la municipalité. La structure du ministère de la Voirie en Ontario arrête aux ingénieurs de district. Le gouvernement Ontarien ne s'occupe que des grands axes routiers tels que la Transcanadienne, l'autoroute des Laurentides ou la route 11 et les routes qui sont numérotées.

Le ministère de la Voirie ne s'occupe de rien à part cela. Ce sont les « township » les cantons ou les conseils de comté ou les municipalités qui ont, eux, un budget de voirie. Si dans le Québec...

M. PINARD: Ils sont subventionnés par le ministère de la Voirie de l'Ontario.

M. LAFONTAINE: Oui, un instant. Ils sont subventionnés, mais très légèrement.

M. PINARD: Pas très légèrement, les chiffres sont ici. Je le disais, mais je ne le savais pas.

M. LAFONTAINE: Bien oui. Je vais prendre, par exemple, ce que les divisions coûtent dans le Québec, à l'heure actuelle au gouvernement soit \$90,900,000. Ce montant-là, le gouvernement de l'Ontario ne l'a pas à sa charge.

M. PINARD: Un instant. Entendons-nous. Séparons le service de l'entretien du service de la construction.

M. LAFONTAINE: C'est cela.

M. PINARD: En Ontario l'entretien des routes va coûter, cette année au budget de l'Ontario, \$134,741,000. Le service de la construction des routes va coûter au ministère de la Voirie en Ontario, et pour les « Queen's highways » et pour les routes municipales \$189 millions et \$118,900,000 pour les routes municipales.

M. LAFONTAINE: Le député de Drummond sait-il, par exemple, qu'en Ontario toutes les rues municipales, y compris celles de Toronto, sont payées à un tiers par le gouvernement de l'Ontario pour la construction?

M. PINARD: Oui, je le sais.

M. LAFONTAINE: La fiscalité est différente,,

M. PINARD: Oui, c'est ce que je viens de vous dire.

M. LAFONTAINE: Quand le député de Drummond me cite des chiffres semblables c'est parce que dans les subventions qu'il donne, présentement il y a une subvention qui s'en va à la ville de Toronto. Cela va plus loin en Ontario, entre Hamilton, je crois et...

M. PINARD: Oui, mais on l'a fait à Montréal.

M. LAFONTAINE: Il y a le « Government of Ontario train », un train de banlieue qui présente un déficit de \$3 millions pour exempter le gouvernement de...

M. PINARD: Un instant, cela part...

M. LAFONTAINE: Non, mais je parle de la planification routière de l'Ontario.

M. PINARD: C'est complètement en dehors des dépenses routières d'entretien et de construction.

M. LAFONTAINE: Le ministère de la Voirie de l'Ontario maintient le « go-train ».

M. PINARD: Si le ministre veut discuter de ça, qu'il prenne le budget de l'Ontario et qu'il en discute avec moi. Autrement, nous ne parlerons pas de la même chose. C'est impossible.

M. LAFONTAINE: Justement, je dis que la comparaison est assez difficile.

M. PINARD: Procurez-vous le budget et nous allons en discuter.

M. LAFONTAINE: Présentement nous sommes à étudier le budget du Québec et non pas celui de l'Ontario. C'est le député de Drummond qui a mentionné le budget de l'Ontario. Je l'ai laissé faire. Mais je lui dis que les comparaisons qu'il apporte sont assez difficiles à avoir parce que l'Ontario n'a pas la même structure financière et fiscale. Deuxièmement, la Loi de la Voirie de l'Ontario n'a aucune ressemblance possible avec la Loi de la Voirie du Québec; le gouvernement ontarien, à cause de la fiscalité, subventionne directement un tiers de toutes les rues faites par chacune des municipalités; le gouvernement de l'Ontario, en plus, subventionne le métro de Toronto en achetant ou en expropriant le droit de passage, et tout ce qui est en haut du sol est payé par la commission du métro. Les gares sont payées par la commission du métro. Mais, le gouvernement de l'Ontario, par son ministère de la Voirie, paie les expropriations. Cela exempté, à ce moment-là,... c'est une planification de l'Ontario. L'Ontario subventionne aussi le « go-train » que le député mentionnait à un autre article du budget, ce qui dispense le gouvernement de l'Ontario d'emmener les automobiles au centre de Toronto évitant à ce moment-là de bâtir la route transcanadienne, un boulevard Décarie et des terrains de stationnement au centre de Toronto.

Cela est la planification routière de l'Ontario. Ils ont une loi différente de celle du Québec. Ils ont une fiscalité différente de celle du Québec. Ils ont des conseils de comté qui ont des ingé-

nieurs; autrement dit, nos divisionnaires — le divisionnaire dans le comté de Gaspé-Sud, par exemple, ne serait pas payé par le ministère de la Voirie, le garage de Gaspé-Sud ne serait pas payé par le ministère de la Voirie, mais par le conseil de comté du comté de Gaspé-Sud.

Cela change toute l'économie. Il est assez difficile, à mon sens, de faire une comparaison qui soit juste et exacte entre le budget de l'Ontario et le budget du Québec.

M. PINARD: Si le ministre me permet. C'est justement le sens des remarques préliminaires que j'ai faites lorsque la commission des crédits de la Voirie a commencé à siéger. Je me suis attaqué au système. J'ai dit: Avec le système actuel, nous n'en sortirons jamais. Le ministre ne sera jamais capable de sensibiliser suffisamment le premier ministre et le ministre des Finances du Québec pour obtenir la part du budget dont il a besoin pour réaliser les travaux routiers absolument nécessaires dans toutes les régions du Québec. Le système est faux à la base. Le système est désuet. Le système est inefficace. Il n'aura jamais entre les mains les arguments et la puissance nécessaires pour obtenir du ministre des Finances les montants dont il aura besoin.

C'est tellement vrai ce que je dis, c'est que nous avons quand même réussi à faire des cas d'exception pour la ville de Montréal à l'occasion des grands travaux de l'Expo. Nous avons subventionné la construction de l'autoroute «express» Décarie, mais nous avons conclu un accord financier avec la ville de Montréal pour la faire payer jusqu'à concurrence de \$40 millions. Cela a fonctionné. Nous avons quand même réussi à faire payer une partie du coût de la construction du métro par le gouvernement du Québec, alors que la plus forte partie a été payée, cependant, par la ville de Montréal. Le ministre admet ça. Ce n'était pas en vertu d'un système qui était modifié, c'était en vertu d'un système d'exception. Pourquoi cela ne deviendrait-il pas une règle générale? Si c'est prouvé efficace dans des domaines donnés, je pense qu'il y aurait tout intérêt à modifier le système et à réussir ce que d'autres réussissent.

A ce moment-là, je ne critique pas, je veux aider le ministre de la Voirie...

M. LAFONTAINE: Le député de Drummond a parlé dans les mêmes termes que le député...

M. PINARD: ... dans le sens des remarques que je fais. A ce moment-là, il obtiendra \$483 millions, comme c'est le cas en Ontario, au lieu d'obtenir seulement, cette année, un

maigre budget comme ça ne s'est jamais vu dans l'histoire du Québec.

M. LAFONTAINE: Non, ce n'est pas tout à fait exact. Je n'aime pas la conclusion du député de Drummond. Je lui ai prouvé hier que nous avons des budgets qui sont semblables à ceux que le député de Drummond...

M. PINARD: Non, le budget décroît dangereusement...

M. LAFONTAINE: Nous allons simplement regarder les chiffres.

M. PINARD: ... par rapport à l'importance du budget total dans la province qui est plus élevé que le budget de la province d'Ontario.

M. LAFONTAINE: Il augmente. Il a simplement à regarder les chiffres. Le pourcentage décroît, mais le budget est resté sensiblement le même.

Pour revenir à l'argument qu'employait le député de Drummond tout à l'heure, disons que, si nous voulons changer le système, il va tout de même falloir que nous sachions ce qu'il y a à l'intérieur du ministère de la Voirie. Cela m'a pris un peu de patience, le sous-ministre est à mes côtés — simplement pour vendre l'idée aux gens qui m'entourent du service général de la recherche au ministère de la Voirie. Personne ne voyait où cela pouvait mener. Il y a quinze jours — étant à l'hôpital à Montréal — le sous-ministre m'a appelé et m'a dit: M. le Ministre, vous avez fait un tour de magie avec la Direction générale de la recherche. Je n'avais jamais vu ce que ça pouvait ouvrir comme horizon. L'idée principale qui était en arrière de la formation de la Direction générale de la recherche était ceci: Nous ne sommes pas capables, à l'heure actuelle, de prouver l'utilité de la voirie. La voirie est mal connue dans tout le Québec. Elle est le sujet de litiges continuels. Nous tentons d'établir des priorités. J'entendais tout à l'heure le député de Gaspé-Sud.

Je concours entièrement à ses dires. Je pense bien que la priorité chez lui est la route 6, mais si nous arrivons, par exemple, en arrière, à Val-d'Espoir pour expliquer aux gens de Val-d'Espoir que la priorité est la route 6 — je sais que Val-d'Espoir existe en arrière de Cap-d'Espoir — je suis assuré que les gens de Val-d'Espoir diront: Non, c'est le rang 5 qui est prioritaire pour nous.

Nous parlerons de transport scolaire par exemple. Aujourd'hui nous les transportons en autobus, ils font des distances effarantes par

jour. J'ai dans ce cas certaines paroisses où les chemins bloquent au printemps et le chemin est bloqué durant deux, trois ou quatre jours et parfois pendant une semaine où l'enfant ne peut pas se rendre à l'école. Pour les parents de ces enfants qui demeurent dans ces rangs-là, je vous pose la question: Quelle est la priorité, le chemin pour permettre à leurs enfants d'aller à l'école ou la route transcanadienne?

Tout est relatif au point de vue priorité.

Alors, le ministère de la Voirie — et j'ai toujours envisagé le ministère de la Voirie comme tel — étant un service que nous devons donner au public voyageur, doit prendre en considération non seulement les grands axes routiers, non seulement les chemins de ceinture, par exemple le chemin de ceinture de la Gaspésie, non seulement les autoroutes qui dégagent les grandes villes, non seulement les chemins de contournement des grandes villes, mais aussi une certaine voirie régionale et en plus une certaine voirie qui est dite locale, justement à cause du manque de moyens financiers des municipalités et du manque de pouvoirs fiscaux des conseils de comté.

Alors, quand le député de Drummond...

M. PINARD: Je parle de changement à la structure précisément à cause des remarques que vient de faire le député.

M. LAFONTAINE: C'est justement pour cela que le service général de la recherche a été créé au ministère de la Voirie. J'ai dit, dans quelques discours, et le député de Drummond vient de me le confirmer, qu'il faut mettre le ministère de la Voirie à l'heure du vingtième siècle. Mais nous ne pouvons pas mettre le ministère de la Voirie à l'heure du vingtième siècle si nous n'avons pas un service général de la recherche qui, lui, peut s'occuper de tous les problèmes qui sont pertinents à la voirie, qui sont parallèles à la voirie, mais sur lesquels aucun fonctionnaire, en partant du ministre, en passant par le sous-ministre, le sous-ministre adjoint, le chef du personnel, le chef du service des travaux et tous les chefs de service voulus, n'a pas le temps de se pencher parce qu'il est pris dans l'accomplissement du quotidien.

Alors, il a fallu créer un grand service général de la recherche qui est en marge un peu de la voirie, qui regarde la voirie agir et qui tente de corriger la voirie dans son optique pour tenter d'en faire un outil utile à l'économie du Québec, et comme je le disais tout à l'heure, de mettre la voirie à l'heure du ving-

tième siècle. Je pense bien que cela est en rapport avec les remarques du député de Drummond.

Je pense bien que cela fonctionne bien à l'heure actuelle. Cela a commencé et il y a déjà des résultats. Je suis heureux aujourd'hui d'être capable, au moins dans certains milieux, de prouver la nécessité de la voirie. Parce que la nécessité de la voirie est tellement évidente que personne ne la regarde.

M. FORTIER: Je suis d'accord avec le ministre de la Voirie, mais est-ce que le ministre ne pourrait pas, par exemple, avoir des sommes additionnelles de différents organismes comme le ministère de l'Éducation ou encore de l'ODEQ pour les routes qui sont en dehors de la route 6?

M. LAFONTAINE: Revenons à ce que le député dit ou a dit tout à l'heure, à ce que le député de Drummond a dit tout à l'heure et à ce que j'ai dit. Le député de Drummond a dit: Lorsque j'étais ministre de la Voirie, nous avons tout de même réussi à régler certains problèmes, mais nous avons toujours fait des cas d'exception. Alors pourquoi faire des cas d'exception? Pourquoi ne pas tendre vers une solution qui soit générale à la grandeur de la province?

M. PINARD: Là vous renversez mon argument. A cause des cas d'exception que nous avons faits, alors, à ce moment-là, pourquoi ne pas en faire une règle générale...

M. LAFONTAINE: C'est justement...

M. PINARD: ... maintenant, et donner des services efficaces?

M. LAFONTAINE: ... ce que nous tentons de faire présentement.

M. PINARD: C'était expérimental et, de plus en plus, je crois que c'est de cette façon-là que nous réussirons à régler les problèmes.

M. LAFONTAINE: C'est cela.

M. PINARD: Décentralisons l'autorité. Et, sur le plan électoral, le gouvernement comme tel et le ministre du Revenu comme tel aura beaucoup moins de responsabilités et de soucis sur le plan électoral. La responsabilité électorale se placera à un autre niveau et, à ce moment-là, on dépolitiserait toute l'administration du ministère de la Voirie, on dépolitiserait aussi l'adjudication des subventions et des contrats.

Bien souvent c'est là qu'est le « bobo » principal.

M. LAFONTAINE: Je ne dirai pas que l'administration de la Voirie est politisée; je ne pense pas que les gens qui m'entourent soient politisés...

M. PINARD: A cause des structures.

M. LAFONTAINE: ... parce que les gens qui m'entourent sont les mêmes qui entouraient l'ancien ministre de la Voirie. S'il y a une personne qui est politisée...

M. PINARD: Entendons-nous!

M. LAFONTAINE: ... c'est peut-être l'ancien ministre de la Voirie et le ministre actuel de la Voirie. Lui est politisé, il a une couleur politique, et je suis de l'autre couleur.

M. PINARD: Oui.

M. LAFONTAINE: Mais je pense bien que ce ne sont pas les fonctionnaires du ministère de la Voirie qui sont politisés.

M. PINARD: C'est cela que je veux dire.

M. LAFONTAINE: Ce que je tente de dire au député de Drummond, c'est que nous tentons d'apporter de véritables solutions, des solutions en profondeur et non pas des demi-solutions ou des minisolutions.

Je peux assurer la commission que j'y mets toute mon énergie et la compétence des fonctionnaires qui m'entourent.

Je pense bien que, d'ici quelques années, le problème sera réglé à la satisfaction de tous.

M. PINARD: Tant et aussi longtemps qu'on ne sera pas arrivé à des structures de gouvernements régionaux, on n'arrivera jamais à rien. Tant que ces groupements régionaux ne seront pas subventionnés, tant qu'ils n'auront pas suffisamment d'argent pour prendre soin de leurs propres besoins à l'échelon local et à l'échelon régional, nous n'aurons jamais réglé le problème. Ce seront toujours des cataplasmes sur une

jambe de bois et le régime des subventions sera toujours discrétionnaire, parce qu'il sera toujours attaché à des considérations d'ordre électoral, que ce soit sous un gouvernement ou sous un autre. C'est mon opinion après huit ans d'expérience.

M. LAFONTAINE: M. le Président, vous me permettrez simplement une nouvelle intervention, si le député de Drummond me le permet.

M. PINARD: Certainement.

M. LAFONTAINE: C'est qu'en 1964 j'avais demandé, avec assez de force, un certain montant d'argent pour le comté de Labelle et le député de Drummond m'avait dit: Nous ne pouvons pas vous en donner dans votre comté parce qu'il y a une politique de rattrapage dans les autres comtés qui ont été oubliés dans le passé. Je ne pense pas avoir répondu de cette façon cet après-midi au député de Gaspé-Sud ni au député de Rimouski.

M. PINARD: Non, mais en pratique, ça va être ça, parce que vous n'êtes pas capable de faire de la voirie dans 108 comtés. Vous en ferez moins dans les comtés où il y en a eu plus l'année dernière et vous allez faire du rattrapage dans les comtés qui sont maintenant ministériels. C'est simple comme bonjour! Vous devriez l'admettre.

M. LAFONTAINE: Disons que dans le comté de Chambly nous avons dépensé l'an passé \$1,557,000, ce qui est beaucoup, et c'est un comté de l'Opposition! Et dans votre comté, chez vous, nous allons probablement dépenser \$500,000 et dans un autre comté, environ \$300,000.

M. PINARD: Sauf dans les comtés où forcément vous êtes obligés de réaliser des grands projets routiers. Alors, à ce moment-là, il y a moins de couleur politique!

M. LE PRESIDENT: Alors, la commission de la voirie ajourne ses travaux à demain matin, 10 h 30.

(Fin de la séance: 18 h 32)

Séance du 8 mai 1969(Quatorze heures trente-six minutes)

M. ROY (président de la commission de la voirie): A l'ordre! Nous reprenons au poste 7, article 1: Construction et réfection de routes.

M. LEDUC (Taillon): M. le Président, est-ce que le ministre de la Voirie pourrait nous dire à quel moment il prévoit que la réfection du rond-point de Saint-Hubert débutera?

M. LAFONTAINE: Disons que le ministère de la Voirie est allé en soumissions publiques. Les soumissions publiques sont entrées. Je crois que le plus bas soumissionnaire est de la compagnie Miron.

Nous avons prévu, au budget de cette année, \$1 million pour faire des travaux sur le rond-point. Le projet total est estimé à \$2 millions. Présentement, nous en sommes simplement aux déplacements d'utilités publiques, mais je pense bien que vers la fin de la saison des travaux, cette année, il y aura au moins la moitié de l'ouvrage qui sera fait.

M. LEDUC (Taillon): Les soumissions devaient entrer pour le 12 mars et, en fait, il y en avait une dizaine de reçues, à ce moment-là.

Est-ce que le ministre peut nous dire, à peu près, à quelle date? Est-ce que ce sera en mai, en juin, enfin d'ici...

M. LAFONTAINE: Disons que l'arrêté ministériel est préparé. Il ne reste qu'à faire la proposition du ministre de la Voirie auprès du conseil des ministres pour que le contrat soit octroyé.

Mais l'analyse des soumissions est faite, complétée. Il ne reste qu'à passer l'arrêté ministériel et la signature du contrat avec la compagnie Miron pour que les travaux débutent.

M. LEDUC (Taillon): Une autre question, la dernière. Est-ce que le ministre de la Voirie entend ou prévoit donner à la ville de Saint-Hubert une subvention pour la construction d'un boulevard qui s'appelle le boulevard Cousineau?

M. LAFONTAINE: Nous allons probablement traiter la ville de Saint-Hubert comme nous avons traité, dans le passé, la ville de Jacques-Cartier.

M. LEDUC (Taillon): Toutes les deux dans le comté de Taillon?

M. LAFONTAINE: Pardon?

M. LEDUC (Taillon): Toutes les deux dans le comté de Taillon?

M. LAFONTAINE: Les deux dans le comté de Taillon. C'est la réfection de la route 1 qui se trouve présentement dans les limites de la ville de Saint-Hubert.

M. LOUBIER: Nous taillons même nos budgets pour vous en donner!

M. LEDUC (Taillon): Continuez à tailler pour chez nous!

M. LAFONTAINE: Nous procéderons par étapes, parce que le projet de la ville de Saint-Hubert est un projet de quatre ou cinq milles de longueur, alors...

M. LEDUC (Taillon): Le ministre a mentionné tout à l'heure la route numéro 1. Je crois qu'il ne s'agit pas tellement de la route no 1 qui est le chemin Chambly, mais plutôt le boulevard Cousineau qui sera parallèle au chemin Chambly.

M. LAFONTAINE: Oui, d'accord; mais c'est l'analyse du boulevard Cousineau en fonction de la route no 1 et en fonction de l'école polyvalente, je pense, qui doit être construite dans ce district. D'ailleurs, c'est peut-être ce qui a décidé le ministère de la Voirie à bâtir ou à rebâtir le rond-point de Saint-Hubert, c'est justement le fait que 60 autobus quotidiennement le traversent...

M. LEDUC (Taillon): Quatre fois par jour.

M. LAFONTAINE: Quatre fois par jour, alors c'est un danger d'accidents; le rond-point de Saint-Hubert ne correspond plus aux normes modernes de la circulation et nous avons pensé que cela devenait un projet prioritaire. Mais la subvention donnée à la ville de Saint-Hubert relativement au boulevard Cousineau, la réfection de la route no 1, le tout est lié à l'école polyvalente et...

M. LEDUC (Taillon): Si je comprends bien, c'est encore au stade de l'étude, il n'y a pas eu aucune décision formelle prise...

M. LAFONTAINE: Disons que l'ingénieur John Connelly qui est ingénieur-en-chef adjoint pour la région de Montréal est présentement

en contact assez quotidien avec les autorités de la ville de Saint-Hubert pour apporter le meilleur règlement possible.

M. LOUBIER: D'autres questions?

M. LE PRESIDENT: Poste budgétaire 7, article 1?

L'honorable député de Olier.

M. PICARD (Olier): M. le Président, je ne sais pas si le ministre peut me donner une réponse sur une question au sujet de l'entretien du boulevard Métropolitain. J'imagine que le ministère fait périodiquement des inspections au sujet de l'entretien tant de la structure que de l'éclairage et toutes ces choses sur le boulevard Métropolitain.

M. LAFONTAINE: De Montréal.

M. PICARD (Olier): J'aimerais attirer l'attention du ministre sur une condition qui existe présentement dans la partie est de la voie élevée où vous avez des plaques d'aluminium qui recouvrent les joints et ces plaques se détachent — pas sur le pavé — je dirais en-dessous de la voie élevée. J'ai remarqué entre autres dans les environs du boulevard Provencher, dans les environs de la 14e Avenue, qu'au printemps, lorsqu'il y avait beaucoup de vent, ces plaques ballotaient au vent et cela devenait extrêmement dangereux. Et que ces plaques aujourd'hui, si vous remarquez, sont disparues, sont parties complètement. Je me demande s'il n'y aurait pas lieu de les vérifier.

M. LAFONTAINE: Je remercie le député de son intervention, il peut être assuré que les ingénieurs du ministère de la Voirie prennent bonne considération de ce qu'il vient de dire...

M. PICARD (Olier): Elles se détachent.

M. LAFONTAINE: Le député admettra que je ne passe pas souvent en-dessous du boulevard Métropolitain, et je comprends que le boulevard Métropolitain, traversant son comté, il est peut-être plus à même que moi de vérifier...

M. PICARD (Olier): Si vous passez sur la voie locale...

M. LAFONTAINE: D'accord.

Alors le sous-ministre le prend en note et nous apporterons notre concours le plus tôt possible. Je remercie le député de son intervention.

M» LE PRESIDENT: L'honorable député de Robert-Baldwin.

M. SEGUIN: M. le Président, pour ne pas revenir, parce que nous sommes encore à l'article 1 du poste budgétaire 7, en ce qui concerne la construction, je voudrais exprimer ma reconnaissance et mon appréciation au ministre et au ministère d'avoir eu à faire entreprendre les travaux pour l'élimination du passage à niveau vis-à-vis du boulevard Saint-Jean. Je pourrais lui dire que les travaux progressent très rapidement et que les gens de ce secteur sont très heureux de l'initiative que le ministère a prise d'entreprendre les travaux pour l'élimination de ce passage à niveau, très dangereux.

Je reviens à la deuxième partie, encore sans être critique, mais plutôt à la recherche de renseignements supplémentaires, je vois dans le budget ou dans l'annexe du budget qui nous a été présenté, ce qui est venu avec le budget, par exemple, pour la région de Montréal et justement mon collègue ici en parlait tout à l'heure...

M. LOUBIER: Il est difficile de rejoindre l'Opposition et le pouvoir. On a beau s'étirer, on ne vous rejoint jamais.

M. SEGUIN: C'est parce qu'il a les bras plus grands que les miens.

M. LAFONTAINE: Je ne sais pas si c'est l'annexe au budget de M. Dozois.

M. SEGUIN: C'est probablement M. Dozois qui vous a fait parvenir ça?

Vous allez remarquer dans cette annexe du ministre des Finances qu'il y a, pour la région de Montréal, trois grandes entreprises ou trois travaux projetés dont le budget verra à fournir les fonds. Là-dessus vous avez, à troisième-ment je pense, le passage à niveau du boulevard Saint-Charles que j'ai mentionné il y a quelques instants et vous dites aussi qu'il y aurait un début de travail pour l'élimination du passage à niveau des Sources. Je vois que c'est prévu, du moins, d'après le ministre des Finances, j'espère qu'aussi c'est reconnu par le ministère de la Voirie.

M. LAFONTAINE: Je croyais que c'était un document qui émanait du ministère de la Voirie. Je me rends compte que c'est un document qui émane du ministère des Finances.

M. SEGUIN: Le ministre reconnaît ce document, j'imagine.

M. LAFONTAINE: Oui, d'accord.

M. SEGUIN: Pourriez-vous, M. le Ministre, me donner certaines précisions au sujet du passage à niveau des Sources? Combien y a-t-il dans le budget pour ce projet-là?

M. LAFONTAINE: Un instant, \$1,500,000 au total.

M. SEGUIN: Maintenant quel est le montant que vous prévoyez pour cette année, est-ce une dépense de \$1 million?

M. LAFONTAINE: La même chose, \$1,500,000.

M. SEGUIN: Prévoyez-vous que ces travaux débiteront cette année en 1969?

M. LAFONTAINE: Nous allons en soumissions d'ici un mois.

M. SEGUIN: D'ici un mois vous serez en soumissions.

M. LAFONTAINE: Oui.

M. SEGUIN: Cela voudrait dire que probablement, septembre sera le mois des débuts des travaux?

M. LAFONTAINE: Peut-être avant ça.

M. SEGUIN: Peut-être avant ça.

M. LAFONTAINE: Peut-être avant, mais toutefois d'ici septembre tout en étant assez large.

M. SEGUIN: Puisque les plans sont quasi prêts et que vous êtes aussi à la veille d'aller à la demande des soumissions, est-ce que les plans et devis que vous suivrez sont les plans et devis de la dernière édition, soit la proposition qui aurait été faite par Régis Trudeau, Pointe-Claire et Dorval. C'est ce que vous suivez?

M. LAFONTAINE: Oui.

M. SEGUIN: Est-ce qu'il me serait permis de prévenir officiellement les municipalités concernées, soit les municipalités de Dorval et de Pointe-Claire, que l'on doit s'attendre au commencement des travaux pour la fin de l'été. C'est parce qu'il y a certaines choses que la municipalité doit faire en prévision et cela pourrait être fait au cours de l'été.

M. LAFONTAINE: Oui.

M. SEGUIN: Alors, vous reconnaissez le droit de faire cette demande, et les dépenses nécessaires qu'il y aura à faire.

Toujours dans cette question de construction, il y a déjà plusieurs années, trois, quatre, cinq ou six ans peut-être, on aurait parlé d'ajouter au boulevard Métropolitain, soit 2-20, deux voies additionnelles, une de chaque côté. Est-ce que vous prévoyez cela dans votre budget pour cette année?

M. LAFONTAINE: Non.

M. SEGUIN: Ce n'est pas prévu pour cette année.

M. LAFONTAINE: Vous parlez de l'autoroute 20? Ce n'est pas prévu.

M. SEGUIN: Oui, 2-20. Donc, ce n'est pas prévu pour cette année. Il n'y aura pas de travaux qui se feront sur l'autoroute 2-20 cette année. La raison de la demande, c'est qu'il y a deux ou trois immeubles à Pointe-Claire et ailleurs qu'il nous faudrait déménager avant que les travaux ne commencent. Je demande ça simplement pour avoir un *préavis*. Il n'y en aura pas pour pour 1969?

M. LAFONTAINE: Non, pas cette année.

M. SEGUIN: Je vous remercie.

M. LE PRESIDENT: L'honorable député d'Olier.

M. PICARD (Olier): Je ne sais pas si le ministre pourrait me dire s'il y a au budget du ministère de la Voirie un montant de prévu pour l'amélioration des terre-pleins du boulevard Métropolitain et, plus particulièrement, dans les villes de Saint-Michel autrefois — et maintenant Saint-Michel-Nord dans la ville de Montréal — et Saint-Léonard? Franchement, quelqu'un qui voyage sur le boulevard Métropolitain s'aperçoit tout à coup d'un changement complet dans l'apparence du boulevard dès qu'il sort des limites de la ville de Mont-Royal ou même, plutôt, de Montréal et qu'il arrive dans Saint-Michel. Je sais qu'il y a un problème attribuable à l'usage du calcium sur la voie élevée, ce qui empêche le gazon de pousser en-dessous. Il y aurait peut-être possibilité de recouvrir ou de remplir...

M. LAFONTAINE: Est-ce que le député veut dire sur la partie qui est élevée ou la partie qui est en dessous?

M. PICARD (Olier): Non, sur les voies locales. Les terre-pleins entre la partie qui appartient à la province et qui est entre les deux voies locales. Entre les deux voies locales en-dessous de la voie élevée...

M. LAFONTAINE: D'accord.

M. PICARD (Olier): Il est à remarquer qu'au printemps vous avez un espace qui varie; parfois, c'est seulement deux pieds de large et parfois c'est six pieds de large. Tout ce que vous voyez là, ce sont des trous d'eau ou des trous de boue.

M. LAFONTAINE: Le problème que le député soulève concerne l'article de l'entretien, qui a déjà été adopté. Mais tout de même, je lui dirai que le problème est à l'étude et que nous allons apporter une correction cet été.

M. PICARD (Olier): J'ai fait une demande, en ce sens-là, au ministre, l'an dernier. Il m'avait demandé d'écrire au personnel préposé à l'entretien et je l'ai fait.

M. LAFONTAINE: Le sous-ministre me dit qu'il en a pris note...

M. PICARD (Olier): On m'a dit qu'on ne l'avait pas dans le budget de l'an dernier.

M. LAFONTAINE: Non, cet été, nous allons le restaurer.

UNE VOIX: Ils l'ont mis à l'entretien cette année...

M. PICARD (Olier): Une autre question. Encore au sujet du boulevard Métropolitain, vous avez la jonction du boulevard Lacordaire...

M. LAFONTAINE: La jonction du boulevard Lacordaire...

M. PICARD (Olier): ... avec le boulevard Métropolitain. Le ministre est sans doute au courant que le viaduc qui joindra les deux sections de ce boulevard-là, entre les villes de Saint-Léonard et de Montréal-Nord, est présentement en construction et que, dès que la construction de ce viaduc-là sera terminée, ce boulevard sera ni plus ni moins un boulevard qui traversera l'île du nord au sud. Actuellement, tout ce que vous avez comme agencement de routes, à cette intersection, les automobilistes sont obligés de faire un arrêt complet et tourner à angle droit, comme si vous le faisiez à un coin de rue.

M. LAFONTAINE: Ce n'est pas dans la ville d'Anjou cela?

M. PICARD (Olier): Cela se trouve dans la ville d'Anjou. Cela se trouve juste avant la ville d'Anjou.

M. LAFONTAINE: Saint-Léonard.

M. PICARD (Olier): Saint-Léonard et Montréal-Nord.

M. LAFONTAINE: Justement dans Saint-Léonard plutôt que dans la ville d'Anjou.

M. PICARD (Olier): Oui.

M. LAFONTAINE: Non, il n'y a pas de programme présentement, mais je sais qu'il y a une partie municipale au nord, je dis cela au député, mais je me souviens...

M. PICARD (Olier): J'aimerais faire remarquer au ministre qu'avec l'ouverture du boulevard Lacordaire, il est prévu qu'au moins 20% de la circulation qui passe présentement sur le boulevard Pie DC passera là et vous aurez un petit problème.

M. LAFONTAINE: D'accord. Disons que nous prenons votre question en note. Je n'ai pas près de moi les fonctionnaires qui étaient ici hier. M. Connelly est de la région de Montréal, il a dû partir. De toute façon, nous n'avons rien au budget mais je sais qu'il y a eu une discussion préliminaire parce que l'année passée le problème a été soumis à mon bureau.

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

M. MALTAIS (Saguenay): M. le Président, dans le Soleil du 12 mars 1969, on prévoyait pour l'amélioration du réseau routier une somme de \$180 millions. Je sais que vous connaissez bien l'importance du réseau routier sur la Côte-Nord, et je parle également pour le comté de Duplessis et le comté de Saguenay. Je remarque que, dans toutes ces prévisions, aucun montant n'est prévu sur la route 15 qui est, comme vous le savez, essentielle chez nous puisque c'est la seule route que nous ayons sur la Côte-Nord.

Je voudrais demander au ministre si quelque chose a provoqué cette absence de projet chez nous.

M. LAFONTAINE: Le député m'a parlé dernièrement d'un projet de continuation de pavage

sur un mille et demi, et je l'ai assuré que cette année nous le ferions. Maintenant, je demanderais la collaboration du député, à ce moment-ci, c'est que nous avons un problème pour le barrage de la rivière Sainte-Marguerite. Il y a danger, à cause de la crue des eaux, que le barrage soit emporté, et nous sommes obligés de prendre une décision qui, peut-être, causera certains dérangements dans la vie des gens, par exemple de Sept-Iles, parce que nous serons obligés de couper le réseau routier pour laisser un échappatoire à l'eau. Nous avons à choisir entre enlever la route ou que le barrage parte.

Alors, les officiers du ministère de la Voirie sont présentement en conversation avec la compagnie Iron Ore, et nous demandons à la population de la région d'avoir beaucoup de patience.

M. MALTAIS (Saguenay): Dans le bout de la rivière Sainte-Marguerite, ce n'est pas l'Iron Ore qui est là, c'est Gulf Paper.

M. LAFONTAINE: Non, mais les intérêts sont transférés à Iron Ore.

Alors, je demanderais au député s'il veut se faire le porte-parole du ministre de la Voirie...

M. MALTAIS (Saguenay): Oui, maintenant...

M. LAFONTAINE: ...pour faire comprendre aux gens que cela peut amener un inconvénient de quinze jours peut-être, mais nous allons tenter, le plus tôt possible, lorsque la crue sera passée, de faire un chemin temporaire avant de rebâtir le chemin principal.

M. MALTAIS (Saguenay): Maintenant, M. le Ministre, sur la route 15, près de Forestville, les chambres de commerce ont, en maintes circonstances, particulièrement celles de Forestville et la chambre de commerce régionale, fait des pressions pour cette cause, et le ministre évidemment, m'en a parlé hier, je lui demande de le déclarer ici que ce 1.6 mille de route sera reconstruit cette année.

M. LAFONTAINE: D'accord, il est au programme. Il est au programme parce que le député m'en a parlé il y a peut-être un an et il m'en a parlé il y a six mois, et je sais que ce bout de route est extrêmement important pour les gens de la région. Je ne le fais pas simplement à cause de l'amitié que je porte au député en particulier, mais je le fais aussi pour la population.

M. MALTAIS (Saguenay): Je voudrais surtout souligner le point que chez nous, c'est moins un point de vue touristique qu'un point de vue de camionnage.

M. LAFONTAINE: C'est ça.

M. MALTAIS (Saguenay): Vous avez un centre...

M. LAFONTAINE: Un point de vue industriel et commercial.

M. MALTAIS (Saguenay): ... qui rapporte énormément au Québec, vous avez la compagnie Iron Ore à Sept-Iles, Quebec Cartier Mining à Port-Cartier, vous avez la Quebec North-Shore, vous avez Canadian Bechtel Aluminium, vous avez les barrages de l'Hydro-Québec. Mais le réseau routier à l'heure actuelle, dans plusieurs parties de son parcours, est très dangereux pour le camionneur. Je vous assure, M. le Ministre, que je suis très heureux d'entendre la promesse que vous me faites à l'effet que ça va être refait. Je voudrais que ça commence le plus tôt possible parce qu'évidemment il peut arriver des événements, je ne suis pas dans le secret des dieux — mais certains événements pourraient retarder ces projets-là.

M. LAFONTAINE: Événements?

M. MALTAIS (Saguenay): Vous m'avez dit que l'an passé, j'en avais perdu...

M. LAFONTAINE: Est-ce que je pourrais demander au député quels événements il pourrait...

M. MALTAIS (Saguenay): Par exemple, des événements heureux pour le parti libéral!

M. LAFONTAINE: Voici, M. le Président, si l'événement est heureux,...

M. LOUBIER: Allez-vous changer de chef prochainement?

M. MALTAIS (Saguenay): Non, c'est vous qui avez une convention, Je pense, si ma mémoire est fidèle.

M. GARDNER: Nous, c'est démocratique, vous...

M. LE PRÉSIDENT: A l'ordre!

M. LOUBIER: Nous, c'est notre chef qui demande une convention.

M. MALTAIS (Saguenay): Nous sommes très satisfaits... C'est une incidence dans cette question.

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

M. LAFONTAINE: Disons que je dirai ceci au député. Il semble craindre des élections.

M. MALTAIS (Saguenay): Non, non, je semble craindre que le projet ne se fasse pas.

M. GARDNER: Ce ne sont pas les élections qu'ils craignent, ce sont les résultats.

M. LAFONTAINE: Non, mais si le résultat des élections est bon pour le parti libéral, je suis assuré que le député de Drummond va être probablement, à ce moment-là, si jamais le sort favorisait le parti libéral, le nouveau ministre de la Voirie, vous pouvez être assuré de l'appui du député de Drummond.

M. MALTAIS (Saguenay): De toute façon...

M. LAFONTAINE: Maintenant, je dis ceci: Même si on a des divergences, parfois sur le plan politique, je dois informer le député que je suis complètement d'accord. Quand il m'en a parlé, nous avons déjà même commencé à étudier son projet. C'est pour cela que je ne suis pas opposé.

M. MALTAIS (Saguenay): Je remercie le ministre et je voudrais, évidemment, demander au surplus si le ministère entend, cette année, pour la route de Gagnon... Evidemment, on procède surtout en vertu de la Loi des chemins d'accès vu que c'est surtout le ministère des Terres et Forêts, votre collègue M. Gosselin, qui s'occupait de ces travaux-là.

Le ministère de la Voirie songe-t-il cette année, à amener les gens de la ville de Gagnon vers la civilisation en continuant cette route qui est faite du millage 135 à Manic 5, et dont 35 milles sont faits vers Gagnon? Est-ce qu'on veut mettre cette année une certaine somme d'argent sur ces travaux-là?

M. LAFONTAINE: Comme le député le mentionnait, tous les travaux d'ouverture, ce sont des travaux de chemins de pénétration et c'est le ministère des Terres et Forêts qui est en charge du programme et non pas le ministère de la Voirie.

M. MALTAIS (Saguenay): S'il y avait moyen d'avoir la collaboration du ministre, peut-être?

M. LAFONTAINE: Oui, disons que je tente — là je ne voudrais pas retomber dans les considérations générales...

M. MALTAIS (Saguenay): Très bien.

M. LAFONTAINE: Ce que nous tentons de faire, c'est de faire du ministère de la Voirie un véritable ministère des Ponts et Chaussées. Nous tentons d'intégrer, à l'heure actuelle, la loi a été passée, les employés sont rendus au ministère de la Voirie; Les ponts, aujourd'hui, sont devenus une partie intégrante de la route, ce qui n'était pas dans le passé. Nous intégrons cela... Je rêve du jour prochain, le plus prochain possible, où tous les chemins relèveront d'une autorité dans le Québec, celle du ministre de la Voirie. Mais le député admettra que ce n'est pas facile, mais je l'assure de ma collaboration vis-à-vis du ministre et...

M. MALTAIS (Saguenay): M. le Président, vous me permettez de dire aux gens que le ministre va l'annoncer.

M. LAFONTAINE: Disons qu'il va...

M. MALTAIS (Saguenay): non, non, le ministre va l'annoncer lui-même. Je vous remercie, M. Lafontaine.

M. TREMBLAY (Bourassa): M. le président, pour terminer le poste Pie DC, avez-vous un montant d'argent car du côté sud, ce n'est pas terminé?

M. LAFONTAINE: Ah, vous voulez dire le...

M. TREMBLAY (Bourassa): Il y a le côté ouest du pont qui est terminé, mais le côté sud n'a pas été terminé.

M. LAFONTAINE: Cela fait un bon bout de temps que j'ai pas passé par le pont Pie IX. Est-ce que le député pourrait préciser exactement?

M. TREMBLAY (Bourassa): Il y a une section du pont Pie IX qui a été faite, la section ouest. La section sud, la vieille section, qui a été faite, et à chaque extrémité, il y a un bout qui a été réparé; mais le milieu du pont n'a pas été fini, les côtés du pont, tout ça.

Quand nous arrivons sur le pont, nous descendons à peu près de cinq pieds, mais quand nous

arrivons à Laval, nous remontons de cinq pieds.

M. LAFONTAINE: Je prends en considération la question du député et je prendrai tous les renseignements voulus...

M. HOUDE: Maintenant, sur le même sujet, je veux dire ici au député de Bourassa qu'il y a une dénivellation d'environ trois pieds et demi à l'entrée du pont. Cela baisse et la sortie, à la ville de Laval, cela remonte. Si techniquement, c'est impossible de la réparer, qu'il y ait au moins une signalisation, qu'on avertisse les automobilistes quelques pieds en avant, parce que la traverse est dangereuse.

M. LAFONTAINE: Je promets au député concerné, les trois, les deux de la ville de Laval et celui de la ville de Montréal-Nord, parce que c'est un pont intermunicipal et sur une route numérotée. Disons qu'à la prochaine occasion, au lieu de passer par l'Office des autoroutes pour me rendre chez moi, je passerai par le pont Pie IX et j'irai visiter les villes... D'accord, j'irai voir exactement...

M. LAVOIE (Laval): Sur le même sujet, sur le même pont, le ministre est sans doute au courant que ce pont-là, en somme, a été doublé, si l'on peut dire, il y a quatre ou cinq ans, dans la continuation de la nouvelle route, quel numéro?

M. LAFONTAINE: La route 25.

M. LAVOIE (Laval): La route 25; elle a changé de numéro.

M. LAFONTAINE: L'ancienne route 18.

M. LAVOIE (Laval): Lorsque le nouveau pont a été fait dans les années 64/65, il était question que l'ancien pont soit remplacé par un nouveau, à cause de sa condition vétuste et tout. Est-ce que le ministère a dans son programme la reconstruction de ce vieux pont?

M. LAFONTAINE: Lorsque les plans ont été faits pour le nouveau pont, c'est-à-dire le doublage du pont, les ingénieurs ont prévu de se servir du même pilier pour une nouvelle voie. Nous avons fait faire l'expertise du vieux pont Pie IX et l'expertise nous dit que le vieux pont Pie IX peut encore durer quelques années. Dans l'aire des priorités à l'heure actuelle pour le ministère de la Voirie, nous avons jugé bon plutôt de commencer le pont Papineau, plutôt que de recommencer le pont Pie IX qui tout de

même donne un certain service encore, et est encore rentable, nous allons le garder. Si nous nous apercevons qu'il devient dangereux, nous referons le pont.

M. LAVOIE (Laval): Parce qu'il y a une rumeur qui a circulé à un certain moment l'automne dernier, à l'effet que le ministre des Finances aurait pris une heure ou deux un dimanche après-midi pour se rendre compte lui-même, et qu'il aurait décidé à son retour que le pont était encore bon pour quelques années.

M. LAFONTAINE: Ne me dites pas que le ministre des Finances est rendu à inspecter les travaux de voirie? Cela veut donc dire qu'il porte beaucoup d'intérêt au ministère de la Voirie, trop peut-être.

M. LAVOIE (Laval): Pas assez, même pour des questions budgétaires.

M. LAFONTAINE: J'irai moi-même voir le ministre des Finances. Je pense bien que le député de Drummond va admettre que le ministre des Finances est un homme positif. Je ne crois pas que le ministre des Finances s'y soit rendu. Je pense bien que ce que le député de Laval a voulu faire, c'est une boutade à l'endroit d'un de ses collègues, qu'est le ministre des Finances. Il est parti en disant: C'est une rumeur.

M. TREMBLAY (Bourassa): M. le Ministre, si vous venez voir le pont Pie IX, en même temps la ville de Montréal-Nord avait fait une demande au gouvernement provincial...

M. LAFONTAINE: Si, en passant par le pont Pie IX, le député m'invite chez lui, j'irai avec grand plaisir.

M. TREMBLAY (Bourassa): Avec plaisir, je vais vous recevoir, M. le Ministre. D'ailleurs je vous avais dit que vous pouviez venir nous voir.

M. HOUDE: La jalousie.

M. TREMBLAY (Bourassa): A Montréal-Nord, à l'heure actuelle, la sortie du pont Pie IX, si l'on veut prendre Henri-Bourassa ou le boulevard Gouin, nous sommes obligés de passer par les rues résidentielles.

La ville a fait une demande, je crois, à M. Monette. J'ai ici une lettre dans laquelle il a répondu que c'était impossible pour le budget

de 68/69. Mais, pour le budget 69/70, est-ce qu'il y a des sommes qui pourraient aider à la ville, parce qu'on construit des ponts et on laisse des villes avec un pont qui arrive sans débouché dans la ville? C'est qu'on le fait tout à côté, sur la rive nord; mais nous, à Montréal-Nord, est-ce que nous faisons encore partie de la province de Québec?

UNE VOIX: C'est mieux que de ne pas avoir de ponts!

M. TREMBLAY (Bourassa): C'est réellement dangereux, des rues résidentielles!

M. LAFONTAINE: Je pense bien que le député admettra que la ville de Montréal-Nord fait encore partie de la province de Québec.

M. TREMBLAY (Bourassa): J'espère.

M. LAFONTAINE: Ah, oui!

M. TREMBLAY (Bourassa): Cela ne paraît pas par les travaux qui se font là.

M. LAFONTAINE: C'est encore une autre boutade qui est envoyée à l'endroit du gouvernement.

M. TREMBLAY (Bourassa): Ce n'est pas une boutade. C'est parce que cela fait quatre ans que ce pont est en construction et on sort dans les rues résidentielles. Je crois qu'à ce moment-là le gouvernement pourrait en venir à une entente avec la ville pour payer un certain montant des travaux. Je crois que la ville serait prête à payer un certain montant, mais que le gouvernement vienne en aide aussi. Ce n'est pas la ville qui a fait construire le pont. Alors, je trouve qu'il serait raisonnable que le gouvernement intervienne pour donner une entrée qui a de l'allure. Nous entrons dans un canal quand nous arrivons là.

M. LAFONTAINE: Le député est en train de me dire que la ville est prête à contribuer à des travaux...

M. TREMBLAY (Bourassa): La ville, je crois, a communiqué avec le sous-ministre, même avec vous, après l'année 1966 — depuis que vous êtes là — et elle a demandé de vous rencontrer, je crois, pour parler de financement de quelque façon.

La dernière lettre que j'ai pu avoir, ici, de l'hôtel de ville, c'est le 5 décembre 1967.

M. LAFONTAINE: Ce seraient des travaux de quel ordre?

M. TREMBLAY (Bourassa): Je crois que ce serait autour de \$600,000.

M. LAFONTAINE: De \$600,000?

M. TREMBLAY (Bourassa): Oui, \$600,000.

M. LAFONTAINE: Alors, si j'avais une somme à disposer tout de suite, si je pouvais dire: J'ai \$600,000 à disposer, je demande au député de Fabre, au député de Laval et au député du comté de Henri-Bourassa, de quel côté des ponts devrai-je dépenser les \$600,000? Du côté de Laval ou du côté de Henri-Bourassa?

M. LAVOIE (Laval): Je pense que vous ne l'avez pas. Nous ne parlerons pas pour rien dire!

M. TREMBLAY (Bourassa): Je vois que vous parlez de Laval. Ils l'ont, à Laval, le rond-point. Nous, nous n'en avons pas. Alors, je vous donne...

M. LAFONTAINE: Disons que la question est posée et que j'y apporterai la meilleure attention.

M. HOUDE: Si on parle de sécurité, honnêtement, je pense que c'est du côté de Montréal-Nord, parce que Pie IX et Henri-Bourassa, c'est vraiment un carrefour, ce sont deux artères importantes de l'île de Montréal et, lorsque nous voulons sortir de Laval pour entrer dans la ville de Montréal-Nord, nous sommes obligés de passer, comme vient de le dire mon collègue, dans toutes les petites rues résidentielles pour aller, après cela, reprendre le boulevard Henri-Bourassa ou rejoindre encore le boulevard Pie IX.

M. LAFONTAINE: Je prends cela en bonne considération... Je suis content de l'assurance que le député me donne que la ville serait prête à collaborer.

M. TREMBLAY (Bourassa): Disons qu'il n'y a pas de résolution, mais j'ai rencontré les membres du conseil qui étaient d'accord, même ils ont communiqué avec le ministère. Je crois que vous avez tous les plans, au ministère...

M. LAFONTAINE: Disons que parfois, cer-

taines villes sont prêtes à collaborer avec le gouvernement provincial — ce n'est pas un blâme mais je donne cela comme exemple — sur un projet de \$6 millions, par exemple, et à ce moment-là, la quote-part de la ville serait de \$100,000 ou \$200,000 sur une dépense totale de \$6 millions.

Je comprends que c'est une contribution, une collaboration tellement minime que c'est simplement symbolique. J'espère que la collaboration que le député est en train de mentionner de la part des autorités de la ville de Montréal-Nord n'est pas simplement une collaboration symbolique, mais réelle.

M. TREMBLAY (Bourassa): Je crois que la ville de Montréal-Nord veut aller de l'avant, parce que les plans sont faits par la maison Ingénieurs-conseils Leroux à Leroux. Tous les plans sont faits.

M. LAFONTAINE: A ce moment-là, si les plans ont été faits à la demande de la ville, le député...

M. TREMBLAY (Bourassa): A votre ministère, je crois que cette demande...

M. LAFONTAINE: Voici, j'aimerais préciser. Si les plans ont été faits, ils n'ont pas été commandés par le ministère de la Voirie, mais commandés par la ville.

M. TREMBLAY (Bourassa): Oui.

M. LAFONTAINE: Ce qui prouve que le problème soulevé par le député est un problème exclusivement municipal. Le ministère de la Voirie se penchera avec bienveillance sur le problème qui est soulevé, mais il ne faudrait pas conclure que le gouvernement provincial sera le gros bailleur de fonds pour faire les travaux lorsque la contribution de la ville ne serait que symbolique.

Mais si réellement, la ville veut avoir l'aide dans la réalisation de son projet, je dis au député que j'apporterai ma plus entière collaboration. Il s'agit, à ce moment-là, de se placer autour d'une table ronde et de discuter librement.

Alors, que le député soit assuré de ma collaboration dans le règlement du problème qu'il soulève.

M. TREMBLAY (Bourassa): En tout cas, s'il vous manque des documents, je crois qu'à votre ministère vous avez tous les documents pour commencer le travail.

M. LAFONTAINE: C'est plutôt à ce moment une décision politique entre les autorités de la ville et le ministre de la Voirie. A ce moment, je verrai jusqu'où la ville est prête à aller, et je dirai à la ville jusqu'où le gouvernement provincial peut aller.

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

M. MAILLOUX: M. le Président, je voudrais d'abord m'excuser d'avoir laissé le comité dont je fais partie pour une raison majeure, c'était un rappel dans mon comté pour un engagement que j'avais accepté au préalable. Nous n'avons pas, nous, de la rive nord, en aval de Québec, malheureusement les moyens qu'ont nos honorables collègues de la ville de Montréal et du Montréal métropolitain pour nous défendre, et je voudrais revenir à la route 15 qui est représentée par quatre députés ici en Chambre. Je pense que le ministre sait qu'elle s'étend sur plus de 700 milles; si les gens de Montréal parlent pour un comté dont l'étendue est parfois de trois milles de longueur, nous à Charlevoix c'est 125 milles simplement pour la principale route.

Au sujet de la route 15 dont mon collègue a parlé tout à l'heure, je voudrais d'abord attirer l'attention du ministre sur des records qu'a obtenus le comté de Charlevoix récemment: un record de mortalités dans la province dont nous ne sommes pas tellement fiers. Je veux signaler trois endroits de la route 15 qui ne sont absolument plus acceptables pour la circulation que nous avons en 1969.

Il y a d'abord la côte des « Shey » à Clermont que les principaux officiers du ministère connaissent très bien. Il y a quinze jours, malheureusement, nous avons encore dû subir six pertes de vie, des jeunes de moins de 25 ans...

M. LAFONTAINE: Combien?

M. MAILLOUX: Six pertes de vie dans le même accident. Je crois que cette côte - ce n'est pas un projet de l'ordre de plusieurs centaines de milliers de dollars — est une côte que vous connaissez très bien à l'approche de la ville de Clermont; elle est dans une descente qui fait une courbe très prononcée, et malgré certains accotements qui ont été apportés à la côte, cela ne l'a élargie d'aucune façon. Je pense que le ministère devrait immédiatement, pour éviter ces horribles tragédies, au moins faire en sorte d'ajouter une troisième voie de manière que les doublages ne se fassent pas — je conviens

qu'à ce moment, les conducteurs sont dans le tort — mais il demeure que, s'il y avait une troisième voie, cela permettrait d'éviter des collisions frontales telles que la dernière qui est survenue chez nous.

