



Assemblée nationale

journal des Débats

Deuxième session — 29^e Législature

Commission permanente de la Voirie

Crédits du ministère de la Voirie (1)

Les 12, 13 et 14 mai 1971 — N° 36

Président : l'honorable Jean-Noël Lavoie

TABLE DES MATIÈRES

Hauts fonctionnaires	B-1185
Organigramme	B-1186
Stationnement	B-1207
Information	B-1211
Administration	
Services administratifs	
— Traitements, salaires et allocations.	B-1221
— Honoraires et commissions.	B-1222
— Assurances, taxes et indemnités.	B-1223
— Services contractuels.	B-1224
— Intérêts.	B-1225
— Autres dépenses.	B-1226
Bureaux des districts et divisions	
— Traitements, salaires et allocations.	B-1227
— Frais de déplacement.	B-1245
— Services contractuels.	B-1245
Direction de la recherche et planification	
Bureau chef	
— Traitements, salaires et allocations.	B-1245
— Honoraires et commissions.	B-1253
Service technique de la circulation	
— Traitements, salaires et allocations.	B-1254
— Imputations.	B-1255
Service de l'informatique	
— Traitements, salaires et allocations.	B-1255
— Honoraires et commissions.	B-1255
— Imputations.	B-1256
Direction des plans et projets	
Bureau chef	
— Traitements, salaires et allocations.	B-1256
Service des plans et devis de chaussées	
— Traitements, salaires et allocations.	B-1269
— Imputations.	B-1270
Service des sols et matériaux	
— Traitements, salaires et allocations.	B-1270
— Honoraires et commissions.	B-1270
Service des ponts	
— Traitements, salaires et allocations.	B-1271
Service des utilités publiques.	B-1272

PARTICIPANTS

M. Zoël Saindon, président	M. Lucien Lessard
M. Henri Coiteux, président suppléant	M. Marcel Léger
M. Guy Leduc, président suppléant	M. Paul Latulippe
M. André Harvey, président suppléant	M. Antoine Drolet
M. Bernard Pinard	M. Raymond Garneau
M. Fernand Lafontaine	M. Louis-Philippe Lacroix
M. François Gagnon	M. Guy Gauthier
M. Julien Giasson	M. Raymond Mailloux
M. René Lavoie	

*L'exemplaire, 35 cents - Par année, \$8 - Chèque à l'ordre du Ministre
des Finances. Adresse: Comptable de l'Assemblée nationale, Québec.*

Courrier de la deuxième classe - Enregistrement no 1762.

Commission permanente de la VoirieCrédits du ministère de la Voirie

Séance du mercredi 12 mai 1971

(Seize heures douze minutes)

M. SAINDON (président de la commission permanente de la Voirie): A l'ordre, messieurs! M. le ministre, je vous donne la parole.

M. PINARD: M. le Président, je vous remercie de votre bienveillance. Je vais tout de suite vous assurer que nous allons faciliter votre travail comme président de la commission parlementaire de la Voirie. Nous allons peut-être adopter une nouvelle procédure pour l'étude des estimations budgétaires, tout comme nous l'avons fait dans le cas des travaux de la commission parlementaire des Travaux publics.

Avec votre permission, je demanderai, le cas échéant, à des fonctionnaires de répondre de façon plus détaillée et plus précise à certaines questions qui me seront posées par les députés, membres de la commission.