A présent, la côte est adossée à un flanc de montagne, mais je pense que, quand même là, avec les méthodes modernes, les machines puissantes que nous avons, on est en mesure de faire une correction qui donnerait satisfaction à l'ensemble du public voyageur.

Il y a également deux autres endroits où je voudrais signaler l'urgence des travaux au ministre. Je sais que les municipalités et les chambres de commerce concernées ont fait des pressions au ministre. Il y a à la sortie de la traverse qui vient du comté de Saguenay, de Baie-Sainte-Catherine, la côte qui est encore dans un endroit très courbé, la Rivière-au-Renard, à la sortie de la Pointe-au-Bouveau à Baie-Sainte-Catherine.

M. LAFONTAINE: Côte Rivière-au-Renard?

M. MAILLOUX: Je pense que c'est la côte Rivière-au-Renard, à l'arrivée de Pointe-au-Bouveau à Baie-Sainte-Catherine.

M. LAFONTAINE: Près de chez Wellie.

M. MAILLOUX: Exactement à côté de chez Wellie Savard. C'est un bon ami de mon honorable collègue, le ministre de la Voirie.

M. PINARD: N'oubliez pas de le saluer à l'occasion.

M. MAILLOUX: C'est effectivement un maire qui est un des fonctionnaires de la voirie, qui siège à cette municipalité, un ingénieur du ministère, je pense, M. Kinney, qui connaît parfaitement le problème et qui l'a souligné au ministère.

La troisième correction dont le ministère devrait s'occuper est dans la côte dite Côte-des-Matous.

M. LAFONTAINE: Côté de?

M. MAILLOUX: Côte-des-Matous.

M. LAFONTAINE: Dans la côte de la Rivière-au-Renard, est-ce que c'est encore la largeur?

M. MAILLOUX: Il y a l'alignement qui fait défaut, parce qu'il y a un problème majeur à ce moment, car il y a un pont qui traverse au pied de la côte.

Il y a un problème qui se pose, c'est que les gens qui approchent de la traverse de Baie-Sainte-Catherine approchent souvent en retard, donc S. vitesse toujours exagérée. Il sortent de la traverse en retard, à vitesse exagérée encore. Ils sont en retard sur les deux côtés.

Je signale au ministre qu'il y a eu des tragédies qui ont coûté la vie à des dizaines et des dizaines de personnes, dont la dernière, l'an passé, où il y avait cinq morts dans le même accident.

Le troisième dont je parlais, c'est la Côte-des-Matous qui est située anormalement dans la paroisse de Saint-Urbain, mais sur le circuit de la route 15.

M. LAVOIE (Laval): Vous irez le saluer celui-là aussi.

UNE VOIX: Faire ça au député de Laval.

M. MAILLOUX: Cela ne signifie pas qu'il y a tellement de matous dans le comté de Charlevoix.

Toutefois, je crois que M. Legault est parfaitement au courant du problème de la Côte-des-Matous. La correction qui pourrait être apportée serait une troisième voie ou une « sur largeur ».

M. LAFONTAINE: C'est une « surlargeur » que le député de...

M. MAILLOUX: Une « surlargeur » pourrait sûrement faire.

M. LAFONTAINE: Présentement, c'est quoi?

M. MAILLOUX: Deux voies.

M. LAFONTAINE: Est-elle longue cette Côte-des-Matous?

M. MAILLOUX: Elle est longue et croche.

UNE VOIX: Il y a un pont dans le bas.

M. LOUBIER: L'affaire des matous...

M. LAFONTAINE: Pour répondre au député, je pourrais dire ceci: Relativement à la côte de la Rivière-au-Renard, dans Baie-Sainte-Catherine, la côte des « Shea » et la Côte-des-Matous, je demande aux gens près de moi de prendre note que le cas de la côte des « Shea » sera définitivement réglé, surtout si, comme le député le dit, c'est une côte extrêmement dangereuse. Nous sommes présentement, au Québec, à penser

— au ministère de la Voirie — à donner une troisième largeur, c'est-à-dire une troisième voie à certaines routes. Je l'ai fait l'an passé, ou il y a deux ans, dans le comté de Bellechasse, près d'un terrain de camping où il y avait énormément d'accidents. Nous l'avons fait à quelques autres endroits. J'ai dans mon comté, personnellement, ce qu'on appelle la Côte-du-Cap-de-Roc, tout près de Mont-Laurier. Il y a eu des accidents mortels, il y en a toutes les années. Apporter une correction, évidemment c'est dans le roc, et c'est un projet d'un demi-million pour un mille. Alors, il faut y penser.

Dans la côte des « Shea », c'est un projet, à vue de nez, qui coûterait approximativement \$100,000. Avec le budget que j'ai, c'est une solution possible. Je demande aux ingénieurs d'en prendre note, de l'étudier. C'est la meilleure solution, une « surlargeur », c'est-à-dire apporter une voie additionnelle. Je l'accepte tout de suite en principe.

Quant à la côte de la Rivière-au-Renard, dans Baie-Sainte-Catherine, il y a une question d'alignement. Nous avons le problème de l'alignement, parce qu'il y a huit ou neuf ans le gouvernement d'alors a bâti un pont de \$100,000 ou \$125,000, un pont neuf. Ce pont a été mal situé. C'est peut-être le meilleur exemple que le député signale pour montrer la nécessité qu'il y avait de rapatrier les ponts du ministère des Travaux publics au ministère de la Voirie.

Aujourd'hui un problème semblable ne se soulèverait pas. Avant de bâtir un pont de \$100,000, nous aurions regardé l'alignement de la route et nous aurions mis le pont où normalement il devait être placé. Nous aurions déboursé en plus, pour des approches, un montant suffisant de telle sorte que nous ne serions pas obligés de démolir le pont. Le problème de la côte de la Rivière-au-Renard est un projet qui coûterait de \$150,000 à \$200,000 pour l'alignement, la construction d'un pont neuf. Pour le moment, pour répondre au désir du député de Charlevoix, le ministère de la Voirie va multiplier la signalisation pour empêcher les accidents. Le député va comprendre que ça demande, pour un court chemin, une dépense de \$150,000 à \$200,000, ce qui est tout de même assez coûteux. Je demande aux ingénieurs de se pencher sur le problème, d'y apporter peut-être une solution pour l'an prochain, dans le futur budget.

Il en va de même de la Côte-des-Matous. C'est le même problème mais le problème est encore plus grand au point de vue budgétaire, c'est une côte qui coûterait de \$300,000 à \$400,000 et peut-être \$500,000 à améliorer. Alors le député comprendra que je n'ai pas les

moyens financiers à ce moment-ci, pour prendre une décision à vue de nez et il me permettra de faire étudier le problème de la Côte-des-Matous, de la côte de la Rivière-au-Renard; quant à ce qui regarde la côte des « Shea », je demande de l'étudier immédiatement, le plus tôt possible, mais disons, pour quelque cent mille dollars, je pense bien que nous aurons les moyens...

M. MAILLOUX: Je remercie le ministre de sa première constatation. Je sais que, lorsqu'il est question de travaux dans Charlevoix...

M. LAFONTAINE: Le député de Bellechasse, à côté de moi, me dit que peut-être pour vos voisins, lorsque les gens viendront me demander des budgets que je serai obligé de leur répondre en me servant de la Côte-des-Matous et en disant que le député de Charlevoix m'a tout pris.

M. MAILLOUX: Je laisse au ministre les commentaires qu'il désire apporter...

M. LAFONTAINE: C'est le député de Bellechasse...

M. MAILLOUX: ... ainsi que l'argumentation qu'il voudra donner à mes collègues.

Je voudrais continuer, cela ne prendra pas tellement de temps, les quelques remarques que je voulais apporter. Je connais les implications budgétaires et les implications des périodes préélectorales et ce que cela peut supposer. Il y a la section de Cap-à-l'Aigle dont M. Legault a entendu parler souvent.

M. LAFONTAINE: J'ai l'impression que le parti libéral se sent en élection.

M. LOUBIER: Préparez-vous une élection? Vous allez arriver encore un an en retard.

M. MAILLOUX: Disons que nous sommes prêts à prendre la relève dans les plus brefs délais possibles, et c'est ce que toute la province de Québec souhaite actuellement.

M. LOUBIER: C'est ce que M. Wagner dit.

UNE VOIX: Vous allez perdre votre côte avec cela...

M. LOUBIER: M. Wagner dit que vous n'avez pas de programme d'action...

M. MAILLOUX: Je suis quand même assuré

de ma réélection comme tous mes collègues.

A Cap-à-l'Aigle, sous le précédent gouvernement, le ministère de la Voirie avait construit les deux premiers milles et demi dans la section Mont-Murray, et je sais que la plupart des ministres sont déjà passés sur cette section. Il demeure que l'autre section de 2 milles et demi qui a été commencée l'an passé, après un retard de deux ans et demi, vous avez, sur la première section, complété le revêtement de l'asphalte en 67/68; mais depuis ce temps, sur l'autre section de 2 milles et demi, qui traverse le village de Cap-à-l'Aigle, les travaux avaient été paralysés. Le ministère, l'automne dernier, a semblé vouloir se remettre en marche, malheureusement par une formule que moi je n'admets pas, mais que le ministre admet, la formule en régie pour un très gros travail. Certaines clôtures ont été posées depuis, mais c'est le seul travail qui a été fait. Je pense que cette section de 2 milles et demi, l'Association des camionneurs de la province et plusieurs autres organismes ont plaidé sans cesse pour qu'elle soit complétée. Alors je laisse au ministre, à même ses estimations, le soin de penser...

M. LAFONTAINE: Je demande aux officiers de prendre note de cette observation du député.

M. MAILLOUX: C'est la seule section de tous les 100 milles de la route 15 qui n'est pas encore élargie, je crois.

M. LAFONTAINE: Je pense que les officiers du ministère vont...

M. MAILLOUX: Je ne tiens pas à porter des remarques sur les chemins secondaires de mon comté...

M. LAFONTAINE: Nous le prenons en ligne de compte.

M. MAILLOUX: ... je sais que les municipalités l'ont fait à ma place, comme c'est d'ailleurs leur droit, j'ai appuyé.

Sur la route 16, quand, en lisant en diagonale le rapport de l'année fiscale 67/68, il est dit que le ministère a commencé sur la section de Charlevoix les travaux de réfection de la route, je voudrais d'abord apporter une réserve. Ils ne sont pas commencés, ils ont continué parce qu'il y avait quand même sept milles de corrigés dans la section de Charlevoix. Il faudrait quand même apporter une nuance.

M. LAFONTAINE: Je verrai le chef de l'in-

formation du ministère et je lui demanderai de changer le terme au lieu de « commencé », dire « continué ».

M. MAILLOUX: Cela ignorait le travail qu'a accompli mon honorable collègue de Drummond auparavant.

M. LAFONTAINE: Ce n'est pas moi qui l'ai écrit...

M. LOUBIER: Sept milles sur 25 milles...

M. MAILLOUX: Sur 21 milles.

M. LAFONTAINE: Alors Je demande au chef de l'information de faire la correction: « continué » les travaux au lieu de « commencé ».

M. MAILLOUX: Je voulais demander au ministre: Est-ce qu'il croit qu'à même les estimations budgétaires actuelles, les 7 ou 8 milles qui sont actuellement corrigés seront au moins asphaltés dans l'année budgétaire courante?

M. LAFONTAINE: On me dit que ce n'est pas au programme cette année, mais assez souvent il y a des choses qui ne sont pas au programme et qui finissent par se faire. Il y a des transferts de compte. A un moment donné, on pense faire un chemin et à cause de certaines circonstances, soit à cause de l'expropriation, du déménagement de maisons ou soit pour d'autres raisons ces travaux ne peuvent pas se faire; alors nous en faisons d'autres.

M. MAILLOUX: Je veux terminer mes remarques et m'excuser auparavant si je dis des paroles que le ministre pense désagréables. L'an passé, alors que Charlevoix était inondé, j'avais, dans un discours en Chambre, fait des représentations au sujet des corrections à apporter. J'ai, à ce moment-là, remercié le ministre de la Voirie d'avoir fait le nécessaire pour que l'ensemble des corrections entraînées par la crue des eaux soit fait dans le plus bref délai possible.

Je ne voudrais pas retirer les remerciements que j'ai adressés au ministre à ce moment-là. C'était mon intention au poste budgétaire 7, article 1 — j'en avais d'ailleurs mentionné le fait au président — d'apporter des réserves sur le trop grand nombre de travaux qui sont actuellement faits en régie. Je comprends que par période de crue des eaux, quand certaines voles publiques sont inondées et sectionnées, il ne peut être question de demander des

contrats — cela je l'admets carrément. Cependant, durant ces travaux-là, près de 100,000 personnes ont circulé sur la route 15 dans les sept semaines qui en ont suivi le sectionnement à Silnt-Cassien-des-Caps, alors qu'un lac artificiel ayant débordé de son barrage est venu sectionner la route 15 sur une largeur de 60 pieds.

M. le Président, les résidants des comtés de Charlevoix, Saguenay et Duplessis ont été estomaqués et scandalisés de voir qu'un travail qui aurait pu être terminé rapidement, avec le détournement obligatoire de la circulation — J'en conviens — a pris neuf semaines à ce concrétiser et à se terminer. Et le ministre, dans une réponse qu'il faisait en Chambre durant la présente session, m'a révélé le montant qu'avait coûté un tuyau fourni par une maison de Québec, tuyau qui a coûté \$4,500, alors qu'il y avait à ajouter encore \$2,000 de matériaux. L'estimation des neuf semaines se chiffre par \$36,000, nonobstant l'addition du coût des deux équipes de la voirie qui ont été neuf semaines sur les travaux.

C'est donc dire que pour 60 pieds de chemin, il en a coûté au-delà de \$50,000 à la province. C'est réellement trop cher. Je ne blâme en aucune façon les fonctionnaires de la Voirie de la division de la Malbale; je sais que le divisionnaire, avant de dépenser \$1, demande l'autorisation à ses supérieurs, et qu'il ne fait absolument rien dans ce sens-là.

Je dis au ministre que des influences politiques chez nous — peut-être que cela a été fait dans une période préélectorale fédérale, on a voulu aider des collègues — agissent de telle sorte que l'argent est gaspillé d'une manière malheureuse dans ces travaux en régie.

Je m'excuse, M. le Président, d'avoir été aussi catégorique, mais c'est mon devoir d'oppositionniste de dire ces paroles-là.

M. LAFONTAINE: Disons, M. le Président, que le député de Charlevoix a le droit à ses opinions. Mais, est-ce que ses opinions sont la vérité pure et simple? Cela est un autre point de vue, parce que j'ai aussi droit à mes opinions.

Ce qui s'est passé dans ce cas-là, c'est que l'an dernier le député de Charlevoix a demandé au ministre de la Voirie d'apporter son concours le plus immédiat pour tenter de réparer les dommages qui étaient causés, non pas par le ministère de la Voirie, mais par bien d'autres facteurs.

M. MAILLOUX: C'est ce que j'ai dit tantôt.

M. LAFONTAINE: Je lui ai dit oui, j'ai dit

à mes sous-ministres: Voulez-vous faire « fonctionner »? Ils ont dit oui. Et je viens d'entendre le député de Charlevoix dire: Cela ne dépend pas du divisionnaire chez nous, cela dépend...

M. MAILLOUX: Il y a eu un surplus de dépenses.

M. LAFONTAINE: Le ministre vous dit ceci; La seule intervention que j'ai faite relativement à la correction des dommages causés sur la route 15 a été de dire à mes sous-ministres: Fonctionnez.

J'ai confiance en mes sous-ministres. Ce sont des gens honnêtes, ce sont des fonctionnaires qui étaient du temps de l'autre administration. Ce sont des gens qui se dévouent pour le bien public et je n'accepterai pas, M. le Président, parce qu'on prétend du côté de l'Opposition que nous sommes en période préélectorale, de tenter de prendre des moyens contournés pour accuser l'administration du ministère de la Voirie. Il est facile de dire et d'affirmer que tel projet a coûté \$4,500 de plus.

Mais je demande, M. le Président, au député de Charlevoix: A quelle place a-t-il fait son cours d'ingénieur?

M. MAILLOUX: Je donnerai réponse au ministre...

M. LAFONTAINE: J'ai ici, à côté de moi, M. Legault, chef du service des travaux. Le député a dit tout à l'heure: Toute la population est en émoi. M. Légault a dit: Je n'en ai jamais entendu parler.

M. Legault a dit: Je vais faire enquête. Je vous le dirai, M. le Ministre. Dans tout mon entourage à Québec, personne n'est au courant. Le député dit: Toute la population de mon comté, je n'ai eu vent d'aucune démarche, d'aucune protestation massive.

Oh, je regrette, M. le Président, je pense que j'ai toujours tenté, avec le député du comté de Charlevoix, d'être très juste, loyal, équitable. J'ai discuté, cet après-midi, de ses trois côtes. On me dit tout à l'heure: On n'aime pas dire: Commencez les travaux, mais dire: Continuez. J'ai dit au chef de l'information, parce que ce n'est pas moi qui écrit, mais le chef de l'information qui signe à part ça, son rapport: Bien, pour faire plaisir au député, enlevez le mot « commencez » et marquez « continuez ». Mais je dois dire ceci, par exemple, M. le Président, la côte des « Shea », cela ne sera pas la continuation des

travaux de l'ancienne administration. Cela va être le ministère de la Voirie qui commence.

M. MAILLOUX: C'est exact.

M. LAFONTAINE: Malgré ça, je vais demander au chef de l'information, pour faire plaisir au député de Charlevoix, de dire: Continuez les travaux.

Relativement à l'analyse, Côte-aux-Renards et Côte-des-Matous, je dirai ceci: Marquez dans votre rapport, l'an prochain: Continuez les travaux, même si c'est une initiative du ministère et du ministre actuel.

M. MAILLOUX: M. le Président, si l'honorable ministre de la Voirie a terminé, je voudrais apporter quelques observations supplémentaires. J'avais — au tout début de mon exposé, avant de parler des travaux, suite aux inondations qui sont survenues dans Charlevoix — pris la peine de préciser que, suite à un discours en Chambre, le ministre avait autorisé tous ses fonctionnaires à faire diligence pour remettre les chemins dans le meilleur état possible, dans le plus bref délai possible.

Je pense avoir dit, à ce moment-là, que le tout avait été fait aussi vite que possible. Je ne pense pas, dans aucune des paroles que j'ai prononcées, avoir voulu blâmer un seul fonctionnaire de la Voirie à quelque titre que ce soit.

M. LAFONTAINE: Alors, à ce moment-là, c'est le ministre de la Voirie qui est blâmé?

M. MAILLOUX: Un instant, qu'on me laisse terminer. J'ai pris la peine de préciser que le divisionnaire, avec qui je n'ai communiqué en aucune façon depuis trois ans parce que je respecte les fonctionnaires, je sais pertinemment qu'il n'est pas responsable quand il y a exagération sur un permis en régie. Et je n'accuse en aucune façon aucun des fonctionnaires supérieurs, pas plus que les fonctionnaires inférieurs aux divisionnaires de Charlevoix.

J'ai dit tantôt au ministre qu'il y avait une influence politique chez nous et si le ministre me force à donner un nom, je pense qu'il va reconnaître l'influence qui dirige les quinze comtés du district de Québec et qui est pas mal plus important que les divisionnaires et les sous-ministres de la Voirie dans Charlevoix.

M. LAFONTAINE: L'influence sur qui? L'influence sur le ministre de la Voirie?

M. MAILLOUX: Sur les fonctionnaires qui sont dans la division de chez nous. Cet individu peut faire chanter de la manière qu'il veut.

M. LAFONTAINE: Est-ce que le député de Charlevoix est en train de dire que le ministre prend connaissance de tout ce qu'il laisse supposer et que le ministre — j'entends le souffleur officiel —...

M. MAILLOUX: M. le Président, je pense que depuis trois ans...

M. LAFONTAINE: ... si le député de Drummond veut avoir assez de franchise de se lever et de parler au lieu de faire parler quelqu'un d'autre, je pourrais peut-être lui répondre dans le même ton qu'il me parle...

M. PINARD: Le ministre vient de dire qu'il demande à ses officiers supérieurs de faire l'enquête et que le député de Charlevoix...

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

M. PINARD: ... lui donne des faits.

M. LAFONTAINE: Si réellement le député de Charlevoix était au courant de ce qui se passe ici, si réellement cela existait, il a évité pendant un an d'en parler au titulaire du ministère de la Voirie, pour faire sa petite crise à l'occasion des crédits de la Voirie, je trouve, à ce moment-là, M. le Président, qu'il n'a pas été à la hauteur de la situation dans le comté de Charlevoix...

M. MAILLOUX: M. le Président...

M. LAFONTAINE. Il n'a pas fait son devoir comme député du comté de Charlevoix. Je lui demanderais, lorsque quelque chose survient dans ce domaine, qu'il ait au moins la décence de m'en parler à ce moment et non à la fin des travaux parce qu'on dit que nous sommes à la veille d'une élection — comme le député l'a laissé entendre tout à l'heure — que cela s'est fait dans une élection fédérale, etc. Je comprends qu'il y a un budget d'environ \$300 millions attribués au ministère de la Voirie, qu'il y a 46,000 milles de route dans la province de Québec; le ministre de la Voirie n'est pas au courant de ce que chacun des fonctionnaires fait. J'ai entendu tout à l'heure le député de Charlevoix dire qu'une équipe de la voirie avait passé...

M. MAILLOUX: Deux équipes.

M. LAFONTAINE: Deux équipes de la voirie. II dit: Je n'ai pas accusé les fonctionnaires, je n'ai pas accusé les hauts fonctionnaires, je n'ai pas accusé le divisionnaire. Bien, les équipes de la voirie dépendent du divisionnaire et non pas directement du ministre.

M. MAILLOUX: M. le Président, j'ai été élu en Chambre en 1962, battant un adversaire qui n'était pas le dernier des politiciens, l'ancien ministre de la Santé, le Dr Leclerc. J'ai siégé au Parlement alors que l'équipe dont je faisais partie était du côté ministériel. Je me rappelle avoir été obligé, un certain soir, de faire mon devoir pour mes commettants, alors que j'avais été obligé d'affronter trois de mes collègues, le Procureur général, le ministre de la Voirie du temps et un troisième qui était le ministre du Revenu, M. Kierans. Les journaux du lendemain ont signalé que ma carrière politique était finie, malgré qu'elle était très relative dans mon esprit. Je pense que depuis 1966, à chaque fois qu'il m'a été donné de traiter de problèmes politiques, j'ai cherché à le faire de la manière la plus objective possible. Je voudrais qu'un des honorables ministres du cabinet de M. Bertrand, aujourd'hui, de M. Johnson, auparavant, me le dise quand il m'a été donné d'apporter des remarques qui n'étaient pas guidées par la plus entière objectivité.

Tantôt, le ministre a dit, dans ses commentaires, que le député de Charlevoix — s'il a été conscient que pendant de longues semaines un tel travail devenait un gaspillage public — n'a pas fait son devoir. L'honorable député de Charlevoix, M. le Président, est obligé d'attendre, avant de se fier sur des prix quelconques qui lui sont fournis, que le ministre ait répondu en Chambre à la question qu'il lui pose, et effectivement la réponse m'a été donnée durant la présente session. Quand même j'aurais voulu faire une sortie en Chambre, c'est seulement durant la discussion des crédits du ministère que je pouvais attirer l'attention du ministre sur certaines anomalies qu'on constate dans les travaux en régie. Et si je n'a pas nommé la personne qui, chez nous, fait chanter tous les fonctionnaires, quel que soit le ministère dont ils fassent partie, c'est parce que cette personne-là ne serait pas en mesure de se défendre comme le député de Charlevoix devant la Chambre, en raison de son immunité parlementaire. Si le ministre veut connaître la personne privéement, je lui dirai qui dirige chez nous l'ensemble des fonctionnaires de Charlevoix, qui dirige les travaux et n'importe quoi. C'est d'ailleurs le même individu qui a fait battre le docteur Leclerc en 1962.

M. LAFONTAINE: Est-ce que le député est en train de me dire qu'il n'a jamais eu de rapports, comme il le disait tout à l'heure, depuis trois ans avec le divisionnaire de la voirie?

M. MAILLOUX: J'ai pris la peine de préciser qu'avec le divisionnaire de la voirie et les fonctionnaires qui sont actuellement à Québec, dans ma position, quand j'ai à communiquer avec eux, je le fais par lettre dont ils peuvent se servir auprès de leur ministre. Je n'ai rien à cacher.

M. LOUBIER: Comment aujourd'hui peut-il prétendre, s'il n'a aucun contact avec ces gens et ces fonctionnaires, que ces gens-là subissent le joug d'un organisateur politique?

M. MAILLOUX: M. le Président, quand nous sommes parmi une population de 35,000 habitants qui viennent nous rencontrer à chaque jour de l'année, l'on sait pertinemment de quelle manière ces gens-là sont systématiquement mis de côté ou systématiquement « placés » ou de quelle manière les fonctionnaires sont pris devant un chantage éhonté.

M. LOUBIER: Je comprends difficilement le député de Charlevoix qui, dans une grandeur d'âme devant laquelle je m'incline, affirme qu'il...

M. MAILLOUX: Ce n'est pas de la grandeur d'âme, ce n'est pas une affirmation en période préélectorale.

M. LOUBIER: ... ne voudrait pas abuser de son immunité parlementaire pour accuser une personne qui n'a pas le même statut et les mêmes privilèges que lui. Or, il sait fort bien qu'il pourrait très facilement, si ses affirmations sont vraies, les transposer en accusation dans son comté à l'endroit de cet individu-là, quitte à ce dernier à se pourvoir en justice et à établir clairement si réellement il fait danser et chanter tout le monde et si c'est tellement indigne d'être complice de gaspillage comme il le disait lui-même.

Ce serait une façon courageuse d'affronter, sur le même plancher, cet individu, s'il existe, au lieu de porter des accusations sous le sceau de la grandeur d'âme, dire: Je ne veux pas bénéficier outre mesure de mon immunité parlementaire. Je ne dirai pas le nom. Mais insinuer toutes les accusations sans les porter de façon précise, alors qu'il aurait fort bien l'occasion de le faire chez lui et cela permettrait à la personne visée de pouvoir se pourvoir en justice et, à ce moment-là, établir clairement quelle est

la situation et quelle est la gravité des accusations portées par le député.

M. MAILLOUX: Le seul commentaire que j'ajouterais, c'est que la personne qui était visée dans ma déclaration — que je n'ai pas nommée et que je ne nommerai pas publiquement — le député de Bellechasse vient de dire qu'au lieu de faire une sainte colère, que c'est peut-être un triste remerciement à donner au ministre alors qu'il a été, tantôt, généreux dans ses réponses. C'est toujours pénible d'être obligé, dans l'Opposition, d'apporter certaines corrections qui, malheureusement, ne nous aident pas auprès de ceux qui ont la gouverne de la province.

J'ajouterais simplement ceci. La personne que je visais — que, d'ailleurs, mes collègues d'en face doivent connaître assez intimement...

M. LOUBIER: Connais pas!

M. MAILLOUX: Connaissant le travail qu'il faisait chez nous, lors d'une rencontre avec un officier du bureau de l'ex-premier ministre, feu l'honorable Daniel Johnson, je lui ai fait part de toutes les observations que je croyais de mon devoir de transmettre à l'autorité du gouvernement.

Si le ministre désire de plus amples renseignements, même mon collègue de Bellechasse, je lui transmettrai les renseignements supplémentaires s'il le désire.

M. LAFONTAINE: C'est justement ce que je voulais ajouter, il aurait pu, à ce moment-là, lorsqu'il a vu que...

M. MAILLOUX: Cela concernait tous les ministères.

M. LAFONTAINE: ... m'en faire part. Et je peux assurer cette commission que je n'aurais pas enduré, si réellement, après enquête, les allégations du député de Charlevoix avaient été fondées, je n'aurais pas accepté qu'une telle situation existe.

Mais, je suis aujourd'hui dans la situation de le dire: Mais pourquoi le député ne m'en a-t-il pas parlé? Le député dit: J'en ai parlé à un fonctionnaire qui était près de l'honorable Daniel Johnson, qui est aujourd'hui décédé. Je regrette, mais ce qui regarde la gouverne du ministère de la Voirie ne relève pas du supposé fonctionnaire qui était près de l'ancien premier ministre. Cela regardait surtout le ministre de la Voirie, parce que c'est aujourd'hui que le ministre de la Voirie est mis en cause. Et je n'ai pas entendu cette accusation lancée dans aucune

autre commission. Je l'entends lancée à la face du ministre de la Voirie. J'invite bien sincèrement, comme je l'ai dit tout à l'heure, le député qui aurait dû m'en parler dans le temps, s'il y avait litige et il doit encore s'il veut venir me rencontrer après et me souffler le nom, afin que je fasse faire enquête. Et si réellement ses accusations sont fondées, je prendrai les mesures qui s'imposent.

M. MAILLOUX: La seule observation supplémentaire que je voudrais ajouter à la suite des dernières paroles du ministre c'est que, comme j'ai impliqué plusieurs ministères à la fois, et que le ministre de la Voirie se sent aujourd'hui plus visé que les autres, je lui dirai ceci: Les anomalies que j'ai constatées dépendaient de plusieurs ministères. J'ai posé quelques questions en Chambre pour lesquelles je n'ai pas encore eu de réponses. Avant de traiter d'un sujet, j'aime bien quand même avoir certains documents en ma possession. Malheureusement je ne les ai pas aujourd'hui sur les principaux articles, qui ne dépendent pas du ministère de la Voirie. Je serai en Chambre, à l'Agriculture. A certaines questions que j'ai posées dans le passé, malheureusement, je n'ai pas les réponses convenables. Est-ce que je les aurai avant que la session ne se termine? Je l'espère.

Je puis simplement ajouter que je n'ai que voulu faire mon devoir, non pas pour une gloire politique. Je fais mon humble boulot de la meilleure manière possible et je regrette si j'ai dû apporter des constatations aussi brutales.

M. LOUBIER: M. le Président, il y a également une accusation que, je ne le pense pas, nous pouvons laisser passer du côté ministériel, et plus particulièrement ceux qui sont Ici cet après-midi. Lorsque le député de Charlevoix a mentionné, avec une certaine indignation, qu'il s'opposait aux travaux faits en régie — or, j'ai devant moi les travaux qui ont été effectués dans le comté de Drummond, entre les années 1960 et 1967 — vous seriez peut-être impressionnés et sûrement intéressés d'un autre côté d'apprendre que, pour l'année 60/61, 29.5% de tous les travaux ont été effectués en régie.

En 61/62, 28%; en 62/63, 34.5%; en 63/64, 40.6%; en 64/65, 34.5%; en 65/66, 32.2%. Et cela dans le comté de Drummond. Et la moyenne, M. le Président, au-delà de 31% des travaux qui étaient effectués dans le comté de Drummond étaient effectués en régie. Et j'ai d'autres comtés, si l'Opposition est intéressée à le savoir où la moyenne est entre 25% et 40%.

Or, je comprends qu'on ne puisse pas peut-être partager cette conception d'effectuer des

travaux en régie, mais je trouve un peu curieux qu'à retardement il y ait un tel sentiment d'indignation devant des travaux qui sont faits en régie, alors que sous tous les gouvernements, de tous les temps, il y a une sorte de travaux tenant compte de l'équipement, tenant compte de la disponibilité de la main-d'œuvre, etc., et l'économie régionale. Il y a une portion très importante où il est préférable d'y aller en régie plutôt que d'y aller par voie de soumissions.

Alors, M. le Président, c'était tout simplement pour ne pas mettre d'huile sur le feu, et ne pas laisser passer en douce des accusations qui, à ce moment-là, pourraient prendre une proportion de publicité qui serait alarmante dans le public, ou qui apparaîtrait alarmante, alors que c'est une méthode de procéder qui a caractérisé tous les gouvernements et dont n'ont pas été exempts nos prédécesseurs d'en face et cela, dans la majorité des comtés antérieurement.

M. MAILLOUX: M. le Président, entre 1962 et 1966, il s'est effectué des travaux chez nous. C'est le ministère de la Voirie qui en a décidé. Je n'ai pas à défendre ce qui s'est passé dans d'autres circonscriptions électorales — mon mandat était pour Charlevoix — Nous avons tenté les deux expériences qu'a mentionnées l'honorable député de Bellechasse, et je me rappelle que, sur certaines sections de travaux, sur la route 15-A qui a été complétée de 1962 à 1966, de Baie-Saint-Paul à Saint-Irénée, il y avait eu, au tout début, des contrats en zone privilégiée ne dépassant pas \$50,000 accordés à la firme Trudel qui est aujourd'hui en faillite, à M. Jacques Dufour, qui travaille aujourd'hui encore pour le présent gouvernement, et une troisième personne dont le nom m'échappe, pour 4,200 pieds de chemin. A chaque occasion, ces contrats allaient entraîner des dépenses de forme de chemin de \$49,000 pour 4,200 pieds de chemin. Il y avait à ajouter des couches supplémentaires pour le revêtement de l'asphalte.

Dans les années 1965 et 1966, sur les mêmes sections, malgré que je ne sois pas ingénieur comme le disait tout à l'heure le ministre de la Voirie, nous avons voulu, à la demande des municipalités où il y avait de nombreux chômeurs, tenter la même expérience en régie. Je constate et j'accepte que cela emploie plus de monde que ne peut en employer un entrepreneur. Si on est obligé de faire du ministère de la Voirie une dépendance du ministère de Bien-Etre social, je suis d'accord, mais si on veut faire une comparaison entre les deux travaux, il a été prouvé qu'en régie, dans les dernières années que je mentionne, les travaux malgré

que nous ayons des contremaîtres respectables, la section qui a été faite a été réduite de plus de mille pieds.

Alors, c'est donc dire que nous avons, en 1965 et 1966, accepté que le ministère de la Voirie dans Charlevoix aille à 75% à contrats publics à la grandeur du Québec. Et cela je l'ai endossé catégoriquement, on peut en relever les chiffres si on le désire.

M. LOUBIER: Mais, comment...

M. PINARD: Il faudrait quand même être un peu juste dans la discussion. Je ne reproche pas au ministre et député de Bellechasse d'affirmer que cela a été une tradition au ministère de la Voirie, quel que soit le gouvernement au pouvoir d'exécuter plus de travaux à la journée ou en régie que cela ne fut l'habitude d'adjudger ces travaux pour exécution après demande de soumissions publiques, parce qu'il n'existait pas à l'époque un système de soumissions publiques. Le système de soumissions publiques est venu...

M. LOUBIER: Il existait en 1966?

M. PINARD: Le système de soumissions publiques a été en vigueur à partir des années 1963, mais surtout en 1964. C'est sûr qu'à l'occasion, nous avons fonctionné avec les méthodes traditionnelles.

M. LOUBIER: Il y en avait avant.

M. LAFONTAINE: Voyons donc, à partir de 1961.

M. PINARD: Bien, enfin il y en avait dans...

M. LOUBIER: Depuis 1961.

M. PINARD: Alors faisons la catégorie des travaux. Il y a eu les grands travaux de la route transcanadienne. C'était évident, il fallait absolument demander ces travaux-là à la soumission publique parce que c'était une condition...

M. LOUBIER: Est-ce que c'était...

M. PINARD: ... sine qua non de l'entente fédérale-provinciale. Il y a eu les grands projets routiers qui ont été préparatoires aux grands travaux de la région métropolitaine de Montréal. Là aussi nous avons fait exécuter ces travaux après demande de soumissions publiques. Mais, je parle des travaux de comté qui

étaient des travaux de moindre envergure. Ce n'était pas la coutume à l'époque au ministère de la Voirie, sous un régime ou sous l'autre, de les faire exécuter après demande de soumissions publiques. Mais, de plus en plus, ils ont été exécutés après demande de soumissions publiques parce que nous avons regroupé les petits projets routiers de façon à leur faire dépasser au plan du coût une somme supérieure à \$25,000 à l'époque de façon que ça vaille la peine de faire exécuter à contrat après demande de soumissions publiques. Des soumissions publiques demandées sur une base régionale cependant.

J'ai ici un tableau qui m'a été fourni par le ministre actuel de la Voirie qui démontre très bien la tendance que j'explique. Tendance qui, jusqu'à une certaine année, a prouvé qu'il y avait une baisse considérable dans la catégorie des travaux exécutés à la journée ou en régie. Je n'ai pas inventé le tableau. C'est un tableau qui a été préparé par les fonctionnaires du ministère de la Voirie.

M. LOUBIER: J'ai celui de Drummond ici. Il indique qu'il y a eu augmentation jusqu'à 65/66.

M. PINARD: Il indique une forte baisse... Ecoutez...

M. LOUBIER: Non, f ai les chiffres ici. Les chiffres officiels...

M. PINARD: Montrez-moi votre tableau et je vous montrerai le mien.

M. LOUBIER: Je viens de donner les chiffres.

M. PINARD: Je n'ai pas...

M. LAFONTAINE: M. le Président

M. LE PRESIDENT: A l'ordre, messieurs.

M. LAFONTAINE: Il faut me permettre d'être de bon compte pour clore cette discussion...

M. PINARD: Je n'ai pas inventé les tableaux.

M. LAFONTAINE: ... qui devient, à un moment donné, ridicule, M. le Président. Je dirai ceci — je ne dis pas que les participants sont ridicules, mais disons le sujet en discussion l'est peut-être — on va s'entendre.

De tout temps le ministère de la Voirie a fait des travaux à la journée et à contrat. Le tableau

que je vais, donner, lire, que je vais résumer pour le député de Drummond et au bénéfice de l'Opposition, aux gens du gouvernement et de la presse en général, donne un aperçu des proportions à partir de 1955 jusqu'à 1969. Entre les années 1955, 1956 et 1959, 1960, 26% des travaux faits par le ministère de la Voirie étaient faits en régie. Entre 60/61 jusqu'à 65/66, 29.1% des travaux ont été faits en régie. Depuis 66/67 jusqu'à 68/69, 25.1% des travaux ont été faits en régie.

L'organisation des travaux à la journée, des travaux à la régie est la suivante: Première des choses, la main-d'oeuvre est celle du ministère de la Voirie; les matériaux sont achetés par la Voirie: sable, pierre, gravier, tuyaux, clôtures, etc., assez souvent par le service général des achats et parfois en confirmation parce que nous ne pouvons pas arrêter un travail parce qu'il manque 10 pieds de clôture ou 3 ou 4 piquets de clôture ou des tuyaux de ciment. L'outillage est loué d'entrepreneurs locaux. A cause de la convention collective de travail, signée au début de l'année 1966, le ministère de la Voirie a à son emploi un certain nombre d'employés permanents qu'il ne peut pas congédier. Quand le travail d'entretien diminue ou que le budget d'entretien diminue, le divisionnaire a intérêt à faire travailler les permanents sur des travaux de construction, dits sur l'article « immobilisation ». Les travaux faits à la journée comprennent des travaux de fondation, de terrassement, et jamais de travaux de pavage.

Je pense bien, M. le Président, que la mise au point que je viens de faire peut éclairer aussi bien l'Opposition que les gens du gouvernement ainsi que l'opinion générale déjà répandue à la grandeur de la province. Je ne voudrais pas, sur une question de pourcentage, entre 26% de 55/56 et 59/60 de 29.1% en 60/61 jusqu'à 65/66 ou de 25.1% en 66/67, 68/69, partir ce que j'appellerai une tempête dans un verre d'eau.

Des travaux en régie, cela s'impose; des travaux en soumissions publiques, cela s'impose. Je ne blâmerai pas l'Opposition d'avoir fait plus de travaux en régie entre 60/61, 65/66 que nous en avons fait depuis 66/67. C'est une question de pourcentage, 29.1 en regard de 25.1.

M. PINARD: Mais pourcentage...

M. LAFONTAINE: Mais le pourcentage est toujours en fonction d'un budget donné. Je demanderai tout simplement de s'en tenir à un point de vue objectif. Hier, j'entendais, en commission ici, un député me demander s'il n'y aurait pas possibilité qu'au lieu de payer

du bien-être social, le ministère de la Voirie entreprenne des travaux de voirie et fasse travailler ceux qui sont sous l'assistance sociale. J'ai dit, à ce moment-là, que nous faisons notre possible pour le faire, parce que je pense bien qu'il n'y a pas un membre de la commission ici, tant du côté de l'Opposition que du côté du gouvernement, qui soit heureux de voir la liste d'assistés sociaux dans la province de Québec. J'ai répondu au député en question qu'à l'heure actuelle, il y avait un projet p i l o t e . Il y avait une politique qui était en train de se développer avec le ministère des Terres et Forêts pour tenter de récupérer ces gens sous l'assistance sociale et de faire servir les montants d'argent payés pour ces gens-là à des travaux constructifs et objectifs.

Le ministère de la Voirie tente, à l'heure actuelle, de respecter la décentralisation de l'entreprise. Je pense bien qu'il n'y a pas un député qui serait heureux si, par exemple, disons dans le comté Gaspé, nous demandions des soumissions publiques, ce serait un entrepreneur de Montréal qui partirait pour aller faire les travaux dans le comté de Gaspé avec son équipement, ses bulldozers, se contremaîtres, etc. Je dis non, et je pense bien que les gens de l'Opposition m'approuvent. J'aime mieux prendre, relativement à l'importance des travaux, des gens sur place. Je ne veux pas parce que nous voulons protéger l'économie régionale, tomber dans l'erreur contraire et centraliser toutes les entreprises entre les mains de gros entrepreneurs.

On me dit: C'est un moyen détourné. Bien, mon Dieu, s'il fallait que j'embarque dans ce sujet, je pourrais dire que dans le passé — et cela n'améliorerait nullement la situation — on a donné des contrats par soumissions publiques; mais, à un moment donné, on a commencé à donner des suppléments. J'ai un cas bien précis dans un comté. D'ailleurs le député de Drummond, je pense, sait de quoi je parle. A un moment donné, ça été 2 milles et 3 milles. On a donné des...

M. PINARD: Des extensions de contrat.

M. LAFONTAINE: ... des extensions de contrat. Alors, la personne avait soumissionné sur 1 mille, mais en fin de compte, elle avait eu un contrat de 3 milles.

M. PINARD: Au même prix...

M. LAFONTAINE: Apporter cela devant le comité et puis repartir une autre discussion là-

dessus, je vous dis bien franche ment, M. le Président, que cela n'avancera jamais les choses.

M. PINARD: Oui.

M. LAFONTAINE: Ce que je dis, c'est ceci. C'est que, de tout temps, il y a eu des contrats en régie. Il y en a eu, entre 1955 et 1960, pour 26%; entre 1960 et 1966, pour 29.1%. Et il y en a eu, entre 1966 et 1969, pour 25.1% du budget. Je ne crois pas, à ce moment-là, que le gouvernement agisse illégalement parce que la loi permet au gouvernement provincial d'agir de cette façon. Nous sommes pris avec une convention collective que nous tentons de respecter.

J'en appelle à la bonne fol de l'Opposition pour tenter de mettre un terme à ce débat que je calcule, dans les circonstances, entièrement stérile.

M. PINARD: Pour ajouter brièvement...

M. LAVOIE (Laval): Nous sommes tous d'accord.

M. LAFONTAINE: Le député de Laval est d'accord avec le ministre de la Voirie. Je le remercie.

M. PINARD: ... les remarques faites par le ministre, je suis d'accord que, dans les comtés où les disparités régionales et les disparités économiques et financières sont réellement un problème au niveau de l'ensemble de l'administration gouvernementale, qu'il faille peut-être accepter des politiques d'adjudication de travaux du genre de celles qui viennent d'être expliquées par le ministre. Par contre, en tant que responsable de l'administration publique, entant que responsable de la dépense des deniers publics, face à la critique de plus en plus sévère qui est faite à l'endroit des dépenses faites par les différents ministères du gouvernement, face aussi au rapport de certaines enquêtes qui ont été faites dans d'autres provinces, précisément sur le même sujet, à savoir s'il était plus économique d'exécuter les travaux en régie que de les faire exécuter à contrat après demandes de soumissions publiques, je pense, qu'à ce moment-là tous les députés, quels qu'ils soient, doivent se poser le problème et rechercher la meilleure solution. Ce n'est pas une question partisane.

En Saskatchewan, en 1964, une commission royale d'enquête a été formée pour savoir si, dans cette province, on ne devrait pas faire exécuter, dans le plus grand nombre possible, les travaux routiers après demande de soumissions publiques, c'est-à-dire à contrat plu-

tôt que de continuer la tradition de les faire accomplir à la journée, en régie, alors que plusieurs organismes prétendaient que cela pouvait augmenter le coût de 18% à 25% et même à 30%, si ce n'est pas davantage.

La commission royale d'enquête a fait une enquête sérieuse et il a été révélé qu'au minimum les travaux exécutés à la journée coûtaient 18% de plus, sinon davantage, de ce qu'ils peuvent coûter à contrat, après demande de soumissions publiques.

Je me dis que le même problème peut exister dans le Québec et qu'il est de notre devoir de dépenser l'argent des contribuables en lui donnant la plus grande rentabilité possible. C'est cela le but de nos propos d'aujourd'hui. Je ne fais pas une critique acerbe au ministre, à ce point de vue-là.

M. LAFONTAINE: Pour compléter le tour d'horizon canadien que vient de nous donner le député de Drummond, je lui dirai que j'ai rencontré un ministre de la Voirie. Je n'identifierai pas la province, je pense bien que vous allez me comprendre. Je pourrai dire cependant au député de Drummond dans le particulier lequel des ministres de la Voirie du Canada me l'a dit. On a lancé à un moment donné, un chantier de travaux à la journée dans cette province d'une valeur de trois quarts de million à un million de dollars justement pour empêcher une certaine connivence ou collusion d'entrepreneurs relativement aux soumissions publiques. A ce moment-là, les travaux à la journée devenaient, pour le gouvernement concerné, une façon de mettre à la raison certains entrepreneurs.

Alors, je dirai au député de Drummond...

M. PINARD: S'il y a une régionalisation de la demande de soumissions publiques, ce serait possible, c'est vrai.

M. LAFONTAINE: Je le dirai, à un moment donné, au député de Drummond. Et à ce moment-là le ministre m'a dit ceci, ils sont tous venus me trouver, ils ont dit: Ecoutez, ne faites pas cela partout, nous allons revenir à la ligne du bon sens.

C'est bien beau de dire que des travaux à la journée coûtent plus cher, mais il faut le prouver! Je soumets bien humblement qu'il y en a eu pour un certain montant entre 1955 et 1960; il y en a eu entre 1960 et 1966; il y en a encore. Un montant de 25%, un montant de 29%, un montant de 25%, un montant de 21%. Eh bien, mon Dieu Seigneur!!!

M. LOUBIER: Adopté.

DES VOIX: Ah, non!

M. PINARD: Il y a au moins deux écoles de pensée au ministère là-dessus. Il y a une école qui prétend que cela coûte meilleur marché de les faire à la journée et l'autre école prétend que c'est meilleur marché de les faire exécuter à contrat.

M. LAFONTAINE: Le député de Drummond va être de bon compte avec celui qui parle. Est-il capable de me dire et d'affirmer devant cette commission que, dans la région métropolitaine de Montréal, nous procédons par des travaux en régie?

M. PINARD: Pas dans la région métropolitaine.

M. LAFONTAINE: Non, alors pourquoi? Nous y avons une compétition qui est loyale, mais je comprendrais mal, par exemple pour le comté de Gaspé-Sud, que je permette que la métropole du Canada vienne faire concurrence dans la région de la Gaspésie que nous tentons de relever au point de vue économique. Je pense à la région de Témiscamingue. Le député est en face de moi, et il m'approuve.

Je verrais mal d'inviter l'Industrie lourde de la construction de la région métropolitaine de Montréal à venir faire concurrence aux gens de Témiscamingue. Nous tentons de relever les économies régionales avec les travaux à la journée. Je pense bien que la plupart des membres de la commission, tant du côté de l'Opposition que du côté ministériel, sont d'accord avec celui qui parle.

Disons que, pour être de bon compte, nous pourrions passer à un autre poste budgétaire, parce que je calcule qu'à l'heure actuelle c'est un débat stérile. Le député va dire: Il y a deux écoles de pensée au ministère de la Voirie. Oui, c'est évident. Il est plus difficile pour le ministère de la Voirie de faire des travaux en régie que de faire des travaux en soumissions publiques. Il est plus facile pour le ministre de la Voirie d'accorder des contrats après soumissions publiques que de faire des travaux à la journée.

Mais je pense toujours aux disparités régionales. Même le gouvernement d'Ottawa a formé un ministère pour tenter de faire disparaître les inégalités régionales. On ne blâmera certainement pas le ministre de la Voirie, à l'heure actuelle, de tenter de collaborer dans ce sens, de telle sorte que nous ne nous réveillions pas dans la province de Québec avec deux

monstres, la région métropolitaine de Montréal et la région métropolitaine de Québec.

M. LAVOIE (Laval): Si vous êtes tout les deux d'accord...

M. LOUBIER: Pour être juste à l'entroit du député de Drummond, j'ai bien entendu tout à l'heure quand il a dit qu'il convenait que pour certaines régions, dans certains cas, cela pouvait être préférable. Je ne sais pas, il a été enterré par d'autres.

M. PINARD: J'ai admis cela.

M. LAFONTAINE: Adopté.

M. PINARD: D'accord.

M. LE PRÉSIDENT: Le député de Matane...

M. PINARD: Cela ne Justifie pas les scandales dont a parlé tantôt le député de Charlevoix.

M. LAFONTAINE: Voici.

M. PINARD: Non, s'il y a scandale.

M. LAFONTAINE: S'il y a scandale. Maintenant, je demande au député de me dire et je fais appel à la collaboration de tous les membres de la commission, de tous les membres de la Chambre, si jamais ils apprennent, dans leur coin, que quelque chose ne va pas, c'est contre l'intérêt de la province...

M. PINARD: C'est ça.

M. LAFONTAINE: ... vous pouvez être assuré, M. le Président, que je poserai les gestes et le plus rapidement possible. Je ne suis pas intéressé à sortir de la vie politique, sali par les scandales d'autres personnes.

Je pense bien que le député de Drummond me connaît assez, il connaît assez ma sincérité et ma loyauté pour ne pas permettre un tel état de choses. La seule chose que je regrette, c'est de l'apprendre à la commission quand ça c'est passé l'an dernier. Je pense que le député aurait eu tout le temps voulu pour venir...

UNE VOIX: ... il fallait le vérifier.

M. LAFONTAINE: Mais de toute façon, qu'on me le donne.

M. PINARD: Le ministre de la Voirie étant maintenant informé des faits révélés par le dé-

puté de Charlevoix, je crois qu'il admet que c'est son devoir de faire enquête et d'interroger les officiers qui ont été sous la tutelle de ce monsieur qui a peut-être plus de pouvoir qu'eux, à l'heure actuelle, pour certaines raisons que j'ignore. Ce sont des raisons bien mystérieuses.

M. LAFONTAINE: On prétend, c'est une prétention.

M. PINARD: Si ces fonctionnaires-là sont sous la tutelle de ce monsieur, ils n'en sont pas heureux...

M. LAFONTAINE: Oui.

M. PINARD: Ils seront les premiers à révéler au ministre les faits qui ont été révélés par le député de Charlevoix.

M. LAFONTAINE: M. le Président, que je comprends tout ça.

M. PINARD: Alors, je pense que c'est cela qui est important.

M. LAFONTAINE: Mais il ne faudrait tout de même pas noircir celui qui parle, si jamais il y a eu irrégularité. Je comprends que, dans un budget de \$300 millions, cela ne doit pas être parfait à cent pour cent.

Je me souviens, lorsque j'ai fait mon cours d'ingénieur, cela me prenait 60% pour passer mon diplôme d'ingénieur. J'aurais pu avoir 100%, cela aurait été l'idéal. Mais à partir de 60%, on me donnait un diplôme d'ingénieur et le député de Drummondville qui a un diplôme d'avocat sait que, lui aussi, ça lui prenait 60% dans ses examens.

Je dis ceci: Si dans toute l'administration du gouvernement du ministère de la Voirie, je réussis avec 60% d'efficacité, j'ai passé mon diplôme.

M. LE PRÉSIDENT (M. Plamondon): Messieurs, J'ai cru remarquer, depuis que j'ai remplacé le président, que l'honorable député de Labelle et l'honorable député de Drummond avaient accaparé un peu la discussion. On pourrait peut-être permettre aux autres membres de parler.

M. PINARD: M. le Président, vous êtes un nouvel arrivé ici. J'ai bien distribué la discussion. On n'accepte pas du tout votre reproche. Le ministre qui est en face de moi...

M. LE PRESIDENT (M. Plamondon): Je m'excuse...

M. PINARD: ... veut réparer l'erreur assez grossière que vous venez de faire.

M. LAFONTAINE. Il le faisait d'une façon amicale vis-à-vis de la commission.

M. PINARD: Bien oui.

M. LE PRESIDENT (M. Plamondon): ... je ne croyais pas que le climat était tendu à ce point que le député de Drummond n'entendait plus à rire.

Alors, je demande au député de Matane de prendre...