Hauts fonctionnaires

M. PINARD: Je commencerai par présenter les fonctionnaires qui m'entourent aujourd'hui, en commençant par M. Claude Rouleau, ingénieur, sous-ministre titulaire du ministère de la Voirie; M. Jacques Charland, ingénieur, sous-ministre adjoint; M. Benoît Deshaies, ingénieur, sous-ministre adjoint, plus spécialement chargé de l'administration; M. René Blais, ingénieur, sous-ministre adjoint, chargé de la construction; M. Gédéon Legault, ingénieur, au poste d'ingénieur en chef; M. Pierre Michaud, qui est à ma droite, contrôleur du budget; M. Jean-Paul Matte, ingénieur, directeur général des plans et projets; M. Normand Jodoin, ingénieur, directeur général de l'entretien; M. Bruno Beauregard, ingénieur, directeur général de la construction; M. Roger Trudeau, ingénieur, directeur général de l'expropriation et représentant du ministère en sa qualité de commissaire à l'Office des autoroutes du Québec, tout comme l'est d'ailleurs le sous-ministre en titre, M. Claude Rouleau; M. Réal Lahaie, ingénieur, directeur général adjoint de la recherche et de la planification; M. Gilles Pelletier, conseiller en relations industrielles, directeur général du personnel; M. Rénald Levasseur, ingénieur, attaché au bureau du personnel et M. Lucien Létourneau. M. Rénald Levasseur est absent de la salle.

M. LAFONTAINE: A quel titre?

M. PINARD: Adjoint au directeur du service du personnel.

M. Lucien Létourneau, comptable agréé, comptable du ministère des Finances au sein du ministère de la Voirie, M. Roch Bergeron,

ingénieur, directeur du service des contrats, M. Jaquelin Chiricota, attaché au service du budget du ministère.

Est-ce que les membres de la commission, avec votre permission, M. le Président, seraient d'accord pour que nous puissions procéder par ordre et ne pas mobiliser trop de fonctionnaires à la fois durant les travaux de la commission de façon que nous puissions leur poser des questions assez bien planifiées. Par exemple, au poste budgétaire 1, "Administration", tout le monde restera parce que les questions peuvent être d'ordre général et peuvent être adressées à l'un ou l'autre des fonctionnaires qui m'entourent en ce moment. Lorsque nous arriverons au poste budgétaire qui concerne la direction de la recherche et de la planification, il serait normal d'adresser les questions, si nécessaire, aux fonctionnaires responsables de ce service, etc. Cela chasse passablement les forces du ministère, si je les oblige à rester au cas où une question pourrait leur être posée sans en avoir la certitude.

M. LAFONTAINE: M. le Président, avant de passer à ce poste budgétaire, est-ce que le ministre pourrait nous faire la description des tâches des différents fonctionnaires qu'il vient de mentionner? Je reconnais la totalité ou la presque totalité des visages qui vous entourent. Je dois vous dire, M. le ministre, que vous êtes entouré d'hommes compétents. Je me suis aperçu que certains titres ont changé. C'est probablement en fonction d'un organigramme que le sous-ministre des Travaux publics avait, la semaine dernière, dans sa poche. Ne possédant pas cet organigramme encore, le ministre sera obligé, à ce moment-ci, de nous décrire les tâches remplies par les différents fonctionnaires qu'il a nommés tout à l'heure.

M. PINARD: Si ma mémoire est fidèle et si celle des membres de la commission parlementaire des Travaux publics qui font peut-être partie aussi de la commission parlementaire de l'étude des crédits du ministère de la Voirie...

M. LAFONTAINE: Les fonctionnaires dont nous connaissons exactement le rôle, le sous-ministre en titre et M. Michaud qui vous accompagne.

M. PINARD: Je lui ai expliqué, l'autre jour, quelle était la composition de l'organigramme que j'ai adopté...

M. LAFONTAINE: Je pense que les autres fonctionnaires qui sont ici n'étaient pas aux Travaux publics.

M. PINARD: ... pour le futur ministère de l'Équipement; j'ai donné la description des fonctions, j'ai même donné le nom des titulaires qui ont été affectés à ces postes; je n'ai pas

d'objection à répéter, mais l'organigramme je ne l'ai pas en ma possession.

M. LAFONTAINE: Non, mais commencez par la liste que nous avez donnée tout à l'heure. Vous avez mentionné, je pense, le premier, le sous-ministre; disons que vous pouvez passer assez rapidement sur son compte...

M. PINARD: Oui, alors, qu'est-ce que le député de Labelle voudrait avoir de plus que ce que je lui ai donné comme explications?