M. PINARD: Bon, enfin, si...

M. LE PRESIDENT (M. Plamondon): ... la parole.

M. BIENVENUE: Merci, M. le Président.

UNE VOIX: A l'ordre, à l'ordre!

M. BIENVENUE: Ne voulant pas soulever un nouveau débat, M. le Président, je ne demanderai pas au ministre quelle est la partie de son budget qui revient au beau et grand comté de Matane.

UNE VOIX: De \$7 millions!

M. BIENVENUE: Oui! Je suis sûr que le ministre, dès qu'il le saura, me le dira. Le ministre me l'a toujours dit dans le passé avec grand plaisir.

M. le Ministre, je voudrais surtout attirer votre attention sur deux sujets qui intéressent davantage mon comté, outre des sujets pour lesquels j'ai souvent écrit au ministère et de résolutions des conseils municipaux, deux sujets où je voudrais savoir ce qui se produit ou ce qui va se produire. Je pense — et j'en ai déjà parlé l'an dernier lors des crédits — à cette côte qu'on appelle la côte de la coulée de Saint-Luc, dans le comté de Matane, que les gens du comté appellent la Coulée de la Mort, où circulent quotidiennement des autobus d'écoliers, endroit extrêmement dangereux où je ne voudrais pas voir le ministre s'engager lui-même.

J'en ai parlé l'an dernier et j'ai écrit. On m'avait parlé d'un projet de réfection qui devait se faire ce printemps ou qui devait débiter l'automne dernier.

M. LAFONTAINE: Si le député me permet de lui demander, qui a répondu au député relativement au problème?

M. BIENVENUE: Au meilleur de mon souvenir, c'est...

M. LAFONTAINE: Le sous-ministre?

M. BIENVENUE: C'est ça.

M. LAFONTAINE: Le sous-ministre me dit que lorsque le député en a parlé, il a fait venir l'ingénieur de district, lui en a parlé, lui a demandé un rapport là-dessus. Maintenant, le sous-ministre prétend ne pas avoir encore vu le rapport. Mais disons qu'il en prend note pour tenter de le sortir.

M. BIENVENUE: Alors, j'ai bien fait d'en parler?

M. LAFONTAINE: Oui.

M. BIENVENUE: Deuxièmement, M. le Ministre, il s'agit d'une route d'importance dans le comté, c'est cette route Matane-Amqui, qui a fait l'objet de plusieurs articles dans les journaux, qui a intéressé...

M. LAFONTAINE: 46.

M. BIENVENUE: Non, la route Matane-Amqui, c'est un « short cut », c'est un raccourci qui relie le comté de Matapédia à celui de Matane en diagonale par les terres, qui est une route asphaltée extrêmement dangereuse, extrêmement...

M. LAFONTAINE: J'ai peine à comprendre.

M. BIENVENUE: ... route extrêmement dangereuse au sujet de laquelle, sauf erreur, j'ai déjà écrit au ministère, route rempli de courbes où il y a eu des accidents mortels en toute période de l'année.

M. LAFONTAINE: Est-ce que le député peut me dire combien cette route-là porte de circulation par Jour?

M. BIENVENUE: Evidemment non, mais toute la circulation qui vient de la vallée de la Matapédia ou de la tête de la Baie-des-Chaleurs...

M. LAFONTAINE: C'est une longueur de combien de milles cette route-là?

M. BIENVENUE: Une quarantaine de milles environ. Toute la circulation qui se rend sur la rive nord de la Gaspésie et qui veut éviter Mont-Joli...

M. LAFONTAINE: C'est un raccourci.

M. LOUBIER: Celle qui va rejoindre le parc?

M. BIENVENUE: Non, la route Matane-Amqui le mot le dit, va de Amqui dans le comté de Matapédia.

M. LAFONTAINE : Réponse très brillante de la part du député à Je la connais.

M. LOUBIER: C'est justement la route dont je parle, c'est la route qui va rejoindre le parc de la Gaspésie et qui va déboucher sur l'autre versant pour se rendre à Amqui. Parce qu'autrement quand vous partez de Matane pour aller à Amqui, vous pouvez faire le tour ou passer à travers...

M. BIENVENUE. Il faut faire le tour par Mont-Joli, si nous ne prenons pas cette route-là.

M. LOUBIER: C'est cela, par Mont-Joli ou en passant par Gaspé.

M. BIENVENUE: C'est cela.

M. LOUBIER: Alors, c'est la route qui va dans le parc de la Gaspésie?

M. BIENVENUE: C'est-à-dire non, qui va directement d'Amqui à Matane, qui longe la rivière Matane.

M. LAFONTAINE: On m'informe que c'est une...

M. LOUBIER: Elle passe par le parc.

M. LAFONTAINE : C'est une route non numérotée, qui a été pavée. C'est une route secondaire.

M. BIENVENUE: Elle est pavée, mais elle n'a pas été améliorée.

M. LAFONTAINE: Elle a été pavée sans être améliorée.

M. BIENVENUE: Sans être améliorée, c'est pour cela que j'en parle, M. le Ministre. Je pense au mot amélioration, redressement de plusieurs courbes...

M. LAFONTAINE: Des principales courbes, voilà.

Le député n'était pas ici hier. Le ministre de la Voirie a soumis au BAEQ un projet de l'ordre de \$75 millions de dollars pour l'amélioration des routes de la Gaspésie et du Bas-Saint-Laurent et celle-là est incluse dans le budget du ministère de la Voirie ainsi que la correction des mauvaises courbes. Malheureusement, disons que l'accord ne le stipule pas à l'heure actuelle. Je comprends l'importance que les routes peuvent avoir sur l'économie et je comprends aussi l'importance que les routes peuvent avoir au point de vue de la sécurité routière, mais c'est dans le grand plan de l'ODEQ. Nous en prenons bonne note parce que, disons que l'ODEQ ne limita pas le ministère de la Voirie dans les corrections qu'ils peuvent faire. Et j'en prends bonne note et je remercie le député d'attirer mon attention encore une fois.

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

M. FOURNIER: M. le Ministre, je voudrais parler quelque peu des routes, des grandes routes de la vallée de l'Outaouais, en particulier des routes 8 et 11. Le gouvernement est au courant que ces routes servent dans notre région à la vocation particulière de la région, qui est une vocation touristique et qu'à l'avantage et à la différence de certaines autres régions, nous allons puiser nos touristes dans l'autre province. Nous avons un bassin d'environ 500 milles habitants de l'Ontario qui nous arrivent dans la province de Québec, de même que des Etats-Unis, de l'Etat de New-York qui se trouve à 60 milles de Hull, de sorte que par l'aspect touristique, il s'agit d'argent étranger qui nous arrive au Québec et qui active l'économie.

Il y a un second problème particulier dans notre région qui fait la manchette des journaux de notre région et cela s'est rendu assez loin, les journaux de Québec en parlaient aujourd'hui, le fameux problème de l'intégrité du territoire et le problème de la capitale nationale. Le mouvement a tellement pris d'ampleur récemment dans notre région que, si un référendum était tenu — il y en aura parce que les municipalités pensent qu'elles devront tenir des référendums — la population répondrait à environ 80% en faveur d'un organisme différent ou une séparation quelconque du territoire. Il est beau de parler de l'intégrité du territoire, mais je crois que ce qui est important pour la province de Québec, c'est d'intégrer à la province cette section qui, au point de vue routier en particulier, c'est ce

dont elle a besoin. Or, elle a été négligée, on ne peut plus.

Chaque fois qu'il est question soit de la route 8, soit de la route 11, on nous arrive avec certaines objections — et j'aimerais que le ministre nous dise si c'est vrai ou si c'est faux — on nous dit bien souvent que pour les routes 8 et 11, le gouvernement provincial est sujet à de l'obstruction systématique de la part du gouvernement d'Ottawa ou de la Commission de la capitale nationale.

Je voudrais que cette question soit nettoyée quelque peu pour l'opinion publique. Est-ce que, présentement, il existe des empêchements majeurs de la part du gouvernement fédéral ou de la Commission de la capitale nationale pour la continuation de certaines routes? Et je demande en particulier au ministre: Est-ce qu'il y a quelque chose, un empêchement majeur, qui empêcherait le ministère de compléter ou de faire la section de route partant de l'extrémité de Cameron, sur la route 11, pour se rendre jusqu'à Tenaga? On me dit que les plans sont prêts? Est-ce qu'il y a de l'obstruction de la part du gouvernement fédéral ou de la Commission de la capitale nationale pour ce secteur de routes?

M. LAFONTAINE: Je ne dirai pas qu'il y a de l'obstruction mais disons qu'il n'y a pas eu entente, et je m'explique.

Je suis allé rencontrer M. McLlraith, lorsqu'il était ministre des Travaux publics, et nous nous sommes entendus pour que les discussions demeurent à huis clos, de façon à ne pas verser de l'huile sur le feu.

Evidemment, nous entendons assez souvent dire que pour Ottawa — cette ville est située en Ontario — quand on y dépense \$10 millions, on dépense, dans le Québec, \$1 million. On finit par résumer la situation qui existe quand je parle de la région de Hull, et je pense bien que le député me comprendra quand je dis cela: Un cheval, un lapin! Un cheval pour Ottawa, un lapin pour Québec.

Le ministre McLlraith n'est plus ministre des Travaux publics. Je pense que c'est l'honorable Jean Marchand qui a été chargé de négocier toute la question. Nous avons, nous aussi, parce qu'à ce moment-là, il est question de l'aménagement du territoire, chargé l'honorable Robert Lussier, ministre des Affaires municipales, assisté de cinq autres ministres, de représenter le Québec.

Et hier soir, au conseil des ministres, j'ai justement rencontré l'honorable Lussier et nous devons nous rencontrer, je pense que c'est mardi ou mercredi qui vient, avec les hauts fonctionnaires du ministère de la Voirie.

Ce que je peux dire, c'est qu'à un moment donné nous avons fait faire des plans pour un pont, le pont, disons, comment peut-on l'appeler — le député de Gatineau n'est plus ici — le pont qui...

M. FOURNIER: Le pont du ruisseau Leamay?

M. LAFONTAINE: C'est justement, le pont du ruisseau Leamay...

UNE VOIX: Leamy.

M. LAFONTAINE: Le ruisseau Leamy. Nous étions prêts à aller en soumissions publiques mais, de l'autre côté, nous tombions sur du territoire fédéral. A ce moment-là, le gouvernement du Québec ne peut pas exproprier le territoire fédéral. Le ministre des Travaux publics a informé le ministre de la Voirie qu'il ne laisserait pas passer une route là parce qu'il voulait sauver le pont.

A ce moment-là, nous sommes retournés parce que nous savons qu'il y a un problème aigu de circulation. En attendant qu'on s'entende avec Ottawa, nous avons fait faire des plans pour la reconstruction du pont Lady-Aberdeen. Le contrat est accordé. Les travaux sont commencés et nous doublons le pont Lady-Aberdeen pour faciliter la circulation entre le comté de Papineau, la route 8, et Hull et rejoindre la route 11.

Il y a un nouveau projet qui est sur la table, à l'heure actuelle, c'est que le gouvernement fédéral ferait un genre de...

UNE VOIX: Promenade.

M. LAFONTAINE: ... de promenade, si vous voulez, où les camions seraient exclus, le long de la rivière, à Hull et que nous, nous aurions un autre tracé pour aller rejoindre la route 11 avec un échangeur de circulation.

Mais tout cela est encore à l'état de projet et nous avons hâte, je ne vous le cache pas, que le problème trouve une solution une fois pour toutes.

M. LOUBIER: Pour l'année en cours, pour la route entre Hull et Pointe-Gatineau il y aura \$400,000 de dépensés, et le pont Lady-Aberdeen: \$800,000.

M. FOURNIER: Entre Hull et Pointe-Gatineau?

M. LOUBIER: C'est ça.

M. FOURNIER: C'est dans le comté de Hull?

Est-ce que le ministre me permettrait de préciser davantage? Il a parlé du pont Leamy. Si je comprends bien, il s'agit d'un pont qui aboutira sur une plage qui a été aménagée par le gouvernement fédéral qui a dépensé plusieurs milliers de dollars, et en plus, je dois dire au ministre qu'il y a un chalet que la ville a bâti au coût d'environ \$80,000, plusieurs dépenses ont été faites. L'information que j'aurais est à l'effet qu'une négociation relativement à ce passage à travers le parc Leamy aurait cessé à l'automne dernier. Est-ce qu'il ne serait pas possible pour...

M. LAFONTAINE: Bien, disons, qu'il y a eu une élection...

M. FOURNIER: ... le ministre de recommencer les négociations dans cet...

M. LAFONTAINE: Il y eut une élection fédérale, il y a eu un changement du ministre des Travaux publics. Il y a aussi ce que nous appelons la planification, l'aménagement du territoire. J'ai en plus donné un mandat à la firme d'ingénieurs-conseils Desjardins à Sauriol, pour tenter d'être l'intermédiaire entre les villes concernées, le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial. M. Perron, qui est chef de la planification, me disait en sortant d'une rencontre avec M. McIlraith combien — à ce moment je pense que c'était à l'inauguration d'un pont interprovincial, entre l'Ontario et le Québec, le pont de Portage-du-Fort — « M. Lafontaine, ce que M. McIlraith vient de vous présenter c'était le plan que nous avons présenté en 1958 au gouvernement fédéral. Cela a pris de longs détours à cause de certains fonctionnaires. » Et nous en sommes revenus un peu à l'idée de 1958.

Je fais mon possible, ce n'est pas facile quand il y a des villes concernées, un gouvernement fédéral concerné et un gouvernement provincial concerné, mais je tiens à assurer le député que, la semaine prochaine, le comité qui a été formé pour rencontrer les hauts officiers du ministère de la Voirie à mon bureau, probablement mardi ou mercredi, je pense bien qu'à ce moment les prévisions budgétaires de la Voirie devraient être terminées et nous allons apporter toute la collaboration voulue pour régler un problème qui dure depuis déjà trop longtemps.

M. FOURNIER: En dehors de la section dont nous avons parlé pour le pont Leamy il y a une autre section. Le ministre doit être au courant que le nouveau pont MacDonald — Cartier, qui

relie la province de Québec à l'Ontario — Hull et Ottawa — aboutit à un moment donné au chemin Cameron, et c'est un champ. Des plans ont été faits et je crois que les soumissions pourraient être demandées, évidemment l'argent étant disponible, pour la continuation de cette route 11 sur une distance d'environ 7 milles jusqu'à une place qu'on appelle Tenaga, du chemin Cameron à Tenaga. Est-ce que le ministre a des renseignements à fournir relativement à la continuation — il n'y a pas de problème...

M. LAFONTAINE: On m'informe que les plans sont terminés, c'est déjà quelque chose, la planification est faite. Maintenant c'est en terrain très difficile et on m'informe que cela coûterait au-delà de \$1 million, peut-être \$2 millions et quart, \$2 millions et demi, il y a une section qui coûte \$2 millions du mille, et le projet est de sept milles. Je comprends que cela devient une contrainte budgétaire pour le ministre de la Voirie, ce que le député de Gatineau doit très bien comprendre.

M. FOURNIER: Est-ce que je peux dire au ministre que, dans certaines années, on nous disait: Votre région, attendez, parce que vous avez l'Expo. Ensuite, on nous a dit: Attendez parce qu'il y a la Gaspésie. Ensuite, ils nous disent: Attendez, attendez.

M. LAFONTAINE: Nous avons dit aussi...

M. FOURNIER: Actuellement, je crois...

M. LAFONTAINE: Pour résumer cette chose, nous avons aussi dit: 1968, l'année de Québec. Nous tentons de donner à Québec tous les instruments au point de vue routier. Je me souviens qu'à Trois-Rivières, quand nous avons dit: C'est l'année de Québec, Trois-Rivières a dit: Cela doit être aussi l'année de Trois-Rivières. Et pourtant à Trois-Rivières, nous avons fait le pont de Trois-Rivières qui va du comté de Trois-Rivières au comté de Nicolet.

Nous avons commencé un autre pont inter municipal, si vous voulez, sur l'ancienne route, pour doubler le pont Duplessis. Ce projet est évalué, je pense, à première vue, à environ \$5 ou \$6 millions. Je me souviens aussi que l'ancien maire de Laval, dans une déclaration enflammée aux journaux, avait dit ceci: C'est bien beau l'année de Québec, mais Québec a eu sa part, Trois-Rivières a eu sa part; il est temps que Laval ait sa part. Aujourd'hui, j'entends le député de Hull répéter à peu près les mêmes propos que le député de Laval, mais pour la région de Hull. Je le félicite de défendre son point de vue, pour

ses commettants. Disons que le ministre de la Voirie est toujours pris avec des contraintes budgétaires...

M. LAVOIE (Laval): Le ministre des Finances aussi.

M. LAFONTAINE: Le ministre des Finances aussi et le conseil de la trésorerie. Il y aussi la capacité de payer en taxes par les contribuables de la province.

M. FOURNIER: Puis-je poser au ministre la question suivante? Je comprends que le ministre voyage parfois de Montréal à Mont-Laurier, en passant par Hull.

M. LAFONTAINE: Cela fait longtemps que je n'ai pas passé par là, mais disons que je le ferai un jour.

M. FOURNIER: Ce qui se présente, c'est que la population de Hull, qui va à Montréal, traverse nécessairement du côté ontarien, prend la route 17. A un moment donné quand nous entrons dans la province de Québec, nous avons des voies divisées, à l'avantage et à l'admiration des citoyens. Cependant, le plus gros de la circulation se fait par la route 8 pour se rendre à Montréal. Ce serait naturel que le développement se fasse dans la région de Thurso, de Papineauville, etc. Certains déboisements ont été faits le long de la route, par sections. Le ministre a-t-il des plans, un projet d'envergure — non pas des bouts — pour cette route 8, de façon à nous relier à Sainte-Scholastique?

M. LAFONTAINE: Pour préciser la pensée du député, quand il dit que les gens traversent du côté ontarien et qu'ils prennent la Transcanadienne, je dirai que l'entente transcanadienne prévoit que la Transcanadienne doit être le chemin le plus court de la frontière d'une province à la frontière d'une autre province. Prenons la Transcanadienne en Ontario, qui mesure à peu près 1,400 milles. Là, je ne veux pas commencer de chicane stérile avec Ottawa; je ne fais que préciser les faits. Lorsque la Transcanadienne en Ontario arrive à Ottawa, il aurait été normal, à ce moment-là qu'elle traverse du côté québécois à Hull et s'en vienne suivre le tracé de la route 8. A ce moment-là, je pense bien que la route entre Hull et Montréal serait présentement construite. Dans la province de l'Ontario, la transcanadienne a environ 1,400 milles de longueur et dans la province de Québec, je crois que c'est 440 milles. Je regrette, mais ce sont les faits; c'est la situation, c'est l'inventaire.

Le député me demande si nous avons des plans précis. Je dois lui dire que, présentement, nous commençons, à Masson Buckingham, partie sud-est et Lochaber, partie ouest, des travaux de l'ordre de \$500,000. Nous avons aussi, en même temps, les travaux sur le pont Lady-Aberdeen pour le doublage.

M. FOURNIER: Pont Pointe-Gatineau.

M. LAFONTAINE: Oui.

M. FOURNIER: Le pont Pointe-Gatineau, c'est le Lady-Aberdeen.

M. LAFONTAINE: Ils l'appellent Lady-Aberdeen, il faudrait peut-être penser à un nom français... Je suis resté assez surpris que ce pont s'appelle le pont Lady-Aberdeen. Chose assez curieuse, j'ai retrouvé, dans les dossiers du ministère de la Voirie, que ce pont avait été subventionné en partie par les autorités fédérales dans le temps, parce qu'il avait reçu, je pense, des sommes au chapitre de l'aide au chômage.

M. FOURNIER: Oui et, puis, il y avait eu une subvention...

M. LAFONTAINE: J'ai demandé, à ce moment-là, vu que le pont avait déjà été subventionné par le gouvernement fédéral, si le ministre des Travaux publics du temps ne consentirait pas à continuer la politique qui avait été amorcée par un de ses prédécesseurs. La réponse a été non.

Nous avons aussi les approches du nouveau pont Lady-Aberdeen, dans la ville de Hull et de Pointe-Gatineau, au montant de \$400,000. Je pense bien que nous faisons ça pas tellement en fonction de l'aéroport de Sainte-Scholastique, mais tout simplement pour moderniser la route 8 qui mérite d'être modernisée.

M. FOURNIER: En définitive, M. le Ministre, est-ce que, pour la région immédiate de Hull, le ministère attend des autorisations d'Ottawa avant d'agir?

M. LAFONTAINE: Oui, nous avons formé une commission dont l'honorable Robert Lusier, ministre des Affaires municipales, est le président, parce que ça touche à l'aménagement du territoire. Je fais partie de cette commission. Vous pouvez être assuré que je vais accorder à cette commission toute l'aide technique voulue de la part des hauts fonctionnaires du ministère, qui connaissent, évidemment, le problème comme le fond de leur poche.

M. FOURNIER: En prévision de ça, le ministère a-t-il des estimations des montants qui seront disponibles si ça débloquent au cours de l'année?

M. LAFONTAINE: Au moment opportun, le ministre de la Voirie se chargera d'aller chercher les montants nécessaires.

M. FOURNIER: Le ministre présentera-t-il un budget supplémentaire?

M. LAFONTAINE: Si, à ce moment-là, nous sommes obligés de présenter un budget supplémentaire, je tenterai de convaincre le ministre des Finances. Comme je le disais tout à l'heure à la commission et comme je l'ai dit plusieurs fois à la fin de l'année, il y a souvent des budgets périmés; alors ces budgets périmés, au lieu d'être considérés comme périmés, à ce moment-là, seront envoyés sur la construction.

M. LE PRÉSIDENT: L'honorable député de Laval.

M. LAVOIE (Laval): Je vais passer la parole au député de Témiscamingue. Il n'en a que pour deux minutes.

M. THEBERGE: M. le Président, évidemment, ce que je fais dire là, c'est du réchauffé; c'est à propos de la fameuse route Belleterre-Domaine. Y a-t-il du nouveau là-dessus?

M. LAFONTAINE: Il y a une étude très importante qui est commencée. Évidemment, le problème c'est que cela devrait être un chemin d'accès et non pas une route de voirie. Mais, tout de même, nous avons nommé un ingénieur-conseil qui a rencontré certains corps publics de la région. Il y a aussi une question de mine, de gisements miniers dans la région, mais je peux dire qu'il y a des choses positives qui s'en viennent. Le sous-ministre m'informe que l'étude se fait au point de vue social, économique et touristique.

Je tiens à préciser au député que, lorsque nous ferons le chemin, nous allons nous entendre sur un tracé qui sera définitif. La route, au début, n'aura peut-être pas toutes les caractéristiques d'une grande route, mais chaque fois que nous aurons de l'argent nous le mettrons sur ce projet pour le terminer, sans être obligé de changer les tracés — comme le député le disait — de la route Amqui-Matane, par exemple.

M. THEBERGE: Est-ce qu'on peut prévoir le début du travail...

M. LAFONTAINE: Oui.

M. THEBERGE: ... cette année?

M. LAFONTAINE: Si le rapport me parvient assez vite, oui. Parce qu'il y a certains bouts de chemin qui sont faits, en forêt...

M. THEBERGE: Oui, à peu près à 15 milles...

M. LAFONTAINE: ... et qui sont utilisables. Ce n'est pas une promesse formelle que je fais quand je dis que nous commencerons les travaux. Je dis qu'il y a une grande possibilité.

M. THEBERGE: Deuxièmement, la route 46 qui est la seule route qui traverse le comté et où il y a encore 18 milles de chemin à refaire complètement — depuis sept ou huit ans, il y a eu, à peu près, 30 milles de faits — la route 46 entre Témiscamingue et Ville-Marie. Il y a encore de 18 à 20 milles à faire. Il n'y a rien eu de fait l'an dernier...

M. LAFONTAINE: A refaire ou...?

M. THEBERGE: A refaire complètement.

M. LAFONTAINE: A refaire et à paver.

M. LOUBIER: Il n'y a rien eu l'an passé, on a oublié ça! On l'a oublié!

M. THEBERGE: Dans le budget de cette année, pourriez-vous me dire si vous avez des montants prévus?

M. LAFONTAINE: Je prends ça en note.

M. HARVEY: Est-ce que le premier ministre prévoit un changement prochain du titulaire du ministère de la Voirie?

M. LOUBIER: C'est déjà fait. C'est fait.

M. HARVEY: Je vois que le ministre du Tourisme, de la Chasse et de la pêche...

M. LAFONTAINE: Je pensais que c'était le ministre des Affaires culturelles qui s'en venait. Cela ferait plaisir au député, c'est de sa région.

M. LOUBIER: J'ai le choix entre deux ministères, les Affaires culturelles ou la Voirie...

M. HARVEY: Je n'aurais pas d'objection; cela ne changerait pas mon statut du tout.

M. THEBERGE: Bon, en réponse, pour la route 46, est-ce que vous avez des prévisions budgétaires pour cette année.

M. LAFONTAINE: Cela ne sera pas long. Disons que nous prenons en note votre...

M. THEBERGE: Et vous allez me donner la réponse et le résumé du budget de cette année.

UNE VOIX: Le député de Bellechasse va décider là...

M. LAFONTAINE: S'il y a une partie à reconstruire, nous allons le faire. C'est le seul lien de communication...

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

M. LAVOIE (Laval): Je voudrais prendre quelques minutes pour un sujet d'ordre général, même s'il s'agit d'un cas d'espèce, le problème qui a été créé par la fusion des quatorze — on l'a abordé, l'autre jour, au point de vue de l'entretien — municipalités de l'île Jésus pour former une ville qui a 100 milles carrés et, si mes renseignements sont bons, il y a 500 milles de rues et de routes dont plusieurs relevaient auparavant des autorités provinciales.

Cette ville a 225,000 âmes aujourd'hui et augmente d'environ 10,000 âmes par année. Cela veut dire que, dans une trentaine d'années, elle dépassera 500,000 ou 600,000 âmes.

Je crois que le ministère et les autorités provinciales devraient peut-être envisager une formule pour l'entretien des routes. S'il n'y avait pas eu fusion, ce serait demeuré provincial, les chemins de ceinture comme le vieux chemin qui entoure l'île Jésus ou d'autres montées ou routes comme la route 11, la route 8, la route 11 A, qui sont des routes à caractère provincial et municipal. Je me demande si le ministère ne pourrait pas envisager des rencontres — je ne sais pas si cela a été demandé de la part de la municipalité — comme cela a été fait à Montréal pour la route transcanadienne.

J'arrive au projet de construction de route, et je sais que le ministre est au courant, ainsi que les officiers de son ministère, le sous-ministre ou M. Perron à la planification. Dans les années 1963 et 1964, un des gestes positifs qui avait été posés par la corporation interurbaine à l'époque avait été de retenir les services d'un urbaniste bien connu, M. LaHaye, pour préparer un plan complet du réseau routier pour l'île Jésus pour 30 ou 40 ou 50 années à venir.

Je pense que le ministère serait très heureux s'il avait cela dans toutes les régions de la province pour avoir une planification vraiment ordonnée des besoins futurs.

On sait que ce rapport a été rendu public dans les années 1965 et 1966, qu'il prévoit, sans aucun doute, des travaux d'investissement très urgents de l'ordre très imposant peut-être de \$10, \$20, \$30 millions d'ici les cinq ou dix prochaines années. Je comprends également que le ministère de la Voirie n'ait pas la responsabilité totale de ces routes, que la municipalité devra faire sa part comme c'est arrivé à Montréal pour le boulevard Métropolitain pour les voies de service, les égouttements et les accès.

Actuellement, le ministre est également au courant, Laval a des projets immédiats, comme on a parlé dernièrement d'un projet de Eaton et Steinberg qui formerait le centre-ville de Laval. J'ai vu moi-même les plans et Je sais que c'est en négociation depuis même cinq ans, c'est un projet de \$100 millions avec une phase immédiate de \$20 millions. J'ajoute à cela un projet du ministère de la Santé, la construction d'un hôpital de 300 lits, peut-être d'ici quelques années. Le terrain est acheté justement à la rencontre de deux autoroutes futures, le terrain a été acheté là. J'imagine que la première pelletée de terre sera faite cette année à l'intersection de l'autoroute Papineau et de l'autoroute Laval dans la continuation du pont Papineau.

Un autre projet domiciliaire de l'ordre de \$30 à \$35 millions est prêt à débiter à condition qu'il y ait de meilleurs accès avec Montréal. Vous savez le problème qui existe au pont de Cartierville où il y a des files, matin et soir, de milliers et de milliers de voitures. Vous connaissez la sursaturation de ces ponts avec beaucoup moins de voies, si je me rappelle bien 19 voies de circulation sur la rive nord de Montréal. Ces ponts ont autant de circulation que tous les ponts de la rive sud de Montréal y compris le pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine, les ponts Jacques-Cartier, Champlain et autres.

Laval est quand même un actif énorme au point de vue des revenus pour la province si nous calculons qu'il y a des investissements de l'ordre d'au-delà de \$50 millions par année. Nous n'avons qu'à faire des calculs au chapitre de la taxe de vente, au chapitre de l'impôt des corporations, de l'impôt sur le revenu et autres revenus qu'elle rapporte à la province. C'est certainement une des régions les plus productives et productrices pour les fonds publics de notre bon ami, le ministre des Finances.

En somme, je me fais l'interprète ici de la

population de Laval, et les investissements que vous pourriez faire là seront retournés aux coffres de l'Etat par le fouet que cela pourrait donner à l'économie.

Le problème n'est certainement pas facile à résoudre. Mais ma première question est la suivante: Est-ce que le ministère ne pourrait pas envisager — je ne sais pas si cela a été fait de la part des autorités municipales — une rencontre pour établir des priorités? Je sais qu'il y a eu multitude de conférences de presse à Laval, même à certains moments, il y a certains personnages là-bas qui se prenaient pour le ministre de la Voirie; à d'autres moments, même M. le Président a présidé une conférence de presse à Laval pour une question de travaux de voirie. Mais nous n'avons jamais eu de réponse précise.

M. LAFONTAINE: Voici, pour corriger ce que le député de Laval vient de dire, ce n'est pas tout à fait exact. Le ministre de la Voirie avait été invité à la conférence de presse, mais le ministre de la Voirie avait autre chose à faire. Maintenant, ce n'était pas une conférence de presse, c'était une visite des travaux...

M. LAVOIE (Laval): Une conférence de presse où il avait la parole.

M. LOUBIER: Pour les journalistes, pas pour lui.

M. LAFONTAINE: Ce qui est arrivé, c'est que j'avais été invité à visiter l'avancement des travaux. Je n'avais pas le temps d'y aller, alors j'ai demandé à M. Roy d'y aller.

M. LAVOIE (L a v a l) . Il a bien fait cela. Nous n'avons pas été invités, mais il a bien fait cela.

M. LAFONTAINE: Maintenant, il y a eu conférence de presse et je pense bien que ce n'était pas préparé par le ministre de la Voirie ni par le député de Joliette.

M. LAVOIE (Laval): Je crois que le ministre de la Voirie a un substitut dans Laval.

M. LAFONTAINE: C'était, à ce moment-là, simplement une visite de courtoisie pour le pont Papineau que nous avons acceptée.

Maintenant, pour répondre justement...

M. LAVOIE (L a v a l) . Il avait annoncé cette journée-là, la construction de l'autoroute Laval. C'était la primeur.

M. LOUBIER: Elle n'est pas finie?

M. HOUDE: Il l'a oublié.

M. LOUBIER: Il a tout oublié cela aussi.

M. LAFONTAINE: Disons que je ne suis pas engagé par les déclarations que d'autres peuvent faire en mon nom comme je ne suis pas engagé par la déclaration que le député de Laval a faite en mon endroit lorsqu'il a dit: Le ministre de la Voirie n'a pas encore quitté sa bure d'organisateur politique.

Je n'étais pas libre. Je sais que ces paroles que le député de Laval a employées à ce moment-là étaient à mon endroit. Il les regrette amèrement.

M. LAVOIE (Laval): C'est réciproque pour certaines paroles que l'actuel ministre de la Voirie avait adressées au député de Laval.

M. LAFONTAINE: D'accord.

M. LAVOIE (Laval): On va se pardonner mutuellement.

M. LAFONTAINE: Alors, disons qu'il y a définitivement un problème qui résulte de la fusion des municipalités de l'île Jésus. Le problème,

c'est que certaines routes provinciales sont devenues, à ce moment-là, des rues municipales.

Nous n'avons qu'un budget pour subventionner les rues dans une municipalité et c'est le budget 5 qui a été adopté. Par contre, il y a eu des pressions énormes venant du conseil municipal. A chaque fois que je vois le maire, ou que je lui parle, il me dit: Essaye donc de trouver...

M. LAVOIE (Laval): Ah, vous vous tutoyez?

M. LOUBIER: Ah, oui!

M. LAFONTAINE: ... M. le Ministre, une façon de régler le problème. Quand je rencontre le député de Laval, le député de Laval me tutoie aussi et il me dit: Tâche donc de trouver une solution parce qu'il y a réellement un problème.

Disons que le député de Laval me vouvoie Ici, en commission,...

M. LOUBIER: Il est effronté le député!

M. LAFONTAINE: ... c'est en dehors de la Chambre qu'il me tutoie. Disons que le député de Fabre aussi, je crois, a apporté le problème à mon attention. Ce n'est pas un problème qui

est politisé, ce n'est pas un problème politique, c'est un problème de compréhension, c'est un problème qui est né de la fusion de toutes ces villes.

M. LAVOIE (Laval): Non, le problème n'est pas né de la fusion.

M. LAFONTAINE: Le problème est né de la fusion parce qu'à ce moment-là ces routes étaient provinciales et aujourd'hui ces routes sont devenues des rues municipales, et si...

M. LAVOIE (Laval): A Laval, Je dirais beaucoup moins.

M. LAFONTAINE: Oui, disons que la ville...

M. LAVOIE (Laval): Provinciales et municipales.

M. LAFONTAINE: ... de Laval est une ville. La fusion de toutes les municipalités a fait que certains chemins, qui étaient considérés comme des chemins de liaison entre certaines villes, sont devenus aujourd'hui une artère à caractère municipal même s'ils ont conservé, lorsqu'on les regarde, un caractère, disons, provincial ou intermunicipal.

De toute façon, le problème existe. Je suis du dire du député de Laval, du dire du député de Fabre et du dire du comité exécutif ou du conseil de ville de Laval, je pense bien, en totalité, pas simplement le comité exécutif ou ceux qui administrent, mais aussi l'Opposition officielle à l'hôtel de ville. Je pense bien que ça rejoint aussi la demande de tous les concitoyens, contribuables de la ville de Laval. Mais le député admettra que c'est un problème assez difficile.

Je pense que ce problème-là ne se pose pas à l'endroit d'autres municipalités, c'est le seul problème. C'est un problème, disons, bien spécifique à la ville de Laval, mais je promets à tous ceux qui sont concernés, de tenter de trouver une solution qui va être élégante et comme le député disait: Que peut-être avec contribution à 50%...

M. LAVOIE (Laval): Bien, je n'ai pas dit à 50%.

M. LAFONTAINE: Non, non, mais à pourcentage,...

M. LAVOIE (Laval): Parce que Montréal, n'a pas contribué à 50%?

M. LAFONTAINE: Non, mais dans certai-

nes municipalités rurales, nous avons une politique avec certaines municipalités à 25%, 50% et parfois à 75% suivant la capacité de ses municipalités à payer.

Alors, je dis au député que sa demande est prise en bonne note. Maintenant, je parle des chemins secondaires. Lorsqu'il me parle des grands axes, en regard de l'implantation du complexe de Eaton-Steinberg, ça met des millions en jeu.

Tout cela est aussi en regard du futur aéroport de Saint-Scholastique, si l'aéroport doit réellement aller à Saint-Scholastique. Tout cela doit être pris dans son ensemble. Il y a déjà un plan de voirie qui a été préparé dans le temps, lorsque le député de Laval était maire de Laval et que l'ancien ministre de la Voirie était ministre de la Voirie. Il m'a été présenté lorsque j'ai été nommé. Nous avons nommé des arpenteurs-géomètres, des ingénieurs, pour faire les plans, à honoraires. Le ministère de la Voirie n'a pas le pouvoir d'homologation, nous nous sommes entendus avec, la ville pour que la ville homologue. Certaines sections seraient peut-être prêtes à être expropriées.

Je donne mon accord de principe à l'effet que, si on doit bâtir pour montrer aux investisseurs que nous sommes sérieux, nous allons déposer les plans d'expropriation. Je pense bien que cela répond à peu près à toutes les questions que le député de Laval a posées.

M. LAVOIE (Laval): J'ai seulement deux petites remarques à faire. Je dois dire, que, fusion ou pas fusion, Laval est dans la périphérie immédiate de Montréal. Si l'on considère les centaines de millions de dollars qui ont été dépensés à l'occasion de l'Expo, de la route transcanadienne, du boulevard Métropolitain, sur l'île de Montréal, de l'autoroute Décarie, de l'autoroute Bonaventure, si l'on considère les dizaines de millions qui ont été dépensés sur la rive sud, où il n'y a pas eu de fusion, où il y a une multitude de municipalités, et où il y a eu des travaux de l'ordre de plusieurs centaines de millions entre Laprairie et le pont-tunnel Hippolyte-Lafontaine, fusion ou pas fusion, les travaux de dégagement de la métropole, il faut que cela se fasse.

M. LAFONTAINE: Ce sont des travaux qui ont été accélérés à cause de l'Expo.

M. LAVOIE (Laval): J'ai devant mes yeux la liste des travaux qui se font actuellement dans la banlieue de Québec, près de l'accès du nouveau pont de Québec. Il n'y a pas eu de fusion là non plus. Mais cela passe dans les municipalités comme Sainte-Foy et autres, je ne les connais pas toutes.

M. LAFONTAINE: Ce sont de grandes voies de communication.

M. LAVOIE (Laval): N'oubliez pas que Laval a besoin, autant que Québec, de grandes voies de communication.

M. LAFONTAINE: Je comprends le complexe que le député de Laval est en train de développer, car il est l'ancien maire de la ville de Laval et il a à côté de chez lui le colosse montréalais. C'est évident.

M. LAVOIE (Laval): M. le Ministre, vous avez mentionné l'aéroport de Sainte-Scholastique. J'ai vu également que le ministre des Affaires municipales arrive actuellement avec une solution; il propose qu'il soit déplacé vers Sainte-Anne-des-Plaines. Que l'aéroport international soit à Sainte-Scholastique ou à Sainte-Anne-des-Plaines, cela ne change en rien le réseau routier de Laval. L'autoroute Papineau restera, l'autoroute Laval restera, l'autoroute de Liesse restera et le pont de Liesse ou Cavendish restera à la même place.

M. LAFONTAINE: Le député va admettre, par exemple, que, lorsque la décision finale sera connue, le ministre de la Voirie pourra commencer à travailler d'une façon objective. A l'heure actuelle, je ne peux pas me prononcer pour telle route plus que pour une autre ne sachant pas la décision finale concernant l'aéroport. Je sais que, pour l'économie de ville de Laval, les autoroutes sont vitales...

Si nous prenions, cet après-midi, la décision de bâtir l'autoroute est-ouest Laval, je pense bien que le député applaudirait, que tout le monde applaudirait. Mais, il est toujours question de limites et de contraintes budgétaires.

M. LAVOIE (Laval): D'accord. Ma dernière question: Est-ce qu'il y a quelque chose...

M. LAFONTAINE: Parce que je ne pense pas que le député de Laval soit un partisan des créditistes: Ce qui est physiquement réalisable doit être...

M. LAVOIE (Laval): Ma dernière question: Est-ce qu'au budget de cette année...

M. LAFONTAINE: ... financièrement possible. Quelque chose du genre.

M. LAVOIE (Laval): Est-ce qu'au budget de cette année — 69/70 — il y a des montants

de prévus soit pour l'autoroute Papineau, l'autoroute Laval, l'autoroute de Liesse, le pont Cavendish ou le pont de Liesse? Est-ce qu'il y a des montants de prévus au budget cette année?

M. LAFONTAINE: Oui.

M. LAVOIE (Laval): Est-ce qu'on pourrait savoir quel montant?

M. LAFONTAINE: Nous allons terminer le pont et nous allons continuer l'approche nord du pont jusque vis-à-vis du chemin Saint-Martin. Maintenant nous envisageons un dépôt de plans partant de Saint-Martin en allant jusque vis-à-vis de l'autoroute Laval.

M. LAVOIE (Laval): Un dépôt de plans de quoi exactement?

M. LAFONTAINE: Un dépôt de plans, disons...

M. LAVOIE (Laval): Pour quelle section?

M. LAFONTAINE: Pour acquérir l'emprise qui partirait...

M. LAVOIE (Laval): Si je comprends bien, il y aurait un dépôt de plans pour le prolongement des accès nord du pont Papineau à partir de la Concorde jusqu'à la croisée future de l'autoroute Laval?

M. LAFONTAINE: C'est cela.

M. LAVOIE (Laval): Pour cette année, cela se limite à cela?

M. LAFONTAINE: Et après cela, de Laval...

M. LAVOIE (Laval): Dans la même projection de Papineau?

M. LAFONTAINE: Et en plus, un dépôt à propos de l'autoroute Laval allant rejoindre — si réellement le projet de Steinberg-Eaton était sérieux, disons que je vais l'étudier — le dépôt jusque...

M. LAVOIE (Laval): Un dépôt de plans?

M. LAFONTAINE: Un dépôt de plans.

M. LAVOIE (Laval): Et dans la projection de Cavendish, il n'y aurait rien cette année?

M. LAFONTAINE: A l'heure actuelle, c'est à l'étude. L'étude se fait. Evidemment, si nous faisons...

M. PINARD: Un projet en l'air.

M. LAVOIE (Laval): Cela va bien, ne venez pas gâcher...

M. LAFONTAINE: S'il y a un projet en l'air le projet est le suivant: Evidemment, il y a l'aéroport. Deuxièmement, en bâtissant une autoroute qui serait parallèle à l'autoroute des Laurentides, nous sommes certains qu'en autorisant ces travaux il y aura nécessairement une répercussion sur la circulation du boulevard Métropolitain. Et non seulement une répercussion sur la circulation du boulevard Métropolitain mais aussi sur les voies vers le sud telles que l'autoroute des Cantons de l'Est.

Ce n'est pas aussi simple que de dire: C'est cela que nous bâtissons, cette année à Mais c'est un tout qui s'analyse ensemble. Si l'on prend une décision à une place, il y a une répercussion, peut-être, de l'autre côté, sur la rive sud.

Le tout s'analyse, présentement, et c'est Philipp Ewart qui a la responsabilité de l'étude de rentabilité qui se fait en relation avec la ville de Laval, c'est-à-dire avec le territoire de la ville de Laval, le territoire métropolitain de Montréal et le territoire de la rive sud.

M. LAVOIE (Laval): Est-ce qu'il est encore question que le pont Cavendish ou de Liesse — on ne sait plus quel nom il porte — soit bâti par l'Office des autoroutes et soit à péage?

M. LAFONTAINE: La décision n'a pas encore été prise. C'est justement ce que je viens de dire au député. L'analyse se fait au point de vue de la rentabilité, au point de vue des incidences de la circulation sur le boulevard Métropolitain qui, à certaines heures, comme le député le sait, est...

M. LAVOIE (Laval): Est saturé.

M. LAFONTAINE: ... saturé, congestionné. Ce n'est pas un problème aussi facile que de dire: Nous bâtissons l'autoroute Cavendish. Mais l'autoroute Cavendish, à mon opinion, aura nécessairement une incidence sur le boulevard Métropolitain, une incidence sur l'autoroute des Cantons de l'Est, l'autoroute des Laurentides, est-ouest dans Laval, le boulevard Décarie, etc. de redistribution de la circulation dans la ville de Montréal.

Alors, je pense bien que le député me fait confiance, fait confiance au ministère de la Voirie. Nous sommes au courant du problème.

M. LAFRANCE: C'est un problème majeur...

M. LAFONTAINE: C'est un problème majeur et un problème qui aura peut-être plus de répercussion que ce que le député disait tout à l'heure. J'ai l'impression que c'est un problème qui mettra en jeu peut-être une centaine de millions.

M. LAVOIE (Laval): A la condition que cela se fasse assez rapidement.

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

M. LAFONTAINE: Le député de Richmond connaît assez mon attachement vis-à-vis les comtés ruraux...

M. LAFRANCE: Les vœux pieux ne suffisent pas.

M. LAFONTAINE: Non, mais...

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

M. LAFONTAINE: ... dans le comté du député.

M. VAILLANCOURT: M. le Président, étant donné qu'il nous reste seulement quatre minutes, j'avais l'intention de faire plusieurs suggestions au ministre, mais je me limiterai.

M. LAFONTAINE: Un instant, je demanderais au député de Drummond: Nous ne sommes pas limités à cinq heures. J'ai parlé avec M. Paul, le leader gouvernemental. Il m'a dit que nous avions la possibilité de continuer jusqu'à cinq heures quart, pour autant qu'il y ait entente avec la commission.

M. PINARD: Je n'ai personnellement pas d'objection à discuter jusqu'à cinq heures quinze, mais je devrais partir, parce que nous avons un souper qui nous permet de préparer la réunion de ce soir, nous, à la maison Montmorency. Comme on m'a demandé d'être présent sans faute, il me serait difficile de continuer la discussion.

M. LAFONTAINE: Nous allons essayer d'accélérer.

M. VAILLANCOURT: M. le Président, est-ce que le ministre pourrait me dire si les travaux vont se continuer sur la route, entre Rock-Island et la route 50?

M. LAFONTAINE: Oui.

M. VAILLANCOURT: La continuation des quatre voies. Est-ce que vous vous attendez que les travaux se termineront cette année? Quand la route...

M. LAFONTAINE: C'est la route de Rock-Island...

M. VAILLANCOURT: C'est la transquébécoise, partant de Rock-Island à l'autoroute des Cantons de l'Est.

M. LAFONTAINE: Les travaux seront finis cette année. Cela sera ouvert incessamment.

M. VAILLANCOURT: C'est la voie de raccordement de Rock-Island à l'autoroute des Cantons de l'Est.

M. LAFONTAINE: Non, ce ne sera pas à péage.

M. VAILLANCOURT: Est-ce que cette route sera à péage?

M. LAFONTAINE: Non.

M. VAILLANCOURT: Ce ne sera pas à péage. Mais à quelle date prévoyez-vous qu'elle sera terminée?

M. LAFONTAINE: Il reste une couche de pavage. Disons à la fin de Juin ou au début de Juillet.

M. VAILLANCOURT: Elle sera prête. Est-ce que vous avez, dans vos crédits des sommes pour continuer à partir de l'autoroute des Cantons de l'Est en allant vers le pont de Trois-Rivières?

M. LAFONTAINE: Il y a certaines sections dans le comté de Nicolet, en partant du pont de Trois-Rivières et en allant vers la transcanadienne. Il y en aura une partie pour la transquébécoise, qui part de Trois-Rivières en allant vers Shawinigan; il y a aussi d'autres études commencées entre Sherbrooke et Richmond et aussi entre Shawinigan allant vers Trois-Rivières.

M. VAILLANCOURT: Mais, à partir de l'autoroute des Cantons de l'Est vers Sherbrooke, est-ce que vous avez des crédits à dépenser cette année?

M. LAFONTAINE: J'invite le député à venir me voir à mon bureau, et je lui donnerai tous les détails, parce qu'il y a certaines sections sur lesquelles on fait des études. Dans le fond, la Transquébécoise existe, mais elle existe avec des bouts de chemin.

M. VAILLANCOURT: Si je comprends bien, cette année, vous avez des crédits à partir de Sherbrooke en allant vers Richmond?

M. LAFONTAINE: Non. Les études sont commencées là-dessus... les crédits sont prévus pour finir les travaux Omerville-Rock-Island, travaux qui sont commencés, et de paver cette section.

M. VAILLANCOURT: Est-ce que le ministre pourrait me dire quels sont les projets qu'il a dans le comté de Stanstead cette année?

M. LAFONTAINE: Beaucoup.

M. VAILLANCOURT: Puis-je avoir une réponse plus précise?

M. LAFONTAINE: M. le Président, s'il faut commencer — je comprends que c'est le droit du député de poser toutes les questions voulues — s'il fallait que nous passions projet par projet, comté par comté, je crois que nous passerions au moins un an ici, en commission. Je crois bien que ce n'est pas l'intention du député. Si le député veut venir me voir, je lui montrerai les projets que nous avons, que nous allons commencer.

M. VAILLANCOURT: Puis-je rencontrer le sous-ministre ou le divisionnaire?

M. LAFONTAINE: Je crois bien qu'il vaut mieux rencontrer le ministre à ce moment-là.

M. VAILLANCOURT: Le ministre est parfois difficile à rejoindre.

M. LAFONTAINE: Disons qu'il est bien congestionné parfois...

M. VAILLANCOURT: Cela m'est arrivé, j'ai couru après pendant six mois.

M. LAFONTAINE: ... par la circulation

qui se fait autour de son bureau mais je n'ai aucune objection à ce qu'il rencontre le sous-ministre. Disons que, pour plus de rapidité, il est mieux pour lui de rencontrer le sous-ministre, ce qui ne l'empêche pas de rencontrer le divisionnaire.

M. VAILLANCOURT: Très bien.

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

M. LAPRANCE: Disons que je n'ai pas souvent importuné le ministre avec les besoins du comté de Richmond, mais les besoins sont assez urgents et assez criants. Je voudrais tout simplement attirer l'attention sur une assez volumineuse correspondance qu'il a reçue depuis quelques jours de la part de municipalités, de corporations municipales du comté de Richmond. Je sais que le ministre va accorder son attention le plus tôt possible à ces problèmes. Par exemple, il y a deux ou trois points importants sur lesquels je voudrais attirer l'attention. Il y a d'abord la construction d'un pont enjambant la rivière Saint-François, de Windsor à Greenlay. Il y a deux travaux, il y a des esquisses, je crois, qui ont été préparées il y a déjà deux ou trois ans. Je me demande si le ministre se propose cette année d'attaquer — disons le pont de Windsor et celui de Brompton — deux projets extrêmement importants et urgents.

M. LAFONTAINE: Pour le pont de Brompton, oui, nous allons en soumissions publiques, pour les approches, l'élargissement, la structure du chemin de fer. Des soumissions ont été demandées. Il a fallu modifier les plans du ministère de la Voirie et nous retournons en soumissions avec, comme le sous-ministre le dit, l'élargissement, le 21 mai.

M. LAFRANCE: Si je comprends bien, c'est un projet qui va se réaliser cette année.

M. LAFONTAINE: Certainement.

M. LAFRANCE: Le pont de Windsor?

M. LAFONTAINE: Le pont de Windsor est encore à l'étude.

M. LAFRANCE: Je voudrais tout simplement attirer l'attention du ministre. Il s'agit d'un pont très étroit, d'un pont important, qui enjambe la rivière Saint-François. C'est un pont qui est dangereux. Il y a une lourde circulation de camions, qui vont à la Domtar, et la plupart des travail-

leurs qui demeurent sur l'autre rive utilisent ce pont-là. Je voudrais attirer l'attention des officiers sur l'urgente nécessité qu'il y a de refaire ce pont.

J'ai beaucoup d'autres projets. J'espère qu'il me sera possible de rencontrer le ministre ou quelqu'un de ses officiers, afin qu'on n'oublie pas trop le comté de Richmond, qui fait encore partie de la province de Québec, même s'il est dans l'Opposition.

M. LAFONTAINE: Je remercie beaucoup le député de Richmond.

M. LE PRESIDENT: Poste budgétaire 7, article 1: Construction et réfection de routes? Adopté?

M. PINARD: Un instant. Je pense que le ministre doit avoir ses tableaux qui lui permettraient de nous dire quels sont les grands projets routiers pour le district no 1 qui englobe la région métropolitaine de Québec et la grande majorité des comtés qui entourent Québec.

M. LAFONTAINE: Je pense bien que le chef de la planification, lorsqu'il a répondu en mon nom hier, a expliqué et à la demande du député de Jean-Talon, à peu près tous les grands projets de la région métropolitaine de Québec. Je n'ai pas objection à répéter, mais avec le pont de Québec, c'est à peu près \$25 millions.

M. PINARD: Quel est l'engagement des crédits relativement à la construction du pont de Québec dans la somme de \$25 millions?

M. LAFONTAINE: C'est \$10 millions, à peu près.

M. PINARD: C'est \$10 millions. Le chef de la planification, hier, en réponse au député de Jean-Talon, a donné certaines précisions relativement à la construction de sections routières, soit d'autoroutes de dégagement, soit de nouvelles autoroutes, l'autoroute Dufferin par exemple. Il m'intéresserait de savoir si les travaux qui ont été exécutés jusqu'ici sur le boulevard Champlain vont être continués cette année, et si ces travaux seront prolongés jusque sous le pont de Québec actuel et peut-être aussi sous le nouveau pont pour permettre de compléter la section du boulevard Champlain qui va remonter la falaise pour venir se joindre aux carrefours étages actuellement en construction à l'entrée du pont de Québec sur le côté nord?