M. LAFONTAINE: Vous avez mentionné M. Jacques Charland, sous-ministre adjoint; lorsque j'ai quitté le ministère, et même, je pense, lors de l'étude des crédits de l'an passé, M. Jacques Charland était directeur général du service de la recherche, et je m'aperçois aujourd'hui que M. Jacques Charland est rendu sous-ministre adjoint. Alors, quelle est la différence entre son rôle comme sous-ministre adjoint, quelle est...

M. PINARD: J'ai l'impression qu'il va s'évanouir.

M. LAFONTAINE: Est-ce qu'il n'y en a qu'un au ministère de la Voirie?

M. PINARD: Je ne le traîne pas dans ma poche; je ne suis pas obligé de faire comme le sous-ministre: écrire les notes que les députés me donnent. Alors, toujours dans l'optique de l'adoption d'une loi visant à créer le ministère de l'Équipement, je vais donner la structure générale de l'organigramme qui est proposé. Je ne dis pas qu'il est final; il est susceptible de modifications selon...

M. LAFONTAINE: Je pense bien que pour limiter le débat qui peut s'amorcer là-dessus, et qui serait très long, parce que ça nous plongerait dans les Travaux publics. Si le ministre peut faire la synthèse de son organigramme, mais relativement au rôle joué par la Voirie, dans cet organigramme, relativement aux fonctionnaires qu'il a mentionnés tout à l'heure.

Organigramme

M. PINARD: D'abord, M. Claude Rouleau, le sous-ministre titulaire, prend, sous sa responsabilité, les deux ministères, Travaux publics et Voirie. Le sous-ministre, M. Jacques Charland, sera tout spécialement chargé de la recherche et de la planification.

M. LAFONTAINE: Planification et recherche, à l'heure actuelle au sein du ministère de la Voirie...

M. PINARD: Oui, et il aura sous sa responsabilité le secteur du génie proprement dit, le service des inventaires...

M. LAFONTAINE: C'est-à-dire l'ingénieur en chef.

M. PINARD: Alors, je répète. M. Charland qui sera responsable de la recherche et de la planification sera responsable également du secteur du génie et de façon verticale sa responsabilité s'étendra également au service des inventaires et besoins, au service des plans et devis, aux services techniques spécialisés?

M. LAFONTAINE: Inventaires et besoins?

M. PINARD: Au service des inventaires et besoins, au service des plans et devis, aux services techniques spécialisés.

M. LAFONTAINE: Plans et devis, oui, et...

M. PINARD: ... aux services techniques spécialisés.

Alors, M. Benoît Deshaies...

M. LAFONTAINE: Un instant, M. le Président, relativement à M. Charland, lorsque le ministre dit que M. Charland est en charge du service de la recherche, est-ce que c'est l'ancien service de la recherche qui avait été formé en 1968?

M. PINARD: Oui.

M. LAFONTAINE: C'est le même.

M. PINARD: Enfin, c'est sensiblement la même structure, quant aux objectifs qui sont poursuivis ou à poursuivre. Il y a peut-être eu des changements au niveau du personnel qui compose...

M. LAFONTAINE: Mais l'optique du service de recherche demeure la même.

M. PINARD: Je pense qu'il faut garder une structure importante comme celle-là.

M. LAFONTAINE: L'ancienne direction générale de la planification serait à ce moment fondue dans la direction générale de la recherche.

M. PINARD: Recherche et planification, oui.

M. LAFONTAINE: Est-ce que le ministre y voit un avantage?

M. PINARD: Enfin, je pense que c'est bon d'avoir une personne capable de faire la synthèse des travaux faits par les deux quipés qui travaillent sous le même toit. Je pense que cela peut permettre une planification plus efficace.

M. LAFONTAINE: L'optique qui avait amené la formation de la direction générale de la

recherche dépassait la recherche purement technique ou scientifique; elle allait aussi dans l'organigramme, dans les cadres, dans les études que le ministère ou le ministre reçoit à la tonne et qui, à ce moment, facilitait énormément la digestion de toutes ces choses.

M. PINARD: Evidemment, c'est justement pour cela que nous voulons...

M. LAFONTAINE: C'était pour cela que nous avions à ce moment séparé un service de la recherche qui existait au niveau de la planification pour faire une démarcation bien nette entre la recherche et la planification. La planification, normalement, au ministère de la Voirie, est une planification routière, tandis que la recherche dépasse les cadres de la planification tout simplement du domaine routier. On pourrait aller même jusqu'au fond du problème administratif.

M. PINARD: Je suis d'accord avec le député de Labelle que la recherche, c'est global et que ça va dans bien des directions à la fois. Mais il faut quand même avoir une équipe capable de faire la synthèse de ces travaux et de déboucher sur le service de la planification comme tel, qui a établi des programmes à court terme, à moyen terme et à long terme. C'est précisément la tâche du sous-ministre, M. Charland, qui est en mesure, avec son équipe, de faire la synthèse de ces travaux. Je pense que c'est complémentaire et que cela ne s'oppose pas, la planification et la recherche. Elles sont complémentaires l'une de l'autre.

Si vous le voulez, je vais demander à M. Charland de...

M. LAFONTAINE: Un instant — je n'ai pas d'objection à ce que M. Charland réponde...

M. PINARD: Ce serait peut-être plus facile si on les prenait l'un après l'autre.

M. LAFONTAINE: ... — c'est parce que j'ai oui dire que nous allons débattre cette fonction globale...

M. PINARD: Cette structure dirigée par un sous-ministre.

M. LAFONTAINE: ... cette structure dirigée par un sous-ministre. Vous dites qu'en ligne verticale, le génie dépend de...

M. COITEUX: M. le Président, excusez-moi. Est-ce que l'ancien ministre de la Voirie et le ministre actuel pourraient élever la voix un peu? C'est un petit dialogue entre deux personnes et nous ne comprenons rien ici.

M. GAGNON: Avancez peut-être le micro.

M. LAFONTAINE: Le micro est pourtant

très près. Je ne sais pas s'il fonctionne. La voix est faible? Je m'excuse, M. le Président, j'ai toujours été accusé par le gouvernement actuel et l'ancienne Opposition de parler trop fort.

UNE VOIX: On se rend compte que vous êtes faibles tous les deux.

M. GIASSEN: C'est le ministère de l'Epuisement.

M. LAFONTAINE: M. le Président, le ministre disait tout à l'heure qu'en verticale il y avait aussi le service du génie, ou est-ce une direction générale?

M. PINARD: C'est-à-dire que le sous-ministre adjoint, M. Jacques Charland, est responsable du secteur du génie.

M. LAFONTAINE: De la planification et de la recherche.

M. PINARD: C'est cela.

M. LAFONTAINE: Et en bas de la planification et de la recherche?

M. PINARD: Comme responsable de la recherche et de la planification, il est responsable du secteur du génie.

M. LAFONTAINE: Le génie dépend de la planification?

M. PINARD: Et, de ce service, du secteur du génie, en ligne verticale, vous allez vers...

M. LAFONTAINE: Mais le secteur du génie est-il en bas de la planification?

M. PINARD: Non, en haut. C'est ce que je dis. Par le haut de la boîte qui contient le secteur du génie, vous allez vers le bas en ligne verticale, vers la boîte du service des inventaires...

M. LAFONTAINE: Je vais arrêter au service du génie. Où est-il situé là-dedans?

M. PINARD: Pardon?

M. LAFONTAINE: Vous mentionnez une boîte de planification et recherche et la boîte du génie dépend de la boîte de planification et recherche?

M. PINARD: Il est en charge de la recherche. C'est-à-dire qu'il y a trois directions sous lui.

Sa fonction se regroupe dans une définition plus globale qui s'appelle recherche et planification. Lorsqu'on ventile ses fonctions, on s'aperçoit que le sous-ministre Jacques Charland est responsable, en sa qualité de sous-ministre, de la boîte qui regroupe le secteur du génie.