M. LAFONTAINE: Je dis qu'actuellement, cela passe déjà du côté du Cap-Rouge, en-dessous du pont de Québec C'est fait depuis janvier.

M. PINARD: Oui, je suis allé voir. Seulement, ce sont des travaux de défrichage et de terrassement. C'est une très étroite descente à partir des chantiers de construction du nouveau pont de Québec et j'ai réussi à descendre avec mon automobile de peine et de misère. Ce n'est réellement pas de la nature d'une autoroute.

J'ai cependant remarqué qu'il y avait eu des travaux de remblayage dans le fleuve Saint-Laurent pour élargir la bande de terrain de façon à en faire une route à quatre voies divisées. Est-ce que ces travaux vont être continués?

M. LOUBIER: C'est-à-dire que tous les résidus des complexes G et II sont là actuellement et cela se continue pour fin de remplissage, etc. Ils veulent se servir également des résidus des excavations qui sont en cours pour tout charroyer cela à ces endroits-là. On prétend pouvoir ouvrir cette section-là en même temps que le pont l'an prochain.

M. PINARD: Quel est le montant des crédits qui seront dépensés cette année pour la continuation des travaux sur le boulevard Champlain à partir de la jonction où l'asphalte a été posé l'année dernière — je ne sais pas si c'est l'Anse-aux-Foulons — là où il y a un débarcadère pour les bateaux de plaisance?

M. LOUBIER: Au club de yacht?

M. PINARD: Je ne sais pas si la route est à quatre voies jusque là. Mais à partir de cette section-là du moins qui a été exécutée par Comeau Construction, qu'est-ce qui sera fait de nouveau cette année et qui sera revêtu d'asphalte pour la circulation?

M. LOUBIER: \$150,000 prévus cette année.

M. LAFONTAINE: Il va se faire beaucoup plus de travaux que cela parce que l'excavation des approches du pont de Québec, tout le déblai s'en va là...

M. PINARD: Alors, ce sont des travaux de remblai pour faire la sous-structure de l'autoroute à quatre voies.

M. LAFONTAINE: Vu que les questions que

le député de Drummond pose sont assez techniques, et qu'il veut être éclairé assez vite, je ne pense pas qu'il aura objection à ce que M. Perron réponde en mon nom.

M. PINARD: Absolument pas.

Maintenant, il y avait un problème d'expropriation assez aigu dans ce secteur-là. Je suis allé moi-même sur les lieux voir ce que cela pouvait comporter et j'ai réalisé qu'il y avait des chalets qui auraient peut-être une assez bonne valeur et d'autres beaucoup moins. Est-ce qu'il y aura un rasage presque complet des constructions qui sont en bordure de la vieille route au pied de la falaise ou si vous n'affecterez pas du tout ces propriétés-là?

M. LAFONTAINE: Certaines parties des propriétés seront affectées mais dans d'autres parties, comme l'anse Victoria, le tracé a été déplacé vers le fleuve de façon à ce que les propriétés ne soient pas affectées. Et nous remplissons la partie entre le boulevard et ce qui reste de l'ancien chemin qui était là de façon qu'il n'y ait pas de trou, pas d'eau, et que ce soit propre.

M. PINARD: Est-ce qu'il y a des dommages exigés par les propriétaires de ces maisons d'été ou de ces chalets du fait que la vue du fleuve leur soit coupée et l'accès au fleuve leur soit coupé par la route qui avait été faite en remblais à même le lit du fleuve?

M. LAFONTAINE: Le service des expropriations est en train de régler ces problèmes-là, de même que les problèmes d'égout et d'aqueduc créés par cette nouvelle route-là qui a coupé les égouts qui allaient au fleuve. Il y a un nouveau service d'égouts qui sera construit à cet endroit-là pour ces propriétés-là.

M. PINARD: Maintenant, hier, j'ai suivi avec attention les réponses données par le chef de la planification au député de Jean-Talon, mais je n'ai pas saisi qu'il y aurait continuation des travaux dans l'axe du boulevard Hamel en direction ouest pour faire éventuellement une jonction avec la route numéro 2 qui, elle, devrait être le début d'une autoroute de la rive nord du côté de Québec.

Est-ce qu'il va y avoir des sommes d'argent qui vont être dépensées dans ce secteur-là cette année?

M. LAFONTAINE: Le boulevard Hamel est continué cette année de façon qu'on ait quatre voies pour rejoindre le quatre voies dans l'An-

cienne-Lorette, je pense, vis-i-vis de chez Comeau. Il y a une traverse à niveau qui va disparaître par un étage. Cela, c'est dans le prolongement du boulevard Hamel.

M. PINARD: C'est ça, oui, sur la route 2?

M. LAFONTAINE: Sur la route 2.

M. PINARD: Oui, oui.

M. LAFONTAINE: Mais le reste de la route 2 est à quatre voies. A Champigny, un peu plus loin, il y a encore un passage au-dessus de la voie ferrée qui va être doublé, qui est à se terminer, de façon à ce que le boulevard Hamel et la route 2 soient la route 2-C, et qu'elle soit à quatre voies jusqu'à Champigny.

M. PINARD: Quelle somme d'argent sera effectuée à ces travaux cette année dans le secteur de la route 2? Le chef de la planification répond à des questions...

M. LAFONTAINE: Tout à l'heure pour le poste budgétaire 7, article 2, lorsque j'ai parlé au député de Matane...

M. PINARD: Le poste budgétaire 7, article 2, moi, Je ne l'accepte pas parce que...

M. LAFONTAINE: Ah, bon!

M. PINARD: ... c'est le projet de Matane-Les Boules, ça?

M. LAFONTAINE: Oui.

M. PINARD: Il y a quelques questions...

M. LAFONTAINE: On pourrait essayer de faire diligence pour dire qu'on...

M. PINARD: C'est parce que j'ai planifié mon travail. Ce serait beaucoup plus court si je reprenais mon travail lundi parce qu'il est planifié, là, en fonction des crédits budgétaires qui viennent à la suite de 7-1, voyez-vous?

M. LAFONTAINE: Oui, je comprends. C'est parce que je voudrais libérer le plus tôt possible les fonctionnaires qui m'entourent.

M. PINARD: Oui, mais on ne pourra pas terminer. Alors, il faudra certainement continuer nos travaux lundi. Nous espérons pouvoir terminer lundi. Nous siégerons dans l'après-midi et dans la soirée de lundi.

M. LAFONTAINE: Si ce n'est pas long, les Boules, nous avons le diagramme avec des chiffres, nous allons fournir au député de Drummond tous les chiffres que nous avons.

M. PINARD: C'est parce qu'hier le chef de la planification a bien souligné l'importance de comprendre que tous les projets routiers contenus dans la phase 1 du rapport Landry étaient des travaux qui concernaient et le ministère de la Voirie et la ville de Québec et les municipalités du Québec métropolitain. Il y aurait peut-être lieu de partager le coût des travaux à être effectués. Il ne s'est pas dégagé clairement quelle était la somme qui serait dépensée cette année par le ministère de la Voirie seul pour l'exécution des travaux de Voirie qui relèvent de sa responsabilité. Par exemple, quel est le montant qui serait dépensé cette année pour le début des travaux de l'autoroute Dufferin.

M. LAFONTAINE: Nous avons \$600,000 de travaux au budget sur un contrat possible de \$2 millions environ.

M. PINARD: Ces \$600,000 comprennent-ils également ce qui sera dépensé pour l'expropriation?

M. LAFONTAINE: Non, c'est pour la construction seulement.

M. PINARD: C'est en dehors des expropriations. Combien coûteront les expropriations?

M. LAFONTAINE: \$2 millions.

M. PINARD: A être dépensés cette année ou à être engagés cette année?

M. LAFONTAINE: \$2 millions. C'est le prolongement de l'autoroute Dufferin jusqu'au haut de la falaise vis-à-vis de la rue Mère-Mallet.

M. PINARD: Alors, ce sera l'ouverture de l'emprise nécessaire pour la construction éventuelle de cette section de route.

M. LAFONTAINE: On m'informe que tous les locataires sont payés à ce jour. La démolition doit être terminée pour la fin de mai.

M. PINARD: Est-ce que le ministère de la Voirie envisage de faire la jonction entre la section routière qui a été faite du côté du boulevard Duplessis et des Quatre-Bourgeois en reliant...

M. LAFONTAINE: Le Vallon, dans le prolongement du Vallon?

M. PINARD: Oui, le boulevard Charest qui est à quatre voies jusqu'à l'Intersection de Marie-de-l'Incarnation, sera-t-il prolongé à l'intérieur des limites de la ville de Québec?

M. LAFONTAINE: Non, pas maintenant, c'est un projet que nous avons intitulé l'auto-route de la Falaise dans le rapport Vandry et ce n'est pas une priorité actuellement. Le ministère prévoit terminer l'autoroute Dufferin et terminer le raccordement du pont de Québec qui doit être terminé l'an prochain avec la voie périphérique, de façon que la sortie du pont de Québec puisse être rejointe par le prolongement du boulevard Henri IV, le prolongement de la voie périphérique, de façon à rejoindre l'auto-route du boulevard Laurentien et la route 15, dans Giffard et Montmorency.

M. PINARD: Evidemment, je serais prêt à admettre tout de suite que les discussions seraient beaucoup plus courtes et ne m'obligeraient sans doute pas à poser des questions moi-même, si le ministre n'avait pas d'objection à me remettre un tableau, par exemple, qui...

M. LAFONTAINE: De ce que nous venons de dire?

M. PINARD: Des projets, oui.

M. LAFONTAINE: D'accord.

M. PINARD: A ce moment-là, cela me situe...

M. LAFONTAINE: Pour le Québec métropolitain.

M. PINARD: ... quant à la localisation des sections, quant aux montants des travaux qui sont exécutés...

M. LAFONTAINE: D'accord. Parce que je me rends compte que le député de Drummond est en train de reposer certaines des questions qui ont été posées...

M. PINARD: Je cherche à dégager...

M. LAFONTAINE: D'accord.

M. PINARD: Je n'aurais pas besoin de...

M. LAFONTAINE: Nous allons vous donner...

M. PINARD: ... les travaux qui relèvent de la responsabilité pure et simple du ministère de la Voirie.

M. LAFONTAINE: D'accord. Avec grand plaisir.

M. PINARD: Parce qu'autrement, cela peut être ambivalent.

M. LAFONTAINE: Poste 7, article 1, adopté?

M. PINARD: Poste 7, article. J'aurais...

Au sujet de la Transquébécoise, je sais que, du côté nord, il y a des approches qui se font au nouveau pont de Trois-Rivières, sur une distance d'environ 1 mille. Ces travaux ne sont pas terminés. Combien coûteront-ils, pour être terminés en 1969?

M. LAFONTAINE: C'est \$452,000.

M. PINARD: Est-ce qu'il y aura d'autres montants qui seront dépensés en surplus de ce montant, pour continuer les travaux de la Transquébécoise dans la direction de Trois-Rivières, Grand'Mère, Shawinigan?

M. LAFONTAINE: Pas à cet endroit. Le seul montant qui est prévu est pour le pavage de cette section, à l'automne, mais plus haut, dans le bout de Grand'Mère et dans le tracé de la Transquébécoise, l'entrée de Grand'Mère. Un montant est prévu pour un pont sur la rivière, en vue de doubler cette route à l'entrée de Shawinigan.

Il y a un autre contrat, aussi, dans Nicolet, un contrat au montant de...

M. PINARD: Du côté sud, *f* y reviendrai.

Alors, sur quelle distance ces nouveaux travaux dans l'axe de la route transquébécoise, à l'entrée de Shawinigan seront-ils faits? Sur quelle distance et pour quel montant?

M. LAFONTAINE: Dans Shawinigan et Grand'Mère, à peu près un mille.

M. PINARD: Il s'agirait de travaux de terrassement.

M. LAFONTAINE: De terrassement et de pavage, s'il y a moyen, plus deux ponts. Il y a des travaux de trois milles et quart de pavage à compléter dans la section de Trois-Rivières.

M. PINARD: Le nouveau pont sur la rivière Saint-Maurice fera partie de la prochaine étape

de l'autoroute de la rive nord. Si cette autoroute-là est continuée.

M. LAFONTAINE: Ce n'est pas l'étape de l'autoroute de la rive nord, parce que l'autoroute de la rive nord, à ce moment-là, va contourner la ville de Trois-Rivières. C'est simplement pour permettre un dégagement et peut-être une autoroute. C'était dans le tracé prévu par l'Office des autoroutes.

Est-ce que le député de Drummond a objection à ce que je lui fournisse la série des travaux que nous allons faire dans cette région-là?

M. PINARD: Du côté nord, oui. Maintenant, du côté sud, où en sont rendus les travaux d'approche du pont de Trois-Rivières et sur quelle section ces travaux-là sont-ils en voie d'exécution ou de parachèvement?

M. LAFONTAINE: Au sud du village de Saint-Grégoire, sur une longueur de 3.8 milles, un contrat a été accordé au mois de décembre pour \$425,000 à Pierrecon.

M. PINARD: Des travaux de \$425,000; c'est un contrat de terrassement. Est-ce que c'est à voie simple?

M. LAFONTAINE: C'est avec emprise pour voies divisées.

M. PINARD: Mais pas à voies doubles cette année.

M. LAFONTAINE: Pour commencer c'est à voie simple.

M. PINARD: Est-ce qu'il y a des crédits prévus cette année pour continuer les travaux sur cette section de la route transquébécoise qui permettra de relier Saint-Grégoire à la route transcanadienne, en allant vers le sud?

M. LAFONTAINE: Non. Le pavage de cette section-là est prévu.

M. PINARD: Le pavage de la section entre Saint-Grégoire et l'approche sud du pont de Trois-Rivières.

M. LAFONTAINE: De façon que les gens qui viennent de Nicolet par la route à puissent faire la déviation de Saint-Grégoire et prendre cette route-là pour aller à Trois-Rivières et à Sainte-Angèle.

M. PINARD: A quel moment le ministère prévoit-il commencer les travaux de la Transquébécoise dans la section à partir du village de Saint-Grégoire vers la route transcanadienne du côté sud?

M. LAFONTAINE: La prochaine étape, probablement l'an prochain.

UNE VOIX: Jusqu'à Saint-Célestin, où il y aura le choix entre la route 34 pour descendre à Québec, la route 13, où, incidemment il y a dans Saint-Léonard un pont en construction.

M. PINARD: Du côté de la route transcanadienne, vers Victoriaville et Arthabaska, est-ce qu'il y aura des travaux qui seront entrepris cette année sur la route transquébécoise?

M. LAFONTAINE: Non.

M. PINARD: Du côté des Cantons de l'Est, en venant vers la route transcanadienne, y aura-t-il des travaux qui seront entrepris cette année pour commencer cette section de la route transquébécoise?

M. LAFONTAINE: On finit à Omerville, Rock-Island, puis, de Omerville à Sherbrooke, on commence l'étude d'un tracé en vue de la préparation de routes.

M. PINARD: Alors que fêtais au ministère de la Voirie, un tracé avait été étudié pour relier la nouvelle route 3, qui serait éventuellement en voies divisées, à partir du nouveau pont qui traverse la rivière Richelieu.

M. LAFONTAINE: Le pont de Tracy, oui.

M. PINARD: Nous voulions tracer une autoroute en diagonale, qui relierait l'autoroute no 3 en direction de Drummondville, pour faire un point de liaison avec la Transcanadienne, qui traverserait la route transcanadienne, et, du côté sud de la Rivière Saint-François, irait rejoindre l'autoroute des Cantons de l'Est pour faire une liaison complète entre la ville industrielle de Sorel et l'autoroute des Cantons de l'Est.

M. LAFONTAINE: On m'informe que les plans que...

Vous voulez parler de la déviation de Drummondville?

M. PINARD: Oui c'est ça, la déviation de Drummondville.

M. LAFONTAINE: Les plans sont déposés.

M. PINARD: Les plans sont déposés, entre quelles sections?

M. LAFONTAINE: Environ à un mille au nord de la Transcanadienne, jusqu'à la rencontre de la route 13, dans le bout de Saint-Nicéphore, dans ce coin-là.

M. PINARD: Les plans étaient déposés à l'époque où j'étais là. Il n'y a pas autre chose qui a avancé?

M. LAFONTAINE: Non, ils n'étaient pas déposés. Ils ont été déposés il y a environ un an.

M. PINARD: Cette année, le ministère entend-il dépenser des sommes d'argent pour commercer la réalisation de ce projet?

M. LAFONTAINE: Non.

M. LOUBER: Adopté.

M. PINARD: Un Instant. J'ai laissé parler tout le monde pour les secteurs qui les intéressaient. Je le répète au ministre: S'il n'avait pas d'objection, il pourrait me remettre la liste des montants qui seront dépensés cette année ou engagés district par district — je parle des grands projets — avec les montants qui seront dépensés dans les comtés et qui sont intégrés dans les districts de 1 jusqu'à 9. A ce moment-là, cela vaudrait la peine de poser des questions, à savoir la nature des projets et le montant qui sera dépensé cette année.

M. LAFONTAINE: Disons que je plaide de bon compte avec le député de Drummond sur les cas particuliers tels que la région métropolitaine de Québec. Je n'ai aucune objection. Au sujet des questions qu'il posait tout à l'heure, sur la Transquébécoise, je suis prêt à lui donner les sections que nous allons faire. Lorsqu'il dit « district par district », à ce moment-là il faut déterminer ce qu'est un grand projet et ce qu'est un projet de comté. La démarcation est difficile entre un grand et un petit projet. Je sais bien que, dans certains comtés ruraux, — je vois le député de Richmond — certains petits projets de voirie dans son comté sont des grands projets, à son sens. Par contre, lorsqu'on considère toute la province, la ligne de démarcation entre les grands et les petits projets n'a jamais été faite et ne pourra

jamais être faite non plus, d'une façon objective et consciente.

Le député de Drummond me demande la liste des grands projets. Il y a évidemment danger pour moi de lui dire oui, parce qu'à ce moment-là ce serait subjectif de dire: Ça, c'est un grand projet et ça, ce n'est pas un grand projet.

Il y a toujours, dans une saison, des budgets qui deviennent périmés pour une raison quelconque, à cause de déplacement d'utilités publiques, expropriations, déplacement de maisons, et toutes sortes de raisons majeures — augmentation qui est une force majeure pour le ministère. A ce moment-là, nous tentons de dépenser les budgets que la Chambre met à notre disposition. Nous pouvons aussi bien amorcer un projet que nous ne prévoyions pas cette année. A ce moment-là, le député de Drummond m'accuserait de lui avoir donné de faux renseignements.

M. LAFRANCE: Cela suscite des appétits stériles. Nous avons connu ça, nous.

M. PINARD: Quel est le montant total des travaux commencés en 1968, mais qui n'ont pas été terminés parce que, probablement, ils sont planifiés sur un ou deux ou trois exercices financiers?

Alors, quel est le montant total des travaux commencés en 1968 et pour quel montant y a-t-il des travaux à exécuter cette année? Ceci apparaît dans un tableau qui regroupe tous les projets dans les districts qu'on appelle les grands projets.

M. LAFONTAINE: Si le député veut me montrer le tableau qu'il a...

M. PINARD: Enfin, à l'époque où j'étais titulaire, mes fonctionnaires préparaient le grand tableau.

M. LAFONTAINE: Le député n'a pas ce tableau-là. Est-ce que je pourrais le voir pour prendre l'exemple?

M. PINARD: C'est la même formule qui est encore en vigueur.

M. LAFONTAINE: Disons que ce sont des prévisions budgétaires. Ministère de la Voirie, province de Québec, grands projets. C'est une révision de janvier 1966...

M. PINARD: Oui, mais là que le ministre me donne la révision actuelle.

M. LAFONTAINE: C'est marqué: Les travaux commencés en 1965.

M. PINARD: Le ministre a certainement cela dans son cahier pour lui permettre de défendrer ses crédits.

M. LAFONTAINE: Oui, d'accord. Disons que cela serait le rapport progressif des travaux mois par mois ou saison par saison.

M. PINARD: Est-ce que le ministre est capable de me dire combien il a dépensé d'argent en 1968 dans les neuf districts, le montant global? Combien dépensera-t-il cette année pour terminer ses grands projets routiers?

M. LAFONTAINE: Un instant, question par question. Le montant global dépensé cette année...

M. PINARD: Le montant global dépensé l'année dernière pour les grands projets routiers dans les neuf districts et combien reste-t-il à dépenser pour les terminer?

M. LAFONTAINE: Je ne pourrais pas vous le dire. Il faut s'entendre sur les grands projets et les petits projets. Nous n'avons peut-être pas la même mentalité au point de vue voirie.

M. PINARD: Je connais la méthode budgétaire du ministère de la Voirie et je pense que le ministre a exactement dans son cahier les chiffres que nous lui demandons.

M. LAFONTAINE: Je n'ai pas présentement avec moi, ce genre de document et les fonctionnaires qui m'entourent cherchent le document que le député de Drummond...

M. PINARD: C'est même M. Langevin qui préparait cela à mon époque et qui prépare cela...

M. LAFONTAINE: Oui, mais à ce moment-là, il répondait peut-être à des questions que le ministre lui posait.

M. PINARD: Ce n'est plus fait comme cela.

M. LAFONTAINE: Disons qu'il n'y a pas de malice de la part du ministre de ne pas répondre. Quand le député de Drummond était ministre de la Voirie, il administrait le ministère suivant son optique. Depuis que je suis ministre de la Voirie, j'administre le ministère de la Voirie suivant mon optique.

M. PINARD: Maintenant, je ne fais pas de critique au ministre là. Alors, je veux savoir, par exemple...

M. LAFONTAINE: Disons que je pourrais peut-être lui donner, ici...

M. PINARD: ... par rapport aux sommes qui seront dépensées cette année, en 1969... Je vais poser ma question autrement, si le ministre me le permet. Cela va peut-être, être plus clair.

M. LAFONTAINE: Oui.

M. PINARD: Par rapport aux sommes d'argent qui devront être dépensées cette année, en 1969, à même le budget qu'il nous demande de voter, pour terminer les travaux commencés en 1968...

M. LAFONTAINE: Bon, cela on l'a.

M. PINARD: Bon, combien y a-t-il de sommes d'argent à dépenser pour continuer ces travaux?

M. LAFONTAINE: C'est \$23,400,000.

M. PINARD: Bon, c'est pour les neuf districts dont je parle?

M. LAFONTAINE: Cela, c'est pour toute la province.

M. PINARD: C'est intitulé: Grands projets?

M. LAFONTAINE: Ce sont les dix districts. Il y en a dix?

M. PINARD: Les dix districts. Les grands projets.

M. LAFONTAINE: Cela, ce sont des contrats à terminer.

M. PINARD: C'est ça?

M. LAFONTAINE: Oui.

M. PINARD: Combien y aura-t-il de nouveaux travaux exécutés ou commencés à même le budget de 1969?

M. LAFONTAINE: Il y a des projets spéciaux et la Voirie régionale, le total \$25,880,000.

M. PINARD: Non, je demande les grands projets, là?

M. LAFONTAINE: Bien, il va falloir s'entendre sur les grands projets?

M. PINARD: Oui, oui, le ministre sait de quoi je parle.

M. LAFONTAINE: \$10,880,000. Non, non, je sais...

M. PINARD: Je ne parle pas de la Voirie de comté, je parle des grands projets...

M. LAFONTAINE: Je dis ceci.

M. PINARD: ... ils sont caractérisés comme tels.

M. LAFONTAINE: La réfection de la route 35, dans mon comté, dans mon esprit, à titre de député de Labelle, est un grand projet, un projet majeur pour l'économie de ma région. Mais quand nous arrivons ici, relativement au pont de Québec, le pont de Québec est supérieurement majeur, à comparer à la route 35. Mais, cela n'enlève pas la priorité de la route 35.

M. PINARD: Non.

M. LAFONTAINE: C'est un grand projet, la route 35.

M. PINARD: Quelle est la somme d'argent...

M. LAFONTAINE: Total: \$25,880,000.

M. PINARD: Alors, ça comprendra les nouveaux grands projets...

M. LAFONTAINE: Oui.

M. PINARD: ... que le ministère entend faire débiter et ça comprendra également la voirie de comté qui sera faite dans les comtés.

M. LAFONTAINE: C'est ça.

M. PINARD: Alors, c'est ce que je voulais savoir. Cela paraît une diminution très très sensible...

M. LAFONTAINE: Maintenant, il y a plus...

M. PINARD: ... des crédits mis à la disposition...

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

M. PINARD: ... du ministre de la Voirie pour exécuter...

M. LAFONTAINE: Non, non, pour donner...

M. PINARD: ... et les grands projets et les projets de comté.

M. LAFONTAINE: Pour finir dans cette optique, le député de Drummond tire une conclusion un peu rapide. D'y a tout de même des travaux à terminer que je n'ai pas donnés, c'est \$4,611,000.

M. PINARD: Compris dans la somme de \$25,000,000 dont le ministre vient de parler.

M. LAFONTAINE: Non, non, en sus de ça. \$4,611,000.

M. PINARD: Des travaux à la journée?

M. LAFONTAINE: Travaux à la journée, projets spéciaux, voirie régionale.

M. PINARD: Alors, combien y a-t-il de travaux qui ne sont...

M. LAFONTAINE: Cela ne comprend pas la Transcanadienne ni la route des Boules.

M. PINARD: Oui, je sais bien. Alors, combien y a-t-il de travaux... Pour quel montant y a-t-il des travaux à exécuter avec ce qu'on appelle des contrats négociés?

M. LAFONTAINE: Aucun.

M. PINARD: Pour lesquels il n'y a pas eu de demandes de soumissions...

M. LAFONTAINE: J'ai dit aucun. Sans soumissions publiques, aucun.

M. PINARD: Aucun.

M. LAFONTAINE: On m'informe qu'il y aurait peut-être par hasard un petit contrat par ci, par là, en bas de \$5,000. Je vois M. Bergeron qui me fait signe que non. Aucun, ce sont simplement des travaux par soumissions publiques ou faits en régie, sur la construction.

M. PINARD: Dans un tableau que le ministre m'a remis l'année dernière, il y a eu, en 67/68, 374 projets qui ont été réalisés pour une valeur de \$4 millions et demi, sans l'utilisation du système de soumissions publiques.

M. LAFONTAINE: Les chiffres que le député de Drummond est en train de citer concernant des contrats qui ont été négociés sur l'entretien, non pas sur la construction.

M. PINARD: Je n'ai pas la mention des travaux d'entretien sur le document.

M. LAFONTAINE: Disons que la question posée à ce moment-là au ministre de la Voirie était ceci: Combien de contrats le ministère de la Voirie a-t-il accordés? Combien par soumissions publiques? Combien négociés? Et, à ce moment-là, le député de Drummond dans sa question n'a pas fait mention de contrats d'entretien ou de contrats d'immobilisation. Le député de Drummond sait très bien que nous fonctionnons présentement relativement à l'adjudication de contrats en fonction du même arrêté ministériel passé du temps qu'il était ministre de la Voirie. C'est que, lorsque nous avons à faire de l'entretien pour les pavages, les contrats sont négociés et quand nous arrivons avec la construction de routes, les contrats sont donnés après demande de soumissions publiques à l'exception des contrats qui seraient inférieurs à la somme de \$5,000, exactement de la même façon que lorsque le député de Drummond était ministre de la Voirie.

M. PINARD: Est-ce qu'il arrive que des gros projets routiers sont subventionnés en faveur de certaines municipalités où le paiement est fait par le ministère de la Voirie à la municipalité qui, en retour, paie l'entrepreneur qui exécute les travaux, à l'heure ou à la journée, et que cela puisse totaliser des sommes très considérables?

M. LAFONTAINE: Nous exigeons de la part des municipalités, en bas de \$5,000, mais pas dans le cas de gros travaux.

M. PINARD: Enfin, je pense avoir l'exemple d'un vaste projet de travaux routiers, de travaux d'aqueduc et d'égout qui se greffent à ce projet-là, qui sont réalisés par un entrepreneur pour le compte d'une municipalité...

M. LAFONTAINE: La municipalité est obligée de demander des soumissions.

M. PINARD: Elle est obligée de le demander?

M. LAFONTAINE: J'ai le cas, par exemple, d'un C.T. que j'ai signé dernièrement et dans lequel nous demandons une somme de \$135,000

pour déplacement d'aqueducs et d'égouts, à cause d'une route que nous allons faire cet été. Nous allons payer la municipalité d'après la production de pièces justificatives, mais les officiers de mon ministère demandent aux municipalités de procéder — je pense que je parle pour 99.9% des cas, à ce moment-là; il y a des erreurs ou des failles, c'est par inadvertance — d'après le code municipal, car elles sont tenues de demander des soumissions publiques. Nous l'exigeons, normalement... Je vous le dis, à 99.9%; je laisse la petite marge d'erreur qui est possible par inadvertance, mais je dis au député de Drummond qu'en toute conscience ce sont des demandes de soumissions publiques, du moment que la dépense dépasse \$5,000, je crois. Exactement, comme du temps où il était ministre de la Voirie.

M. PINARD: Cette année, pour quel montant le ministre prévoit-il exécuter des travaux en régie ou à la journée? Je ne sais pas s'il m'a répondu sur cela tantôt. Avez-vous des prévisions budgétaires contenues dans votre cahier?

M. LAFONTAINE: A contrat?

M. PINARD: Pas à contrat, vous venez de me le dire. A la journée.

M. LAFONTAINE: Disons que, présentement...

M. PINARD: Dans les divisions. Les divisionnaires font, chaque année, un budget des travaux exécutés dans les paroisses de leur comté.

M. LAFONTAINE: Le député de Drummond me comprendra sur ce point. Si nous additionnons toutes les projections que les divisionnaires nous font relativement à des dépenses au point de vue de l'immobilisation ou de la voirie de comté, disons que cela nous prendrait \$50 à \$100 millions de plus.

Maintenant, il faut analyser, district par district, division par division pour essayer d'établir une certaine priorité. Cela a toujours été ainsi dans l'administration de la voirie, je ne vous le cache pas.

M. PINARD: Cela se faisait à même le montant global du budget qui était accordé à une division.

M. LAFONTAINE: Non, on ne savait jamais d'avance ce qui pouvait arriver. On avait un

budget, par exemple, par comté. Disons qu'un comté avait \$300,000. Sur les \$300,000, on ne savait pas d'avance si cela se ferait à contrat ou à la journée.

M. PINARD: Qui en prenait le contrôle, qui en prenait la surveillance et qui décidait que ce serait à la journée ou à contrat ou par demandes de soumissions publiques, selon l'ampleur du projet?

Si le ministre décidait de grouper une foule de petits projets pour en faire un plus gros, pour lui permettre de demander des soumissions publiques, c'est à la décision du ministre. Au niveau de la division, c'est le divisionnaire qui établissait ses besoins, et qui les soumettait à l'ingénieur de district. L'ingénieur de district les soumettait au sous-ministre en charge de la confection du budget et c'était présenté au ministre qui, lui, en dernière analyse, présentait au conseil des ministres ou au conseil du trésor le budget total dont il avait besoin pour réaliser un programme dans une année donnée. Il me semble que c'est facile à comprendre.

M. LAFONTAINE: J'emploie exactement la même procédure que le député de Drummond lorsqu'il était ministre de la Voirie. Il n'y a pas de cachette là-dedans. Il n'y a pas de scandale là-dedans; mais ce que je veux dire au député de Drummond, c'est que je ne suis pas capable de lui dire, à l'heure actuelle, combien de travaux seront faits en régie, et combien de travaux seront faits à contrats. Parce qu'il faut tout de même analyser les besoins qui nous sont présentés par les différentes divisions, par les différents districts.

Si, à un moment donné, je totalisais les demandes, les rapports que le député de Drummond vient de mentionner, on arriverait avec \$50 à \$100 millions de plus que les Chambres vont me voter. A un moment donné, il faut nécessairement que je dise: Cela serait désirable que nous faisons ces travaux. Mais je pense que nous sommes mieux de faire ça, là. Il y a une certaine division qui se fait à la grandeur des districts, à la grandeur des divisions.

Quand une division a son budget, le divisionnaire, à un moment donné, avait donné une priorité parce que s'il avait prévu un budget de \$5 millions, et qu'il avait dit 1, 2, 3, 4, mais étant donné qu'il a un budget de \$500,000, les priorités telles qu'établies par le divisionnaire, lorsqu'il avait fait son total à \$1 million ou à \$5 millions, ne sont plus les mêmes priorités, parce que ce n'est plus la même masse monétaire qu'il reçoit. Alors, le divisionnaire revise et nous fait parvenir au ministère de la Voirie

ce qu'il entend faire après consultation avec les municipalités, les députés, et avec tout le monde, les groupes socio-économiques. Lorsque le rapport de l'ingénieur-divisionnaire nous revient au ministère de la Voirie, cela passe par le service des contrats qui, à même chacun des articles, compose un projet de CT pour le conseil de la trésorerie, que le chef du service des contrats, le sous-ministre et le ministre signent. C'est exactement la même procédure qui est suivie que lorsque le député de Drummond était ministre de la Voirie.

M. PINARD: Est-ce que le chef du service des contrats et ses adjoints ont la surveillance et le contrôle de la dépense qui est faite pour l'exécution de travaux régis à la journée ou si ça relève de la responsabilité d'ingénieurs de district?

M. LAFONTAINE: Non, elle revient évidemment — les responsabilités sont assez grandes, l'ingénieur de district, le divisionnaire — au chef du service des contrats sujets à approbation par le conseil de la trésorerie.

M. PINARD: Qui signe les CT qui doivent être demandés au conseil de la trésorerie pour le paiement des travaux exécutés à la journée?

M. LAFONTAINE: L'initiale du chef du service des contrats, et les signatures du sous-ministre et du ministre.

M. PINARD: Quelles sont les personnes qui signent sur les documents en question?

M. LAFONTAINE: Je viens de le dire.

M. PINARD: Oui, mais ils ont des noms, les sous-ministres.

M. LAFONTAINE: M. Monette et parfois, quand M. Monette est absent, M. Bureau et, lorsque M. Bureau est absent, M. Ostiguy; parfois M. Langevin. Mais il y a toujours un sous-ministre qui signe avant le ministre et toujours avec les initiales du chef du service des contrats. Lorsque le chef du service des contrats est absent, c'est son associé, M. Boyer. Sur chaque demande, c'est toujours écrit, avant que le ministre signe, que la dépense a été autorisée et acceptée par le directeur général des travaux, par le sous-ministre adjoint — parce qu'il y a le contrôle budgétaire — M. Langevin et le sous-ministre et...

M. PINARD: Le ministre peut-il me dire si

le projet qui avait été envisagé par le ministère de la Voirie, dans mon comté, pour faire le contournement de la municipalité de Drummondville-Nord ou du village de Saint-Charles — comme c'était appelé autrefois — et ce qui en est d'un nouveau pont qui serait construit sur le Saint-François? Est-ce encore un projet réalisable aux yeux de l'actuelle administration ou bien si ça été placé dans le tiroir des oubliettes?

M. LAFONTAINE: C'est encore un projet réalisable et désirable.

M. PINARD: Désirable dans quel axe? Dans l'axe qui est en amont ou en aval de la rivière Saint-François?

M. LAFONTAINE: Dans le même axe, dans le prolongement.

M. PINARD: J'ai l'impression que ça ne bouge pas beaucoup de ce côté-là...

M. LAFONTAINE: Dans le prolongement de la rue Saint-Jacques.

M. PINARD: ... parce qu'aux Travaux publics le projet a été mis dans le tiroir des oubliettes et au ministère de la Voirie également.

M. LAFONTAINE: Disons qu'il y avait un pont — je suis très conscient quand je le dis — dans le comté de Richmond. A un moment donné il a fallu ramasser un peu d'argent ailleurs et couper d'autres ponts. Le pont mentionné par le député de Drummond est venu sur le tapis à ce moment-là. Et, à choisir entre ce pont et le pont de Richmond qui était dangereux parce qu'on m'a fait la réflexion que le pont pouvait tomber, à ce moment-là, il est question de la sécurité publique, et, à choisir entre les deux, je l'ai donné au député de Richmond.

M. L. AFRANCE: Ne me mettez en conflit avec le député...

M. LAFONTAINE: Non, non, je ne vous mets pas en conflit, mais excepté qu'il faudrait que l'on comprenne du côté de l'Opposition que des choses qui sont désirables, comme je viens de le dire, qui seraient réalisables, on est toujours obligé de marcher avec une contrainte budgétaire. C'est la même situation, le ministre actuel ne fait pas de miracle que le député de Drummond lorsqu'il était ministre de la Voirie. Le ministre actuel fait son possible.

M. PINARD: Est-ce que le ministre admet aussi que c'est absolument urgent, au moins, de réparer d'urgence le vieux pont de la rivière Saint-François en bas duquel sont tombés plusieurs automobilistes depuis un certain temps. La chute est d'environ 80 pieds. C'est évident, qu'à ce moment-là, cela se traduit par des morts. C'est la situation quotidienne qui prévaut actuellement à Drummondville où les ouvriers vont travailler dans les grandes usines et s'en retournent, pour une assez grande part, vers Drummondville-Nord et, à ce moment-là, c'est un embouteillage incroyable et un danger pour les automobilistes...

M. LAFONTAINE: Pour être bon prince avec le député de Drummond, nous le mettons à l'heure actuelle, sur l'entretien de la division de Drummond et nous verrons à réparer le pont.

M. PINARD: Parce qu'il y avait eu un projet qui avait été commencé à l'époque par les Travaux publics, un début de confection de plans et devis, et c'est resté là parce qu'il y a eu un changement de pouvoir.

M. LAFONTAINE: Nous allons le mettre sur le budget d'entretien du comté parce que nous sommes en train...

M. PINARD: J'imagine que ce n'est pas un changement de pouvoir qui fait disparaître les urgences et les priorités qui avaient été établies par un précédent gouvernement.

M. LAFONTAINE: Non, non. D'accord. C'est pour ça que la route 35 a été terminée en 1960. Justement au lendemain de l'élection, les travaux ont cessé, et ils sont allés enlever les piquets de clôture, la broche, et ils ont enlevé jusqu'aux ponceaux. Et là, ils ont pris un bulldozer et ils ont aplani cela. Ils sont même jusqu'à aller voir la municipalité de Labelle qui avait demandé au ministère de la Voirie de réparer un ponceau. L'équipe de la voirie de Mont-Laurier est allée dans la municipalité de Labelle déterrer le tuyau, remblayer et elle a rapporté le tuyau à Mont-Laurier. La municipalité a été obligée de s'acheter un autre tuyau et le poser. J'ai toujours trouvé que ce n'était pas de la logique administrative.

M. PINARD: Oh! un tuyau, ce n'est pas énorme.

M. LAFONTAINE: Mais, nous ne sommes pas pour nous chicaner là-dessus.  
Adopté?

M. LE PRESIDENT: Poste budgétaire 7, article 1, adopté?

M. PINARD: Pour être bien juste, moi, je suis bien prêt...

M. LAFONTAINE: Cela fait deux jours que nous sommes là-dessus. Je ne voudrais pas que l'on recommence encore la même procédure.

M. PINARD: Non, non, je suis prêt à l'adopter tout de suite si le ministre veut m'envoyer les tableaux de projets dont j'ai parlé tantôt...

M. LAFONTAINE: Oui, oui d'accord. Oui, j'ai donné ma parole...

M. PINARD: A ce moment-là, je montrerai les tableaux aux membres du comité, et je dirai: Voici les réponses que le ministre nous aurait données si vous aviez posé la question. Alors cela facilite mon travail.

M. LAFONTAINE: D'accord. Mais ce n'est pas une raison pour recommencer le débat.

M. PINARD: Non, non.

M. LAFONTAINE: D'accord. Alors le tableau des dépenses de Québec telles que prévisibles à l'heure actuelle...

M. PINARD: Pour autant que j'aurai le tableau lundi, c'est possible parce que le tableau est déjà fait. C'est dans le cahier du ministre, vous n'aurez qu'à faire des photocopies purement et simplement.

M. LAFONTAINE: Le tableau des dépenses prévisibles dans la région de Québec et sur la Transquébécoise, c'est bien?

M. PINARD: Maintenant, M. Langevin me fait signe que oui, c'est possible. Il a tout cela dans le cahier. Vous n'avez qu'à faire des photocopies.

M. LAFONTAINE: Ce n'est pas aussi facile que cela. De toute façon, je signerai moi-même le tableau et je l'enverrai, mais il ne faudrait pas que, dans deux mois, à cause de certaines difficultés techniques de planification, de changement d'utilités publiques, le député de Drummond me chicane en disant: Cela n'a pas été tout à fait cela, il y a eu une erreur là, etc. Nous allons faire tout notre possible pour donner satisfaction au député de Drummond.

M. LE PRESIDENT: Alors, poste budgétaire 7, article 1, adopté.  
Poste budgétaire 7, article 2.

M. PINARD: Article 2, c'est un problème spécifique qui concerne le projet conjoint fédéral-provincial de la route des Boules.

M. LAFONTAINE: Je peux le donner tout de suite.

M. PINARD: Alors, le député de Matane m'avait demandé de réserver des questions à ce sujet.

M. LAFONTAINE: Est-ce que je peux lui laisser ce document-là?

M. PINARD: Oui. Est-ce que le ministre peut nous donner le montant des dépenses qui seront faites cette année pour la continuation des travaux?

M. LAFONTAINE: Nous pouvons les lui donner ici.

M. PINARD: Il faudrait peut-être les attacher au plan. Le tableau...

M. LAFONTAINE: Le tableau des dépenses. D'accord.

M. PINARD: Alors, cela localise les sections où les travaux sont exécutés.

M. LAFONTAINE: Accepté.

M. LE PRESIDENT: Poste budgétaire 7, article 2, accepté.

Poste budgétaire 7, article 3: Construction des voies latérales du boulevard Métropolitain.

M. PINARD: Là, cela nous ramène au problème à savoir s'il y aura une jonction qui sera faite cette année entre la partie est du boulevard Métropolitain avec le début de l'autoroute de la rive nord. Je sais qu'il y a une section d'environ cinq milles qui n'est pas...

M. LAFONTAINE: Ce n'est pas l'autoroute.

M. PINARD: Ce sont les voies latérales. Mais comme nous parlons du boulevard Métropolitain là, est-ce que...

M. LAFONTAINE: C'est le poste budgétaire 7, article 1.

M. PINARD: Enfin, parlons-en tout de suite d'abord. Est-ce qu'il y aura cette année cette jonction sur une distance de trois à cinq milles...

M. LAFONTAINE: Non.

M. PINARD: ... entre la fin du boulevard Métropolitain dans l'est et le début de l'autoroute de la rive nord?

M. LAFONTAINE: Nous dépensons \$1 million.

M. PINARD: A Repentigny, je pense ou quelque chose comme cela.

M. LAFONTAINE: Je pense que l'an passé nous avons dépensé environ \$700,000 et cette année nous dépenserons \$1 million.

M. PINARD: Cela prendra combien d'argent avant de parachever les travaux pour faire la jonction avec le début de l'autoroute de la rive nord.

M. LAFONTAINE: Environ \$12 millions.

M. PINARD: \$12 millions. Cela prendra combien de temps pour dépenser cette somme de \$12 millions pour parachever les travaux?

M. LAFONTAINE: Nous en revenons à des contraintes. Trois à quatre ans.

M. PINARD: Cela doit affecter sensiblement la rentabilité de la première section de l'autoroute de la rive nord si la circulation est congestionnée comme cela.

M. LAFONTAINE: Je pense bien que le député de Joliette pourrait répondre à toutes ces questions.

M. PINARD: Disons que je poserai la question quand les commissaires d'autoroutes seront ici, ils nous diront alors quelles étaient leurs prévisions. Cela déversera peut-être un peu dans le cadre des travaux exécutés par le ministère de la Voirie.

M. LAFONTAINE: D'accord.

M. LE PRESIDENT: Le poste budgétaire 7, article 3, adopté?

Article 4: Protection du public aux passages à niveau, adopté?

M. PINARD: Bon, encore là, je n'aurais pas de question à poser si le ministre veut me donner un tableau comme nous l'avons fait l'année dernière qui dit à quel endroit les passages à niveau, par ordre d'urgence et de priorité seront éliminés.

M. LAFONTAINE: Disons que pour cette année, d'ailleurs, vous avez entendu le député de Robert-Baldwin, me remercier et me féliciter et cela faisait suite à notre action.

M. PINARD: Oui.

M. LAFONTAINE: J'ai le tableau ici. Je lui ferai parvenir à lui aussi ce tableau.

M. PINARD: D'accord.

M. LAFONTAINE: Celui-là, il est complet. Ce n'est pas la même chose que ce que le député me demandait relativement à Québec. Le tableau relativement à Québec est plus difficile à faire parce qu'il est classé par comtés. Tandis qu'ici, il est classé par postes budgétaires.

M. LE PRESIDENT: Le poste budgétaire 7, article 5: Construction et réfection de ponts permanents.

M. PINARD: Là, encore, mes collègues ont peut-être des questions, peut-être...

M. HARVEY: J'ai une question...

M. LE PRESIDENT: L'honorable député.

M. HARVEY: ... qui va être relativement courte. En juin 1968, une firme d'ingénieurs à qui vous aviez confié le soin de préparer les plans et devis du pont Price, dans le comté de Jonquière-Kénogami — qui relie le comté de Dubuc au comté de Jonquière — terminait ses travaux, plans et devis d'un pont au coût approximatif de \$500,000, si on exclut les approches.

Je comprends que le ministère de la Voirie a dû affecter une somme très importante pour le parachèvement de la route 16, et il était humainement impossible au ministère de pouvoir commencer ces travaux et même de faire un appel d'offres au cours de l'année financière écoulée.

Est-ce que le ministre prévoit, à la suite de la remise des plans et devis, par la firme à qui il a, lui-même et ses officiers, confié les plans, aller en appel d'offres et commencer les travaux au cours du prochain exercice financier?

Je pourrais donner une foule d'arguments qui donneraient au ministre les avantages qu'il y aurait de compléter la construction de ce pont. Mais je pense qu'il y a deux ans, au cours d'un débat qui avait été mal interprété, j'avais fourni, probablement, des arguments d'une façon un peu trop hâtive parce que les plans et devis n'étaient même pas préparés. Mais je voulais savoir s'il est de l'intention du ministère de demander, au cours du présent exercice financier, des soumissions pour la réalisation de ce pont absolument nécessaire pour le développement économique d'une partie du secteur du Saguenay, soit les comtés de Dubuc et Jonquière-Kénogami.

M. LAFONTAINE: Disons que c'est assez curieux. C'est marqué: Mémo pour l'honorable ministre; sujet: pont Price; rivière Saguenay de Kénogami, le 8 mai. Je regarde, c'est bien le 8 mai.

M. HARVEY: Notre affaire a l'air orchestrée, pourtant cela ne l'est pas.

M. LAFONTAINE: Je n'avais demandé à personne de rapport, parce que je savais qu'ils le feraient. Selon moi, le député a des entrées que je ne connais pas au ministère de la Voirie. On m'informe qu'une délégation venait de la région du député de Kénogami-Jonquière. Alors, je dois dire ceci: Voici les notes que j'ai vis-à-vis de moi: premièrement, mandats confiés à Beaulieu-Trudeau, ingénieurs-conseils; deuxièmement, sondages terminés; troisièmement, études préliminaires complétées. Tout à l'heure on m'a dit: Les plans sont terminés, mais on me souffle que c'est non. Les plans définitifs ne sont pas terminés; ils doivent être assez avancés, je le crois. La demande de soumissions publiques sera faite le plus tôt possible. Cinquièmement, il s'agit là d'un pont privé, propriété de Price Brothers. Lors de l'érection de ce pont, les municipalités de Kénogami-Jonquière ont contribué à part égale à sa construction. C'est pourquoi le ministère des Travaux publics — dans le temps le ministère des Travaux publics avait la responsabilité des ponts — en a toujours fait l'entretien, malgré que c'était un pont privé.

Sixièmement, le pont de la rue Nelson sur la rivière aux Sables, entre Jonquière et Kénogami, a coûté \$1,298,992 et les travaux ont été terminés en 1965. On fait cette comparaison-là pour dire un peu ce que le pont pourrait coûter sur la rivière. Est-ce que cela satisfait le député?

M. HARVEY: Voici, très rapidement, je voudrais signaler au ministre qu'il est bien vrai...

M. LAFONTAINE: J'ai ici des notes supplémentaires. Si le député me permet de l'interrompre. Coût total du pont Price et approches, environ \$750,000, pont, \$550,000; approches \$200,000; total de \$750,000. Evidemment, ce sont des chiffres approximatifs qui ne sont pas basés sur des plans définitifs.

M. HARVEY: Sur ce que vient de dire le ministre je voudrais très rapidement, non pas le rectifier, mais compléter ses remarques. Il est bien vrai que le pont a été construit en 1927, mais à ce moment-là le ministre admettra avec moi qu'il n'y avait pas beaucoup d'automobiles en circulation.

M. LAFONTAINE: J'avais cinq ans, à part cela,

M. HARVEY: Et la compagnie Price qui, à ce moment-là avait obtenu la permission de construire un pont de quatre pieds de large, devant la pression des citoyens, avait permis que les voitures à traction animale puissent passer dessus. Alors, il est bien sûr que les Travaux publics ont accepté dès 1935 — mime si le pont appartenait à deux compagnies privées Alcan et Price et à la ville de Jonquière, qui avait le territoire — de payer l'entretien, mais la corporation devait toujours défrayer le coût des assurances.

M. LAFONTAINE: La responsabilité publique.

M. HARVEY: Lorsqu'on dit que le coût total est de \$750,000, je suis d'accord. Mais je ferai remarquer au ministre qu'au ministère des Travaux publics, au moment où on a décidé de construire le pont sur la rue Nelson, le pont Price était considéré par les officiers et les ingénieurs du ministère des Travaux publics comme le plus prioritaire dans le comté et c'est pour céder, non pas aux pressions du député, mais aux gens qui étalent tous affectés à l'administration des villes d'Arvida, Kénogami et Jonquière qu'ils ont consenti, pour une période de deux ans, à faire le pont de la rue Nelson avant le pont Price pour permettre de parachever la route 5.

M. LAFONTAINE: Je pensais que cela avait été mis dans le mémorandum pour faire un rapport avec le coût du pont.

M. HARVEY: Est-ce que j'ai bien compris le ministre que, pour autant que les plans et devis sont complétés, c'est son intention d'aller à l'appel d'offres et de commencer les travaux au cours de l'année financière?

M. LAFONTAINE: Disons que, du moment que les plans seront complétés, je pense que cela concerne deux comtés, cela concerne des municipalités, cela intéresse un conseil de comté, je ne voudrais pas présenter un projet de pont dans une région qui est un peu explosive — le député l'admettra — et commencer à faire des travaux pour être toujours pris à être sous le piloris de l'opinion publique.

Nous commencerons les travaux lorsque tous les gens de la région se seront entendus. Mais, je pousse et je fais des tentatives. Je pense bien que les gens de la région s'entendront sur la nécessité...

M. HARVEY: Je ne sais pas si je vous comprends bien, mais tous les gens s'entendent. Sur le pont Price, tout le monde est d'accord.

M. LAFONTAINE: Disons qu'à un moment donné, quand on commence un travail quelconque, je le disais hier sur la question d'une route, on exproprie à une place et à un moment donné, on dit: Vous auriez dû exproprieer à côté.

Alors là, nous le faisons de la façon la plus scientifique possible, de la façon la plus technique possible, mais avant de commencer les travaux, le ministère de la Voirie tentera de vendre le projet. Tant mieux s'il est déjà vendu aux gens de la région, mais je vais tenter de le vendre, s'il n'est pas vendu, avant de le commencer.

M. HARVEY: Je voudrais rassurer le ministre. Je suis bien d'accord avec lui que construire les ponts sur le sens des rivières, cela coûterait un peu cher. Je voudrais le rassurer que le seul endroit où c'est possible, techniquement, de passer à Chute-à-Caron, c'est à l'embouchure de la Grande-Décharge, à la rivière Saguenay. Tout le monde est d'accord et tout le monde demande qu'il soit reconstruit parce qu'il tombera tout seul.

M. LAFONTAINE: Tant mieux. Pas qu'il tombe, mais que tout le monde s'entende. Adopté?

M. PINARD: Adopté. Cela va finir pour aujourd'hui.

M. LE PRÉSIDENT: Poste 7, article 5.

M. P I N A R D . Il faut être raisonnable. Nous avons fait une bonne besogne.

Oui.

Réserveons pour la semaine prochaine l'article 6, qui sera long. Nous prendrons la route transcanadienne et, à ce moment-là, les commissaires d'autoroutes seront présents?

M. LAFONTAINE: Oui. Voici, les commissaires. Je n'ai pas demandé les commissaires, je m'excuse. J'ai demandé le président.

Maintenant, viendra-t-il? Je pense qu'il m'a dit qu'il se faisait accompagner de M. Farmer, de M. Trudeau.

M. PINARD: Qu'il apporte son projet de budget, ses tableaux pour les travaux réalisés l'année dernière.

M. LAFONTAINE: Disons que le député de Drummond le dit...

M. PINARD: Qu'il apporte le cahier des projets qu'il avait à réaliser à l'Office des autoroutes, l'année dernière, en 1968. Qu'il apporte le cahier des projets qu'ils auront à réaliser en 1969, avec les chiffres et les explications que cela peut comporter. Maintenant, qu'il apporte aussi le document qui concerne l'étude qui a été faite au sujet de la possibilité de la diminution du péage sur l'autoroute des Cantons de l'Est.

Il y a une étude qui a été faite. Alors, cela rejoindra le sens de la motion de M. Glen Brown; peut-être qu'il ne la présentera pas en Chambre si nous la discutons ici, à la commission de la voirie. Si nous ne la discutons pas ici, à la commission de la voirie, devant le président, il va la discuter en Chambre. A mon avis, c'est un double emploi et une perte de temps. Alors, le président sait fort bien comment défendre le budget qu'il a à présenter pour approbation au ministre de la Voirie.

M. LAFONTAINE: Je lui ai encore parlé, à m i d i . Il m'a dit qu'il aimerait savoir exactement quels documents apporter de Montréal. Or, c'est pour cela que je demandais à l'ancien ministre de la Voirie de spécifier.

M. PINARD: Il n'y a pas de traquenard dans mon affaire. Qu'il apporte les documents qu'il fallait quand je le convoquais pour venir répondre aux questions de l'Opposition à l'époque.

M. LAFONTAINE: Jamais le ministre de la Voirie, M. le Président. Toujours le ministre des Finances.

M. PINARD: C'est M. Dozois qui, au nom de l'Opposition, le questionnait à l'époque et je laissais le président de l'Office des autoroutes et ses fonctionnaires répondre à ma place, parce que ce sont eux qui connaissent les informations. Il me semble que c'est raisonnable de ma part de demander...

M. LE PRESIDENT: La commission de la voirie suspend ses travaux jusqu'à lundi, après la reprise, en Chambre, à 4 heures.

(Fin de la séance : 18 heures)

### Séance du 12 mai 1969

(Seize heures trente-quatre)

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

Nous étions rendus au poste budgétaire 7, article 6: Terrains de camping, page 207.

M. PINARD: Avec votre permission, M. le Président, serait-il permis de poser au ministre une question que j'ai oublié de lui poser — je crois que c'est jeudi après-midi — pour le compte de M. Lucien Cliche, député d'Abitibi-Est: Le ministère de la Voirie envisage-t-il de faire des travaux cette année sur la route de Saint-Félicien, comté de Roberval, à Chibougamau et Chapais?

Cette région comprend deux villes du comté d'Abitibi-Est et la population, qui est intéressée directement par ces travaux, est d'environ 15,000 personnes.

D'après les notes que j'ai ici, il s'agit d'une route dont le parcours est de 180 milles. C'est-à-dire qu'il y a encore 180 milles de travaux à faire. Il faudrait éventuellement aussi procéder à l'asphaltage de cette route, sur une distance de 180 milles, le plus tôt possible, en 1969 et dans les années qui vont suivre.

Le ministre pourrait-il me dire quelle est la proportion du budget de construction qui pourra être attribuée cette année aux travaux de pavage pour la section où le terrassement a déjà été fait? Pour l'autre partie, quel montant du budget sera attribué pour permettre la construction ou la reconstruction de cette route de Saint-Félicien-Chibougamau-Chapais.

M. LAFONTAINE: Le chemin mentionné par le député est un chemin qui a été fait par le ministère des Mines et qui est entretenu par le ministère de la Voirie depuis 1962. Les employés du ministère, à ce moment-là, avaient recommandé au ministre du temps d'exiger du ministère des Finances une somme d'environ \$10 ou \$12 millions, je crois, pour permettre la reconstruction de cette route.

Nous avons commencé l'an passé ou il y a deux ans à faire certains travaux de correction, par exemple, les mauvaises courbes. Nous avons l'intention de reconstruire les gens de la région, vers la fin de juin, pour essayer de composer avec eux un calendrier des travaux de sorte que nous puissions moderniser la route en question.

M. PINARD: Actuellement, au budget, il n'y a pas de somme spécifique déterminée pour permettre des travaux sur cette route.

M. LAFONTAINE: Non. Nous allons définitivement faire des travaux sur cette route, mais pour quel montant je ne le sais pas.

M. PINARD: Est-ce que le ministre peut me dire quelle pourrait être, à son avis, l'importance des travaux à faire et quel serait le montant qui pourrait être attribué par le ministre?

M. LAFONTAINE: Depuis les deux ou trois dernières années, nous avons dépensé \$300,000, je pense. Nous avons dépensé un quart de million depuis ces dernières années,

M. PINARD: Il s'agissait de travaux de terrassement ou de travaux de pavage?

M. LAFONTAINE: Terrassement.

M. PINARD: Dans quelle section de la route? Est-ce que c'est facile de nous le dire aujourd'hui?

M. LAFONTAINE: Il a été question d'en mettre aux deux extrémités...

M. PINARD: Maintenant sur la route Amos-Matagami, dont le parcours est d'environ 110 milles, mes informations sont à l'effet qu'il y a eu des travaux d'asphaltage sur une distance de 60 milles environ... Il n'y aurait eu aucun travail d'asphalte depuis 1966 sur cette route. Le député d'Abitibi-Est estime que les travaux sont très urgents sur, au moins, une section de cette route, sur une distance de 60 milles environ. Est-ce que nous pouvons savoir du ministre si une somme spécifique est actuellement déterminée dans son budget pour permettre des travaux d'asphaltage sur cette distance de 60 milles.

M. LAFONTAINE: Le sous-ministre m'informe qu'il y a environ 30 milles d'asphaltés, et qu'il reste de 40 à 50 milles à faire.

M. PINARD: De travaux d'asphaltage.

M. LAFONTAINE: Oui.

M. PINARD: Le coût approximatif de ces travaux pourrait être de combien?

M. LAFONTAINE: Disons à peu près \$25,000 du mille, soit \$1,500,000 en tout.

M. PINARD: Pardon?

M. LAFONTAINE: \$1,500,000.

M. PINARD: Est-ce que les travaux relativement à cette route Amos-Matagami ont déjà été l'objet d'une entente ou d'un plan conjoint fédéral-provincial, vers les années 1960, entente qui se serait terminée vers 1961?

J'ai ici une note qui a été faite par le député d'Abitibi-Est à l'effet qu'il y avait eu un programme Ottawa-Québec relativement à cette route.

M. LAFONTAINE: Oui, c'est peut-être le programme du ministère des Richesses naturelles et non pas celui du ministère de la Voirie. C'est un programme « roads and resources » je crois.

M. PINARD: Est-ce que cette entente est maintenant terminée?

M. LAFONTAINE: Oui.

M. PINARD: Alors, c'est la raison pour laquelle le ministère de la Voirie devra maintenant prendre la responsabilité de continuer les travaux sur cette route.

M. LAFONTAINE: Disons qu'il est préférable que le ministre de la Voirie s'occupe des 46,000 milles qui appartiennent au réseau routier de la province mais, par contre, le ministre de la Voirie n'est pas un thaumaturge; le ministre de la Voirie est obligé de procéder avec le budget qui est voté par la Chambre.

M. PINARD: Je sais. Ce n'est pas la réponse que j'ai demandée au ministre. Je veux savoir si cette responsabilité, sur le plan budgétaire, par exemple, est maintenant passée du ministère des Richesses naturelles au ministère de la Voirie, quant à l'entretien et à la construction.

Est-ce qu'il y a eu un transfert de responsabilités du ministère des Richesses naturelles au ministère de la Voirie depuis la fin de l'entente Ottawa-Québec en 1961?

M. LAFONTAINE: Pas que je sache.

C'est l'an passé ou il y a deux ans, je pense — mais, je ne voudrais pas induire le député de Drummond en erreur — j'ai l'impression d'avoir proposé un arrêté ministériel — il faudrait que je le sorte par exemple — dans lequel, je ne sais pas si c'est resté à l'état de projet ou s'il a été adopté, tous les chemins qui étaient construits par le ministère des Richesses natu-

relies devaient être entretenus par le ministère de la Voirie aussitôt qu'ils étaient construits par le ministère des Richesses naturelles. Mais, cela exigeait tellement de sommes d'argent pour l'entretien que nous avons mis un point d'interrogation à un moment donné. Il était aussi question de transférer le service des chemins au ministère de la Voirie. Mais, pour le moment, nous nous sommes contentés d'intégrer la section des ponts du ministère des Travaux publics au ministère de la Voirie.

M. PINARD: M. le Président, si on me permet...

M. LAFONTAINE: Maintenant, il y a une autre chose. Le ministère des Richesses naturelles est obligé de construire ses routes d'accès aux richesses minières selon les normes du ministère de la Voirie, ce qui n'était pas le cas dans le passé.

M. PINARD: Oui. Si je me souviens bien, à l'époque où j'étais titulaire du ministère, il est arrivé le même problème à savoir si le ministère des Richesses naturelles devait continuer à entretenir les routes qu'il avait construites et continuer également à construire de nouvelles routes d'accès aux mines ou si cela ne devait pas plutôt être la responsabilité du ministère de la Voirie. A l'époque, en compagnie des fonctionnaires qui avaient fait une étude, j'avais présenté un rapport au conseil des ministres.

Il avait été entendu que le ministère de la Voirie n'aurait pas d'objection à faire l'entretien des routes construites par le ministère des Richesses naturelles et à faire la construction des routes nécessaires, mais à la condition que la portion du budget du ministère des Richesses naturelles consacrée à ces fins soit mise à la disposition du ministère de la Voirie de façon que cela n'affecte pas les ressources financières nécessaires à l'entretien de son propre réseau routier et nécessaires aussi à la reconstruction des réseaux routiers provinciaux.

Il y a eu effectivement un transfert de crédits pour permettre certains travaux bien spécifiques, mais je ne sais plus, maintenant, si cela fait l'objet d'une politique bien coordonnée et bien définitive.

M. LAFONTAINE: Je vais donner un exemple au député de Drummond: le chemin d'accès au village de Parent, dans le comté de Laviolette. Le député se souviendra que, lorsqu'il était ministre de la Voirie, j'avais accompagné la Chambre de commerce de Ferme-Neuve, je

pense, et la Chambre de commerce de Parent. Elles ont demandé au ministre du temps la construction d'une route, parce que ces gens-là n'avaient pas de route pour sortir.

Le fédéral s'est retiré et a mis fin à ses opérations de radar dans la région de Parent; cela a causé un peu d'ennui du point de vue sociologique. Certaines personnes ont fait pression auprès de l'ARDA. Il a été question, dans le temps que M. Bergevin était sous-ministre attaché au programme ARDA, de déménager une partie de cette population-là. Premièrement, je pense que les gens n'étaient pas tout à fait d'accord pour déménager, deuxièmement, les gens du comté de Labelle faisaient d'énormes pressions pour que ces gens-là s'en aillent.

Nous en sommes venus à une entente avec ARDA. C'est-à-dire qu'ARDA a fait une entente avec le ministère des Terres et Forêts pour une somme de \$200,000. Evidemment, à ce moment-là, c'était un chemin purement forestier. Dans l'entente, on exigeait que le village de Parent se charge de l'entretien d'une section. Quand on connaît la capacité financière du village de Parent, c'était un peu illusoire de penser que Parent se chargerait de l'entretien. Je savais fort bien, par exemple, que lorsque la route serait construite, même par le ministère des Richesses naturelles, ou même par ARDA, ou même par le ministère de l'Agriculture, s'il était question d'entretien on ferait appel à l'équipe de la voirie.

Nous avons fini par nous entendre avec ARDA, avec le ministère des Terres et Forêts, et c'est présentement le ministère de la Voirie qui est en train de construire la route. Nous la construisons suivant des standards, et il en va coûter plus cher que \$200,000. Le ministère de la Voirie acquittera le résidu, de telle sorte que cette route soit entièrement entretenue aux frais du ministère de la Voirie. Mais nous avons une route faite suivant les normes du ministère de la Voirie.

En donnant cet exemple au député de Drummond, je pense que ça répond un peu à la question posée. Ce sont des cas un peu extraordinaires qui surviennent un peu partout. Je prends le cas du village de Parent. Ce sont des gens qui paient leurs taxes, qui paient leurs licences dans la province de Québec et ils ne pouvaient circuler avec leurs automobiles que dans le village.

Nous avons l'impression que nous allons rendre justice, en posant un geste semblable, à la population de Parent. En même temps nous avons l'impression de développer tout un grand territoire, au point de vue touristi-

que, pour la région métropolitaine de Montréal. Je pense qu'à ce moment-là nous allons donner à la région de Parent une arme très valable au point de vue du développement économique.

M. PINARD: Est-ce qu'il y a une participation financière des compagnies minières envisagée pour l'avenir ou, peut-être, en vigueur à l'heure actuelle?...

M. LAFONTAINE: Pour le chemin de Parent?

M. PINARD: Enfin, pour les chemins d'accès aux mines.

M. LAFONTAINE: Nous ne faisons pas les chemins de mines présentement.

M. PINARD: Non, mais est-ce que cette politique de participation financière des compagnies minières au ministère des Richesses...

M. LAFONTAINE: Au ministère des Richesses naturelles...

M. PINARD: ... naturelles est actuellement en vigueur?

M. LAFONTAINE: Oui, cela existe. Mais, ce n'est pas pertinent à l'étude des crédits de la Voirie.

M. PINARD: Non, mais pour ce qui a trait à la route Amos-Matagami dont j'ai parlé tantôt, il s'agissait effectivement d'une route ayant accès aux mines. Je voulais savoir s'il y avait une participation financière des compagnies minières?

M. LAFONTAINE: Il y en a une. Maintenant, lorsqu'on me demande la reconstruction de la route Amos-Matagami, je ne crois pas qu'il y ait participation financière des compagnies dans ce cas-là, parce que la route est déjà construite. C'est une reconstruction ou un asphaltage; autrement dit, une modernisation du réseau.

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

M. HOUDE: Je voudrais savoir pourquoi, à l'article 6, \$1,700,000 pour des terrains de camping quand, à l'article 14 du ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche, il y a là, également un montant de prévu de \$4 millions et plus pour les terrains de camping et les routes...

M. LAFONTAINE: Si vous permettez un instant, pour finir avec le député. Nous avons dépensé l'année passée pour la route Saint-Félicien-Chibougamau, environ \$200,000.

M. PINARD: \$200,000? C'était quoi? Des travaux de terrassement ou des revêtements d'asphalte?

M. LAFONTAINE: Non, c'étaient surtout des corrections de tracés, de courbes, d'élargissement dans certains endroits, dans des côtes...

M. PINARD: Cela représente des travaux sur quelle distance? C'est par secteurs, j'imagine?

M. LAFONTAINE: C'est par secteurs.

M. HOUDE: Il y a \$1,700,000, de prévus à l'article 6; c'est marqué: Terrains de camping, ministère de la Voirie. Par contre au ministère du Tourisme, article 14, c'est marqué: Aménagement de terrains de camping et de parcs et construction de chemins pour \$4,964,000. Pourquoi la même chose dans deux ministères différents...

M. LAFONTAINE: Je vais attendre l'arrêté ministériel, je pense que le député comprendra.

M. PINARD: Avant de venir à la discussion de l'article 6 du poste budgétaire 7, est-ce que le ministre pourrait déposer les documents que je lui ai demandés avant la fin de la séance de jeudi après-midi. Il s'agissait des grands travaux routiers dans le Québec métropolitain.

M. LAFONTAINE: Disons qu'en fin de semaine j'ai été assez occupé. Il a fallu que j'aie rencontré des gens à Montréal. Il a fallu que je monte chez nous, à Sainte-Véronique, pour au moins saluer ma femme et mes enfants, je n'y suis pas resté 24 heures; je suis descendu à Montréal.

M. COITEUX: Est-ce que vos enfants vous reconnaissent encore?

M. LAFONTAINE: Oui. J'ai même salué M. Pisani en fin de semaine à Montréal. Je le compte parmi mes amis. J'ai été lui dire bonjour avant qu'il parte pour la France. Nous n'avons pas parlé du colloque libéral.

M. PINARD: Evidemment, je n'ai pas demandé au ministre de faire ce travail lui-même.

me. J'imagine que mes remarques s'adressaient à ses fonctionnaires qui ont certainement pu faire le travail Jeudi ou vendredi. Il s'agissait de travail de photocopie des documents déjà contenus dans le cahier du budget du ministre...

M. LAFONTAINE: Je vous les donnerai demain. M. Perron dit qu'il les a, mais qu'il désire que je les voie. Demain, je n'ai pas d'objection.

M. PINARD: C'est parce que, M. le Président, si j'avais l'assurance que le ministre fera déposer les documents demandés, je pourrais en toute quiétude permettre l'adoption des articles du poste budgétaire 7 du budget. Sinon je lui réserverai la discussion à plus tard quitte à suspendre...

M. LAFONTAINE: Disons que si je ne suis pas occupé pendant l'heure du souper...

M. PINARD: Oui.

M. LAFONTAINE: ... et si j'ai le temps de les regarder pour être bien sûr que je donne au député ce qu'il m'a demandé...

M. PINARD: Oui.

M. LAFONTAINE: Parce que si je lui donnais un document qui n'est pas celui qu'il m'a demandé, je sais que le député ne le reprochera pas aux fonctionnaires, il le reprochera au ministre.

M. PINARD: Evidemment...

M. LAFONTAINE: Alors il s'agit de s'entendre. Si je suis capable de le faire à l'heure du souper, je le ferai. Sinon, je le ferai demain matin, la première chose...

M. PINARD: Est-ce qu'il serait possible aussi au ministre de me donner le tableau des grands projets de construction et de réfection des ponts permanents? J'imagine que cela comprendra la construction en cours du pont de Québec; mais dans les \$32 millions par exemple, s'il y a \$10 millions affectés cette année aux travaux du nouveau pont de Québec, comment se répartira la distribution du solde des \$32 millions dans l'ensemble de la province pour la construction de ponts considérables?

M. LAFONTAINE: Evidemment, si je donne un tableau comme cela, je fais appel à la com-

mission, ce sera toujours avec la réserve, au cours de l'exécution des travaux, que certaines priorités changent, par exemple à cause...

M. PINARD: Oui.

M. LAFONTAINE: C'est dangereux, cela, je ne vous le cache pas. A un moment donné, on dira: Le ministre a dit qu'il était pour faire cela et il ne l'a pas fait. Je ne voudrais pas que l'on utilise cela...

M. PINARD: Que le ministre fasse ses déclarations en déposant le document en affirmant qu'il est possible qu'à cause de circonstances imprévues, la planification soit changée pour l'année en cours. A ce moment-là, le ministre justifiera pourquoi il l'a fait, c'est tout.

M. LAFONTAINE: Parce que je me souviens toujours d'une attaque qui venait du chef du parti libéral à propos de la Transcanadienne au sujet d'un pont où il y avait un glissement et il fallait faire les travaux pendant l'hiver. C'étaient les approches entre le chemin de fer et la rivière Chaudière...

M. PINARD: Oui, oui.

M. LAFONTAINE: ... et j'avais beau dire, pour montrer ma bonne foi, que je n'étais pas responsable du retard mais simplement que les ingénieurs avaient décidé de faire les travaux pendant l'hiver parce qu'il était impossible de les faire pendant l'été, j'avais beau dire: C'est cela qui existe, mais on me disait: Oh, non, le ministre cache des petites affaires! Il n'a pas voulu le faire!

Alors, je ne voudrais pas qu'en vous donnant un tableau ce soit interprété de cette façon. J'ai été victime, assez souvent, d'interprétations fausses dans certaines nouvelles qu'on donnait.

M. LAFRANCE: Le ministre n'est pas le seul à avoir été victime de cela.

M. LAFONTAINE: Non, je sais que le député de...

M. LAFRANCE: L'ex-ministre de la Voirie aussi.

M. PINARD: C'est sûr, quand il survient, au cours d'une année, des incidents techniques qui obligent le ministère...

M. LAFONTAINE: Comme, par exemple, la construction du pont de Québec qui a été retar-

dée d'un an, pas à cause du ministre mais parce qu'on a frappé, du côté nord, une faille. Il a fallu descendre beaucoup plus profondément et un retard d'un mois, deux mois donnait un retard d'un an parce que, lorsqu'ils viennent pour poser les câbles, il faut qu'ils fassent cela durant la belle saison.

Alors, un mois de retard — c'est-à-dire, à ce moment là qu'il y avait eu deux mois ou trois mois de retard — cela a causé un an de retard sur la livraison du pont.

M. PINARD: L'explosion d'un caisson au pont de Trois-Rivières a retardé assez considérablement le parachèvement des travaux.

M. LAFONTAINE: Il eût mieux valu que les travaux ne retardent pas de telle sorte que l'ancien gouvernement aurait pu payer le prix du pont de Trois-Rivières. C'est l'administration actuelle qui a payé les \$50 millions que le pont coûte à l'heure actuelle.

M. PINARD: Oui, je comprends...

M. LAFONTAINE: Cela a grevé mon budget!

M. COITEUX: Nous allons en payer, nous!

M. PINARD: J'imagine que le ministre admet que c'est une amélioration notable au Coeur du Québec

Est-ce que le ministre serait aussi en mesure de déposer le tableau qui nous permettra de savoir à même le budget voté l'année dernière par les Chambres, combien d'argent a été dépensé sur des contrats après appel de soumissions publiques dans les journaux?

Alors, le nombre des contrats avec les montants correspondants, le nombre global des contrats avec le montant global, le tableau qui nous permettra, également, de savoir combien il y a eu de contrats négociés, c'est-à-dire sans appel de soumissions publiques, tableau qui nous démontrera le nombre de contrats par rapport au montant global aussi et le tableau qui nous démontrera combien de travaux routiers ont été exécutés à la journée ou en régie.

M. LAFONTAINE: Mon sous-ministre me dit que la question dont parle le député a été inscrite en Chambre, au feuilleton, par M. Lacroix.

M. PINARD: Oui, mais la réponse n'a pas été donnée. C'est toujours la même chose. La question est inscrite au feuilleton et nous n'avons pas de réponse.

M. LAFONTAINE: Il ne faut tout de même pas surcharger. On me dit que c'est un travail de compilation de deux mois, au moins.

M. PINARD: Bien, voyons donc! Voyons donc! J'ai donné des renseignements à chaque année, lors de la discussion de mon budget, à tous les députés de l'Opposition qui m'ont posé cette question. Cela n'a pas pris deux mois de recherche, voyons donc! Elle a été posée. Cela a fait l'objet d'un reportage de la Presse, en première page, en 1965.

M. LAFONTAINE: On me dit que ça n'a jamais été posé.

M. PINARD: A la suite des questions posées précisément par le député de Labelle, avec son collègue, le député de Beauce.

M. LAFONTAINE: Ah, jamais! Jamais.

M. PINARD: Parce que j'avais dit la vérité, les journaux se sont emparés de la vérité et ont monté toute l'affaire en épingle. J'imagine que si c'était facile pour moi de donner les renseignements en toute vérité, à l'époque où j'étais titulaire de la Voirie, cela doit être encore facile pour le ministre de donner les mêmes renseignements.

M. LAFONTAINE: Est-ce que c'est la fois où le député avait été mal interprété et qu'il avait été obligé d'aller à la télévision pour faire comprendre son point de vue? Je me souviens de l'avoir vu une fois au sujet d'un article de M. Prince.

M. PINARD: J'admets que le sous-ministre en charge du budget a tous les chiffres à sa disposition à l'heure actuelle. Seulement, c'est que le ministre ne lui permet pas de les lui remettre pour les montrer.

M. LAFONTAINE: Non, non, je regrette, M. le Président. Si le sous-ministre adjoint a les chiffres, je n'ai aucune objection qu'il fasse...

M. PINARD: Le sous-ministre s'attend qu'à chaque année la question va lui être posée et il se prépare en conséquence. Enfin, c'étaient les instructions qu'il recevait dans le temps. J'imagine que le ministre a assez d'expérience politique pour savoir que les députés de l'Opposition s'intéressent à ce genre de question et qu'ils veulent avoir la vérité.

M. LAFONTAINE: On me dit ici que la ques-

tion a été posée l'an passé par M. Tremblay, député de Bourassa, et qu'on lui a dit qu'on ne pouvait y répondre, parce que cela donnait trop de travail.

M. PINARD: C'est l'excuse toute trouvée pour ne pas répondre aux questions de l'Opposition. Je n'admets pas la valeur de cet argument.

M. LAFONTAINE: M. le Président, le député de Drummond est encore en train de me prêter des motifs.

M. PINARD: Non. Les statistiques sont 15 au ministère de la Voirie.

M. LAFONTAINE: Je n'ai pas encore donné le tableau ou aucun des tableaux qu'il vient de demander et déjà il commence à interpéter à sa façon.

M. PINARD: Bien non!

M. LAFONTAINE: Si Je ne suis pas capable de lui donner tout de suite un document qu'il me demande, c'est parce que le ministre est de mauvaise foi; parce que le sous-ministre ne fait qu'écouter les ordres du ministre — ce qui serait bien normal — mais cela a changé depuis 1966, il y a de la démocratie au ministère de la Voirie. Si le député veut nécessairement avoir ça et si M. Langevin est capable de mobiliser une armée, nous ferons tout notre possible pour le donner dans un mois au lieu de deux mois.

M. PINARD: J'ai remis, l'autre jour, un document qui émanait du ministère de la Voirie. Alors, il avait été préparé par des fonctionnaires du ministère de la Voirie, et cela n'a pas pris deux mois avant de préparer ce tableau-là qui indiquait la dépense du budget selon les grands projets routiers réalisés après demande de soumissions publiques, d'autres qui ont été réalisés en contrats négociés, d'autres qui ont été réalisés par des travaux à la journée. J'imagine que c'est encore possible de le faire. Je demande au ministre s'il est possible de déposer le document. Il ne me donne pas de réponse.

M. LAFONTAINE: Justement, je le dis au député, ce n'est pas moi qui souffle la réponse à mon sous-ministre: Il me dit que c'est un travail extrêmement considérable qui peut prendre deux mois. C'est le service des contrats qui le fait. Alors, autant que possible, avec le plus de

célérité possible. Je pense bien que je démontre de la bonne foi.

M. PINARD: Est-ce que le ministre peut me renvoyer le document que je lui ai laissé...

M. LAFONTAINE: Je pense qu'il n'a pas été...

M. PINARD: ... jeudi après-midi pour lui prouver que c'était possible d'avoir des statistiques précises à ce sujet-là. Il ne me l'a pas retourné.

M. LAFONTAINE: Ce que m'a montré le député, c'est l'avancement normal des travaux, d'un mois à un autre, lorsque nous arrivons vers la fin d'une saison de travaux pour essayer de les récupérer et essayer de faire autre chose avec l'argent ou de... C'était daté de janvier 1966.

Je m'excuse, si je ne l'ai pas. Ce n'est pas moi qui ai ramassé...

M. PINARD: Non, non, le ministre m'a demandé de lui envoyer le document pour savoir de quelle façon il avait été préparé et pour savoir si c'était possible d'en préparer un semblable.

M. LAFONTAINE: Je m'excuse, si je ne vous l'ai pas remis. Je vais demander aux gens de fouiller. C'est janvier 1966.

L'arrêté ministériel concernant le transfert de juridiction: — tout à l'heure on va le demander pour certains chemins de mines.

« Attendu qu'en vertu des articles 135 et suivants de la Loi des mines, aux fins de faciliter la recherche et l'exploitation des mines, le ministre des Richesses naturelles, après approbation du projet par le lieutenant-gouverneur en conseil, a le pouvoir de tracer, d'ouvrir, de construire, d'améliorer, de maintenir de la façon qu'il juge convenable, en tout ou en partie, aux frais de la province, des chemins, des ponts ou d'autres travaux qu'il juge nécessaires à ses fins;

Attendu qu'à cette date de nombreux chemins ont été construits par le ministère des Richesses naturelles pour les fins ci-haut mentionnées;

Attendu que ces chemins sont à l'usage du public en général et qu'à toutes fins pratiques ils font partie du réseau routier de la province;

Attendu que l'entretien de ces chemins est à la charge du ministère des Richesses naturelles qui n'en possède ni l'outillage, ni le personnel requis pour exécuter cet entretien d'une façon satisfaisante et à un prix économique;

Attendu que le ministère de la Voirie possède une organisation distribuée dans les diverses régions de la province pour répondre aux besoins de l'entretien du réseau routier;

Il est ordonné en conséquence, sur proposition du ministre des Richesses naturelles et du ministre de la Voirie, que les chemins ci-après énumérés soient transférés de la juridiction du ministère des Richesses naturelles à celle du ministère de la Voirie à compter du 1er avril 1967.

« Route Notre-Dame-de-la-Doré à Chibougamau, d'une longueur de 136 milles, dont la construction a été autorisée par les arrêtés numéros 3523, 18 décembre 1936 et 706 du 4 juillet 1956. Route Chibougamau -Explorer, d'une longueur de 12 milles. Route de canton de Joutel, longueur de 8 milles. Route du lac Wakonichi au lac Albanel. Route Amos-Matagami. Route de Murdochville au lac Sainte-Anne. Route de Murdochville à l'Anse-Pleureuse. Route de Gaspé à Murdochville. Route aux environs de Chibougamau, de l'île Merrill à la route de Chibougamau, d'une longueur 4.8 milles, dont la construction a été autorisée par un arrêté en conseil le 4 juin 1952 ».

Il y en a toute une série d'autres... « Que chaque année, à l'avenir, avant la préparation des estimations budgétaires pour l'année suivante soient transférés à la juridiction du ministère de la Voirie, des chemins de mines des catégories suivantes: les chemins construits et terminés au cours de l'année; les chemins dont l'entretien actuellement à la charge des compagnies minières en vertu de divers contrats sont revenus au ministère des Richesses naturelles au cours de l'année; que les arrêtés ministériels en vertu de lesquels les chemins de mines ci-haut mentionnés ont été construits soient modifiés en conformité des dispositions des présentes.

Copie conforme.

Le greffier du conseil. »

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

M. COITEUX: J'aurais quelques très brèves questions à poser au ministre, s'il me permet de revenir pour quelques instants à l'article 1 du poste budgétaire 7. Il paraît qu'ils ne sont pas encore adoptés. Est-ce que le ministre pourrait me dire s'il y a, dans ses prévisions budgétaires, quelque chose de prévu pour le prolongement de la route 15 à l'est de Sept-nes?

M. LAFONTAINE: Non.

M. COITEUX: Il n'y a aucun montant de prévu? Alors, pour donner suite aux promesses faites par l'Union Nationale, aux reproches qu'on me faisait lorsqu'on m'accordait au moins \$1,500,000 de voirie dans le comté de Duplessis, on faisait des calculs et on disait que: Cela va prendre 60 ans avec Coiteux pour faire le chemin.

M. LAFONTAINE: Qui faisait ça?

M. COITEUX: C'était M. Johnson lui-même dans le temps, c'étaient les candidats...

M. LAFONTAINE: C'était méchant!

M. COITEUX: C'étaient les candidats en 1960, en 1962 et en 1966. Mais là si je calcule que la réponse, il y a deux ans, a été: Non, il n'y a pas d'argent, l'an passé ça été: Non, il n'y a pas d'argent, cette année c'est: Non, nous n'avons pas d'argent, combien de milliers d'années faudra-t-il pour le faire? Parce qu'en définitive, il y a une chose certaine, si vous voulez lire les rapports des journaux et les projections concernant le développement économique sur la Côte-Nord et dans le Grand-Nord du Québec, je pense bien que nous nous sommes fait servir un argument assez sérieux en fin de semaine par quelqu'un de complètement apolitique, à l'effet que le gouvernement en particulier se doit d'être parfaitement conscient des possibilités du Nouveau-Québec, étant donné que toute l'économie viendra à être axée là. Ce n'est pas seulement de ma p a r t . Il y a des gens beaucoup plus qualifiés qui le prétendent. Alors ce n'est pas en laissant ces populations en 1969 vivre éloignées et coupées du reste du monde que nous allons réussir à créer l'infrastructure qui amènera de l'industrie dont on a un grand besoin au pays et sur la Côte-Nord. On ne connaît que 20% du Nouveau-Québec. Si nous voulons continuer à l'ignorer... Mon comté n'est même pas encore sur la carte routière de la province de Québec, je suis obligé d'aller chercher deux autres plans pour voir les chemins qui restent à faire.

On a eu des plaintes, cet hiver, de gens dont les enfants sont restés pris des nuits de temps en autos-neige à 35 milles de l'école. Le secteur, par exemple, qui va de Havre-Saint-Pierre et qu'on voulait unir à un chemin de pénétration. Il y a des ingénieurs ici qui le savent. Ils y ont travaillé; M. Legault y a travaillé et plusieurs autres y ont travaillé. Aujourd'hui, on a abandonné complètement ce chemin-là,

et on donne un petit budget. On est revenu à l'ancien système de l'Union Nationale. Le peu d'argent qu'on avait l'année passée, cela a été dépensé en régie par le gros « patroneux » de l'Union Nationale.

M. GARDNER: C'est faux. On a prouvé que c'était faux.

M. LAFONTAINE: Je n'ai pas l'intention de recommencer le débat sur toute cette question-là, même si le député n'était pas ici...

M. COITEUX: Ce n'est pas faux. Je le sais, en fin de compte, qui a travaillé en régie chez nous. Même si vous dites que c'est faux, moi, je connais mon comté.

M. LE PRESIDENT: A l'ordre!

M. COITEUX: Si le ministre me dit: Réellement, je n'ai pas d'argent, je vais me rendre à la décision. Mais, si c'est réellement voulu par le fait que...

M. LAFONTAINE: Le député a été là pendant six ans et il n'a pas fait tous ces chemins-là,

M. COITEUX: Oui, je le sais. Mais nous avons tout de même fait 80 milles.

M. LAFONTAINE: J'ai déjà été questionné en 1966 par un journaliste me demandant: M. le ministre, avez-vous l'intention de continuer la route de la Côte-Nord? J'ai répondu ceci: Pour un ministre de la Voirie, ce serait emballant — emballer, le verbe emballer —...

M. COITEUX: Oui, je sais.

M. LAFONTAINE: ... d'être capable de dire: Oui, je vais le faire. A l'heure actuelle, je ne dis pas que ce n'est pas une priorité — c'est une priorité — mais une priorité est toujours relative à d'autres priorités. Je sais que les gens de la région de Québec ont dit: On donne tout à Montréal, et on n'a rien. On a dit: 1968 sera « l'année de déblocage » de Québec. On a dit, après aussi: Nous allons tenter de débloquent la région de Trois-Rivières, au Coeur du Québec. Je pense bien que toutes les régions ont raison de demander l'aide du ministère de la Voirie. Je le comprends. Je demanderais aussi la compréhension du député. Paris ne s'est pas bâti dans une journée.

M. COITEUX: Je comprends, mais...

M. LAFONTAINE: Je pense que le député est juste à côté d'une autre province, qu'on appelle « Newfoundland and Labrador ». Je sais aussi qu'un député du parti ministériel — on ne pourra pas accuser l'Union Nationale — libéral de Terre-Neuve a fait une scène à M. Smallwood, et je me demande même s'il n'a pas démissionné, à titre de député, justement à cause...

M. COITEUX: Oui, mais avant qu'on soit rendu à ce problème-là, vous avez encore 700 milles de route à construire. Ne vous en faites pas, le problème, vous ne l'aurez pas demain. Les raisons pour lesquelles je demande ça, c'est qu'il y a certainement des urgences...

M. LAFONTAINE: C'est un problème de taille.

M. COITEUX: ... au point de vue scolaire. Nous avons actuellement, au Havre-Saint-Pierre, une école secondaire. On avait commencé une route de façon à relier le plus vite ces gens-là, de Natashquan à Aguanish, Pointe-Parent, tout un groupe scolaire; pour venir aussi à l'hôpital de Havre-Saint-Pierre, où nous avons une école secondaire, un hôpital, un aéroport. On a complètement abandonné depuis 1966. Si on mettait de petits montants, au moins, on pourrait dire: Dans trois ou quatre ans, on l'aura. Imaginez, ces gens-là qui font partie d'une régionale, les dépenses auxquelles ils ont à faire face! C'est quelque chose d'épouvantable. C'est un problème extrêmement urgent.

L'autre secteur...

M. LAFONTAINE: C'est un problème qui...

M. COITEUX: ... de Shelldrake à Moisie. La population, qui a entendu les belles promesses de l'Union Nationale dans le temps où j'étais au pouvoir, aujourd'hui vient me dire: On n'aura jamais de chemin, M. Coiteux est contre, parce qu'il a des parts avec les Clarke. Je n'ai pas de part avec les Clarke, avec la compagnie de navigation Clarke.

M. LAFONTAINE: Je pensais que c'était Clark, les « beans »!...

M. COITEUX: Non, non. Si l'on comprenait les possibilités économiques de la Côte-Nord, on devrait avoir un peu plus d'objectivité dans la préparation des priorités. Je ne parle pas ici seulement des priorités de la voirie. Mais le gouvernement, devant le potentiel économique de la Côte-Nord, devrait non pas faire jouer

seulement les priorités de la voirie, mais donner à différents ministères et surtout à certaines dépenses « gaboniques » un tout autre aspect de façon qu'on puisse développer économiquement les potentiels de la province de Québec.

Je n'attaque pas uniquement le ministère de la Voirie, mais j'attaque ici les priorités et la façon dont l'Union Nationale les établit. A mon sens, on pourrait ne pas couper tellement à différents endroits, se rendre compte et prouver à ces gens de la Côte-Nord, qu'au moins, on sait qu'ils existent.

Et lors de la publication de la prochaine carte routière de la province, je demanderais au ministre de faire placer tout ce secteur où il n'y a pas de chemin, de Sept-Iles à Blanc-Sablon ou presque. Je pense que les gens qui ont travaillé avec moi, les ingénieurs qui oeuvrent encore au ministère de la Voirie savent très bien ce que je veux dire et savent à part cela qu'il y a un potentiel là qu'il faut développer. Si nous ne bâtissons pas l'infrastructure, ne pensons pas de développer la Côte-Nord et ses richesses possibles. Nous ferons, comme on fait en Gaspésie actuellement — excusez s'il y en a de la Gaspésie: on dépense des millions. Pourquoi? A-t-on le fonds de terrain, au point de vue économique, a-t-on le potentiel en Gaspésie que nous aurions sur la Côte-Nord? On a dépensé \$25 ou \$30 millions. Qu'on nous en donne \$1 million par année. L'année dernière \$225,000 de budget de voirie dans le comté de Duplessis lorsque j'ai 800 milles de chemin à faire.

Est-ce que vous pensez pouvoir défendre cette priorité-là?

Maintenant si le ministre veut me dire que c'est parce que c'est un député libéral...

M. LAFONTAINE: Disons que j'aime beaucoup le comté justement à cause du nom qu'il porte.

M. COITEUX: C'est justement la justice immanente qui se fait voir là parce qu'il n'y aura jamais autre chose qu'un libéral élu dans le comté de Duplessis.

M. LAFONTAINE: Je viens de voir le député pousser son collègue de droite...

M. HOUDE: Ce n'est pas à cause de ce nom-là que le comté ne doit pas se développer.

M. COITEUX: Une chance que ce n'est pas le député d'Arthabaska qui est ministre, parce qu'on voit qu'il a encore les vieux relents de

l'Union Nationale: Crois ou meurt. Si vous voulez avoir un pont, comme on disait à Shawinigan ne votez pas libéral.

M. LE PRESIDENT: Alors, étant donné qu'à l'article 6, il s'agit des terrains de camping, j'ai de la difficulté à voir la période électorale à travers ce sous-article.

Article 6, terrains de camping.

M. LAFONTAINE: Voici, concernant les terrains de camping. J'ai justement ici le mémoire au cabinet.

M. PINARD: Quelle a été la question formulée de façon que nous comprenions la nature de la réponse faite par le ministre?

M. LAFONTAINE: Le député de Fabre m'a posé cette question. Il dit que sur le budget du ministère de la Voirie, nous avons un budget de camping, et il s'aperçoit que le ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche a aussi un budget de camping. Alors, c'est une décision qui a été prise le 4 janvier 1966; c'est un mémoire au cabinet, mais cela faisait suite à un arrêté ministériel passé en 1964, je n'ai malheureusement pas l'arrêté ministériel.

Le mémoire au cabinet est signé par l'honorable Bernard Pinard et par l'honorable Alphonse Couturier, ministre du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche du temps.

Concernant les terrains de camping, l'entente intervenue entre les ministères de la Voirie et du ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche se résume comme suit: L'équipement connexe aux routes est la responsabilité du ministère de la Voirie. Cet équipement est le suivant: a) relais routiers, comprenant postes d'essence, casse-crôte, particulièrement sur les grands boulevards, les autoroutes et la Transcanadienne b) les aires de repos, aménagement de tables en bordure des routes, c) le camping journalier en bordure des routes où le voyageur s'arrête pour la nuit, ces terrains de camping ont une capacité de 10 à 50 tentes ou roulottes.

Le ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche prend à sa charge tous les terrains de camping et de séjour comportant des attractions multiples pour des vacances. Plage, pêche, canotage, excursions, etc., et dont l'entretien et l'administration requièrent un personnel permanent. Ces terrains de camping sont généralement aménagés dans les parcs provinciaux.

M. HOUDE: Est-ce qu'il y a quand même une forte coordination entre votre ministère et ce-

lui du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche? Parce qu'actuellement, au Québec, nous sommes devant un problème qui frise la rigolade. Nous avons plus d'emplacements de camping dans la province de Québec, pour une population de 6 millions, que l'Etat de New York et quelques milliers d'emplacements de moins que la Californie avec ses 18 millions de citoyens. Voilà la première constatation.

Deuxième constatation, M. le Ministre, c'est que la plupart de nos emplacements de camping sont situés loin des centres urbains. La plupart sont situés loin des bassins de population et la plupart des terrains de camping sont actuellement inexploités ou exploités à peine à 50%.

L'autre constatation que j'aimerais relever, c'est: Comment juge-t-on du site d'un terrain de camping payé par l'Etat lorsqu'à côté ou tout près, par exemple, il y en a d'excellents relevant de l'entreprise privée? Il ne faudrait quand même pas que les terrains de camping de la province de Québec viennent presque automatiquement détruire ou nuire aux terrains de camping de l'entreprise privée si vraiment nous voulons aider l'entreprise privée.

Vous avez vu dans les journaux, dans la Presse du 20 mars 1969, M. le Ministre — ça vous concerne un peu puisque c'est chez vous, à Sainte-Véronique — on a rédigé un article donnant spécifiquement l'exemple du terrain qu'on est en train d'aménager, à Sainte-Véronique, située à quelques milles...

M. LAFONTAINE: Est-ce que c'est l'éditorial de Renaude Lapointe que le député est en train de me lire?

M. HOUDE: Non, c'est d'un spécialiste dans la matière, Jean LaBossière. On parle justement du terrain de Sainte-Véronique qui est situé à côté d'un aménagement jugé, par l'association, comme étant peut-être l'aménagement privé le plus haut coté, celui de M. Côté, que vous connaissez peut-être...

M. LAFONTAINE: Je ne connais pas M. Côté...

M. HOUDE: ... et qui est utilisé à peine à 50%.

M. LAFONTAINE: Disons que j'invite le député à venir visiter les deux terrains de camping. Il jugera lui-même.

M. HOUDE: Oui, ce n'est peut-être pas à moi à rendre un jugement mais la question est très simple: Est-ce — je reviens à ma question — qu'il y a de la coordination...

M. LAFONTAINE: Oui, il y a de la coordination avec le ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche. Je regrette qu'aujourd'hui mon adjoint à la Voirie soit absent. Mais je pense que cela fait l'affaire du député de Drummond qu'il soit absent.

Il y a énormément de coordination entre les deux ministères. Je ne sais pas où le député veut aller avec sa question, mais je dis qu'il y a de la coordination. Peut-être que l'on trouve qu'il n'y a pas de coordination entre les deux ministres mais il y a de la coordination.

M. HOUDE: Mais vous, de votre ministère, avec les \$1,700,000 par exemple...

M. LAFONTAINE: Oui.

M. HOUDE: Vous devez avoir des projets. A quels endroits voulez-vous ouvrir des terrains?

M. LAFONTAINE: Ce sont des haltes routières surtout dans la ville de Cadillac, dans le village Saint-Vallier, la paroisse Saint-Siméon, Cookshire, Wendover et Simpson...

M. PINARD: Est-ce sur la route transcanadienne ou bien sur la vieille route?

M. LAFONTAINE: Ce sont deux contrats: un de \$179,000 et...

M. PINARD: Est-ce que le ministre peut expliquer ce qu'est une halte routière de façon qu'il n'y ait pas méprise sur les termes.

M. LAFONTAINE: Disons...

M. PINARD: ... une halte routière, une aire de repos et un terrain de camping, ce n'est pas du même ordre de grandeur.

M. LAFONTAINE: Je le donne, là.

M. PINARD: Cela n'a pas la même vocation non plus.

M. LAFONTAINE: Non, non. C'est évident.

M. PINARD: Bon, est-ce que le ministre peut expliquer alors?

M. LAFONTAINE: Certainement. Je pourrais peut-être l'expliquer en me servant des Débats des 9 et 10 mars 1966.

« M. Pinard alors qu'il était ministre de la Voirie. » Alors, il y a une entente qui a été conclue entre le ministère du Tourisme, de la

Chasse et de la Pêche pour l'établissement d'un terrain de camping. Alors, les travaux sont exécutés par le ministère de la Voirie. Une fois les travaux exécutés, la propriété sera transmise au ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche pour en faire l'administration, et l'entente prévoit que, si c'était plus facile sur le plan d'exécution de confier la tâche au ministère de la Voirie qui a été outillé pour le faire, une fois construit, eh bien nous transférerons la propriété et les frais d'entretien au ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche.

« M. Lafontaine: Est-ce qu'il y a un remboursement de la part du ministère de la Voirie, pour la construction d'un terrain de camping? » La question que j'ai posée, M. le Président, est celle-ci. Le ministre demande \$2,331,500 au sous-article 6. Je demande au ministre M. Pinard: Voyez-vous... M. Lafontaine: J'ai compris... »

M. PINARD: En somme, est-ce qu'il y a eu un remboursement du ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche...

M. LAFONTAINE: Non, jamais. Le ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche ne rembourse jamais.

M. PINARD: ...pour l'exécution des travaux?

M. LAFONTAINE: Non.

M. PINARD: Le ministère de la Voirie avait des structures techniques, à l'époque, que l'autre ministère n'avait pas. Maintenant qu'il y a un début de politique d'amorcé, est-ce que ce n'est plus la responsabilité du ministère de la Voirie, mais plutôt celle du ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche?

M. LAFONTAINE: Je pense que les structures du ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche, ont été améliorées. Je pense bien que nous allons nous en tenir, dorénavant, simplement à des haltes routières en bordure des routes et...

M. PINARD: Cela, c'est de l'équipement routier purement et simplement?

M. LAFONTAINE: De l'équipement routier?

M. PINARD: C'est ça.

M. HOUDE: Est-ce que ce serait possible d'avoir la liste de tous les emplacements qui relèvent du ministère de la Voirie?

M. LAFONTAINE: Qui relèvent à l'heure actuelle du ministère, qui ont été aménagés par le ministère de la Voirie.

M. HOUDE: Par le ministère de la Voirie.

M. LAFONTAINE: Bien, je ne peux pas vous la donner aujourd'hui.

M. HOUDE: Les projets pour l'année en cours...

M. LAFONTAINE: La liste des projets ou ceux qui ont été aménagés?

M. HOUDE: Non, non, l'année en cours.

M. LAFONTAINE: L'année en cours. Je vais vous les dire. Cela va apparaître au journal des Débats.

M. HOUDE: Avec le montant au bout.

M. LAFONTAINE: Oui. Alors, ville de Cadillac, halte routière; village de Saint-Vallier, halte routière; paroisse de Saint-Siméon, halte routière; Cookshire, halte routière; Wendover et Simpson, cantons unis, c'est Voltigeurs; Drummondville, terrains de camping, c'est dans le même budget.

M. PINARD: C'est peut-être dans le même secteur, mais c'est un équipement routier en bordure de la route transcanadienne.

M. LAFONTAINE: Pour nous, c'est le 76, le poste 74.

M. PINARD: Au point de vue budgétaire, oui, je n'ai pas d'objection à cela.

M. LAFONTAINE: Canton Wright, halte routière; Sainte-Anne-de-la-Pocatière, halte routière; canton Turgeon, terrain de camping; canton Nelson, halte routière; Richelieu-Ville, halte routière, canton Shefford, halte routière, Coateau-Landing et Pointe-des-Cascades, terrain de camping; Sainte-Claire-D'Assise, halte routière; Sainte-Madeleine-de-Rigaud, halte routière; Beaulac Village, halte routière.

M. LAFRANCE: M. le Président, un projet a déjà été étudié par le ministère de la Voirie pour le comté de Richmond. Je crois que l'une des belles régions de la province, c'est l'Estrie, en particulier le long de la rivière Saint-François. Je crois que dans le comté de Richmond il n'y a, à l'heure actuelle, aucun terrain

de camping. Je me demande si ce projet a été abandonné ou si le ministère songe encore...

M. LAFONTAINE: Terrain de camping ou halte routière?

M. LAFRANCE: C'est plutôt une halte routière. Est-ce que le projet est toujours...?

M. LAFONTAINE: A quel endroit exactement?

M. LAFRANCE: C'était sur la route 5 entre Danville et Richmond.

M. LAFONTAINE: Nous allons vérifier.

M. PINARD: Je veux savoir si les haltes routières dont vient de parler le ministre sont encore réalisées grâce à des programmes à frais partagés? C'est-à-dire qu'il y aurait encore participation d'ARDA? Jusqu'en 1967, je crois?

M. LAFONTAINE: Lorsque le député de Drummond était ministre de la Voirie, il avait fait accepter par ARDA certains terrains de camping; lorsque nous avons été élus...

M. PINARD: Des aires de repos? En bordure de la route.

M. LAFONTAINE: C'est cela. ARDA, à ce moment-là, a commencé à montrer des réticences et a fini par accepter une liste beaucoup plus restreinte que celle acceptée du temps que M... M. Perron m'informe que M. Bergevin, à ce moment-là, nous avait envoyé une lettre disant qu'il se retirait de ces choses-là. Aujourd'hui, il y a simplement le ministère de la Voirie, aucune autre participation.

M. PINARD: Quelle différence le ministre fait-il entre une aire de repos — qui est sans contredit un équipement routier nécessaire pour permettre aux camionneurs qui voyagent de jour et de nuit et aux automobilistes de se reposer en bordure de la route, mais sans danger pour les autres automobilistes, alors qu'ils sont complètement sortis de la route — et le relai routier, qui est également construit par le ministère de la Voirie? Est-ce qu'il y a aujourd'hui une différence de concept et de vocation entre les deux équipements routiers? Parce qu'à l'époque il y avait une partie du budget qui était intitulée « aire de repos » et une partie du budget qui était intitulée « relai routier ». Le coût était sensiblement le même.

M. LAFONTAINE: Je vais donner la définition, je ne dirais pas la définition de Larousse, mais la « définition Pinard ».

M. PINARD: Non, la définition du ministre de la Voirie; c'est lui qui a la responsabilité, maintenant.

M. LAFONTAINE: Du temps.

M. PINARD: Mais nous sommes habitués à une politique, maintenant.

M. LAFONTAINE: Elle est restée la même.

A) Relais routiers comprenant: station d'essence, casse-croûte, particulièrement sur les grands boulevards, les autoroutes et la Transcanadienne.

B) Les aires de repos, « Rest areas »: espaces de tables en bordure des routes. Cela veut dire que les aires de repos sont plus petits que les relais routiers.

M. LAFRANCE: Une aire de repos comprend quoi?

M. LAFONTAINE: Aire de repos, « Rest area »: espace de tables en bordure de la route; quelques tables, des bancs, des paniers.

M. PINARD: Est-ce que le relai routier comprend l'aménagement d'un poste de service?

M. LAFONTAINE: Eventuellement.

M. PINARD: Avec un service de restauration, un service de travaux mécaniques s'il y a un automobiliste en panne, avec possibilité d'obtenir de l'essence, de l'huile.

M. LAFONTAINE: Le relai routier est organisé de cette façon-là, est conçu de cette façon-là.

M. PINARD: Alors, cela constituera quelle dépense pour l'année en cours, pour l'année budgétaire pour laquelle nous discutons le budget?

M. LAFONTAINE: C'est \$1,700,000.

M. PINARD: Oui, mais c'est intitulé « terrains de camping »!

M. LAFONTAINE: Qu'est-ce que le député me demande? Les haltes routières?

M. PINARD: Oui. Quel montant sera consa-

cré, cette année, pour l'aménagement de relais routiers et d'aires de repos ou « rest areas ». Au budget, c'est intitulé « terrains de camping ».

M. LAFONTAINE: M. Perron me dit que dans le budget, tel que constitué, il faudrait faire une séparation, le diviser et le donner au député.

M. PINARD: Combien sera consacré, à même la somme de \$1,700,000 demandée cette année par le ministre, pour l'aménagement d'aires de repos...

M. LAFONTAINE: Est-ce que le député de Drummond prendrait la réponse de M. Perron?

M. PINARD: Certainement. Si M. Perron peut me donner les éclaircissements demandés.

M. LAFONTAINE: La façon dont les statistiques sont faites actuellement ne permet pas de faire cette distinction entre les montants affectés aux haltes routières et aux terrains de camping.