M. LAFONTAINE: Est-ce qu'elle comprend la recherche...

M. PINARD: Elle comprend la recherche et la planification, mais de cette boîte en ligne verticale...

M. LAFONTAINE: Le génie, où est-il placé?

M. PINARD: La recherche et la planification se font également aux services des inventaires et besoins.

M. LAFONTAINE: Dans la boîte où le ministre a mentionné le génie, est-ce que c'est dans la première ou dans la deuxième boîte?

M. PINARD: M. Charland se situe ici, lui, dans l'organigramme.

M. LAFONTAINE: C'est cela! Où le génie se situe-t-il?

M. PINARD: Ici. Dans la boîte... Sous-ministre adjoint au génie.

M. LAVOIE (Wolfe): Serait-il possible d'avoir un organigramme?

M. LAFONTAINE: M. le Président, peut-être pour éclairer...

M. PINARD: Je n'ai aucune objection à le donner. Le malheur, lorsque l'on dépose un organigramme, ceux qui l'ont entre les mains, le prennent toujours comme un organigramme dans sa forme finale.

M. LAFONTAINE: M. le Président, on a dit avec compréhension aux Travaux publics, sous toute réserve, qu'un organigramme c'est temporaire.

M. LAVOIE (Wolfe): On pourrait faire faire des photocopies de cet organigramme.

M. PINARD: A un certain moment pour être capable de mieux se comprendre, j'admets qu'il faut — si le terme est français — visualiser les problèmes que nous discutons. S'il y a moyen de donner un document qui permet une discussion plus facile et plus compréhensible, d'accord! J'en ai un exemplaire pour moi...

M. LAFONTAINE: Ne pourrait-on pas en faire faire des photocopies au Xérox?

M. PINARD: Oui, mais on ne pourra pas discuter pendant un bout de temps.

M. LAFONTAINE: On pourrait peut-être suspendre cet article et y revenir plus tard.

M. PINARD: En attendant, si vous me le

permettez, M. le Président, je vais demander à M. Jacques Charland d'expliquer la nature des fonctions qu'il occupe au ministère de la Voirie. Au cours des discussions, il expliquera les modifications survenues dans les structures du ministère de la Voirie. Ce sera autant de discuté et de compris, je l'espère, par les membres de la commission. Cela nous empêchera d'allonger la discussion outre mesure à ce sujet. Lorsque nous aurons le document de la photocopie, j'en distribuerai à chacun des membres de la commission parlementaire. Nous verrons plus facilement de quelle façon les tâches sont distribuées dans ce nouvel organigramme proposé, non pas sous sa forme finale, mais sous une forme de projet.

M. LESSARD: Je voudrais poser une question, M. le Président.

M. PINARD: A ce moment, je l'utilise en cours de route, tant et aussi longtemps que les structures ne seront pas rodées et que nous n'aurons pas entrepris l'étude du bill visant à créer le ministère de l'Équipement.

M. LESSARD: Si je comprends bien, M. le Président, il s'agit essentiellement de donner l'organisation générale du ministère. Il ne s'agit pas de discuter, à l'intérieur des crédits, des fonctions, par exemple, comme la recherche et l'administration, ce qui nous engagerait à discuter d'articles qui sont à d'autres numéros. Pour ma part...

M. PINARD: C'est cela.

M. LESSARD: ... je suis prêt à faire cette discussion pour autant que cela concerne l'organigramme global du ministère.

M. PINARD: Oui, c'est qu'il faudrait tout le temps avoir à l'esprit une distinction fondamentale. Le cahier des estimations budgétaires que nous avons devant nous pour étude n'a pas été confectionné en fonction du nouvel organigramme que je vais vous distribuer tantôt. Éventuellement, quand l'organigramme sera préparé et déposé dans sa forme finale, ce sera plus facile, l'année prochaine probablement, de discuter des fonctions de chacun des fonctionnaires en tenant compte de la confection du cahier des estimations budgétaires.

M. LEGER: Je voudrais poser une petite question. Est-ce que vous pourriez me dire à quel poste budgétaire nous pourrions discuter de la question de la route transquébécoise. Je vois ici qu'au poste budgétaire, c'est la construction générale; on y parle de plusieurs routes, sauf celle-là. Dans le poste budgétaire 8, on parle des zones de l'est. Je ne sais pas si c'est là que vous voulez placer cela.