Il faudra diviser, par exemple, l'aménagement. Le montant prévoit, et l'aménagement des terrains de camping et l'aménagement prévu pour les haltes routières. Pour les retenues sur les contrats, c'est la même chose. Il faudra diviser le montant qui est prévu au tableau.

Alors, probablement que nous pouvons le faire d'ici une couple de jours et avoir le tableau.

M. PINARD: Quelle serait la partie du budget de \$1,700,000 consacrée spécifiquement aux terrains de camping, indépendamment de ce qui peut concerner directement le relai routier ou l'aire de repos?

M. LAFONTAINE: Il serait plus facile de diviser: Relais routiers et aires de repos, c'est la même chose, et terrains de camping, c'est une autre chose.

M. PINARD: C'est ce que J'ai demandé tantôt.

M. LAFONTAINE: Faire cette division.

M. PINARD: Oui.

M. LAFONTAINE: Cela prendra une couple de jours pour le faire.

M. PINARD: Le ministre, tantôt, a donné la liste des aires de repos et des relais routiers qu'il prévoit aménager cette année. S'il a la liste, il a certainement le montant estimatif pour le coût des travaux.

M. LAFONTAINE: Non, parce que l'aménagement, c'est \$556,000. J'ai donné la liste où on travaillerait.

M. PINARD: Oui.

M. LAFONTAINE: Mais, aménagement, aqueduc, égouts, pavage etc..., \$556,000. Retenues sur les contrats, \$55,000.

M. PINARD: C'est dans les terrains de camping, cela?

M. LAFONTAINE: C'est pour le tout.

M. PINARD: Avez-vous le coût estimatif pour chacun des projets envisagés?

M. LAFONTAINE: Ecoutez...

M. PINARD: Parce que c'est un peu partout dans la province...

M. LAFONTAINE: ... prenez le coût des terrains de camping, nous allons additionner immédiatement, si le député a son crayon...

M. PINARD: Oui.

M. LAFONTAINE: Wendover et Simpson, cantons unis: \$18,000.

M. PINARD: C'est un relai routier, cela?

M. LAFONTAINE: Non. Parc des Voltigeurs.

M. PINARD: Il s'agit de quelle sorte de travaux?

M. LAFONTAINE: C'est pour faire des chemins, le contrat de Benoît Construction.

M. PINARD: Il s'agit de travaux sur un terrain de camping et non pas de travaux de relais routiers ou d'aires de repos.

M. LAFONTAINE: Oui, mais je vais vous donner les terrains de camping parce qu'il y en a moins que de haltes routières et nous allons les additionner. Et puis nous ferons la différence.

M. PINARD: Allons-y carrément. Combien sera dépensé, cette année, pour l'aménagement de terrains de camping proprement dits?

M. LAFONTAINE: D'accord. Le parc des Voltigeurs, \$18,000; le parc des Voltigeurs, \$311,893...

M. PINARD: A contrat?

M. LAFONTAINE: Oui. Canton Turgeon, \$77,577; Coteau-Landing, \$120,000. Ce sont les seuls pour l'aménagement.

Total: \$528,470.

Alors, nous avons \$556,000 d'aménagement. \$556,000 d'aménagement moins...

UNE VOIX: Moins \$528,470.

M. LAFONTAINE: Cela donne combien? C'est \$27,540.

M. PINARD: Alors il y a \$27,540 consacrés à l'aménagement de haltes routières et d'aires de repos. Cela comporte combien de projets pour \$27,000?

M. LAFONTAINE: Je les ai donnés tout à l'heure: douze.

M. PINARD: Alors combien, à même le montant de \$1,700,000, sera dépensé cette année pour le parc de Sainte-Véronique dont a parlé tantôt le député de Fabre? Et c'est un terrain de camping par définition. Combien?

M. LAFONTAINE: Alors, si nous voulons continuer l'analyse, disons que, pour terminer, à l'heure actuelle, je vais continuer la liste ici: le génie et honoraires professionnels, \$95,000; expropriations, \$480,000. Cette année, par exemple, nous allons payer en expropriations, pour le parc des Voltigeurs, \$200,000, qui restaient à payer et que nous paierons cette année, plus le contrat de \$311,000, ce qui donne \$511,000; plus \$18,000, ce qui donne... On m'a dit tout à l'heure \$600,000 ou \$700,000 sur le parc des Voltigeurs. Et le parc de Sainte-Véronique — je parle de ces deux parcs parce que ce sont les deux plus importants — pour le terminer, \$400,000 ou à peu près.

M. PINARD: Pour terminer le parc Sainte-Véronique, \$400,000.

M. LAFONTAINE: Le parc des Voltigeurs ne sera pas terminé avec \$600,000, cela va prendre encore environ \$200,000.

M. PINARD: Oui, enfin, je pense que c'était un projet réparti sur cinq ans au minimum, je pense. Alors c'est un parc qui est attaché, comme équipement routier et de loisirs, au projet de la route transcanadienne, même si, dans l'entente Ottawa-Québec, à ce sujet-là, il n'y a pas de démarcation sur le plan financier.

Est-ce que le ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche contribue dans l'aménagement du parc des Voltigeurs à Drummondville et dans la construction du parc à Sainte-Véronique?

M. LAFONTAINE: Oui, à Sainte-Véronique, il y a une contribution de cette façon-ci, c'est une expérience-pilote que nous faisons. Pour la première fois, un terrain de camping va avoir, attaché à son organisation, un club de pêche et de chasse. Alors, c'est la collaboration du ministère de Tourisme, de la Chasse et de la Pêche avec le ministère de la Voirie. Nous tentons l'expérience pilote. Evidemment, je peux peut-être en parler plus à l'aise que certains autres parce que j'y vis, je vis dans une région fortement touristique où l'attrait principal pour le touriste est le grand air, les montagnes, le bois, la vie en plein air, comme le sait d'ailleurs le député de Fabre, et en plus un territoire de chasse et de pêche, dans un territoire grandement favorisé par le bon Dieu au point de vue de chasse et de pêche.

Alors, souvent nous rencontrons des gens qui vont à la pêche et disent: Nous n'avons pu rien prendre parce que les lacs se vident de poissons. Il y a eu la fameuse question des loups relativement au cheptel. Nous nous sommes organisés, le ministère du Tourisme et le ministère de la Voirie, pour qu'un territoire de chasse et de pêche situé à environ cinq ou six milles du terrain de camping soit administré par le terrain de camping justement pour faire profiter ceux qui aiment la vie au grand air d'un territoire de chasse et de pêche.

Evidemment ce ne seront pas tous les gens et ce n'est pas un territoire où nous voulons que les gens... Autrement dit il va falloir passer par rotation parce que...

M. PINARD: 150?

M. LAFONTAINE: 150 places.

M. PINARD: De livres pour le grand public

M. LAFONTAINE: Oui pour le grand public. Supposons, à un moment donné, qu'il y ait 150 personnes qui arrivent une fin de semaine, eh bien, il va falloir mettre sur pied un système

qui peut peut-être accommoder 150 personnes sur le territoire de chasse et de pêche avec un contrôle de biologistes. Là il faudra tirer au sort si jamais un cas...

M. PINARD: Quand les travaux ont-ils commencé dans le parc de Sainte-Véronique? A quelle époque seront-ils terminés approximativement?

M. LAFONTAINE: Cela se termine au mois de juin.

M. PINARD: Quand les travaux ont-ils commencé?

M. LAFONTAINE: Au début de 1967?

M. PINARD: Quel est le montant total qui aura été dépensé lorsque les travaux seront terminés?

M. LAFONTAINE: \$1,800,000. Au parc des Voltigeurs: \$3,178,000. Travaux exécutés: \$1,434,000. Travaux à terminer: \$1,744,000.

M. PINARD: Quelle est la population de Sainte-Véronique et des villages environnants?

M. LAFONTAINE: Disons que Sainte-Véronique dessert, pendant la période estivale, une population de près de deux millions, soit la population de Montréal. Les Laurentides...

M. PINARD: Là vous parlez du Grand-Nord.

M. LAFONTAINE: Les Laurentides sont un terrain de jeux pour la région métropolitaine. Je vois le député de Fabre, ici, qui aurait un chalet ou un camp d'été dans la région de Montebello, dans le comté de Papineau qui ressemble étrangement à la région du comté de Labelle. Maintenant, je me souviens, si je pouvais peut-être lire les Débats du 9 et 10 mars 1966, ça ne donnerait pas grand-chose.

M. PINARD: Non, non, d'accord.

M. LAFONTAINE: J'avais demandé au ministre si, au lieu de commencer le parc des Voltigeurs, il ne commencerait pas plutôt dans le bout de Sainte-Véronique parce que j'avais une théorie. C'est que la région du nord est une région à vocation fortement touristique. La région de Drummondville ne l'était pas. Le ministre du temps avait une certaine conception, je l'ai respectée. Je pense bien que ma conception à l'heure actuelle du terrain de

camping à Sainte-Véronique — d'ailleurs j'invite l'ancien ministre à venir le visiter — et je ne suis pas en peine pour assurer la Chambre que de la clientèle, il y en aura. Le député de Fabre disait tout à l'heure que le terrain de camping de Sainte-Véronique était situé non loin d'un autre terrain de camping...

M. HOUDE: Le parc Annuncio.

M. LAFONTAINE: Le parc Annuncio, bon...

M. HOUDE: Qui, d'après l'Association des terrains de camping et caravaning, est une des plus belles réalisations du Québec

M. LAFONTAINE: C'est tout de même situé à environ...

M. HOUDE: A quelques milles.

M. LAFONTAINE: Oh, à quelques milles, il faut s'entendre, 25 milles et non pas en fait dans la même direction. On est en arrière de l'Ascension. A l'Ascension vous êtes obligés de laisser la route 11 et entrer, pour 13 milles, après ça le parc Annuncio est peut-être situé à 2 milles derrière le lac. Ce qui donne à peu près 15 milles de la grande route. Le parc de Sainte-Véronique est situé plus au nord.

M. HOUDE: Je ne voudrais pas discuter spécifiquement de ce cas-là en particulier. C'est toute une question de philosophie actuellement, je pense, qu'il faut établir au Québec, comme ministère et comme ministre. Je pense qu'il faut enfin se rendre compte que ce projet-là — il n'y a pas que nous qui disons ça, tout le monde le dit — c'est qu'on a trop d'emplacements de camping situés trop loin des centres urbains. Qu'il n'y en a pas dans la région très près des centres urbains. Lorsqu'il y a, à 125 ou 130 milles de Montréal, la différence entre le parc Sainte-Véronique et l'autre Annuncio qui est peut-être situé à 120 ou 125 milles, ça peut paraître loin lorsqu'on est ici, autour de la table, mais dans les faits, celui qui se donne la peine de quitter une région comme Montréal pour monter dans le nord à 125 ou 130 milles, à ce moment-là Annuncio devient très près du parc de Sainte-Véronique.

M. LAFONTAINE: Est-ce que le député veut dire que le parc Sainte-Véronique est trop loin de Montréal?

M. HOUDE: Je veux dire que le parc de Sainte-Véronique n'est peut-être pas trop loin

de Montréal. Mais, je pense que l'effort qu'on fait actuellement pour investir \$2 millions dans un parc comme celui de Sainte-Véronique, on devrait également faire ce genre d'effort-là pour avoir peut-être des parcs semblables situés, par exemple, le long du Saint-Laurent, situés le long de la Rivière-des-Prairies ou des Mille-Isles ou dans des endroits beaucoup plus rapprochés de sorte qu'une plus grande proportion de la population puisse en profiter.

M. LAFONTAINE: Dans la région de Montréal, le ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche a le parc d'Oka. Nous avons aussi Côte-Sainte-Catherine. Dans Soulanges nous avons deux terrains de camping. Nous avons un terrain de camping à Drummondville. Mais, la question de distance, s'il fallait prendre cela comme étant un « must », comme le dit le député de Fabre...

M. HOUDE: Pas un « must », c'est une chose à considérer et pour l'autre chose, le ministre ne m'a pas laissé terminer...

M. LAFONTAINE: A ce moment-là, cela voudrait dire que, parce que c'est loin de Montréal, ce n'est pas pratique. Il faudrait être contre le parc Forillon...

M. HOUDE: Non, ce n'est pas nécessairement ça. Je veux vous dire, également, mon deuxième point. Quelle est la philosophie du gouvernement vis-à-vis de l'entreprise privée en ce qui concerne l'établissement de parcs? Dans le cas de Sainte-Véronique, par exemple, vous dites qu'une fois terminé, cela va coûter \$1,800,000. Est-ce qu'on n'aurait pas été mieux, à ce moment-là, d'améliorer une des plus belles réalisations de l'entreprise privée, quitte à l'améliorer?

M. LAFONTAINE: Oui, mais je pense bien que le député tombe dans le débat général des terrains de camping du ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche. En ce qui me concerne, je pense que la politique des terrains de camping pour le ministère de la Voirie vient de prendre fin et nous allons continuer avec les haltes routières...

M. HOUDE: Oui, d'accord.

M. LAFONTAINE: ... des aires de repos. Pour les terrains de camping, il y en a un qui sera peut-être une aire de repos ou une halte routière pour l'Office des autoroutes, on y reviendra tout à l'heure. On a pensé à un projet

avec garage, essence, etc, mais ce sera peut-être le dernier.

M. RUSSELL: C'est un relais?

M. LAFONTAINE: C'est un relais routier, je pense. Mais, en ce qui me concerne, nous allons cesser d'aménager des parcs et nous allons commencer à construire des routes.

M. HOUDE: A construire des routes.

M. LE PRESIDENT (M. Picard, Dorchester): Adopté. Poste budgétaire 8: Construction de la route transcanadienne, ponts compris.

M. PINARD: Alors le ministre demande, cette année, pour la continuation des travaux de construction de la route transcanadienne, \$47,515,000, moins la contribution du gouvernement du Canada qui est estimée à \$10 millions. Ce qui fait que la dépense nette envisagée sera de \$37,515,000. Quelles sont les sections où les travaux seront exécutés sur la route transcanadienne, au cours de 1969?

M. LAFONTAINE: Je m'excuse, j'avais un colloque avec le président.

M. PINARD: J'ai demandé si le ministre avait devant lui un tableau qui indique quelles seront les sections de la route transcanadienne où des travaux de terrassement, de gravelage ou de revêtement bitumineux seront exécutés cette année, au cours de 1969?

M. LAFONTAINE: On l'a par comté. Si le député le veut par comté.

M. PINARD: Mais, enfin, je pense que c'est par section. C'était par lettres, il y avait à partir de Rivière-du-Loup et c'était Q.A....

M. LAFONTAINE: Q.A. Très bien.

M. PINARD: Et cela allait à la frontière de la province de l'Ontario dont le tronçon...

M. LAFONTAINE: Je pense que je vais lui donner sur les lettres... Ah, sur les lettres Q.M.?

M. PINARD: Non, là je dis les deux extrêmes. Alors le ministre va travailler à l'intérieur de quelles distances, cette année, sur la route transcanadienne? Sur quels tronçons?

M. LAFONTAINE: 7.56 milles plus 37.52

milles plus 29.87 milles, déjà en cours. Comme projet à venir 28.7 milles et...

M. PINARD: Il reste quoi, 200 milles d'autoroute transcanadienne à terminer environ?

M. LAFONTAINE: Plus 16 milles à ajouter aux chiffres que j'ai donnés tout à l'heure.

M. PINARD: Alors, la distance totale de travaux à parachever, c'est 195 milles environ? Si je comprends la section Lauzon-Saint-Nicolas où les travaux sont déjà presque terminés.

M. LAFONTAINE: Est-ce que vous comprenez la section Montmagny-Lauzon.

M. PINARD: Il faudrait s'entendre. Est-ce que le ministre peut me dire jusqu'où les travaux sont complètement terminés sur la route transcanadienne en direction de Québec?

M. LAFONTAINE: Jusqu'à Lauzon.

M. PINARD: Jusqu'à Lauzon. Bon. Est-ce que le ministre pourrait me dire quelle est la distance, jusqu'à la frontière du Nouveau-Brunswick, où les travaux ne sont pas complètement terminés?

M. LAFONTAINE: 137 milles.

M. PINARD: 137 milles. Alors, cette année, le ministre entend faire exécuter les travaux sur quel tronçon du tracé de la route transcanadienne?

M. LAFONTAINE: Un instant là. 180 milles de Lauzon à la frontière du Nouveau-Brunswick.

M. PINARD: Il reste 180 milles...

M. LAFONTAINE: De Lauzon à la frontière...

M. PINARD: A la frontière du Nouveau-Brunswick.

M. LAFONTAINE: Oui. Sur cette section-là il y a beaucoup de travaux qui se font, des viaducs un peu partout, plus évidemment la section est-ouest à Montréal.

M. PINARD: Oui, mais là je tiens pour acquis que ce sont des travaux terminés ou sur le point de l'être dans la partie de Montréal.

M. LAFONTAINE: Sur la partie est-ouest, il n'y a rien de fait.

M. PINARD: Non, mais seulement c'est un problème bien spécifique. J'y reviendrai tantôt à celui-là.

Gardons le tracé d'une frontière à l'autre. Alors il resterait 180 milles de travaux à terminer. Alors, cette année, le ministère demande \$47 millions et demi bruts pour faire des travaux sur quelle section et pour se rendre jusqu'où?

M. LAFONTAINE: Alors 32 milles de Montmagny à Lauzon. Ce sera ouvert probablement à l'automne, mais le pavage ne sera pas terminé.

M. PINARD: Est-ce que ce sera ouvert à la circulation?

M. LAFONTAINE: Peut-être un côté, à cause d'une section intermédiaire, parce qu'un travail spécial peut retarder dans une section de Saint-Vallier.

M. PINARD: Alors, la circulation ne serait pas ouverte sur la Transcanadienne cette année pour nous permettre d'aller de Lauzon jusqu'à Montmagny.

M. LAFONTAINE: A l'automne probablement.

M. PINARD: Les travaux de pavage seraient terminés?

M. LAFONTAINE: A l'automne, en partie. Nous avons toujours réticence au ministère de la Voirie de dire une date parce qu'à un moment donné nous avons dit une date et nous avons répondu à nos prévisions, mais avec beaucoup de peine.

Il y a une mauvaise section dans la région de Saint-Vallier.

M. PINARD: Saint-Vallier, c'est dans le comté de Bellechasse, ce n'est pas dans Montmagny?

M. LAFONTAINE: La section de Montmagny est près.

M. PINARD: Bon. Est-ce que les travaux qui seront exécutés cette année, à partir de Montmagny, en descendant vers l'est...

M. LAFONTAINE: Oui, Montmagny à Sainte-Anne, 37.52 milles.

M. PINARD: De Montmagny à Sainte-Anne-de-la-Pocatière?

M. LAFONTAINE: Ils sont sous contrat actuellement.

M. PINARD: Alors, ce sont des contrats de terrassement et de gravelage?

M. LAFONTAINE: Oui.

M. PINARD: Est-ce qu'ils sont en bonne voie..

M. LAFONTAINE: Non, Ils commencent.

M. PINARD: Ils commencent.

M. LAFONTAINE: Les structures sont toutes faites, à l'exception d'une ou deux. Ces contrats doivent se terminer au mois de Juillet 1970.

M. PINARD: Ce qui permettrait la circulation routière jusqu'à Sainte-Anne-de-la-Pocatière?

M. LAFONTAINE: Au début de 1971.

M. PINARD: Combien faudra-t-il de temps pour aller de Sainte-Anne-de-la-Pocatière à la frontière du Nouveau-Brunswick en passant par Rivière-du-Loup.

M. LAFONTAINE: Cette année, dans le comté de Kamouraska, nous allons accorder des contrats sur une longueur de 28.7 milles à l'automne.

M. PINARD: Terrassement et gravelage?

M. LAFONTAINE: Terrassement et gravelage.

M. PINARD: Pour un montant approximatif de combien?

M. LAFONTAINE: C'est \$5,750,000.

M. PINARD: Et dans la section actuellement en cours de travaux, Saint-Vallier de Bellechasse et Montmagny, cela demandera quelle proportion du budget, cette année?

M. LAFONTAINE: Lauzon-Montmagny?

M. PINARD: Bien, on dit qu'il y a une section difficile à Saint-Vallier de Bellechasse en direction de Montmagny. Alors, pour permettre l'ouverture à la circulation tard à l'automne

1969. Cela prendrait combien d'argent pour terminer complètement ces travaux?

M. LAFONTAINE: Environ \$8 millions.

M. PINARD: Est-ce que le ministre estime être capable de dépenser toute cette somme cette année pour permettre l'ouverture à la circulation dès l'automne?

M. LAFONTAINE: A l'automne, oui. Encore là, sous toute réserve.

M. PINARD: Bon, alors le ministre dit que des travaux de terrassement et de gravelage sont en cours dans le comté de Kamouraska; jusqu'à quel endroit?

M. LAFONTAINE: A Sainte-Anne.

M. PINARD: A Sainte-Anne-de-la-Pocatière. Bon. Alors, ces travaux pourront être terminés, payés, et la section ouverte à la circulation à quel époque? En quelle année?

M. LAFONTAINE: A la fin de 1970 ou au début de 1971.

M. PINARD: Non, je parle de la section dans le comté de Kamouraska jusqu'à Sainte-Anne-de-la-Pocatière, là.

M. LAFONTAINE: Cap-Saint-Ignace à Sainte-Anne-de-la-Pocatière.

M. PINARD: Cette section-là ne sera pas ouverte cette année?

M. LAFONTAINE: Non. Fin de 1970, début 1971.

M. PINARD: Bon, début de 1971. L'autre section qui ira de Sainte-Anne-de-la-Pocatière à Rivière-du-Loup, cela peut donner quelle distance?

M. LAFONTAINE: Environ 36 milles.

M. PINARD: Les travaux ne sont pas commencés?

M. LAFONTAINE: On en entreprend 28.7 milles.

M. PINARD: Dans la section de Sainte-Anne-de-la-Pocatière à Rivière-du-Loup?

M. LAFONTAINE: Oui.

M. PINARD: Alors, ce sont des travaux de terrassement et de gravelage?

M. LAFONTAINE: Oui.

M. PINARD: Des travaux de structure?

M. LAFONTAINE: Les travaux de structure sont très avancés, pratiquement finis.

M. PINARD: Alors, ces travaux-là pourront être terminés à quelle époque pour que la section soit ouverte à la circulation?

M. LAFONTAINE: Un an après?

M. PINARD: Cela ira en 1972?

M. LAFONTAINE: A la fin de 1972, début 1973.

M. PINARD: Au début de 1973. Combien faudra-t-il de temps pour faire l'autre section de Rivière-du-Loup à la frontière du Nouveau-Brunswick?

M. LAFONTAINE: Nous avons 7.56 milles sous contrat et nous en donnons 16 milles cette année.

M. PINARD: Dans la section de Rivière-du-Loup au Nouveau-Brunswick?

M. LAFONTAINE: Oui.

M. PINARD: Alors, ce qui pourrait permettre l'ouverture de cette section vers quelle époque?

M. LAFONTAINE: Le QA-1, contournement de Cabano, l'an prochain; contournement de Notre-Dame-du-Lac, l'an prochain; contournement de Sainte-Rose-du-Dégelé peut-être fin de l'année prochaine.

M. PINARD: Ce sont des contournements.

M. LAFONTAINE: Ce sont des contournements.

M. PINARD: Cela ne donnera pas une section de route sur une distance ininterrompue?

M. LAFONTAINE: Non.

M. PINARD: Je demande au ministre à quel moment il prévoit que la section finale de la route transcanadienne jusqu'à la frontière du Nou-

veau-Brunswick à Edmonston, je crois ou à Sainte-Rose-du-Dégelé sera ouverte à la circulation?

M. LAFONTAINE: Vers 1973.

M. PINARD: 1973, alors, ce sont tous ces travaux-là dont le ministre vient de me parler qui vont totaliser les dépenses estimées à \$47,515,000, c'est-à-dire dépenses brutes? C'est la somme demandée au budget.

M. LAFONTAINE: C'est cela. Dépenses brutes, \$47 millions.

M. PINARD: Alors que le gouvernement fédéral participera pour environ \$10 millions dans le coût de ces travaux, ce qui fera une dépense nette au ministère de la Voirie, de \$37 millions et demi environ?

M. LAFONTAINE: C'est cela.

M. PINARD: Combien le ministre estime-t-il qu'il en coûtera, à partir du moment où je lui parle, pour terminer totalement la route transcanadienne jusqu'au Nouveau-Brunswick? Sans compter la section est-ouest de Montréal.

M. LAFONTAINE: \$200 millions.

M. PINARD: \$200 millions. L'entente qui a été signée le 27 octobre 1960...

M. LAFONTAINE: C'était dans les jours glorieux.

M. PINARD: ... pour permettre au Québec d'adhérer au plan conjoint de la route transcanadienne a été renouvelée je crois à une ou deux reprises, à deux reprises?

M. LAFONTAINE: C'est renouvelé jusqu'en 1972.

M. PINARD: Est-ce que le ministre prévoit qu'il sera obligé de renouveler cette entente sur la route transcanadienne pour permettre au Québec de terminer cette section de la route transcanadienne jusqu'au Nouveau-Brunswick?

M. LAFONTAINE: Oui, parce qu'on prévoit terminer en 1973. Maintenant, l'année que j'ai donnée tout à l'heure... C'est 1970 ou 1971, le renouvellement.

M. PINARD: Est-ce que le ministre de la Voirie s'est fait donner l'assurance qu'il y aura

renouvellement de l'entente pour permettre au Québec de terminer ses travaux dans le cadre du plan conjoint de la route transcanadienne? Parce que, si je m'en tiens à la nouvelle parue dans les journaux, le gouvernement canadien s'apprête à mettre fin à tous les plans conjoints.

M. LAFONTAINE: En Ontario, il reste 400 milles à faire.

M. PINARD: Est-ce qu'il y a d'autres provinces que l'Ontario et le Québec qui n'ont pas terminé le...

M. LAFONTAINE: Le Nouveau-Brunswick, n'a pas terminé, Terre-Neuve n'a pas terminé; le gouvernement fédéral aime mieux que nous n'y allions pas trop vite, parce que cela grève aussi moins son budget à l'heure actuelle.

M. PINARD: Et cela permet au Québec d'aller moins vite aussi?

M. LAFONTAINE: Non, le Québec va très très vite. Nous ne pouvons pas aller plus vite que cela. Nous allons aussi vite que les ingénieurs peuvent produire.

Je sais et je peux assurer le député de Drummond que, pour la section du comté de Témiscouata, M. Perron a été témoin qu'il a fallu pousser, pousser et pousser...

M. PINARD: Est-ce que le ministre aurait l'obligeance de me faire parvenir...

M. LAFONTAINE: Il ne faudrait oublier de mentionner au député de Drummond que les négociations pour l'obtention de l'emprise, ce sont des négociations qui sont très difficiles. C'est long parce que nous tentons d'avoir un dialogue avec les villages, l'UCC, les cultivateurs...

M. PINARD: Oui.

M. LAFONTAINE: Ce n'est pas toujours facile.

M. PINARD: Oui, c'est sûr. A combien est estimé le coût des expropriations dans le cadre de tous les travaux dont on a parlé tantôt à même le budget de \$47 millions et demi demandé cette année?

M. LAFONTAINE: C'est \$10 millions.

M. PINARD: C'est \$10 millions. Est-ce que le ministre aurait objection à m'envoyer le tableau de ses prévisions budgétaires relatives

aux travaux de la route transcanadienne? L'année prochaine, je poserai des questions beaucoup plus précises à partir des renseignements que j'aurai vus sur le tableau.

M. LAFONTAINE: Je ne vois pas d'objection.

M. PINARD: Je pense que je l'avais donné, à l'époque, au ministre actuel.

M. LAFONTAINE: Nous allons le résumer. Toujours avec la restriction mentale qu'il peut y avoir des grèves, il peut y avoir...

M. PINARD: J'ai connu cela, j'ai connu cela.

Le ministre comprendra que, d'année en année, lorsque nous faisons la discussion du projet de la route transcanadienne, c'est bien difficile de ne pas poser des questions qui ne sont pas directement spécifiques...

M. LAFONTAINE: Je le comprends. Certains de mes collègues...

M. PINARD: ... nous n'avons pas de tableaux. Moi, cela m'aide parce que j'ai mon tableau de 1966 alors que j'ai présenté mon dernier budget. Mais c'est un tableau qui n'est pas à jour n'est-ce pas? Alors, les travaux ont progressé, je l'espère...

M. LAFONTAINE: Nous allons remettre vos chiffres à jour.

M. PINARD: Cela m'aidrait énormément.

M. LE PRESIDENT: Poste budgétaire 8, adopté?

M. PINARD: Est-ce qu'il y a de gros ponts qui restent à construire sur toute cette section de la route transcanadienne qui est terminée jusqu'à Lauzon, disons, pour aller au Nouveau-Brunswick?

M. LAFONTAINE: Le seul gros pont qui resterait à construire serait celui de la rivière Ouelle. Le pont de la rivière Ouelle est un pont estimé à environ \$1 million.

M. PINARD: Est-ce que le ministre pourrait me dire si le projet initial de construire la route transcanadienne à quatre voies jusqu'à Rivière-du-Loup est resté tel quel?

M. LAFONTAINE: Oui.

M. PINARD: Le tracé prévoit-il que l'auto-

route transcanadienne passera en bas de Rivière-du-Loup, en bordure du fleuve Saint-Laurent, ou si elle passera en haut de Rivière-du-Loup, pas loin de l'aéroport?

M. LAFONTAINE: Elle passera en haut. Il y aura un raccordement à la route 2.

M. PINARD: Oui. Est-ce que vous avez prévu un raccordement à la route numéro 2...

M. LAFONTAINE: Oui. Absolument.

M. PINARD: ... pour faire, cependant, grâce au raccordement de la route transcanadienne à l'actuelle route numéro 2, une section de route à quatre voies pour dégager la circulation de Rivière-du-Loup avec un nouveau tracé en bordure du fleuve Saint-Laurent sur les battures?

M. LAFONTAINE: Ce n'est pas tout à fait sur les battures. Cela rejoint la route 10 avec un...

M. PINARD: Oui.

M. LAFONTAINE: ... carrefour au chemin Fraserville de façon à bien desservir Rivière-du-Loup.

M. PINARD: Oui. Je reviens vers Québec, si vous me le permettez; est-ce qu'il en est de même aussi pour le tracé de la route transcanadienne à Sainte-Anne-de-la-Pocatière? Est-ce que ça va passer sur les battures du fleuve ou si le tracé a été replacé en haut de Sainte-Anne-de-la-Pocatière? Il y a eu un ligige assez grave là-dessus.

M. LAFONTAINE: Avec les cultivateurs, finalement, il y a eu entente et le tracé passera sur les battures du fleuve. Le tracé est accepté, les travaux débutent cette année. Ils sont en chantier.

M. LE PRESIDENT: Alors, poste budgétaire 8, adopté.

M. PINARD: Un instant.

M. LE PRESIDENT: A huit heures et quart.

M. LAFONTAINE: Nous pourrions finir ça, un instant. Après ça nous prendrons l'Office des autoroutes.

M. PINARD: Est-ce que j'ai mal compris ou si le ministre m'a dit tantôt que l'accord de la route transcanadienne expire en...

M. LAFONTAINE: En 1970 ou 1971. J'ai l'impression que c'est en 1971. Il me semble que c'est en 1971.

UNE VOIX: Cela va de trois ans en trois ans, M. le Ministre.

M. LAFONTAINE: Quand la première entente a-t-elle été signée?

M. PINARD: Le 27 octobre 1960. Dans le cadre de la première conférence fédérale-provinciale.

M. LAFONTAINE: Elle va jusqu'à la fin de 1970, et elle est renouvelable de trois ans en trois ans.

M. PINARD: Oui, il y a eu deux renouvellements, peut-être?

M. LAFONTAINE: C'est ça!

M. PINARD: Maintenant, si vous me permettez, revenons, pour terminer ce poste budgétaire de la route transcanadienne, à la section est-ouest, sur l'île de Montréal.

Les travaux de la route transcanadienne à partir de l'échangeur Turcot ont été exécutés jusqu'à quel endroit précis au moment où je vous parle?

M. LAFONTAINE: Nous n'avons qu'amorcé la route avec des murs de soutènement, mais on a terminé là. Il n'y a pas beaucoup de travail de fait en direction est du pont.

M. PINARD: A partir de l'endroit dont vous parlez, le ministère de la Voirie, à même le budget de \$47,500,000, demandés cette année, prévoit-il dépenser une somme d'argent pour continuer les travaux de la Transcanadienne dans les secteurs ouest vers l'est?

M. LAFONTAINE: Pour l'expropriation seulement, si je comprends bien.

M. PINARD: Combien sera-t-il consacré à l'expropriation?

M. LAFONTAINE: Cela dépend de beaucoup de facteurs dont la vitesse des négociations avec ceux qui sont expropriés. Disons que ça va tendre vers \$12 à \$13 millions par année. De ceci il y a l'expropriation qui est payée évidemment sur la partie rurale, et les expropriations du tronçon est-ouest qui se continuent au fur et à mesure des règlements.

M. PINARD: Cela représente quel montant global au point de vue de coût y compris les expropriations, y compris le coût de la construction de l'autoroute elle-même pour la terminer jusqu'au point de jonction à l'est de l'île de Montréal?

M. LAFONTAINE: Disons de la côte Turcot à la rue Fullum, les expropriations totales: \$60 millions; déplacement de services publics: \$10 millions environ; la construction: \$159 millions. Soit un grand total de \$228 millions.

M. PINARD: La rue Fullum est-elle le point terminal de l'autoroute est-ouest?

M. LAFONTAINE: Maintenant \$126 millions seraient payés par le gouvernement provincial, \$78 millions par le gouvernement fédéral et \$23 millions par la ville de Montréal.

M. PINARD: \$23 millions par la ville de Montréal?

M. LAFONTAINE: Par la ville de Montréal. Les montants dépensés jusqu'à ce jour pour l'expropriation, soit \$59 ou \$60 millions que je mentionnais tout à l'heure, il y en a \$34,900,000 de payés, soit 59%. Sur les déplacements des services publics, un montant d'environ \$10 millions, il y en a \$3,750,000 c'est-à-dire 39%. Pour la construction sur un montant de \$159,000,000, il y en a \$39 millions de faits, ce qui représente une proportion de 24%. Il y a l'échangeur de l'université qui a coûté \$25 millions. Sur le total du \$228 millions, il y en a \$77 millions de dépensés, c'est-à-dire 34%. Cela va jusqu'à la rue Fullum.

M. PINARD: La rue Fullum est-elle le point terminal de l'autoroute est-ouest? Le point terminal est à quel endroit précis?

M. LAFONTAINE: Le pont-tunnel à l'ouest...

M. PINARD: Le pont-tunnel Hippolyte-Lafontaine. Alors, cela donnerait quelle distance du Fullum au pont-tunnel Lafontaine?

M. LAFONTAINE: Trois ou quatre milles. Jusqu'à la montée Saint-Léonard, à peu près 8 milles. Alors 9.1 milles.

M. PINARD: De l'endroit où les travaux ont été terminés, près de la côte Turcot, cela peut donner quelle distance pour aller jusqu'à la montée Saint-Léonard.

M. LAFONTAINE: Plus ou moins 10 milles.

M. PINARD: A quel moment, le ministre de la Voirie, une fois les expropriations faites, pense-t-il être capable d'amorcer le début des travaux de construction de la section ouest allant vers l'est, jusqu'à la montée Saint-Léonard pour terminer dans un délai raisonnable cette section de la Transcanadienne?

M. LAFONTAINE: C'est une question de budget, de millions. La deuxième section de Fullum au pont-tunnel Hippolyte-Lafontaine, c'est \$140 millions plus \$228 millions, ce qui donne \$368 millions au total.

M. PINARD: Quelle est la nature de l'entente financière intervenue entre le ministère de la Voirie du Québec et la ville de Montréal qui va permettre à la ville de Montréal de dépenser \$28 millions? Est-ce que c'est tout simplement parce que la ville de Montréal demande des services qui n'étaient pas prévus dans le temps original, ou si c'est une entente bien spécifique qui est intervenue entre le Québec et la ville de Montréal?

M. LAFONTAINE: C'est une entente spécifique qui précisait que la ville de Montréal dépendrait jusqu'à concurrence de \$40 millions.

M. PINARD: Est-ce que c'est un peu le même genre d'entente qui serait intervenue entre le ministère de la Voirie et la ville de Montréal pour la construction de l'autoroute Décarie? La voie rapide Décarie?

M. LAFONTAINE: Oui, c'était tout cela. C'est un tout pour la ville de Montréal.

M. PINARD: C'est un tout.

M. LAFONTAINE: Le tout comprend des pavés et l'est-ouest, environ 14 milles d'autoroute sur laquelle la ville s'est engagée à dépenser jusqu'à concurrence de \$40 millions.

M. PINARD: Est-ce que le ministère de la Voirie a réussi, après une entente avec les Chemins de fer nationaux, pour le déplacement de la voie ferrée, dans cette partie est tracé de la route transcanadienne, c'est-à-dire dans le comté d'Hochelaga, je pense,...

M. LAFONTAINE: On ne la déplace pas. Je pense que, sur les plans actuels, on la déplace partiellement.

M. PINARD: Oui, Bourget. Parce que c'était un obstacle majeur au passage de l'autoroute transcanadienne, dans ce secteur.

M. LAFONTAINE: C'est-à-dire que différents tracés ont été étudiés. Il y a trois ou quatre choix possibles.

Vous avez l'ordonnance. A partir de l'est, toutes les installations du ministère de la Défense nationale, les voles d'évltement qui arrivent d'un peu partout, on tente d'éviter cela. Plus à l'ouest, là aussi il y a trois ou quatre choix possibles qui feront que, dans un cas ou l'autre, nous déplacerons plus ou moins, peut-être, les chemins de fer ou nous passerons au-dessus. Mais il n'y a pas de déplacement majeur de voies ferrées.

M. PINARD: Alors jusqu'où les plans sont-ils déposés à l'heure actuelle?

M. LAFONTAINE: Nous ne sommes pas en mesure de le dire exactement. Dans la section est de Fullum à la montée Saint-Léonard, je pense qu'il n'y a pas de plans déposés parce que nous n'avons pas une entente ferme avec la ville de Montréal sur l'emplacement ou le corridor de la route.

M. PINARD: Ah, bon!

M. LAFONTAINE: Cela doit être je pense, près d'Amherst, près de la Place Radio-Canada. Autour de là.

M. PINARD: Maintenant, est-ce que le ministère de la Voirie continuera l'expérience assez heureuse, je pense, qui a été faite de revendre les droits aériens pour la construction d'immeubles en hauteur? Je pense que, dans le secteur où se trouvait autrefois la compagnie Fraser, la compagnie qui fabriquait les meubles, qui a été expropriée, et près du siège social du CNR...

M. LAFONTAINE: Dans le complexe Bonaventure.

M. PINARD: ... le complexe Bonaventure, à ce moment-là, il y a eu quand même une expérience heureuse qui a été faite; le ministère de la Voirie a revendu les droits aériens pour permettre la construction de bâtisses en hauteur et cela a permis au ministère de récupérer une assez forte somme d'argent. Pour tout le reste du secteur jusqu'à la montée Saint-Léonard, alors que la partie est n'est peut-être pas aussi développée que la partie ouest — mais

espérons qu'il se fera un développement immobilier considérable dans ce secteur grâce à l'autoroute transcanadienne — est-ce que le ministre envisage de pouvoir revendre les droits aériens?

M. LAFONTAINE: Oui. Ce sera peut-être moins facile parce qu'à Bonaventure, cela se prêtait tellement bien à la structure de 190 pieds sous terre et nous avons pu placer toute la structure au-dessus de cela. Il y avait un tunnel, un échangeur souterrain. C'était le premier du genre, si vous vous rappelez; et quand nous dépasserons cela, nous serons partie en dépression, partie en semi-dépression, partie en élevé. Alors, en élevé, il sera difficile de vendre des droits aériens au-dessus du boulevard Métropolitain. Je pense qu'il y a tout un concept à garder et à étudier.

M. PINARD: Est-ce que le service d'urbanisme de la ville de Montréal a fait des suggestions précises à ce sujet?

M. LAFONTAINE: Oui, il a fait des suggestions pas toujours tellement précises. C'est plutôt une avenue, un concept.

M. PINARD: Est-ce qu'il serait rentable pour le ministère de la Voirie de revendre à la ville de Montréal des résidus de terrain. Il

doit y en avoir un assez grand nombre avec une valeur très considérable?

M. LAFONTAINE: C'est prévu dans l'entente. M. Charland, lorsque nous avons parlé des expropriations, a amorcé un nouveau programme pour tenter de faire l'inventaire des résidus de terrain que nous avons dans toute la province — non pas simplement dans la ville de Montréal — et pour tenter, autant que c'est possible, de revendre ces résidus-là. Probablement, il y en a pour une valeur de \$20 millions au ministère de la Voirie.

M. PINARD: Je sais que cela a toujours toujours intéressé M. Saulnier, parce que, chaque année, lorsqu'il venait au ministère de la Voirie, il nous demandait si nous n'avions pas décidé de lui céder les résidus de terrain. Alors, nous nous sommes aperçus qu'il pouvait les acquérir à bon prix, mais que, lorsqu'il les avait eus aussi, il les revendait à un prix très fort.

M. LAFONTAINE: Si on me permet d'ajouter une précision, c'est que, dans l'entente qui est passée avec la ville de Montréal, les rési-

du sont — si la ville de Montréal les désire, c'est-à-dire si le ministère de la Voirie veut s'en départir — revendus au prorata du prix qu'ils ont coûté. Autrement dit, s'ils ont coûté \$10 le pied carré, ils vont être revendus \$10 le pied carré. Au prorata de la surface concernée.

M. PINARD: Avec la permission du ministre, est-ce que le sous-ministre se souvient que nous avons fait des calculs et des recherches et que certains terrains, comme ça, au sujet desquels il y avait eu une entente, quant à la revente à la ville de Montréal, avaient été revendus à prix très fort par la ville de Montréal? Si cela avait été à \$10 le pied, comme prix d'achat, par exemple, finalement, ils avaient été revendus à \$40, même \$50 le pied... C'était la ville de Montréal qui faisait le profit, qui obtenait le prix fort et non pas le ministère de la Voirie. Ma suggestion serait de ne pas compter, dans le cadre de l'entente survenue entre le ministère de la Voirie et la ville de Montréal, la valeur des résidus de terrain qui peut être cédée à la ville de Montréal, parce qu'avec cette valeur considérable la ville de Montréal, finalement, n'aura pas à déboursier tellement d'argent. Parce qu'il va y avoir une valeur en terrains, là,...

M. LAFONTAINE: C'est parce que nous respectons une entente passée entre l'ancien ministre de la Voirie, député de Drummond actuellement, et la ville de Montréal, entente qui a été dûment signée.

M. PINARD: Oui.

M. LAFONTAINE: Nous sommes tenus de revendre...

M. PINARD: Oui, mais est-ce que c'est aussi spécifique que ça l'accord concernant...

M. LAFONTAINE: Nous sommes tenus de revendre au prorata de ce qui a été payé. Dans le temps, vous aviez soulevé cette hypothèse et on avait pratiquement convenu que ce n'était tout de même pas perdu si la ville de Montréal en profitait.

M. PINARD: Oui.

M. LAFONTAINE: Justement.

M. LE PRESIDENT: Alors,...

M. LAFONTAINE: Maintenant pour vous donner un dernier aperçu, disons que depuis 61/62 jusqu'en 68/69 les dépenses brutes de la Transcanadienne s'élèvent à \$502,221,813, moins \$180,189,654 de remboursement...

M. PINARD: Par le gouvernement fédéral?

M. LAFONTAINE: Oui, et les municipalités — la ville de Montréal, pour le boulevard Décarie — pour une dépense nette par le gouvernement provincial de \$322,032,159; c'est-à-dire que la grosse part, la part du lion, a été payée par le Québec.

M. LE PRESIDENT: Poste budgétaire 8, adopté.

M. PINARD: Je ne voudrais pas provoquer un débat sur le problème de l'aéroport, mais est-ce que le ministre s'inquiète quant à ses budgets futurs, si vous êtes obligés de dépenser autant d'argent que disent les journaux?

M. LAFONTAINE: Quel aéroport, celui de Drummondville ou celui de Sainte-Scholastique?

M. PINARD: Présignons, ce sera Sainte-Scholastique.

M. LE PRESIDENT: Soit dit en passant, j'ai de la difficulté à voir Sainte-Scholastique au poste budgétaire 8, mais tenant compte de la déclaration du pape, vendredi, Sainte-Scholastique n'existe plus.

M. PINARD: Alors, cela va permettre de donner un nom beaucoup plus international au nouvel aéroport, de façon que quelqu'un sache qu'il est réellement au Canada, surtout dans le Québec.

M. LAFONTAINE: Et non pas au ciel.

M. LE PRESIDENT: Poste budgétaire 8, adopté. Nous reprendrons ce soir à 8 h 15 avec la visite des officiers de l'Office des autoroutes du Québec. La commission ajourne à 8 h 15 ce soir.

**Reprise de la séance à 20 h 25**

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

Tel qu'entendu, la commission de la Voirie entendra les représentants de l'Office des autoroutes.

M. PINARD: M. le Président, avec votre permission et grâce à l'entente intervenue au préalable entre le ministre de la Voirie et le député responsable de la discussion du côté de l'Opposition, j'aimerais interroger le président de l'office, si c'est la personne qui doit être interrogée et qui doit répondre aux questions qui seront posées, ou toute autre personne qui serait susceptible de fournir les informations requises.

Je voudrais savoir d'abord si le conseil des ministres a adopté un arrêté ministériel pour entériner et sanctionner le projet de budget soumis par l'Office des autoroutes pour l'exercice financier 1969 tout comme il l'avait fait le 3 avril 1968 lorsque le conseil des ministres avait adopté, sous le numéro 1122, un arrêté ministériel autorisant l'Office des autoroutes à engager et dépenser un budget qui serait de l'ordre de \$30 millions et demi environ.

Est-ce que cette formalité a été remplie cette année? Est-ce que le président de l'Office des autoroutes a soumis son projet de budget au conseil des ministres et au conseil du trésor, selon le cas, et pourrait-il me dire si son projet a été sanctionné?

M. POLIQUIN: Avec la permission du ministre, vous avez noté, sans doute, le dernier amendement apporté à la Loi des autoroutes qui oblige, en effet, maintenant, l'office à soumettre un projet de budget au lieutenant-gouverneur en conseil.

En vertu de notre demande, le lieutenant-gouverneur en conseil a émis, sous le numéro 812, en date du 26 mars 1969, l'arrêté en conseil suivant concernant le budget de l'Office des autoroutes du Québec: « Il est ordonné, sur la proposition du premier ministre que, sous l'autorité de l'article 10a de la Loi des autoroutes, Statuts refondus 1964, chapitre 134, édictés par Loi 15-16 Elizabeth II, chapitre 49 soit approuvé le budget de l'Office des autoroutes pour l'exercice financier 69/70 pour des montants de \$32,960,600 pour dépenses ordinaires et \$6,939,000 aux dépenses en immobilisation. »

« Les revenus de péage et autres étant estimés à \$14,202,600, que les avances du ministre des Finances sous l'autorité de l'article 36 de

la Loi des autoroutes, Statuts refondus 64, chapitre 134, soit limitées en conséquence à \$25,697,000. »

M. PINARD: Est-ce qu'à l'arrêté que vient de lire le président de l'office est annexé un tableau qui est en quelque sorte le budget des dépenses envisagées pour l'exercice financier en cours, c'est-à-dire l'exercice financier 69/70?

M. POLIQUIN: Il n'y a pas de document attaché à cet arrêté. Cet arrêté n'émane pas de nous. Nous avons évidemment produit au ministre de la Voirie des chiffres. Dois-je comprendre que vous voulez avoir la ventilation?

M. PINARD: J'aimerais avoir la ventilation du budget qui vous a été autorisé par le conseil des ministres.

M. POLIQUIN: Eh bien la voici. Comme vous le voyez dans l'arrêté en conseil 812, le conseil des ministres garantit des avances de \$25,697,000. A ces avances vous ajoutez les revenus qui seront de \$14,202,600, et qui seront répartis comme suit: En dépenses ordinaires nous aurons \$6,769,600, ceci comprend les frais d'administration, les salaires, l'exploitation; intérêts et services de la dette...

M. PINARD: Voulez-vous répéter le montant des dépenses ordinaires, s'il vous plaît?

M. POLIQUIN: \$6,769,600.

M. PINARD: Oui.

M. POLIQUIN: Ceci comprend, comme je viens de le dire, les dépenses d'exploitation, d'entretien, d'administration. En somme, toutes nos dépenses ordinaires.

Maintenant sous le chapitre des intérêts et services de la dette — j'insiste...

M. PINARD: Intérêts et amortissements, cela?

M. POLIQUIN: Non, monsieur. Intérêts et service de la dette — on viendra aux amortissements après: \$23,125,000. En amortissements: \$3,066,000. En immobilisation, comprenant les retenues à payer.

Dans l'immobilisation, comme vous le savez, il y a non seulement les travaux en cours, mais il y a ce retard des retenues que nous remettons soit après deux, trois ou cinq ans, \$6,939,000. Ce qui fait le grand total de \$39,899,600.

M. PINARD: Est-ce que c'est pour des raisons comptables que, cette année, vous avez préparé votre budget de dépenses de façon différente de celui qui a été préparé l'année dernière et qui était annexé à l'arrêté ministériel 1122 dont j'ai parlé tantôt, et qui se lisait comme suit: « Dépenses d'administration et d'opération, pour l'exercice financier 68/69, \$5,608,000. Intérêts et amortissements \$22,808,000. Total, \$28,416,000. Revenus de péage. \$12,800,000. Excédant des dépenses ordinaires sur les revenus, \$15,616,000. »

Dans l'annexe 2 étaient décrites les dépenses en immobilisation et les autres dépenses que je qualifierais plutôt de dépenses ordinaires puisqu'il s'agit d'achat de mobilier et d'équipement. Ce ne sont certainement pas des dépenses en immobilisation. Je vois qu'il y a un procédé comptable différent. Est-ce que vous pourriez nous donner des explications là-dessus?

M. POLIQUIN: Ce que je viens de vous donner pour l'année 69/70 est tout simplement une division plus claire de ce que vous nous donnez. Ce que vous nous donnez apparaît aux états financiers.

M. PINARD: Cela apparaît au budget des dépenses 68/69 qui était annexé à l'arrêté ministériel 1122, le 23 avril 1968, par le conseil des ministres, arrêté qui a entériné le prochain budget soumis par l'office.

M. POLIQUIN: Ah, bon! Cette année, non, apparemment le service des finances, pour une raison que j'ignore — je ne sais pas — n'a pas attaché ce que vous avez pour 68/69. Alors, moi, je vous ai donné pour 69/70, nos chiffres manuscrits à nous. Alors, vous avez, par exemple, en 68/69; intérêts, service de la dette et amortissements dans le même montant.

M. PINARD: Intérêts et amortissements.

M. POLIQUIN: C'est ça. Vous l'avez dans le même montant.

M. PINARD: Ah, là c'est groupé...

M. POLIQUIN: Vous avez un total de \$22,808,000. Moi, je vous l'ai donné divisé.

M. PINARD: Alors nous parlons de la même chose?

M. POLIQUIN: Oui, oui.

M. PINARD: Sauf que l'écriture comptable peut être faite de façon différente.

M. POLIQUIN: Je vous l'ai donné plus clairement dans une division plus vaste.

M. PINARD: Est-ce que je peux demander au ministre s'il autorise le président de l'office à me fournir un tableau. Alors, je pense que la discussion se ferait de façon beaucoup plus objective. Evidemment, je suis obligé de faire la discussion en vertu du document de 1968 qui m'a été remis par...

Il m'explique le projet de budget pour l'année en cours, mais avec, peut-être, une méthode comptable différente de celle qui a été adoptée l'année dernière pour la préparation du budget de l'office. Alors, comme ce n'est pas la même présentation, c'est assez difficile de poser des questions pour permettre au président de me répondre de façon satisfaisante, comprenez-vous? Je pense bien qu'il n'y a pas de secret là-dedans.

M. POLIQUIN: Je crois comprendre que M. Pinard voudrait avoir, pour 69/70, le correspondant du document qu'il a pour 68/69.

M. PINARD: C'est en quelque sorte le sommaire du budget.

M. POLIQUIN: Nous ne l'avons pas pour la raison suivante: dans nos conversations avec le ministère des Finances, nous envoyons beaucoup de documents; ils nous renvoient beaucoup d'appels de téléphones, nous téléphonons de nouveaux et eux téléphonent. On nous a dit: Nous passons votre arrêté 812 pour ce montant-là. Ce qui veut dire qu'on vous a enlevé cela, on vous a rajouté cela et on vous a enlevé cela. Mais, nous n'avons pas le tableau que vous avez, parce qu'on ne nous l'a pas donné. Quand l'arrêté nous est arrivé, il est arrivé sans tableau. Voici les appels téléphoniques.