M. PINARD: La discussion va être faite au

poste budgétaire 7 qui s'intitule: Construction et réfection de routes et de ponts permanents. Vous avez des articles qui vous permettront d'inclure dans la discussion le sujet de la route transquébécoise.

M. LEGER: A ce stade-ci, au point de vue général, pourriez-vous nous dire si le projet est arrêté définitivement pour commencer l'auto-route transquébécoise, sans arriver dans les détails?

M. PINARD: Le projet de la route transquébécoise est en voie de réalisation.

M. LEGER: Il y a déjà une étape franchie?

M. PINARD: Oui, oui. Si vous me le permettez, M. le Président, j'inviterais M. Charland à nous dire quelles sont ses fonctions au ministère de la Voirie.

M. le Président, à l'occasion du rapprochement de deux ministères dans l'appareil gouvernemental et de certains organigrammes qui sont plutôt encore en devenir qu'un fait accompli, il a été convenu de distinguer ces fonctions qui sont celles de la direction et qui se situent surtout au niveau des sous-ministres, de ces fonctions qui sont des fonctions d'exécution ou de responsabilité d'exécution qui se situent, pour leur part, plutôt au niveau des directions générales. Pour aider le sous-ministre en titre et le ministre aussi à remplir leurs obligations, il a été convenu d'offrir un appui au sous-ministre en titre.

A cet effet, il y a eu une nomination de trois sous-ministres adjoints. Il convenait, à ce moment-là, étant donné l'ampleur et l'éventail des responsabilités, de distinguer des champs de travail et de responsabilités, à l'intérieur desquels viendraient se regrouper des directions générales.

Les secteurs qui ont été distingués sont, premièrement, les secteurs du génie, des travaux techniques, plus généralement; deuxièmement, le secteur des travaux de construction et d'entretien, c'est-à-dire tout le secteur de l'exploitation et aussi un secteur qu'on a convenu d'appeler le secteur de l'administration. De là trois sous-ministres adjoints, chacun chargé de son secteur.

A l'intérieur de mon secteur, qui est le secteur du génie en général ou des travaux techniques, du support à amener à la décision ministérielle, d'aller ou de ne pas aller dans un projet, vient s'inscrire tout ce qui s'appelait l'ancienne direction générale de recherche, à laquelle on a additionné des préoccupations de planification pour la bonne et simple raison qu'on a fait la distinction entre les recherches qui étaient d'ordre technique, des recherches d'ordre administratif. On a tout simplement transféré à l'autre sous-ministre les secteurs de systèmes et méthodes et d'informatique.

On ne change pas du tout leur vocation, mais

on les regroupe dans le secteur qui vient sous un sous-ministre qui a souci plus immédiat devant leur bonne conduite.

M. LAFONTAINE: Quel est le sous-ministre qui s'occupe de...

M. PINARD: M. Benoît Deshaies. A cette dimension de recherche et de planification que l'on regroupe, parce qu'elles se complètent habituellement, on voit aussi une dimension de l'ancienne direction générale de la planification qui s'appelle maintenant la direction générale des plans et projets, c'est-à-dire la direction générale qui est chargée de la réalisation des plans définitifs de construction. Tout ce qui vient s'inscrire avant l'octroi d'un contrat à un entrepreneur pour la réalisation des travaux.

M. LAFONTAINE: C'était auparavant un service de l'ancienne direction générale de la planification?

M. PINARD: Exact, excepté qu'on a élargi un peu l'éventail de celle-ci. On lui donne la fonction de direction générale mais avec fonction de regrouper ces préoccupations-là qui sont aussi celles des Travaux publics, en l'occurrence, des préoccupations qui sont d'ordre technique, mais du secteur des travaux publics.

La troisième section ou direction générale à former tout ça est "en devenir", je veux bien le dire, c'est celle des services auxiliaires techniques qui va regrouper des services qui sont plutôt communs par rapport à la dimension globale du ministère. On peut penser, par exemple, à un service des sols ou à un laboratoire, à l'outillage, à la signalisation, des services qui sont d'ordre très spécialisé, mais qui demeurent tout de même dans le champ de la technique.