M. PINARD: Est-ce que cela voudrait dire que le ministère des Finances ou le conseil de la trésorerie a modifié sensiblement le projet de budget que vous lui avez fait parvenir pour acceptation?

M. LAFONTAINE: Je peux répondre à cela.

M. PINARD: Quel est le budget soumis par l'Office des autoroutes?

M. LAFONTAINE: Je peux répondre à cela, M. le Président. Evidemment, si nous avions fait

l'autoroute Québec-Montréal via la rive nord, si nous avons fait l'autoroute de Lorraine, qui a été arrêtée en 1965 par le gouvernement précédent, si nous avons continué l'autoroute des Laurentides jusqu'à Sainte-Agathe, c'est évident que le projet de budget aurait été énorme.

M. PINARD: Je pense que ma question est très correcte. C'est évident que le ministère de la Voirie soumet toujours un projet de budget qui est sensiblement supérieur à ce qu'il recevra effectivement pour l'exercice financier.

M. LAFONTAINE: Le député de Drummond parle par expérience, à ce moment-là.

M. PINARD: Je n'ai pas eu à me plaindre, parce que j'ai eu des budgets croissants au lieu des budgets décroissants. Les raisons sont peut-être différentes de celles d'aujourd'hui, mais enfin.

M. LAFONTAINE: Il y a un ministre des Finances qui m'a dit: Si les libéraux avaient pris le pouvoir en 1966, le budget de la Voirie qui aurait été voté par les Chambres aurait été sensiblement diminué.

M. PINARD: Je me souviens...

DES VOIX: Ah! Ah!

M. PINARD: Ce serait plus vite passé. A tout événement, M. le Président, est-ce que je peux savoir combien a été dépensé l'année dernière par l'office sur le total des avances du ministre des Finances au montant de \$30,547,200, tel que le chiffre apparaît au sommaire du budget des dépenses 68/69? Combien a été dépensé à même ce montant qui a été autorisé comme budget de dépenses en faveur de l'office?

M. POLIQUIN: Pour continuer ce que je disais tout à l'heure...

M. PINARD: Ne « mélangez » pas ma question de façon que le président...

M. POLIQUIN: Non. Si je comprends bien la question de M. Pinard, vous me demandez combien nous avons dépensé sur les avances de \$30,547,200 qui nous avaient été consenties pour 68/69. La réponse, c'est environ \$23 millions.

M. PINARD: Vingt-trois millions de dollars, ce qui signifierait qu'il y a une somme de \$7 millions qui n'a pas été dépensée. Alors, est-ce qu'il y a des motifs qui pourraient expliquer

pourquoi l'office n'a pas dépensé le plein montant du budget qui lui a été adjugé et qui a été approuvé par le conseil des ministres en 68/69?

M. POLIQUIN: Les \$7 millions non dépensés sont représentés surtout par des expropriations qui n'ont pas été payées, soit parce que les règlements n'ont pas été conclus, soit parce que le service d'expropriation n'avait pas complété ses travaux. Beaucoup d'entrepreneurs ne se sont pas prévalus de l'option d'obligations pour remplacer les retenues en argent sonnantes. Ceci couvre les \$7 millions.

M. PINARD: Est-ce que le président de l'Office des autoroutes...

M. LAFONTAINE: Si le député...

M. PINARD: ... pourrait simplement à titre d'aide-mémoire...

M. LAFONTAINE: ... de Drummond me permet, la question est finie...

M. PINARD: Oui, d'accord.

M. LAFONTAINE: ... pour finir le poste budgétaire 5 que nous avons commencé tout à l'heure sous les masses monétaires, pour les travaux d'immobilisation à l'Office des autoroutes. C'est le 16 mars 1965 qu'à l'Assemblée législative, M. Lesage, qui était ministre des Finances, disait...

M. PINARD: A quoi répondez-vous? Je ne vous ai pas posé de question.

M. LAFONTAINE: Non, mais c'est parce que tout à l'heure il a été question du conseil...

M. PINARD: Non, c'est du vieux.

M. LAFONTAINE: ... des ministres qui avait coupé, qui avait rogné... Le ministère des Finances ou le conseil de la trésorerie qui auraient pu rogner le budget de l'office.

M. PINARD: Oui, mais je ne parle pas du budget 64/65.

M. RUSSELL: Ce qui a été mis en doute par le député de Brome.

M. LAFONTAINE: Si j'avais une réponse. Vous voyez, il a commencé à rire... Il avait le rhume tout à l'heure le député de Brome.

M. PINARD: Le ministre pourra bien répondre ce qu'il voudra à des questions que je ne lui ai pas posées. Mais...

M. LAFONTAINE: Non, je répondrais, à ce moment-là ce que M. Lesage répondait en Chambre...

M. PINARD: Mon rôle est d'essayer de noyer le...

M. LAFONTAINE: Il disait: Nous sommes limités par le montant d'argent que peut absorber le marché. Et, Je n'ai jamais fixé de date pour une excellente raison pour la fin des travaux sur l'autoroute de la rive nord, c'est que nous sommes limités dans nos dépenses en immobilisations.

M. PINARD: Bon...

M. LAFONTAINE: C'était M. Lesage en 1965.

M. PINARD: ... est-ce que le ministre peut me dire quel était le budget qui avait été approuvé par le conseil des ministres à l'époque où le ministre cite une déclaration du premier ministre du temps, M. Lesage?

M. LAFONTAINE: Quelle année?

M. PINARD: En 1965.

M. LAFONTAINE: En 1965.

M. PINARD: Est-ce que c'était de \$45 millions à peu près?

M. POLIQUIN: Les avances garanties en 65/66 par le ministère des Finances étaient de \$40 millions, donc un budget total chez nous de \$48,600,000.

M. PINARD: Alors les budgets étaient croissants et les budgets deviennent décroissants à partir de 1966.

UNE VOIX: Bien, quelle est votre question pour 66/67?

M. LAFONTAINE: C'est bien simple, c'est qu'à un moment donné, le 4 mai 1965, le lieutenant-gouverneur en conseil, par son arrêté 907 autorisait le ministre de la Voirie à confier à Champlain Construction Limitée et Francon Limitée l'exécution des travaux de la section RN-1 de l'autoroute de la rive nord sise dans les villes de Pointe-aux-Trembles et de Montréal.

Or, à cause d'un manque de fonds, l'office a été contraint de suspendre complètement ses travaux, le ou vers le 31 janvier 1966.

M. PINARD: C'était en plein hiver.

M. LAFONTAINE: Ce n'est qu'à la suite d'une révision de la situation financière de l'office et de l'état des travaux, révision entreprise par le ministère des Finances qu'un ordre fut donné à l'entrepreneur, le 19 août 1966, après la prise du pouvoir de l'Union Nationale, de relancer les travaux; mais ils ont été arrêtés dans le temps de nos adversaires.

M. PINARD: Mais le budget à cette époque-là...

M. LAFONTAINE: Autrement dit, le budget attribué à l'Office des autoroutes était suffisant pour payer tous les contrats que l'office avait donnés ou que le ministère de la Voirie avait donnés au nom de l'office.

M. PINARD: Oui, je comprends. Le budget total était quand même d'environ \$48 millions. A même le budget qui a été autorisé cette année pour une somme... si le président veut la répéter?

M. POLIQUIN: Notre budget total pour l'année 69/70 est de \$39,899,600, ce qui présente une avance du ministère des Finances de \$25,697,000.

M. PINARD: parce que vos revenus ordinaires ne suffisent pas à compenser la différence. Avec ce budget, qui a été approuvé par le conseil des ministres, combien l'office doit-il dépenser en travaux nouveaux? Excluez pour le moment le coût des expropriations, nous y reviendrons plus tard. Tenons-nous-en aux travaux de construction proprement dits.

M. POLIQUIN: Le raccordement Rock-Island, \$1,377,100; je n'inclus pas les expropriations, comme vous l'avez dit.

M. PINARD: Et si vous incluez les expropriations, le coût sera porté à quel montant?

M. POLIQUIN: Cela fera \$80,000 additionnels pour les expropriations dans le cas de Rock-Island.

M. PINARD: C'est une somme qui sera payée aux expropriés cette année?

- M. POLIQUIN: Oui, c'est prévu au budget.
- M. PINARD: Cela fera une dépense totale pour...
- M. POLIQUIN: \$1,450,000.
- M. PINARD: Est-ce que ces travaux termineront le raccordement de Rock-Island?
- M. POLIQUIN: Exactement. Nous espérons ouvrir en juin, M. Trudeau?
- Le jour de la fête de la Saint-Jean-Baptiste. Le 24 juin.
- M. RUSSELL: A l'occasion de la visite de M. Trudeau à Sherbrooke?
- M. PINARD: Etes-vous sûrs que Saint-Jean-Baptiste ne perdra pas son caractère de sainteté? Vous auriez pu choisir un autre jour.
- M. POLIQUIN: C'est parce que l'année passée c'est-à-dire en 1967, nous avons ouvert l'autoroute de la rive nord.
- M. PINARD: Du côté de l'autoroute des Cantons de l'Est, est-ce que ce sont les seuls travaux qui restent à terminer?
- M. POLIQUIN: Pour le pavage, on met une couche additionnelle d'un pouce. Quand nous avons entrepris les travaux de l'autoroute des Cantons de l'Est, il avait été prévu que le pavage devait avoir sept pouces. Sur le conseil de nos ingénieurs-conseils, nous avons décidé d'en mettre six pouces et un pouce additionnel cinq ans plus tard.
- C'est ce qui arrive cette année. Cela représente \$500,000? Disons \$400,000 à peu près.
- M. PINARD: Sur toute la distance?
- M. POLIQUIN: Non. Par étapes. Sur 16 milles de route, environ, de chaussée double.
- M. PINARD: Si J'ai compris le tableau des dépenses, l'autoroute des Cantons de l'Est a coûté sensiblement le montant prévu à l'origine par les estimateurs, c'est-à-dire ceux qui avaient à préparer les estimations du coût du projet?
- M. POLIQUIN: L'autoroute même...
- M. PINARD: Oui.
- M. POLIQUIN: ... disons qu'elle a coûté environ \$67 millions et ils annoncent \$65 millions.
- M. PINARD: Bon. Maintenant, est-ce qu'il reste d'autres travaux qui doivent être exécutés par l'office sur l'autoroute des Laurentides, c'est-à-dire Montréal — Saint-Jérôme — Sainte-Adèle? Est-ce que ces travaux sont complètement terminés?
- M. POLIQUIN: Complètement.
- M. PINARD: Bon. Est-ce que c'est l'intention de l'Office des autoroutes de commencer...
- M. POLIQUIN: Il y a des expropriations à payer.
- M. PINARD: Oui. Alors, il reste combien d'expropriations à payer sur ce tronçon d'autoroute Montréal — Sainte-Adèle?
- M. POLIQUIN: C'est \$1,800,000 au 31 décembre 1968.
- M. PINARD: Alors, une fois ce montant payé, cela réglera une fois pour toutes tous les cas d'expropriation sur cette artère de Montréal à Sainte-Adèle.
- M. POLIQUIN: ... à Sainte-Adèle. Cela ne comprend pas les raccordements parallèles ou perpendiculaires. Le problème de Lorraine n'est pas inclus là-dedans.
- M. PINARD: C'est un cas d'expropriation ou un cas de construction?
- M. POLIQUIN: Nous parlons d'expropriation.
- M. PINARD: D'expropriation. La construction est faite?
- M. POLIQUIN: Ah oui! Pas à Lorraine.
- M. PINARD: Non.
- M. POLIQUIN: Nous ne parlons que de l'autoroute des Laurentides de Montréal à Sainte-Adèle.
- M. PINARD: Oui. Mais dans le cas de Lorraine?
- M. POLIQUIN: C'est une autre affaire.

M. PINARD: Oui, mais il y a un dépôt de plans?

M. POLIQUIN: Oui.

M. PINARD: Alors, le coût des expropriations est estimé à combien?

M. POLIQUIN: A \$1 million et demi.

M. PINARD: Est-ce que cela fait partie des dépenses prévues dans le budget de cette année?

M. POLIQUIN: Oui, pour l'expropriation.

M. PINARD: C'est cela.

M. POLIQUIN: Oui.

M. PINARD: Pour la construction...

M. POLIQUIN: Non.

M. PINARD: ... rien de prévu?

M. POLIQUIN: Non.

M. PINARD: Est-ce qu'il y avait une estimation qui avait été faite du coût de construction de ce raccordement?

M. POLIQUIN: Pas que je sache. Non.

M. PINARD: Alors l'Office n'envisage pas de faire ce raccordement en...

M. POLIQUIN: L'Office envisage beaucoup, mais...

M. PINARD: D'ici quelques années.

M. POLIQUIN: L'Office envisage beaucoup, mais les décisions n'appartiennent pas à l'Office.

M. PINARD: Bon. Ce n'est pas possible à même le budget de cette année?

M. POLIQUIN: Ah, non! Ce n'est pas inclus au budget de cette année.

M. PINARD: Est-ce que l'Office envisage de commencer des travaux de construction pour prolonger l'autoroute des Laurentides de Sainte-Adèle vers Sainte-Agathe?

M. POLIQUIN: Je m'excuse.

M. PINARD: Est-ce que l'Office envisage de dépenser cette année un montant pour permettre la continuation de l'autoroute des Laurentides de Sainte-Adèle en direction de Sainte-Agathe?

M. POLIQUIN: Nous prévoyons dépenser pour le projet Sainte-Agathe cette année, \$75,000, pour compléter finalement les plans de génie de la route et nous prévoyons un montant de \$740,000 pour des paiements d'expropriations. Les plans que nous voulons compléter partent de Sainte-Adèle, contournent la route 11 et arrivent à Sainte-Agathe à la route 11. Nous ne compléterons pas cette année les travaux de génie de la route 11 à la route de Saint-Donat. Compris? Il y a trois milles environ.

M. PINARD: Quel a été le montant total dépensé jusqu'à ce jour en honoraires d'ingénieurs-conseils pour la préparation des plans et devis, dont vient de parler le président?

M. POLIQUIN: Le projet Sainte-Adèle-Sainte-Agathe?

M. PINARD: Le tronçon Sainte-Adèle-Sainte-Agathe.

M. POLIQUIN: En devis et conseils?

M. PINARD: C'est ça. Approximativement, je ne demande pas un montant précis.

M. POLIQUIN: Vous voulez des chiffres approximatifs?

M. PINARD: Donnez-les précis puisque vous avez le tableau maintenant.

M. POLIQUIN: \$434,734.11.

M. PINARD: Y a-t-il plusieurs bureaux d'ingénieurs-conseils qui ont eu à préparer ces plans et devis?

M. POLIQUIN: Il y a eu deux bureaux.

M. PINARD: Quels sont-ils?

M. POLIQUIN: Ce sont les bureaux de La-Longe à Valois et Duhaime à Audy.

M. PINARD: Duhaime à Audy sont de Saint-Jérôme je pense?

M. POLIQUIN: C'est ça.

M. PINARD: Y a-t-il une estimation du coût de cette section de l'autoroute des Laurentides, de Sainte-Adèle à Sainte-Agathe?

M. POLIQUIN: Oui.

M. PINARD: Cela peut augmenter sensiblement avec le coût de l'argent,

M. POLIQUIN: C est au-dessus de \$1 million.

M. PINARD: J'avais retenu un chiffre qui m'avait été fourni l'année dernière soit \$23,500,000.

M. POLIQUIN: Oui.

M. PINARD: Etait-ce le coût approximatif de la construction proprement dite y compris les frais d'expropriations ou sans les frais d'expropriations?

M. POLIQUIN: Les frais d'expropriations inclus.

M. PINARD: Les frais d'expropriations inclus.

M. POLIQUIN: Les intérêts. Il faudrait que les élèves du président sachent toujours que dans nos coûts...

M. PINARD: Qui sont les élèves du président?

M. POLIQUIN: Les membres de l'Assemblée nationale. Il y a cette distinction à faire entre les...

M. PINARD: Vous vous prenez pour un professeur, ce soir?

M. POLIQUIN: Quand vous parlez de coût chez nous...

M. PINARD: J'aimerais que le ministre entende la remarque du président de l'Office.

UNE VOIX: Les élèves de l'autre côté...

M. POLIQUIN: J'ai bien dit: Les élèves du président de la commission.

Quand nous discutons de coût ici, à l'office, nous incluons les intérêts, durant la construction, des montants qui nous sont avancés de façon à voir en perspective le coût exact d'une route. Quand on parle par exemple du budget de la Voirie, ce problème n'arrive pas. Nous actuellement...

M. PINARD: Un instant, la construction que vous avez l'intention de faire et que vous faites et non pas sur les expropriations que vous estimez devoir être payées mais...

M. POLIQUIN: Non.

M. PINARD: ... qui effectivement ne le seront pas.

M. POLIQUIN: Jusqu'à l'ouverture de la route, tous les montants qui ont été versés soit en génie, soit en expropriations, soit en construction nous sont chargés et sur lesquels nous devons payer de l'intérêt, l'intérêt courant.

M. PINARD: A quel taux?

M. POLIQUIN: Nos taux sont de 5% sur les cas d'expropriations et 7 1/2% sur les avances pour la construction présentement. Alors vous demandiez notre évaluation du projet de Sainte-Agathe, y compris les intérêts, y compris l'expropriation: \$25,275,000.

M. PINARD: Alors, si je m'en tiens aux chiffres que vous avez mentionnés tantôt, l'office n'a rien à dépenser cette année pour faire de la construction sur cette section de Sainte-Agathe?

M. POLIQUIN: Construction proprement dite, non.

M. PINARD: Pour payer une partie des expropriations...

M. POLIQUIN: \$740,000.

M. PINARD: Maintenant sur l'autoroute de la rive nord. Dans la section de 111e de Montréal, l'office a commencé la construction de l'autoroute de la rive nord à partir de Rivière-des-Prairies, je crois...

M. POLIQUIN: A partir de Henri-Bourassa.

M. PINARD: A partir du boulevard Henri-Bourassa?

M. POLIQUIN: C'est ça.

M. PINARD: Pour exécuter ces travaux et aller jusqu'à quel endroit exactement? Près de Berthier? Est-ce que vous êtes rendus à Berthier?

M. POLIQUIN: Oui, depuis déjà quelque temps. Nous sommes rendus plus loin que Ber-

thier. Nous sommes rendus sur la route 2 à l'est de Berthier.

M. PINARD: A l'est de Berthier. Il vous reste quelle distance à parcourir pour rejoindre la ville de Trois-Rivières?

M. POLIQUIN: Ah! je dirais environ 45 milles.

M. PINARD: 45 milles. Est-ce que l'office prévoit, à même le budget qui lui est attribué cette année, dépenser une certaine somme pour commencer les travaux de construction sur cette section de la partie est de Berthier pour aller du côté de Trois-Rivières?

M. POLIQUIN: Non.

M. PINARD: Quel est le coût estimé de cette section de Berthier à Trois-Rivières?

M. POLIQUIN: L'estimation que nous avons de Berthier à Pointe-du-Lac...

M. PINARD: Oui.

M. POLIQUIN: \$27,755,000.

M. PINARD: C'est la construction proprement dite ou si cela comprend également le coût des expropriations?

M. POLIQUIN: Le coût des expropriations aussi.

M. PINARD: Alors toutes dépenses Incluses.

M. POLIQUIN: Au taux d'intérêt qui prévalait à ce temps-là.

M. PINARD: Est-ce que c'est une estimation révisée ou si c'est l'estimation originale qui avait été incluse dans le rapport de l'étude de rentabilité?

M. POLIQUIN: Révisée. Ce sont les chiffres de 1967.

M. PINARD: Alors il n'y aura absolument aucun travail nouveau qui sera exécuté sur cette section Berthier-Pointe-du-Lac au cours de 1969?

M. POLIQUIN: Non.

M. PINARD: Est-ce que tous les raccordements de l'autoroute de la rive nord à partir

du boulevard Henri-Bourassa jusqu'au point terminal actuel de Berthier, un peu à l'est, ont tous été complétés? C'est-à-dire du côté de Joliette, du côté de...

M. POLIQUIN: De l'Epiphanie et Saint-Paul-l'Ermite.

M. PINARD: ... Saint-Paul-l'Ermite, oui. Est-ce que tous ces raccordements ont été terminés à 100%?

M. POLIQUIN: Ces raccordements sont complétés depuis longtemps.

M. PINARD: Alors quel a été le coût total des travaux de cette section de l'autoroute, boulevard Bourassa et partie est de Berthier?

M. POLIQUIN: Y compris les raccordements que nous avons aménagés pour d'autres...

M. PINARD: Vous me direz combien ont valu les remboursements au ministère de la Voirie.

M. POLIQUIN: Comprenant l'expropriation que nous avons estimée, mais qui n'est pas encore payée, disons.

J'ai ici les chiffres, au 31 décembre 1968, qui incluent les frais d'administration, les frais de génie et de surveillance des travaux, le coût des contrats et les matériaux, les frais d'expropriation, les frais de l'étude de provenance et de destination qui a précédé ce projet-là, de même que les intérêts et le service de la dette.

Au 31 décembre 1968, la section Montréal-Berthier de l'autoroute, \$55,131,000. La voie de raccordement l'Epiphanie-Saint-Paul-l'Ermite, \$2,105,000; la voie de raccordement de Joliette, \$5,600,000. Alors, \$63 millions.

M. PINARD: Est-ce que cela a dépassé de beaucoup les prévisions faites à l'époque par l'Office des autoroutes ou par les ingénieurs qui avaient fait l'étude...

M. POLIQUIN: L'étude de provenance et de destination n'incluait pas à ce moment-là les voies de raccordement de l'Epiphanie, de Saint-Paul-l'Ermite et de Joliette.

M. PINARD: Oui.

M. POLIQUIN: Il faut les enlever.

M. PINARD: En prenant seulement la section boulevard Bourassa-Berthier sans compter le

coût des raccordements, est-ce que le coût global est entré passablement dans les prévisions?

M. POLIQUIN: Le projet original, qui avait été fait en 1963, prévoyait \$40 millions. Nous avons terminé, avec les difficultés que vous connaissez, avec \$55 millions. Je fais grâce des voies de raccordement. Il y a eu une hausse du taux d'intérêt de près de 2 points, un point et demi, et nous avons payé passablement pour les dommages causés par l'arrêt des travaux.

M. PINARD: Un dépôt de plans avait été fait jusqu'à Pointe-du-Lac

M. POLIQUIN: Jusqu'à Champlain.

M. PINARD: Jusqu'à Champlain. Est-ce qu'il y a eu un retrait de ce dépôt de plans?

M. POLIQUIN: Il y a eu un retrait de plans dans Trois-Rivières seulement, soit de la route 2 de Trois-Rivières-Ouest à aller à un endroit sis un peu à l'est de la rue Laviolette. La Voirie a conservé notre dépôt de plans pour le deuxième pont du Saint-Maurice à compter de la rue Laviolette jusqu'à Champlain. Le plan n'a pas été changé là-bas.

M. PINARD: Est-ce que l'entente qui était intervenue...

M. POLIQUIN: 1900 pieds à l'ouest de la rue Laviolette.

M. PINARD: Ces dépôts de plans avaient été faits à quelle époque?

M. POLIQUIN: Le plan original de dépôt... Attendez un peu là. Il y a eu d'abord le plan de dépôt de Montréal-Berthier; ensuite il y a eu Berthier-Pointe-du-Lac et ensuite il y a eu Pointe-du-Lac-Champlain. Pour Pointe-du-Lac-Champlain, à toutes fins pratiques, le dépôt final a été fait le 18 août 1965.

M. PINARD: Bon, à quel moment le dépôt de plans a-t-il été retiré, environ?

M. POLIQUIN: Il y a environ six mois.

M. PINARD: Il y a environ six mois. Alors, ce serait en 1968, au milieu de l'année 1968. Pour quelle raison y a-t-il eu retrait de ce dépôt de plans?

Est-ce que le ministre pourrait me donner une réponse?

M. LAFONTAINE: Oui. Les travaux de l'autoroute de la rive nord avaient été suspendus en 1965, du temps que le député de Drummond était ministre de la Voirie. Tous les contrats qui avaient été accordés l'avaient été, soit par arrêté ministériel ou arrêté du conseil de la trésorerie.

Il a fallu réévaluer toute la situation. Nous avons fini par terminer les travaux, au mois de juin 1967, je pense. Et nous avons remis à dix ou quinze ans la construction des quatre derniers tronçons, espérant...

M. PINARD: Le ministère a remis à quand?

M. LAFONTAINE: ... que le nombre d'usagers augmente sans cesse, et améliore... Remettre à dix ou quinze ans. C'est une solution.

M. PINARD: Oui.

M. LAFONTAINE: Il y a une autre solution aussi, c'est de remettre au ministère de la Voirie le projet de Berthier-Québec, mais, dans Trois-Rivières, ou le ministère de la Voirie, à ce moment-là, ou l'office faisait un boulevard métropolitain, nous avons décidé de le compenser par une voie contournant Trois-Rivières. Les plans sont en train de se faire.

M. PINARD: De quelle façon va se relier ce nouveau tronçon routier, sous forme de boulevard métropolitain, à l'autoroute de la rive nord, terminée, maintenant, jusqu'à Berthier? De quelle façon ça va s'imbriquer?

M. RUSSELL: Par une route.

M. PINARD: Oui, je comprends, cela va être par une route. Cela va être un sentier? Cela va être quoi? Une autoroute non divisée? J'aimerais mieux avoir une réponse du ministre de la Voirie que du ministre des Travaux publics.

M. LAFONTAINE: Il vous l'a dit. Cela va être une route sans péage.

M. PINARD: C'est une solution. Ma question est sérieuse, alors...

M. LAFONTAINE: Avec les standards des autoroutes, la Transcanadienne, qui se construira par étapes...

M. PINARD: Qui sera exécutée aux frais du ministère de la Voirie,...

M. LAFONTAINE: C'est ça.

M. PINARD: Sous l'autorité du ministère de la Voirie et non plus de l'Office des autoroutes.

M. LAFONTAINE: C'est ça, sans péage.

M. PINARD: Est-ce que cela signifiera la disparition de l'Office des autoroutes comme organisme de construction...

M. LAFONTAINE. Il n'en a jamais été question.

M. PINARD: ... d'autoroutes,...

M. LAFONTAINE. Il n'en a jamais été question.

M. PINARD: ... qui deviendra purement et simplement un organisme administratif des autoroutes actuellement construites au Québec?

M. LAFONTAINE. Il est tout de même curieux, M. le Président, que sur la rive sud, vous avez la Transcanadienne qui est une autoroute sans péage — cela favorise toute la rive sud — et qu'au nord nous implanterions, même si ce n'est pas rentable, une autoroute à péage. Pourquoi pénaliser les gens de la rive nord. Je comprends que, dans des régions où il y a énormément de circulation on peut, à ce moment-là, apporter le son de cloche de la rentabilité. Mais, entre Berthier et Québec, si on s'en fie simplement au barème de la rentabilité, l'autoroute ne serait pas rentable, comme le pont de Trois-Rivières, d'ailleurs. C'est pour cela que nous avons aboli la commission du pont de Trois-Rivières.

M. PINARD: Bien, cela c'était une promesse électorale.

M. LAFONTAINE: Ce n'est pas une promesse électorale...

M. PINARD: Ce n'est pas une question que ce soit rentable ou non, mais c'était pour gagner des élections, purement et simplement!

M. LAFONTAINE: Le gouvernement qui est en place à l'heure actuelle est un gouvernement sérieux.

M. PINARD: C'était pour gagner les élections purement et simplement. Comment le ministre de Voirie va-t-il faire pour m'ex-

pliquer qu'un pont qui a été construit au-dessus du Saint-Laurent entre la rive nord et la rive sud, entre Trois-Rivières et Sainte-Angele, et qui a coûté tout près de \$45 millions, si ce n'est pas \$50 millions,...

M. LAFONTAINE: C'est bien \$50 millions.

M. PINARD: ... et qui sera payé avec l'argent des contribuables du Québec,...

M. LAFONTAINE: Oui.

M. PINARD: ... sans aucun espoir de retour financier, parce qu'il n'est pas à péage, comment peut-il me faire croire que cela n'affecte pas lourdement le budget général de la province?

M. LAFONTAINE: Pourquoi le député de Drummond... Comment le député de Drummond peut-il...

M. PINARD: Comment va-t-il expliquer qu'il va continuer à bâtir des autoroutes sur le territoire québécois sans aller chercher les sommes d'argent dont il a besoin alors... On en a la preuve cette année, car son budget est constamment décroissant. Comment va-t-il arriver à bâtir les autoroutes dont le Québec...

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

M. PINARD: ... a besoin pour se développer économiquement et pour décentraliser l'industrie sur les territoires moins bien équipés, moins forts économiquement? Comment va-t-il arriver?

M. LAFONTAINE: Comment le député de Drummond peut-il me prouver, en toute bonne foi et en toute logique, qu'il peut pénaliser les gens de la région de Trois-Rivières à cause du fleuve Saint-Laurent? Lorsque nous arrivons dans la région de Québec, nous bâtissons un pont sans péage. Comment le député de Drummond peut-il me faire croire, à moi, qu'on peut bâtir le pont-tunnel Lafontaine entre Montréal, Boucherville et Jacques-Cartier — c'est un pont qui a coûté \$75 millions — et on ne demande pas aux gens de Montréal de payer. Et nous irions demander aux gens de Trois-Rivières de payer, pour les pénaliser? Le fleuve Saint-Laurent est une richesse pour le Québec...

M. PINARD: ... Mais il y avait un plan conjoint fédéral-provincial dans le cas de la route transcanadienne.

M. LAFONTAINE: Le Saint-Laurent ne doit pas devenir un empêchement au développement économique, il ne doit pas être une pénalité pour les gens de Trois-Rivières et de la région de la Mauricie. C'est pour ça que le gouvernement actuel a enlevé le péage sur le pont de Trois-Rivières.

M. PINARD: Si le ministre est logique, en vertu de l'argument qu'il vient de faire, il devra abolir à brève échéance le péage sur l'autoroute des Cantons de l'Est, le péage sur l'autoroute des Laurentides et le péage actuellement en vigueur sur l'autoroute de la rive nord jusqu'à Berthier.

M. LAFONTAINE: Non, M. le Président, le député de Drummond n'a pas compris. Entre Sherbrooke et Montréal, il y a une alternative qui s'appelle la route 1. Quelqu'un qui ne veut pas payer en partant de Sherbrooke peut toujours utiliser la route 1. Et s'il veut se payer le luxe d'une autoroute il peut passer entre Sherbrooke.

M. PINARD: Et du côté nord, il y a une alternative en faveur du public voyageur qui est la route 2. Quelqu'un qui ne veut pas payer sur l'autoroute de la rive nord, il emprunte la route 2. Et du côté de la route trans canadienne, même si elle n'est pas à péage, il n'a pas d'autre choix que la route 3.

M. LAFONTAINE: Disons que, pour la bonne intelligence du débat, le député de Drummond va admettre, va comprendre que les deux pôles qui génèrent beaucoup de circulation dans la province, c'est Québec et Montréal. Et si les gens de Montréal ont l'alternative de prendre la Trans canadienne pour venir à Québec, je comprends mal qu'un Montréalais prendrait l'autoroute de la rive nord en payant. Je comprends très mal. Quand on sait en partant, de plus, qu'aucune des autoroutes présentement n'est rentable au Québec, même l'autoroute des Laurentides ne couvre pas ses frais présentement malgré qu'elle ait été aménagée il y a dix ans en ce qui concerne la deuxième section.

M. PINARD: La raison majeure pour expliquer la non-rentabilité de la première section de l'autoroute des Laurentides de Montréal à Saint-Jérôme, le ministre le sait.

M. LAFONTAINE: Laquelle?

M. PINARD: C'est qu'elle a coûté beaucoup trop cher.

M. LAFONTAINE: Encore les vieilles ornières politiques du député de Drummond.

M. PINARD: Et l'Office des autoroutes n'a jamais été capable de rattraper le retard sur le plan financier et de faire disparaître, d'éteindre en quelque sorte la deuxième section capitale qui grève très lourdement le budget de l'Office des autoroutes. Est-ce que le ministre me donnerait raison là-dessus?

M. LAFONTAINE: Non, c'est faux.

M. PINARD: La possibilité de racheter...

M. LAFONTAINE: C'est même malhonnête au point de vue intellectuel la façon dont le député de Drummond est en train de raisonner. La première section de l'autoroute n'est pas rentable, la deuxième section de l'autoroute construite dans le temps qu'il était ministre de la Voirie n'est pas rentable, l'autoroute de la rive nord n'est pas rentable, l'autoroute des Cantons de l'Est n'est pas rentable, l'Office des autoroutes coûte à l'heure actuelle au trésor provincial environ de \$15 à \$18 millions par année. Je pense que j'ai fait le calcul, que c'est \$18 millions en dépenses ordinaires.

M. PINARD: Quand le ministre prétend que les autoroutes, que ce soit l'autoroute des Cantons de l'Est, l'autoroute des Laurentides, l'autoroute de la rive nord ne sont pas rentables, est-ce qu'il veut dire qu'elles sont relativement rentables, mais pas absolument rentables, mais qu'elles sont rentables?

M. LAFONTAINE: Elles ne sont pas rentables au point de vue financier...

M. PINARD: Il y a une différence entre absolument rentable et relativement rentable. Et je pense que c'est là que doit se faire la distinction majeure.

M. LAFONTAINE: Au point de vue financier. Au point de vue économique elles sont rentables, parce que nous ne pouvons pas penser à une route sans penser à ce que cela peut apporter au point de vue économique régionale. Mais je dis qu'au point de vue de dépenses et de recettes, l'Office des autoroutes n'est pas rentable, mais cela ne veut pas dire que nous allons les abolir demain. Quelqu'un, par exemple, qui veut monter à Sainte-

Agathe ou à Sainte-Adèle a toujours la possibilité de prendre la route 11. Maintenant je dois dire au député de Drummond que la route 11 présentement est plus congestionnée qu'elle ne l'était lorsque la première section de l'autoroute a été bâtie.

M. PINARD: C'est sûr, les automobiles ont augmenté de 10% par année depuis 1966. Alors cela explique en partie la congestion de la route 11, à partir de ce que le ministre vient de dire concernant les autoroutes, qu'il ne voudrait pas voir à péage du tout.

M. LAFONTAINE: Non, je n'ai jamais dit cela, M. le Président,...

M. PINARD: Cela semble être sa philosophie.

M. LAFONTAINE: Non, M. le Président. Ce n'est pas ce que j'ai dit, il n'y a aucune raison de pénaliser les gens de Trois-Rivières qui n'ont aucun autre moyen de traverser le fleuve Saint-Laurent que le pont de Trois-Rivières qui est bâti. Alors, pourquoi pénaliserait-on les gens de Trois-Rivières quand les gens de Québec passant sur le pont de Québec ne paient pas, quand les gens de Montréal passant dans le pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine ne paient pas? Je comprends mal l'idée du député de Drummond. Mais à l'autoroute des Laurentides il y a une alternative qui est la route 11. Pour les gens de Sherbrooke, il y a une autre alternative, c'est la route 1.

M. PINARD: Oui, mais cela n'explique pas ce que le ministre me répond.

M. LAFONTAINE: Si le député de Drummond ne comprend pas, j'y perds mon latin.

M. RUSSELL: Pour le député de Drummond, ça compte.

M. PINARD: Parce qu'à ce moment-là, l'autre choix qui a existé pendant trop longtemps, cela a été les traversiers. J'imagine que le ministre doit trouver que c'est une amélioration notable que d'avoir bâti un pont sur le Saint-Laurent entre Trois-Rivières et Sainte-Adèle.

M. LAFONTAINE: Bien, écoutez, si le député de Drummond est en train de me blâmer d'avoir rendu possible la gratuité sur le pont de Trois-Rivières, il a le droit à son opinion.

M. PINARD: Je ne chicane pas le ministre.

M. LAFONTAINE: J'ai déjà lu un article, écrit dans le journal de Trois-Rivières par le député de Drummond, dans lequel le député de Drummond accusait le ministre actuel d'avoir enlevé le péage sur le pont de Trois-Rivières et, à ce moment-là, il se privait de revenus pour faire d'autres travaux dans la province. C'est sa pensée, au député de Drummond, je la lui laisse.

Mais je dis ceci: En toute conscience, je n'avais pas le droit de défavoriser les gens de Trois-Rivières. Le peuple nous avait confié le mandat d'administrer la province. Nous avons rendu le pont de Trois-Rivières gratuit à la circulation et je ne regrette pas le geste que j'ai posé. Le député de Drummond, malgré tout ce qu'il pensera, tout ce qu'il dira, ne me fera pas regretter ce geste qui était positif et à l'avantage de toute une population qui a été défavorisée au point de vue routier.

M. PINARD: Cette même population de Trois-Rivières, de la basse Mauricie, et celle de la haute Mauricie demandent cependant au ministre de la Voirie de continuer les travaux routiers qui ont été amorcés à partir de 1960.

M. LAFONTAINE: A quel endroit?

M. PINARD: D'abord, entre Trois-Rivières, Champlain et Québec et....

M. LAFONTAINE: M. le Président...

M. PINARD: ... il y a aussi le projet de la route transquébécoise, mais qui ne tombe pas dans l'objet de mes propos ce soir parce que...

M. LAFONTAINE: Ces gens ont lancé l'autoroute de la rive nord, c'est-à-dire que cette autoroute a été pensée en 1956 par le rapport Goyer que j'ai déjà montré ici devant la commission...

M. PINARD: C'est une vieille affaire...

M. LAFONTAINE: ... mais a été mis en oeuvre sous le gouvernement qui nous a précédé, mais c'est l'ancien gouvernement, le gouvernement libéral, qui a suspendu les travaux en décembre 1966 et en janvier 1966.

M. PINARD: Sur un secteur...

M. LAFONTAINE: Mais oui, c'était le premier secteur et le gouvernement libéral n'était même pas capable de payer ses dépenses.

M. PINARD: Mais oui mais...

M. RUSSELL: Les Cantons de l'Est et l'autre, ce sont deux secteurs.

M. LAFONTAINE: Le secteur de Rock-Island que nous sommes en train de finir, c'est l'ancien gouvernement qui a arrêté les travaux aussi en décembre 1965 et en janvier 1966. Nous avons relancé les travaux, nous sommes en train de les terminer.

Mais ce n'est pas le gouvernement actuel qui a arrêté les travaux. Quand le député de Drummond dit: Le gouvernement devrait continuer ces travaux, d'accord, nous les continuons les travaux. Nous sommes en train de parachever les travaux que l'ancienne administration libérale a suspendus dans toute la province.

M. PINARD: Oui mais là, le ministre m'explique...

M. LAFONTAINE: C'est parce que l'ancien gouvernement avait des ennuis financiers, et c'est ce que je lisais tout à l'heure, la sortie de M. Lesage en Chambre, en 1965.

M. PINARD: Cela m'apparait immatériel, ce que le ministre donne comme cause de ralentissement temporaire des travaux sur les autoroutes. Ce qui m'apparait...

M. LAFONTAINE: Ce n'est pas temporaire. Les travaux avaient été suspendus à cause d'un manque de fonds.

M. PINARD: Oui, mais c'était temporaire.

M. LAFONTAINE: Temporaire!

M. PINARD: La preuve que c'était temporaire, c'est que cela a été parachevé, finalement.

M. LAFONTAINE: Cela a été parachevé, on sait comment!

M. PINARD: Bon. Seulement, ce qui m'inquiète...

M. LAFONTAINE: A coups de sacrifices.

M. PINARD: ... c'est de constater qu'il n'y a absolument aucuns travaux nouveaux qui seront exécutés sur l'autoroute de la rive nord pour compléter ce projet routier qui a été envisagé par les autorités à l'époque et que le ministre aurait peut-être voulu continuer à construire aussi. Mais il n'a pas les moyens.

M. LAFONTAINE: Oui.

M. PINARD: Et en affirmant qu'il n'a pas les moyens, est-ce qu'il ne croit pas, cependant, que la rentabilité peut être relativement la solution qui lui permettra de continuer de construire un réseau routier à la hauteur des besoins?...

M. LAFONTAINE: Nous avons fait faire un rapport et la conclusion du rapport est la suivante: Vu la prédominance du facteur de rentabilité après la remise du tableau des estimations des coûts de construction, il ne nous reste rien d'autre à recommander à l'Office des autoroutes que les trois solutions suivantes:

a) remettre de 10 à 15 ans le projet de construction des quatre derniers tronçons à cause de la rentabilité;

b) remettre au ministère de la Voirie le projet Berthier-Québec, le ministère de la Voirie n'était pas régi par les mêmes normes;

c) l'Office des autoroutes pourra s'adresser au gouvernement pour faire intervenir de nouvelles normes, dans sa charte et, par le fait même, amener des arguments nouveaux autres que la rentabilité pour lui permettre de concevoir d'autres projets d'autoroute.

M. PINARD: Alors...

M. LAFONTAINE: Cela, c'est en vertu de la Loi des autoroutes qui dit que le taux doit, à peu près, autant que possible, répondre aux exigences de la rentabilité.

M. PINARD: Bon.

M. LAFONTAINE: Et c'est une loi passée dans le temps que le député de Drummond était ministre de la Voirie.

M. PINARD: Les solutions que vient d'expliquer le ministre, c'est contenu dans un rapport d'études qui a été fait par un autre ingénieur-conseil qui a repris, en quelque sorte, l'étude de rentabilité faite par l'ingénieur Philipp Ewart. Je pense que c'est l'étude de l'ingénieur Paul Pelletier.

M. LAFONTAINE: Oui, c'est avec cela, tout à l'heure, que j'ai sorti...

M. PINARD: Ce que le ministre vient de me citer en extrait.

M. LAFONTAINE: D'accord.

M. PINARD: Alors, si le ministre choisit la

solution de retarder de 10 ou 15 ans le parachèvement des travaux de l'autoroute de la rive nord, que va-t-il se passer sur le plan économique...

M. LAFONTAINE: M. le Président...

M. PINARD: ... dans cette région...

M. LAFONTAINE: Lors de l'étude des crédits du ministère de la Voirie, nous avons parlé — je pense que c'est M. Perron qui l'a expliqué — du commencement de l'autoroute partant du pont de Québec en s'en allant vers le comté de Portneuf pour rattacher la région de Portneuf à la capitale...

M. PINARD: Oui, mais jusqu'où?

M. LAFONTAINE: Le plus loin possible avec l'argent que nous avons.

M. PINARD: Non mais cette année, le ministre de la Voirie envisage de construire un tronçon du boulevard Charest en direction de Trois-Rivières.

Sur quelle distance à partir de Québec, à partir du point terminal le boulevard Charest?

M. LAFONTAINE: En direction de Donnacona jusqu'à la route 2, cette année nous allons construire quatre structures et peut-être commencer les terrassements à l'automne.

M. PINARD: Les structures des viaducs ou des ponts?

M. LAFONTAINE: Des viaducs.

M. PINARD: Cela va représenter quelle somme? Payable par le ministère de la Voirie, si j'ai bien compris.

M. LAFONTAINE: \$400,000.

M. PINARD: \$400,000. Bon. Alors ça va donner...

M. LAFONTAINE: ... le contournement, l'étude des sols est donnée jusqu'à Donnacona, jusqu'à la rivière Jacques-Cartier de même que les expropriations sont en marche jusqu'à la rivière Jacques-Cartier aussi.

M. PINARD: Est-ce que ce sera une autoroute à quatre voies?

M. LAFONTAINE: Oui, à quatre voies.

M. PINARD: Bon.

M. LAFONTAINE: La même norme que la Transcanadienne, nous l'avons dit tout à l'heure.

M. PINARD: Quel est le coût du projet global de ce prolongement du boulevard Charest jusqu'à Donnacona qui fera maintenant partie du corridor autoroutier de la Rive-Nord?

M. LAFONTAINE: Les estimations totales pour, disons, à partir de Berthier jusqu'à Québec sont de \$208 millions.

M. PINARD: Ce coût estimatif est-il inférieur ou sensiblement le même ou supérieur au coût estimatif qui a été autrefois...

M. LAFONTAINE: Oui, supérieur. Cela se compare à \$120 millions dans le passé.

M. PINARD: Alors ça va coûter \$128 millions de plus que le coût estimatif fait par le service des autoroutes à l'époque?

M. LAFONTAINE: En 1963, les estimations de l'Office des autoroutes étaient de \$120 millions. Les estimations révisées avec les officiers de l'Office des autoroutes, pour 1967 sont \$208 millions, parce que le coût de construction a augmenté.

M. PINARD: Cette autoroute ne sera-t-elle plus à péage de Québec à Donnacona, de Donnacona à Champlain et éventuellement à Trois-Rivières? Est-ce que cette autoroute qui ne sera pas plus à péage aura les mêmes caractéristiques que si cela avait été une autoroute construite et parachevée par le service des autoroutes?

M. LAFONTAINE: Disons que c'est la même norme que la Transcanadienne qui a une très belle norme. Je dis ceci au député de Drummond, si l'Office des autoroutes à qui l'on aurait permis de continuer, évidemment l'Office des autoroutes peut avoir un contrôle sur les postes à péage, il aurait fallu qu'ils partent de Berthier et aller vers Trois-Rivières. Au lieu de le faire de cette façon-là, nous le commençons par Québec pour aller sortir à Donnacona, ou sortir dans le comté de Portneuf. Nous sommes en train de faire préparer les plans de contournement de la ville de Trois-Rivières. Lorsque les plans seront terminés, j'espère que nous aurons les moyens de commencer les travaux et en même temps pour soulager la circulation intermunicipale entre Cap-de-la-

Madeleine et Trois-Rivières. Dans l'estimation des ponts, nous avons autorisé la construction d'un pont.

M. PINARD: En tenant pour acquis que l'Office des autoroutes aurait eu un budget suffisant pour continuer ses travaux.

M. LAFONTAINE: En tenant pour acquis qu'en 1965 le gouvernement libéral a suspendu les travaux sur toutes les autoroutes du Québec, alors c'est une hypothèse.

M. PINARD: Le ministre va voir que ma question est très simple et qu'il n'y a pas d'attrape là-dedans. Je veux savoir si, en tenant pour acquis que le ministère de la Voirie avait laissé l'autorité à l'Office des autoroutes de continuer les travaux de la rive nord, quel aurait été le nombre d'étapes à franchir, quel délai aurait-il fallu pour finir ces travaux de l'autoroute de la rive nord jusqu'à Québec avec les raccordements prévus.

M. LAFONTAINE: A ce moment-là, il fallait que le gouvernement fournisse de l'argent à l'Office des autoroutes.

M. PINARD: En tenant pour acquis que c'était faisable? Le président peut-il répondre à cela? Il y avait un cheminement critique, il y avait des étapes là. Dans le rapport Hayworth c'était prévu alors - je n'ai pas ça par coeur — que ça pouvait prendre jusqu'à quelle année pour parachever l'autoroute de la rive nord jusqu'à Québec?

M. POLIQUIN: Le cheminement critique que nous avons préparé complétait la route à Québec en 1973.

M. PINARD: Bon.

M. POLIQUIN: Mais les travaux ont été arrêtés alors...

M. PINARD: C'est ça. Maintenant que le ministre change la nature du projet...

M. RUSSELL: Quel était le montant annuel que ça représentait?

M. POLIQUIN: Cela dépend, l'acheminement critique que nous avons là mène l'autoroute à Saint-Jovite, il y a un relais à Prévost, il y a l'autoroute des Cantons de l'Est au complet..

M. PINARD: Non, mais restez sur l'autoroute

de la rive-nord, pour savoir ce que cela aurait représenté par étapes annuelles — si c'est faisable — ou par tronçons envisagés dans un ordre donné de temps.

M. POLIQUIN: Le cheminement critique dont nous parlons datait des estimations de 1963.

M. PINARD: Ce qu'il m'intéresse de savoir, c'est combien cela aurait pris de temps pour terminer cette autoroute de la rive nord de Montréal jusqu'à Québec? C'est simple, ma question!

M. POLIQUIN: Oui, votre question est simple. Six ans.

M. PINARD: Six ans. Alors cela nous aurait mené à quelle année?

M. POLIQUIN: En 1973. A partir de 1967.

M. PINARD: Je laisse le président de l'Office des autoroutes et j'interroge maintenant le ministre de la Voirie.

Maintenant qu'il a changé d'attitude et qu'il prévoit être capable de faire exécuter, par le ministère de la Voirie, le reste de l'autoroute de la rive nord qui n'est pas construit de Pointe-du-Lac à Québec, combien prendra-t-il d'années à même ses propres ressources financières pour parachever cette autoroute de la rive nord?

M. LAFONTAINE: Je pense bien que le député de Drummond ne m'en voudra pas de lui répondre par une réponse de M. Lesage, datée du 16 mars 1965: « J'ai toujours pensé et j'ai toujours planifié. Je n'ai fait aucune promesse sinon qu'il y aurait une autoroute sur la rive nord. C'est ce que j'ai dit. Il y en aura une entre Montréal et Québec et nous la construirons. Elle coûtera \$150 millions et nous la construirons au fur et à mesure que les trois facteurs que je viens de mentionner nous permettront de le faire, mais nous irons jusqu'à la limite du point danger. On ne peut pas demander plus à un ministre des Finances conscient de son devoir. » M. Lesage, 16 mars 1965. C'est encore la même situation qui prévaut.

M. PINARD: Est-ce que le ministre, d'après les études qu'il a faites, vu qu'il ne prend plus à son compte les études de rentabilité faites dans le rapport Ewart...

M. LAFONTAINE: Comment, je ne prends plus à mon compte, les études...?

M. PINARD: Non, non, mais il prend plutôt les solutions proposées par le rapport Paul Pelletier?

M. LAFONTAINE: Disons que nous avons commencé...

M. PINARD: Le rapport Paul Pelletier indique quel cheminement critique doit être exécuté par le ministère de la Voirie pour réaliser le reste de l'autoroute de la rive nord... c'est-à-dire de Pointe-du-Lac à Québec? De Berthier à Québec?

M. LAFONTAINE: En vertu de la Loi de l'Office des autoroutes adopté par nos honorables amis d'en face lorsqu'ils détenaient le pouvoir, les taux et les dépenses de l'office doivent être toujours organisés de telle sorte qu'on doive, en autant que possible, honorer toutes les obligations.

Le rapport Pelletier nous soumet trois possibilités. Premièrement, remettre de dix à quinze ans, parce que c'est la rentabilité, simplement au point de vue monétaire, qui, présentement, doit primer. Deuxièmement, analyser et remettre, au ministère de la Voirie, le projet de Berthier-Québec; c'est ce que nous tentons de faire à l'heure actuelle. Il y a une troisième possibilité qui est présentement en marche, c'est que l'Office des autoroutes pourrait s'adresser au gouvernement pour faire intervenir de nouvelles normes dans sa charte et, par le fait même, amener des arguments autres que la rentabilité pour nous permettre de concevoir d'autres projets d'autoroutes.

M. PINARD: Quels seraient ces autres critères, différents du critère de la rentabilité?

M. LAFONTAINE: Il faudrait peut-être faire appel à l'entreprise privée et essayer de les faire financer par l'entreprise privée au lieu du gouvernement. Mais, il y a un problème et nous tentons de le résoudre. Je ne dis pas que ce sera le ministère de la Voirie qui va faire complètement l'autoroute entre Berthier et Québec, mais disons que nous ne bloquons pas le projet. Il y a un problème majeur: il faut rattacher le comté de Portneuf à la région économique de Québec, parce qu'il fait partie de la région économique de Québec. Il est important pour le comté de Portneuf de se rattacher le plus tôt possible, et le ministère de la Voirie commence son projet par Québec.

M. PINARD: Oui, mais dans combien de temps Portneuf sera-t-il rattaché à la métro-

pole qui est Québec, par rapport au comté du Portneuf? Cela donne quelle distance du point terminal du boulevard Charest...

M. LAFONTAINE: Le plus tôt possible. J'ai dit, lors de l'étude des crédits du ministère de la Voirie, au député de Drummond que le ministre actuel de la Voirie n'était pas un thaumaturge; je ne prétends pas faire de miracle. Disons que je n'ai pas confiance dans l'imprimerie de l'argent des créditistes. Je suis obligé de marcher avec les budgets qui nous sont attribués par le ministère des Finances. Il y a des priorités, il y a l'éducation, la santé, le bien-être social, la voirie, en quatrième lieu.

M. TREMBLAY (Bourassa): Il ne faudrait pas oublier le pont de Saint-Hugues.

M. LAFONTAINE: Ah! le pont de Saint-Hugues, important, d'ailleurs comme le pont situé dans Drummond. A Drummondville il y a aussi un pont important, aussi important que le pont Pie-IX dans le comté du député de...

M. LE PRÉSIDENT: Cela ne fait pas partie de l'Office des autoroutes, on dévie un peu là.

M. PINARD: Alors, comme l'étude de M. Paul Pelletier propose quand même un moyen différent...

M. LAFONTAINE: Il en propose trois.

M. PINARD: Il en propose trois, mais j'en retiens un, le dernier. Il dit à peu près textuellement: Il faudrait que le gouvernement décide d'amender la charte de l'Office des autoroutes et de lui permettre de financer par le secteur privé ce qu'il n'est pas capable d'obtenir du gouvernement faute de fonds suffisants. Alors, cela revient à cela.

M. LAFONTAINE: Ce n'est pas exactement cela.

M. PINARD: Alors, est-ce que cette étude a été poussée plus loin pour savoir de quelle façon le secteur privé pourrait permettre de financer les travaux exécutés par l'office pour lui permettre précisément d'aller plus rapidement et pour lui permettre de franchir les étapes plus rapidement et arriver à terminer les travaux?

M. LAFONTAINE: Il s'agit de faire intervenir de nouvelles normes dans sa charte et, par le fait même, amener des arguments nouveaux

autres que la rentabilité pour lui permettre de concevoir d'autres projets d'autoroute. Alors il faut bien se comprendre sur cette recommandation.

M. PINARD: Oui.

M. LAFONTAINE: Faire intervenir de nouvelles normes dans sa charte. Je serais peut-être l'homme le plus heureux si le ministère de l'Industrie et du Commerce me fournissait des subsides pour bâtir des autoroutes pour amener des industries. Ce serait peut-être une façon. Je ne dis pas que c'est cela, mais cela pourrait être cela.

M. PINARD: Evidemment là, je ne donnerai pas des éléments de solution comme étant une formule magique, mais dans la revue l'Express — et je pense que le ministre l'a devant lui — il a certainement lu...

M. LAFONTAINE: Nous allons le lire ensemble: M. Albé Chalondeau, ministre de l'Équipement a obtenu du gouvernement, le 15 avril, le droit de faire appel aux capitaux privés, ce qui permettra de construire 200 kilomètres d'autoroute par an dans les cinq prochaines années et d'arriver, dans les dix prochaines années, à une moyenne de 400 kilomètres, ce qui est le chiffre prévu pour le plan. C'est aussi le kilométrage qu'un pays comme l'Italie ouvre à la circulation en 1969.

Il ne faut jamais oublier lorsqu'on veut faire une comparaison ou un parallèle avec un autre pays, il faut toujours se mettre dans des conditions... C'est comme le « Sunshine Parkway » je pense.

M. PINARD: L'autoroute du Soleil en Italie et le « Sunshine Parkway » à Miami.

M. LAFONTAINE: Disons que le « Garden State Parkway » est une autoroute qui se paie très très vite et pour une raison bien simple.

M. PINARD: Concentration de population.

M. LAFONTAINE: Oui, c'est entre New York et Washington. Alors, l'Etat, à ce moment-là, fait payer son autoroute par les étrangers qui ne sont pas des résidents de l'Etat. Il y a plus de population, je pense, dans cette région-là qu'il y en a dans tout le Canada. Alors, disons que c'est assez difficile de faire le parallèle avec le « Garden State Parkway » et l'Office des autoroutes du Québec.

M. PINARD: Alors à combien est estimé le coût du tronçon d'autoroute qui partira du point terminal du boulevard Charest pour aller jusqu'à Donnacona, comme l'a expliqué tantôt le ministre? Il ne m'a pas donné le coût approximatif.

M. LAFONTAINE: Disons que la Transcanadienne coûte environ \$1 million du mille.

M. PINARD: Alors, il y a combien de milles?

M. LAFONTAINE: Il y a 25 milles, alors c'est \$25 millions.

M. PINARD: Alors, le ministre pense-t-il avoir à sa disposition suffisamment d'argent dans le budget de cette année et dans les budgets qu'il aura dans les années à venir, s'il est encore là évidemment pour être capable...

M. LAFONTAINE: Le député de Drummond le sait que je vais être encore là.

M. PINARD: ... de terminer le tronçon?

M. LAFONTAINE: Est-ce que le député de Drummond tente par ses questions, à l'heure actuelle, de blâmer le ministre qui parle? La première des choses, le ministre a fini les travaux que l'ancien ministre avait commencés sur l'autoroute de la rive nord. Nous avons insufflé, je pense que c'est \$10 ou \$12 millions de fonds supplémentaires pour terminer des travaux que le ministre avait arrêtés à l'époque. Or, j'ai fini l'ouvrage qu'il avait commencé et qu'il n'avait pas été capable de finir à cause d'un manque de fonds.

M. PINARD: Oui, mais il n'y a pas de travaux nouveaux.

M. LAFONTAINE: Nous commençons les travaux présentement dans la région de Québec, nous les commençons.

La troisième des choses, M. le Président, nous terminons cette année les travaux arrêtés dans le temps que le député de Drummond était ministre de la Voirie, dans la région de Rock-Island. Omerville-Rock-Island, nous finissons le contrat. Alors, est-ce que le député de Drummond est en train de me blâmer pour corriger ses erreurs?

M. PINARD: Je ne blâme pas le ministre de la Voirie de me dire ce qu'il me dit. Je lui pose des questions à savoir s'il pense être capa-

ble de sortir d'une situation très très décourageante?

M. LAFONTAINE: C'est décourageant, mais nous tentons notre possible, nous ne faisons pas de miracles. Je ne suis pas un thaumaturge.

M. PINARD: Bon, à ce moment-là,...

M. LAFONTAINE: Je peux assurer le député de Drummond, par exemple, que je vais apporter pour la solution du problème, disons l'énergie la plus grande que je peux y mettre. Je dis ceci: J'ai fini les travaux que l'ancien député a commencés et qu'il n'a pas pu finir parce qu'il a manqué de fonds. Nous avons commencé le pont qui était prévu dans l'axe de l'autoroute qui passait, à ce moment-là, par Trois-Rivières. Nous décongestionnons Trois-Rivières en faisant le pont dans Trois-Rivières et une autoroute de chaque côté, un mille environ, et nous commençons les plans du contournement de Trois-Rivières. C'est tout de même quelque chose de pratique, de réel, de concret. C'est fait, c'est en train de se faire.

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

M. LAFONTAINE: Là, le député de Drummond me demande: Oui, mais est-ce que le ministre de la Voirie pense avoir les budgets voulus dans deux ans? Bien, dans deux ans on se rencontrera autour de la même table et on en décidera.

M. PINARD: Oui, mais là à ce moment-là...

M. LAFONTAINE: Le député de Drummond sera encore à la même place.

M. PINARD: ... en me répondant de cette façon-là, le ministre de la Voirie ne pose-t-il pas tout le problème des priorités budgétaires? Ne pose-t-il pas tout le problème de la planification du budget pour savoir si le gouvernement doit attribuer à des ministères qui font des dépenses productives plutôt que des dépenses non productives, une plus forte partie du budget pour relancer l'économie, pour justement augmenter les revenus de l'économie québécoise, autofinancer...

M. LAFONTAINE: Je sais...

M. PINARD: ... les ministères qui font des dépenses productives? C'est là qu'est tout le problème à mon avis.

M. LAFONTAINE: Disons que je sais,...

M. PINARD: Il n'a pas suffisamment défendu son budget...

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

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

M. LAFONTAINE: Je le sais...

M. PINARD: Cela revient toujours à la thèse fondamentale, c'est la distribution du budget..

M. LAFONTAINE: Je le comprends...

M. PINARD: ... entre les ministères...

M. LAFONTAINE: Le député de Drummond, je le comprends. Il aura tout le loisir de dire ça en Chambre...

M. PINARD: Oui.

M. LAFONTAINE: De dire que, lorsqu'il était ministre de la Voirie, il avait de la misère avec le ministre des Finances du temps, de son chef, le chef de l'Opposition...

M. PINARD: Je n'ai pas eu de misère, il voulait qu'on conserve un réseau auto routier.

M. LAFONTAINE: Bien, oui, il a eu tellement de misère qu'il a été obligé de suspendre les travaux sur la rive nord.

M. PINARD: C'est arrivé une fois.

M. LAFONTAINE: Seulement une fois. Les Cantons de l'Est..

M. PINARD: Cela a été arrêté temporairement

M. LAFONTAINE: L'autoroute de Lorraine, temporairement?

M. PINARD: Bien voyons-donc!

M. LAFONTAINE: Voyons! C'étaient des chiffres en...

M. LE PRESIDENT: A l'ordre!

M. PINARD: Je ne me chicanerai pas avec le ministre, c'étaient de petits secteurs par rap-

port à tout le programme autoroutier du Québec. C'étaient des petits secteurs.

M. LAFONTAINE: Mais les...

M. PINARD: C'est pourquoi l'on demandait un délai supplémentaire.

M. LAFONTAINE: ... \$10 millions que j'ai dépensés pour finir...

M. PINARD: Le ministre me l'a dit.

M. LAFONTAINE: C'est \$12 millions...

M. PINARD: Pour combien au total?

M. LAFONTAINE: Oui, oui, les \$10 ou \$12 millions que ça m'a pris pour finir tous ces travaux-là, même c'est plus que ça, Je pense que c'est \$15 millions...

M. PINARD: Vous n'en reprendrez pas dans Dorchester c'est certain, si ce n'est pas plus gros que ça.

M. LAFONTAINE: Disons que c'est \$15 millions environ. Les \$15 millions que j'ai été obligés d'employer...

M. LE PRESIDENT: A l'ordre!

M. LAFONTAINE: ... pour terminer les travaux commencés par l'ancienne administration, j'aurais aimé cela les mettre dans la région de Québec, entre Québec et Portneuf.

M. PINARD: Bon.

M. LAFONTAINE: A ce moment-là, les travaux seraient finis si l'ancienne administration avait payé ses dettes.

M. PINARD: Alors, est-ce que je pourrais demander au président de l'Office des autoroutes de nous dire en résumé ce qu'il va être capable de faire, cette année, avec le budget de \$38 millions qui a été adjugé ou attribué par le conseil des ministres? Quand il aura payé toutes les expropriations en suspens, qu'il aura parachevé tous les tronçons d'autoroutes qui sont sur le point d'être terminés, c'est très très minimal. Qu'est-ce qu'il fera de nouveau, le président de l'Office des autoroutes, avec le budget décroissant qu'il a obtenu cette année? La question est assez simple.

M. POLIQUIN: Je vous ai expliqué que le

budget total dont nous disposerons est de \$39,899,000. Je vous ai dit qu'il nous fallait \$6,700,000 en dépenses ordinaires; \$23 millions en intérêts et service de la dette; \$3 millions en amortissements; il nous reste donc \$6,939,000 en immobilisation, que nous allons employer comme suit:

Sur l'autoroute des Laurentides, comprenant les comptes à payer, les retenues à remettre, les expropriations, nous dépenserons là \$2,392,000.

M. PINARD: Ce ne sont pas des travaux nouveaux, ça?

M. POLIQUIN: Ensuite \$75,000 de génie pour la section Sainte-Adèle-Sainte-Agathe.

M. PINARD: Pourquoi continuer à confier des travaux d'ingénieurs-conseils alors que votre autorité vous est enlevée de construire le reste des autoroutes qui avaient été...

M. LAFONTAINE: Ce n'est pas vrai, ça. Je n'ai jamais enlevé à l'Office des autoroutes le droit de construire des autoroutes. Si une autoroute qui doit être construite et qui, à ce moment-là, peut, peut-être, rapporter plus que sur la rive nord, c'est bien l'autoroute des Laurentides. Maintenant on dit: Pourquoi continuer à confier... Ce n'est pas nous qui avons engagé les ingénieurs, ce sont les mêmes ingénieurs qui étaient là lorsque le député de Drummond...

M. PINARD: Non, non, ma question...

M. LAFONTAINE: ... était ministre de la Voirie.

M. PINARD: La question est de savoir, maintenant que le ministre veut reprendre l'autorité de construire les autoroutes...

M. LAFONTAINE: Je n'ai jamais dit cela, M. le Président.

M. PINARD; ... qui ne seront plus à péage.

M. LAFONTAINE: C'est faux. Je n'ai jamais dit cela.

M. PINARD: Cela ne sert à rien de consulter les ingénieurs-conseils...

M. LAFONTAINE. Il y a à l'heure actuelle, entre Sainte-Adèle et Sainte-Agathe, ce qu'on appelle la route 11; si l'on veut bâtir une autoroute passé Sainte-Adèle, il faut continuer les

travaux, les plans ont été déposés avant que nous prenions le pouvoir, c'est dans le temps que le député de Drummond était ministre de la Voirie; à ce moment-là nous pouvons faire une autoroute parce que vous avez la route 11 à côté. Un instant, M. le Président, la route 11 est la route où il y a le plus de circulation dans toute la province de Québec. Quand on parle de rentabilité...

M. PINARD: Et comme elle se dirige vers le comté de Labelle, le ministre va construire l'autoroute de Sainte-Adèle à Sainte-Agathe avant de continuer les travaux de l'autoroute de la rive nord, c'est-à-dire de Berthier à Trois-Rivières. C'est cela que le ministre...

M. LAFONTAINE: Non, M. le Président, les plans de l'autoroute qui ont été déposés par l'Office des autoroutes entre Berthier et Pointe-du-Lac n'ont pas été retirés, ils sont encore déposés.

M. PINARD: Oui, mais il n'y aura pas de travaux sur ce tronçon, même s'il y a eu un dépôt de plans. Le ministre dit qu'il n'a pas d'argent pour ne rien faire.

M. LAFONTAINE: Oui, mais nous avons à ce moment-là fait plus. Nous sommes en train de dresser les plans de contournement de Trois-Rivières, et Je l'ai dit tout à l'heure, c'est le ministère de la Voirie qui le fait. C'est une route qui est moins achalandée que l'autoroute des Laurentides...

M. PINARD: Quand ces travaux seront-ils faits?

M. LAFONTAINE: Le plus tôt possible, nous sommes en train de dresser les plans. Le pont qui était prévu par l'Office des autoroutes, dans Trois-Rivières, les plans sont faits, le premier contrat est donné, un contrat, je pense, de \$1,600,000. Les travaux sont en train de se faire pour le pont. Je ne comprends pas l'intervention intempestive du député de Drummond.

M. PINARD: Le pont qui traverse la Saint-Maurice?

M. LAFONTAINE: Oui.

M. PINARD: A ce moment-là vous allez construire un pont, dans combien de temps allez-vous être capable de relier ce pont au réseau routier?

M. LAFONTAINE: Mais il l'est, nous bâtissons présentement un mille d'autoroute jusqu'à la route 19 pour monter vers Shawinigan, avec des structures.

M. PINARD: Cela reste sensiblement en dehors des plans prévus originellement.

M. LAFONTAINE: Mais, est-ce que parce que le député de Drummond, lorsqu'il était ministre de la Voirie, avait prévu quelque chose que tout le monde va être obligé de suivre. Il n'a certainement pas le monopole de la vérité le député de Drummond...

M. PINARD: Je demande quand même au ministre de nous expliquer la politique qu'il entend suivre.

M. LAFONTAINE: Je l'explique, mais quand le député de Drummond arrive et dit: Nous faisons une autoroute parce que cela va vers le comté de Labelle, je trouve cela malicieux, je ne trouve pas cela honnête. La première des choses, l'autoroute c'est dans le comté de Terrebonne et non pas dans le comté de Labelle, et cela va plus loin que le comté de Labelle, cela va jusqu'en Abitibi. Alors qu'on cesse de me prêter des motifs à C'est sous la recommandation du président de l'Office des autoroutes que nous avons commencé, et c'est l'Office des autoroutes qui nous a donné, comme première priorité de terminer Sainte-Adèle—Sainte-Agathe. Je pense que c'est tout simplement la logique.

L'Office des autoroutes, à cause de la fameuse rentabilité, ne pouvait pas entreprendre les travaux de Berthier à Trois-Rivières, nous avons évalué à nouveau les plans, nous faisons le pont dans Trois-Rivières, les travaux sont commencés, et nous sommes en train de faire dresser des plans pour contourner Trois-Rivières. Nous avons commencé des plans partant de Québec pour ramener la région de Portneuf vers la capitale. C'est dans les régions économiques de Québec. Alors je me demande ce que le député de Drummond veut m'imputer comme motif?

M. PINARD: Je ne chicane pas le ministre.

M. LAFONTAINE: Non, je ne chicane pas le ministre: on commence ces travaux-là, l'autoroute des Laurentides parce que cela s'en va vers Sainte-Véronique.

M. P I N A R D . Il fera les choix qu'il aura à faire, c'est d'ailleurs sa responsabilité, ces choix-là. Mais, je me demande comment il va

suffire pour continuer le programme autoroutier prévu originellement, s'il n'obtient pas du ministre des Finances du gouvernement du Québec une plus large part du budget général.

M. LAFONTAINE: Je serai de bon compte avec le député de Drummond. Lorsque le gouvernement libéral a arrêté les travaux sur l'autoroute de la rive nord, l'autoroute des Cantons de l'Est, l'autoroute de Lorraine, c'est peut-être le meilleur exemple d'un manque de planification budgétaire de la part de l'ancien gouvernement. Nous tentons aujourd'hui de finir ces travaux qui sont commencés et nous tentons de regarder ce problème sous une autre optique, de telle sorte qu'une telle situation ne se répète plus jamais.

M. PINARD: IL faudrait discuter longtemps à savoir si on aurait dû ou pas dû commencer les travaux autoroutiers dont le public en général bénéficie à travers le Québec, 500 milles d'autoroute ou à peu près, à péage ou non à péage.

Je suis porté à croire que cela a relancé l'économie du Québec. C'est cela qui a provoqué la hausse croissante du budget général de la province, qui est aujourd'hui de \$3 milliards et demi ou à peu près, alors qu'en 1960 le budget de la province était \$560 millions.

M. LAFONTAINE: Je pensais que c'était le budget de l'éducation.

M. PINARD: L'éducation prend peut-être une trop large part du budget général et cela oblige le ministre des Finances à faire décroître sensiblement, d'année en année, le budget d'immobilisation du ministère de la Voirie.

Alors, je pose la question: Comment voulez-vous continuer ce programme autoroutier?

M. LAFONTAINE: C'est peut-être tout simplement que nous assistons, à l'heure actuelle, au résultat du fameux déblocage de 1960! Le supposé déblocage de 1960!

M. PINARD: Alors, plus d'administration, plus de rentabilité.

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

M. HOUDE: M. le Président, je ne sais pas si c'est à la suite du colloque que nous avons eu en fin de semaine, mais j'ai un problème de cybernétique...

UNE VOIX: De...?

M. HOUDE: ... un problème de cybernétique à poser au président, enfin, M. Poliquin, je pense.

Il y a un sujet de conversation toujours d'actualité à la ville de Laval. Vous vous en doutez, il s'agit du poste de péage Laval de l'autoroute des Laurentides. Je viens de regarder les chiffres, et je prends les chiffres ronds.

On dit que le poste de Laval a eu 17 millions de péage; celui de Sainte-Thérèse, 7 millions; celui de Saint-Jérôme, 5 millions et celui de Prévost, 3 millions pour un grand total de 33 millions et plusieurs centaines de mille.

Je voudrais savoir s'il y a une étude de faite ou si c'est dans les projets d'étudier quelles seraient, dans l'avenir, les possibilités, si on enlevait le poste de péage de Laval, de telle sorte que les 250,000 citoyens de ville Laval puissent entrer dans leur ville sans payer. Si on considérait, d'une part la perte de revenus causés par la disparition de ce poste par rapport, par exemple, à l'addition de revenus dont certains hommes publics ou certaines chambres de commerce disent l'importance. En ce sens, on dit que s'il n'y avait pas ce poste de péage, peut-être y aurait-il une perte de \$4 ou \$5 millions par année. D'autre part, cela amènerait plus d'investissements, plus d'industries, beaucoup plus d'habitation. Et quand je dis \$4 à \$5 millions, je calcule, je pense, au maximum, parce que, s'il y a eu 7 millions de gens qui ont payé pour aller à Sainte-Thérèse, je tiens pour acquis que la grande majorité de ces 7 millions sont inclus dans les 17 millions. Parce qu'on commence par entrer à Laval, on passe, par la suite, à Sainte-Thérèse, on s'en va à Saint-Jérôme et on s'en va à Prévost.

Par conséquent, 17 millions ont payé au poste de Laval. C'est le chiffre maximum, en supposant qu'ils aient payé \$0.25 à chaque fois, ce qui n'est pas vrai, parce qu'il y a des heures à \$0.10.

Donc si je divise par quatre ça fait beaucoup moins que \$4 millions. D'autre part, le ministre a dit que l'Office des autoroutes arrive de toute façon avec un déficit annuel d'environ \$18 millions. La question de cybernétique là: une perte de \$18 millions, à laquelle on ajouterait peut-être une perte de \$3 millions, n'est pas mieux ou pire, selon le cas, que des revenus qui seraient amenés par l'industrie, l'habitation, etc.

M. LAFONTAINE: Je pense que la question qui est posée au président de l'Office des autoroutes, il ne lui appartient pas d'y répondre

pour une raison bien simple: il est ici pour défendre les crédits qu'il demande pour l'Office des autoroutes et non pas pour parler globalement de la situation financière de la province.

M. HOUDE: Ce n'est pas une question de situation financière, je parle spécifiquement du poste de péage. Il y a deux ans, c'est un sujet qui est important chez nous. Ce n'est pas la première fois... J'ai demandé s'il y avait eu une étude. Y a-t-il eu des études de faites à ce sujet-là?

M. LAFONTAINE: Oui, présentement, je l'ai dit et je le répète, je pense que c'est M. Hayward qui a été engagé justement pour étudier les implications qu'apporterait la construction, le doublage si vous voulez, de l'autoroute des Laurentides relativement à l'autoroute des Laurentides et aussi relativement au boulevard Métropolitain. La question est à l'étude présentement. Il est assez difficile d'y répondre maintenant.

M. HOUDE: Un doublage sans poste de péage voulez-vous dire?

M. LAFONTAINE: C'est une étude qui se fait. Je le dirai quand l'étude sera finie, avec ou sans péage.

M. PINARD: De quelle façon le fait de ne pas avoir relié le premier tronçon de la rive nord, dans la région de Montréal, avec le prolongement du boulevard Métropolitain, parce que l'on me dit qu'il reste quatre ou cinq milles de travaux à faire, de quelle façon cela peut-il affecter la rentabilité de l'autoroute de la rive nord Montréal-Berthier, du fait qu'il y a un engorgement et que la circulation qui pourrait normalement y aller n'y va pas? Est-ce que le président pourrait me répondre là-dessus? Si les travaux étaient terminés de façon à avoir une continuité entre le boulevard Métropolitain et le début de l'autoroute de la rive nord, est-ce que ça augmenterait, d'après vous, sensiblement le nombre d'usagers de l'autoroute?

M. LAFONTAINE: C'est une question hypothétique, l'autoroute de la rive nord ne génère pas des usagers que par le boulevard Métropolitain. La circulation de l'autoroute de la rive nord arrive de bien d'autres sources que le simple boulevard Métropolitain. Que le boulevard Métropolitain soit continué et terminé, eh bien, je ne sais en quoi ça dégorgerait le petit boulevard Métropolitain trop étroit qu'on a plus à l'ouest? On a un trois voies qui génère

à peine deux voies et quart, même avec quatre belles voies qui précèdent immédiatement l'autoroute, ça n'améliorerait pas la situation tellement. Actuellement la circulation qui ne nous parvient pas du boulevard Métropolitain parce qu'elle est engorgée à l'ouest du boulevard Pie IX, elle nous arrive de Sherbrooke, elle nous arrive des voies de service.

M. PINARD: Dans les études d'origine et de destination, est-ce qu'il y a plus d'automobilistes qui partent vers Trois-Rivières que de Trois-Rivières pour aller à Montréal?

M. POLIQUIN: Je ne peux vous répondre à ça comme ça. Tout ce que je peux vous dire, c'est qu'actuellement sur nos trois autoroutes, en dépit du mot « non rentable » qui flotte souvent dans l'air, nos chiffres dépassent les prévisions. Nos chiffres de circulation entendons-nous!

M. PINARD: Moi, je parle toujours de rentabilité non absolue, de rentabilité relative, de façon à pouvoir dire que c'est quand même peut-être une solution de rechange...

M. LAFONTAINE: Je pense bien que le député de Drummond sera de bon compte avec moi. En date du 16 mars 1965, le député de Drummond répondait au député de Champlain ceci. « Le député de Champlain sera peut-être surpris de savoir que sur certaines sections de la route 2 actuelle, entre certains points la circulation quotidienne sur le plan du nombre de véhicules impliqués ne justifie pas la construction d'une autoroute à péage et je dis tout de suite au député de Champlain et aux députés de la Chambre, afin de ne pas être mal compris, que pour cette section, nous ne pouvons pas baser le projet de la construction de l'autoroute pour ces sections sur le seul critère de la rentabilité. »

M. PINARD: C'est vrai, je suis d'accord.

M. LAFONTAINE: Donc le député de Drummond raisonnait dans le temps, comme je raisonne aujourd'hui.

M. PINARD: Je suis d'accord là-dessus, mais seulement ce n'est pas une raison pour ne rien faire.

M. LAFONTAINE: E st-ce qu'on ne fait rien?

M. PINARD: Ce n'est pas une raison pour ne rien faire.

M. LAFONTAINE: Nous dépensons présentement \$1 million et nous avons dépensé \$700,000 l'année passée sur le boulevard Métropolitain. Nous avons dépensé à peu près \$15 millions pour terminer les travaux que le député de Drummond a interrompus dans le temps qu'il était ministre de la Voirie. Nous commençons le pont de Trois-Rivières et nous faisons le contournement de Trois-Rivières et nous commençons l'autoroute dans le comté de Portneuf.

M. TREMBLAY (Bourassa): ... ce ne sont pas seulement ceux que vous avez commencés.

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

M. HAMEL: J'aurais une question à vous poser. Tantôt j'écoutais le député de Drummond qui veut des postes de péage et le député de Fabre, lui, qui veut en enlever sur l'autoroute des Laurentides. Le ministre déclarait tantôt qu'il y avait une perte d'environ \$16 millions à \$18 millions par année, et le député de Fabre disait d'ajouter \$3 millions ou \$4 millions par année sur le déficit. Moi, je demanderais au ministre de la Voirie s'il y a des études concernant le fameux poste de péage de Chambly qui est assez...

M. RUSSELL: Je pourrais peut-être répondre dans ce sens-là, comme membre du cabinet et comme député de la région des Cantons de l'Est comme le député de Rouville et le député de Brome qui lui, a été impuissant du temps de son propre gouvernement de convaincre le ministre de la Voirie en ce qui concerne le poste de Chambly...

M. PINARD: Au moins, on a fait une étude de rentabilité.

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

M. RUSSELL: A ce moment-là, n'y a-t-il pas eu recours aux maires de la région pour leur dire qu'une loi avait été déposée en Chambre et tenter de solliciter leur appui afin de réduire le taux au poste de Chambly? De toute façon, depuis assez longtemps, nous avons demandé à l'Office des autoroutes d'étudier la possibilité de réduire le t a u x . Il y a une étude qui a été faite pour réduire le péage au poste de Chambly...

Le rapport a été déposé, accepté actuellement par le conseil des ministres et je pense bien que d'ici peu de temps, le problème sera réglé, tel que nous l'avions mentionné déjà à l'occasion de la construction...

M. PINARD: Je vois venir la promesse électorale.

M. LE PRESIDENT: A l'ordrel

M. RUSSELL: M. le Président, je sais que le député de Drummond a toujours été contre les Cantons de l'Est, c'est pour cela qu'il a interrompu les travaux...

M. PINARD: Alors, c'est pour cela que j'ai bâti le pont-tunnel Hippolyte-Lafontaine.

M. RUSSELL: On sait qu'il a fait cela à contre-cœur les Cantons de l'Est, c'est par les pressions qui ont été faites. Il a toujours marché par pression dans les Cantons de l'Est. Je me rappelle, que dans le temps, nous avons fait des pressions sur le ministre de la Voirie et c'est comme cela qu'il a pu marcher. Et pour nuire aux Cantons de l'Est, il a fait imposer 50 cents de péage à Chambly. C'est cela que nous sommes en train d'essayer de rectifier.

M. PINARD: M. le Président, je vais me permettre de répondre. Je me souviens des députés de l'Opposition de l'époque qui demandaient avec instance au ministre de la Voirie de l'époque — c'est celui qui vous parle — de se dépêcher à construire l'autoroute des Cantons de l'Est parce que ce serait une incitation incroyable à l'augmentation de la circulation touristique et que cela développerait considérablement l'économie des Cantons de l'Est. Ces mêmes députés qui m'ont prié instamment de me dépêcher à construire en 18 mois, 72 milles d'autoroute, comme nous avons évidemment plusieurs péages, ont été les premiers à critiquer le ministre de la Voirie d'avoir imposé le péage sur l'autoroute des Cantons de l'Est. Alors où trouvez-vous la logique, M. le Président? Ce ne sont pas là des propos de politique partisane. Ce sont ces mêmes personnes-là qui, aujourd'hui, viennent faire des promesses à la veille d'un grand événement.

M. RUSSELL: M. le Président, celui qui vous parle sait que l'ancien ministre de la Voirie le veut référer au député de Shefford. Il n'y a pas de contradiction dans les idées. J'ai dit, au moment et avant la construction de l'autoroute, que nous avions besoin d'une route, mais j'étais contre le péage du temps.

M. PINARD: Vous n'avez jamais dit cela.

M. RUSSELL: Ah, oui!

M. PINARD: C'est absolument faux. Vous

vous êtes joint à des associations de camionneurs, à des associations de chambres de commerce et des groupes intermédiaires...

M. RUSSELL: Cela est faux. Je ne me suis Jamais joint à des...

M. PINARD: ... pour venir intervenir pour la construction de l'autoroute. Une fois qu'elle a été construite, vous avez été le premier à critiquer parce que nous avons imposé le péage.

M. RUSSELL: M. le Président, je pense que si le député de Drummond peut regarder un peu dans le passé...

M. PINARD: C'est de la partisanerie politique, purement et simplement.

M. RUSSELL: C'est exactement, mais pas de la façon mesquine comme le fait le député de Drummond actuellement. Si on veut discuter sur ce ton-là et de la façon aussi mesquine comme vous l'avez fait depuis que nous sommes arrivés ici et que nous discutons des autoroutes: on a discuté d'une façon mesquine continuellement, plutôt que de discuter objectivement comme un homme d'affaires devrait discuter des crédits de l'Office des autoroutes.

On n'a pas discuté de crédits du tout ou à peu près pas, on a simplement tenté d'essayer d'accrocher pour blâmer continuellement. Et aujourd'hui, on va venir tenter de dire et de m'imputer même des motifs, de dire que j'ai été en faveur du péage lorsque je l'ai dit carrément avant, pendant et après.

J'ai dit que le député de Drummond a toujours été contre les Cantons de l'Est, parce qu'il a construit une autoroute et, à ce moment-là, il l'a organisée en sorte que ça n'aide pas, parce que vous n'avez presque pas de camions qui utilisent l'autoroute des Cantons de l'Est, et le député de Brome le sait en plus de ça et les gens de l'autoroute peuvent le dire.

Nous avons demandé à l'Office des autoroutes de voir à ce que les camionneurs utilisent l'autoroute des Cantons de l'Est. Cette étude est en cours actuellement et j'espère que nous pourrions trouver une solution au problème qui a été créé, Justement, par le député de Drummond.

MR. BROWN: Mr. Chairman, à would like to ask the honorable Minister a question. What have you done in the past three years to correct it?

MR. RUSSELL: We have a study which has

been partly completed. We have a report which has been deposited to the Executive study and accepted and we have a recommendation by the Autoroute Commission. à think that the president is here, he could testify to that as a fact, it is not Just words. And he could tell you when the study has started and when the report has been deposited and when he had the reply and the reply we have got from the Board of the Autoroutes.

MR. BROWN: Mr. Chairman, à would like to get back to the estimate. In the public accounts, our last public accounts, up to March 31st 1968, there is on pages 780, 781, 782, 783, amounts of money involved in the autoroutes. This is the balance sheet at December 31st 1967.

Now, among those items, advances Department of Finance \$188,075,700, what would this represent Mr. Chairman? Advances Department of Finance...

MR. POLIQUIN: It does represent the advances that we received every year, the addition of the advances that we received on top of the bound issue that we have made.

MR. BROWN: Well now, this money would be used for payment of interest and principal?

MR. LAFONTAINE: It does help to cover our expenses both in immobilization and amortization and interests and debt services.

MR. BROWN: Well now, another item on the same pages, obligations unconditionally guaranteed...

MR. POLIQUIN: Right.

MR. BROWN: ... \$101,618,000...

MR. POLIQUIN: Right.

MR. BROWN: ... would this cover the similar territory to...

MR. POLIQUIN: It is the same, yes. This is the accumulation of funds that we have received ever since 1957.

MR. BROWN: Well why do you not just make it \$289 millions...

MR. POLIQUIN: If you wish.

MR. BROWN: ... instead of splitting it into two items?

MR. POLIQUIN: Well, it does make quite a difference.

What you get from bond issues becomes a « dette obligataire ». What you get from the Ministry of Finance is advances. This is why they are separated in there.

MR. BROWN: Which would be the bond issues, the second part?

MR. POLIQUIN: You have it all there. La dette obligataire capital et intérêt garantie sans réserve, unconditionally by the province, obligations, series D, E, F, G, H.

MR. BROWN: Now, the accumulated deficit December the 31st, 1967, \$49,178,000, this would represent from the start of all autoroutes to...

MR. POLIQUIN: Right.

MR. BROWN: ... 1967.

MR. POLIQUIN: Right.

MR. BROWN: Now, current liabilities, 1967 only, \$36,689,197. These liabilities would cover interest and principal...

MR. POLIQUIN: What is the amount that you have?

MR. BROWN: Current liabilities, 1967 only in the public accounts on page 783, \$36...

MR. POLIQUIN: \$689,197? This covers accounts payable? Increased interest on advances by the minister of Finance, increased interest on our « dette obligataire » plus retentions on contracts, all back on contracts.

MR. BROWN: Mr. Chairman, in regards to the potential traffic on an unitary basis for the autoroutes involved, what would it be for a year?

MR. POLIQUIN: à don't catch it.

MR. BROWN: For the potential traffic, that could use the autoroutes, what would be your potential for a year?

MR. POLIQUIN: Our potential? My God, it varies with the routes on a three lane highway you can absorb so many thousands a day.

MR. BROWN: Together.

MR. POLIQUIN: Well, you cant do that. If

you have a six lane autoroute, it does take more people than a four lane autoroute.

MR. BROWN: Naturally, what would be the potential of the Eastern Townships autoroute for the year 1968 or the year 1967?

MR. POLIQUIN: 24 hours a day, you mean they physical potential of a four lane highway? Well, it is, how many per hour?

MR. BROWN: Those who could use the road. If the road was used as it should be for the year...

MR. RUSSELL: What are the possibilities?

MR. POLIQUIN: All à can see is that the basic capacity of a four lane route is 4,000 cars an hour.

MR. BROWN: It is 4,000 cars an hour.

MR. RUSSELL: If you use the four lanes.

MR. BROWN: If this is what the potential is, what would be the percentage of the potential during the last year, that was used in the Laurentian autoroute?

MR. POLIQUIN: It is 6,000 an hour.

MR. BROWN: No but à am talking about the actual...

MR. POLIQUIN: The percentages compared to the potential?

MR. RUSSELL: The potential of 6,000 cars per hour on the autoroute.

MR. POLIQUIN: It is hypothetical, Mr. Chairman.

MR. RUSSELL: The physical use.

MR. POLIQUIN: The physical use.

MR. BROWN: On one side, we have the picture if the road was used completely, 24 hours a day, 365 days of the year, we have a figure of so many cars, trucks, and so on the figures...

MR. POLIQUIN: It is 4,000 an hour.

MR. BROWN: Yes. As of the latest figures that you have during the last year, what percentage of the 4,000 an hour was used?

MR. POLIQUIN: We have not got that. There is no possibility of having 4,000 cars an hour, 24 hours a day, 365 days a year. It is impossible. If...

MR. BROWN: It might be possible!

MR. POLIQUIN: What is possible, à cannot give you these figures. It is hypothetical.

MR. BROWN: Almost everybody, you know, what potential is.

MR. RUSSELL: What is the physical use...

MR. BROWN: à want to know the potential of the road and what percentage of that potential was used during the last year.

MR. POLIQUIN: If à understand you well, Mr. Brown, on a road like this, à would say that, neglecting the hours of the day, traffic engineering-wise, when you take this Eastern Townships autoroute, you figure that it is good for 100,000 cars a day...

MR. BROWN: Ho, ho...

MR. POLIQUIN: ... and we had 27,868. So we used it, that 27.8% for all practical purposes and these are above estimations.

MR. BROWN: For the Eastern Townships, then it is about 27.8 of its potential?

MR. POLIQUIN: If you stretch the case, yes.

MR. BROWN: à mean, being practical, you know, as you said: We do not express...

MR. POLIQUIN: If we wish, we could serve four times more people than we did serve. It is what you are driving at?

MR. BROWN: No, not at all, à am just approaching things from a logical point of view, and the logical point of view, dealing with this thing is, what is its potential?

MR. POLIQUIN: Well, à do not know.

MR. BROWN: Then what is the percentage of the potential that you...

MR. POLIQUIN: The potential of the Eastern Townships, à do not know. à do not think that any economist would even know. You would have to take the automobile parks of the whole Eastern

Townships then add the Vermont and the Maine State's parks, add them up together and say, so many percent of those cars should travel on that road? When you ask me: « What is the potential of the Eastern Townships? » — à do not know. All à can tell you is that our estimates justified the building of the road and the figures we had in 1968 are above expectations, that à can tell you.

MR. BROWN: Is there any difference between the Laurentide, the Eastern Townships and the north shore autoroutes?

MR. POLIQUIN: Of course, there is. One is eleven years old, the other one is only four years old.

MR. BROWN: Regarding their potential?

MR. POLIQUIN: Right. We are operating a business. If you are in business for ten years and you are an able administrator, such as we are, you get more business after ten years than you would have after four years!

MR. BROWN: Oh yes. à noticed in some cases you do not get as much business.

MR. POLIQUIN: à beg your pardon?

MR. BROWN: In some cases in your toll receipts you do not get quite as much business?

MR. POLIQUIN: What do you mean?

MR. BROWN: Well, in going over your figures here, in this book, there are a couple of tolls that decrease.

MR. POLIQUIN: Well, if you take the Eastern Townships, Sir, à would like to remind you that 1968 followed Expo year, and the Eastern Townships route was particularly used by Expo visitors and since we closed the year with approximately to 1/10 of 1% within the 1967 figures, we think we achieved a wonder since our 1968 figures in the Townships were 33% above the 1966 figures. And this quite an achievement.

MR. BROWN: No, but you made a statement that, generally speaking, everything increases with good administration and everything well. In some cases, it did not.

MR. POLIQUIN: Well, we are more popular than we think.

MR. BROWN: Oh, à think you are extremely popular.

MR. POLIQUIN: Oh, we are.

MR. BROWN: And à can tell how to be even more popular...

MR. POLIQUIN: Of course. There is always a way, you know. You just show it...

MR. BROWN: How many classifications of labour work on the autoroute?

MR. POLIQUIN: Classifications of workers?

MR. BROWN: Of workers, yes.

MR. POLIQUIN: We have the ordinary labour. We have, there, foremen. This is for maintenance.

MR. BROWN: This is for all classes of work dealing with the autoroute?

MR. POLIQUIN: With the maintenance...

MR. BROWN: Oh, à see.

MR. POLIQUIN: Then, we have toll collectors. And we have three classifications, there. The ordinary toll collector. The unit supervisor and the round supervisor. The same goes for the roads inspectors, the policemen.

MR. BROWN: And, now, that would be your budget for each of the classifications?

MR. POLIQUIN: For each classification?

MR. BROWN: Just give us what we are taking on estimates. So à want to correct that for instance and we will talk on estimates.

M. LE PRESIDENT: L'Office des autoroutes, adopté?

M. BROWN: Non.

M. LE PRESIDENT: On ne peut pas dire que ce n'est pas un bel essai.

MR. BROWN: How many people work in each classification?

MR. POLIQUIN: For God sake, à cannot have it here just like that. à could give it to you roughly. Seventy-two in maintenance. We have

approximately, in the Townships, about 72 men on maintenance.

We have about 72 men on maintenance.

MR. BROWN: That would be for 72 miles.

MR. POLIQUIN: à beg your pardon?

MR. BROWN: That would be for 72 miles.

MR. POLIQUIN: Right.

MR. BROWN: What would be the total cost for the toll officers we will say in the Eastern Townships...

MR. POLIQUIN: \$1,000,010 for toll collectors.

MR. BROWN: The average salary for the...

MR. POLIQUIN: This is our budget figures for this year.

MR. BROWN: The average salary for those who are included in maintenance, for 72. What...

MR. POLIQUIN: à beg your pardon?

MR. BROWN: The average salary for the 72.

MR. POLIQUIN: We have no average salary, I will give you the straight salary. About \$400 a month. Incidentally, they are covered by the same collective agreements as the Roads Department's employees.

MR. BROWN: What benefit are given to the workers?

MR. POLIQUIN: The same as collective agreements of all maintenance employees of the Government. They have the same collective agreements.

MR. BROWN: What was the cost of snow removal and servicing winter roads, last year, per mile, on the autoroute?

A VOICE: The Eastern Townships' autoroute?

MR. BROWN: Yes. Well, à do not care, they are all about the same, aren't they?

A VOICE: \$400,000.

MR. POLIQUIN: May I correct the figure there?

MR. BROWN: Yes.

MR. POLIQUIN: I gave you for toll collectors \$1,000,010.

MR. BROWN: Yes.

MR. POLIQUIN: This was for the three autoroutes.

MR. BROWN: Three of them.

MR. POLIQUIN: Yes sir.

MR. BROWN: Oh, that is fine, then. \$1,000,010 for the three autoroutes.

MR. POLIQUIN: They are also covered by a collective agreement.

MR. BROWN: Well now the cost per mile, Mr. Trudeau, did you say...

MR. POLIQUIN: I said \$400,000 for the Eastern Townships, approximately \$400,000 for snow removal. That would include the salt.

MR. BROWN: And salting.

MR. POLIQUIN: Yes.

MR. BROWN: All services.

MR. POLIQUIN: We use approximately 15,000 pounds of salt at approximately \$11 a ton.

MR. BROWN: Your communication system, do you have a figure broken down for?

MR. POLIQUIN: This should be easy since we have integrated a completely new system just two years ago. Including our radio operators or our telephone bills and our Telex system, \$105,000 a year.

A VOICE: This is for...

MR. POLIQUIN: Yes, for the whole system.

MR. BROWN: Now, in the administration, do you have a committee that study traffic potential and trends?

MR. POLIQUIN: Constantly.

MR. BROWN: Well now, how would they justify making the people of Chambly pay \$0.50 as a toll and the people of Laprairie going to Montreal for practically nothing?

They are both about the same distance.

MR. POLIQUIN: What do you mean « Laprairie »?

MR. BROWN: Well people live in Laprairie. They can go along the Taschereau boulevard, turn on to the autoroute and get into the system of roads.

MR. POLIQUIN: Well, they cannot get into our roads.

MR. BROWN: I have been doing that myself and...

MR. POLIQUIN: Well, you were mistaken. You were driving on the Champlain extension. We only start above or below east of the Taschereau boulevard. So, if you come from Laprairie, you do not touch our road at all.

MR. BROWN: No, but there are several communities in the area of Chambly that are approximately the same distance as Chambly way. But, they have a direct access to the network of roads in Montreal...

MR. POLIQUIN: Oh, they are using our routes.

MR. BROWN: ... for a matter of \$0.08 if they buy tolls.

MR. POLIQUIN: You are completely mistaken there. You are referring to the toll of the Champlain bridge.

MR. BROWN: Yes.

MR. POLIQUIN: Well, this is another story. I sell cigarettes, I do not sell cigars.

MR. BROWN: No, but the fact of the matter is that the people in Chambly, geographic location...

MR. POLIQUIN: Well, that is one point of view, Mr. Brown, I disagree completely with. I respect your point of view and this is why we have conducted the studies that the deputy for Shefford talked about a minute ago. In order to be clear once and for all, I do hope, on this \$0.50

situation, à would like to go back If you please to the origin of the whole problem.

MR. BROWN: Good.

MR. POLIQUIN: When we did ask for a traffic study telling us if we should or should not build the Eastern Townships autoroute, the engineers came up with the answer that the cost for the whole route — you see, we dont go by sections, we take the whole route — should have been \$1.50 for 72 miles. This met with average in North America and this was below the actual ceilings a driver would make using autoroute instead of number 1. Now, how to distribute those \$1.50? He came up with three toll stations at \$0.50 each. So we gave our chief engineer the command to build a road with three toll stations and to get on the road as many people as he could. He found out that by having only three toll gates he was either doing two things; closing some nice avenues for people to come in or let them in free. So, we ask the traffic engineer to re-study the problem and he came up with five stations, four at a quarter and one at \$0.50. We asked him why he was putting one at \$0.50 instead of six at \$0.25. His answer was the following: « First of all, à save you the cost of building an extra station which runs around \$1 million. Secondly, the one at \$0.50 will be located at Chambly because you will never get more than 7% of diversion of traffic at that point. Since number 1 and 7 or 7 A-B is too competitive for your business. So, close your eyes, you will never get the business from Chambly, you will never get it from Saint-John, but the fact is in the putting. The truth is in the putting. The opposite happened, we are so popular that people from Chambly and from Saint-John jumped in our road. We have four times more people than we should have had. Then people are complaining, what is the reason? But, why is the cost so high and have we four times more people than we should have had? Now, try and make that out. This is why we came up with a solution for the Cabinet to decide. It is now in the hands of the Cabinet.

MR. BROWN: Yes. Well, that is very interesting.

MR. POLIQUIN: à was hoping so.

MR. BROWN: But at the same time, it does not leave the thing fair from an overall road point of view.

MR. POLIQUIN: Well, Mr. Brown, we are

not in business to be fair. We are in business to try and make money. And our job is not to be fair. Our job is not, primarily, what a free road is. A free road is to give access to taxpayers. We only give safety and speed to toll payers.

MR. BROWN: Well, Mr. Chairman, à appreciate the point of view of the President of the Autoroute authority. à know he is a very talented man, but the fact to the matter is that some of his predictions have not worked out. In the case of the Eastern Townships Autoroute on an Expo year, the Honourable Chairman did say that naturally you would expect a greater traffic. The fact to the matter is that the profit on actual operations that year...

MR. POLIQUIN: Mr. Brown, à am sorry to interrupt you. We are billed to pay our debts in forty year time. In thirty years from now you can talk about making profit every year. I will be in debt for the next twenty-five years. I will have a deficit for the next twenty-five years. Do not kid yourself. We are going to pay our debts in forty years, thirty-eight years to be exact. And if things go as they are going now, we will probably do it in thirty-three or thirty-four years. But we will be in deficit for the next twenty-five years, do not kid yourself!

MR. BROWN: Well, you will not if you take the trends of the increases you have had since you have been in business.

MR. POLIQUIN: Yes, we have more increases than expected. Higher increases.

MR. BROWN: Yes, but at the same time, say your potential comes along exactly the same as you had it so far, and in any business you predict from your past, it suggests what is going to happen in the future. So that it does not look as if, from a rational point of view, that you are going to have a profit, although all of us hope that you will have a profit.

And, in fact, it looks as if, generally speaking, the average taxpayer of the Province of Quebec is guaranteeing large sums of the money. For instance, as we mentioned before in the figures that we are discussing, \$188,000,000; \$101,000,000.

MR. POLIQUIN: For which we pay interest every year.

MR. BROWN: If we will say, for instance, on the possibility that the autoroute might still

lose money, the fact to the matter is that the average taxpayer, every man, woman and child in the Province of Quebec, is paying for a luxury for some people on the road out of their tax money that they in some cases cannot use.

MR. POLIQUIN: Mr. Brown, à disagree with you but à wonder if this is the place for me to disagree with you on this. à totally disagree with you.

MR. BROWN: Well this is as good a place as any!

MR. LAFONTAINE: You seem to forget one thing just to speak of the Eastern Townships autoroute.

MR. BROWN: Oh, à am not talking of the Eastern Townships autoroute.

MR. POLIQUIN: The taxpayers put over \$33,500,000 in their pockets from gas taxes used by our own users this year. You do not take any account of that, but they did. And the economy of the area is improving. Take the Laurentians where the industrial investments are over 10 times what they were in 1957. Do you think GM would have been in Sainte-Thérèse if we had not been there? Now these are profit producers, but you give us no credit for it. When you have 10,000 cars going skiing only at one ski resort in the Laurentians on a Sunday afternoon charging 8% sales tax on every hot dog, every coke, every cup of coffee that is drunk and spending over \$0.73 in gas tax, you do not give me any credit for that. à am sorry about the rules.

MR. BROWN: Well, à do not give any credit for the rest of the system either.

MR. POLIQUIN: No, but these should be taken into account and you do not.

M. LE PRESIDENT: A l'ordre messieurs 1 Si l'on continue, nous allons repasser la politique économique de tous les gouvernements, de tous le système administratif. Je crois que nous devons nous en tenir à l'incidence directe et non indirecte de l'Office des autoroutes. Au rythme où la discussion s'engage, nous serons ici demain midi...

MR. BROWN: My questions are all finished, Mr. Chairman...

M. LE PRESIDENT: Les crédits du ministère de la Voirie sont...

MR. BROWN: ... as far as à am concerned.

M. TREMBLAY (Bourassa): J'aurais quelques mots à dire. La première au sujet de la propreté des autoroutes. Je voudrais féliciter l'équipe des autoroutes. Comme député de la ville de Montréal, je trouve que nos autoroutes sont belles. Nous allons dans d'autres pays, si vous voulez, et on voit, quand on vient au Québec, que nos autoroutes sont très bien entretenues. Alors je veux vous féliciter là-dessus ainsi que votre équipe. Par contre, tout le travail soit de gazon ou de neige, tout ça, est-ce que c'est fait par l'Office des autoroutes? Avez-vous déjà demandé des prix à l'entreprise privée, soit pour la coupe du gazon et pour l'entretien des routes — je ne parle pas du sel, pour le sel vous avez sûrement des entrepôts — mais y a-t-il eu des prix demandés pour savoir s'il n'y aurait pas... La main-d'oeuvre, si elle ne travaille pas pour vous, elle travaillera pour l'entreprise privée!

M. POLIQUIN: Excellente question. Quand est arrivé le problème de l'ouverture de l'autoroute de la rive nord, de concert avec nos amis de la Voirie, nous avons étudié le problème de l'entretien d'hiver, parce que c'est surtout l'entretien d'hiver qui est coûteux sur nos chemins. Nous avons, ensemble, décidé d'un devis et de spécifications, et nous avons demandé des prix. Après consultations avec les autorités du ministère des Finances, nous avons opté pour une expérience de trois ans sur l'autoroute de la rive nord qui, contrairement à l'autoroute des Laurentides et des Cantons de l'Est, est entretenue l'hiver par un entrepreneur privé qui est sous contrat avec nous, après soumissions; c'est la compagnie Meloche.

Nous vous dirons, dans un an, le résultat exact. Il ne sera peut-être pas surprenant de s'apercevoir que l'expérience a été fort heureuse, et cela pourrait peut-être nous indiquer les prochaines étapes.

M. TREMBLAY (Bourassa): Comme ça, l'expérience est tentée...

M. POLIQUIN: L'expérience est actuellement tentée.

M. TREMBLAY (Bourassa): Une chose, tout à l'heure, n'a pas été éclaircie. Remarquez bien...

M. POLIQUIN: Cela va également pour la coupe du gazon. Nous avons, également, un entrepreneur pour la coupe du gazon. Encore une fois, sur soumissions... de la rive nord seulement.

M. TREMBLAY (Bourassa): Cela va vous donner l'occasion, d'ici quelques années, de voir si l'entreprise privée vous revient meilleur marché que le faire vous-mêmes.

Vous avez parlé de \$75,000, de Sainte-Adèle à Sainte-Agathe, pour la préparation des plans. Quand pensez-vous faire les travaux après préparation des plans?

M. POLIQUIN: Comme je vous ai dit, ce n'est pas à nous de décider quand nous ferons les travaux.

M. TREMBLAY (Bourassa): Je ne sais pas, parfois on fait faire des plans et on les met sur les tablettes. Quand on arrive deux, trois ou quatre ans après, il y a des changements sur le plan économique et ces plans, on est obligé de les laisser sur les tablettes et d'en faire faire d'autres. Je me pose la question. Dans un cas semblable, ne serait-il pas mieux, quand nous projetons de faire quelque chose, une fois que les

plans sont faits, de commencer les travaux un an après? Si on fait un investissement, vous me direz que c'est peut-être seulement \$75,000...

M. POLIQUIN: Il faut dire que les frais additionnels qui semblent vous effrayer sont compensés par le faible coût des expropriations. Nous allons payer les expropriations au tarif de 1964 même si nous ne bâtissons qu'en 1969 ou en 1970. Il y aura déjà là une épargne considérable.

M. TREMBLAY (Bourassa): D'accord. Cela répond à ma question.

M. LE PRESIDENT: La commission de la Voirie a adopté son budget et a entendu, avec plaisir, les régisseurs de l'Office des autoroutes que nous remercions de leur collaboration. Nous leur souhaitons un heureux retour sur la Transcanadienne à non-péage.

(Fin de la séance: 22 h 28)