Avec cet ensemble, c'est une préoccupation qui va devenir globale. Nous sommes préoccupés de regrouper tout ça et de normaliser surtout la démarche du ministère dans ce secteur-là. Cette préoccupation, qui va depuis le tout premier pas dans un projet, jusqu'à l'intérieur de la construction et même de l'administration, mais en support technique par des services communs qui ont été regroupés sous moi, on l'appelle actuellement du terme très générique de génie ou d'étude technique tout simplement.

M. LAFONTAINE: Ce que M. Charland vient de déclarer, on ne le retrouve pas dans l'organigramme.

M. PINARD: ... avant de corriger, si par hasard il n'avait pas suffisamment bien spécifié...

M. LAFONTAINE: Non, M. Charland a très bien expliqué la structure globale du ministère, la marche...

M. PINARD: Par rapport à ce que vous retrouvez dans le projet d'organigramme, c'est possible, mais je lui demanderais d'expliquer pourquoi.

Vous voyez le secteur du génie par exemple qui est placé sous la direction d'un sous-ministre adjoint, mais du côté de la direction en support au sous-ministre. Vous avez en dessous "inventaire et besoins"; c'est un terme qui nous permet de regrouper la dimension "recherche et planification".

M. LAFONTAINE: Les sous-ministres adjoints n'apparaissent pas sur l'organigramme.

M. PINARD: Non, parce qu'on a identifié les secteurs d'activité et non pas les responsables. Ce sont des secteurs d'activité, en dessous: secteur du génie, secteur des travaux, secteur de l'administration. Chacun de ces secteurs est placé sous un sous-ministre adjoint.

M. LAFONTAINE: Au secteur du génie, ce serait M. Jacques Charland.

M. PINARD: C'est ça.

M. LAFONTAINE: Le secteur des travaux.

M. PINARD: C'est M. René Blais. Au secteur de l'administration, le sous-ministre adjoint, M. Benoît Deshaies.

M. LESSARD: Au secteur de l'administration c'est monsieur?

M. PINARD: M. Benoît Deshaies, le sous-ministre adjoint.

M. LAFONTAINE: Et dans le secteur du génie, inventaire et besoins?

M. PINARD: Actuellement, c'est l'ancien secteur "recherche et planification" tel qu'on le connaissait. Il est actuellement sous la direction de M. Jean-Réal Lahaie qui était directeur général adjoint.

M. LAFONTAINE: Plans et devis?

M. PINARD: M. Jean-Paul Matte.

M. LAFONTAINE: Service technique spécialisé?

M. PINARD: A déterminer, la nomination n'est pas faite.

M. LAFONTAINE: Dans le secteur des travaux, construction de routes?

M. PINARD: Cela me permettra de présenter M. René Blais qui viendra expliquer quel est le fonctionnement du service et des sous-services sous sa direction.

Le secteur des travaux est responsable de l'exécution, c'est-à-dire la construction et l'entretien des routes, des ponts et des immeubles. Il est assisté dans cette fonction du directeur général de la construction de routes.

M. LAFONTAINE: Qui est monsieur?

M. PINARD: M. Bruno Beaugard.

M. LAFONTAINE: Il n'est pas ici?

M. PINARD: Oui, il est ici. Dans l'entretien des routes, M. Normand Jodoin, à la construction des immeubles, M. Denis Lahaie. Il n'est pas ici.

M. LAFONTAINE: Nous l'avons vu.

M. PINARD: A l'entretien des immeubles, c'est M. Richard Dumas. Administration régionale, ce sont nos anciens districts.

M. LAFONTAINE: Est-ce que vous avez gardé la même quantité de districts?

M. PINARD: Il y en a douze.

M. LAFONTAINE: Vous avez douze districts de voirie?

M. PINARD : Oui. On a fait parvenir à chaque député des notes expliquant chacune de nos régions administratives, avec les noms des divisionnaires, les adresses, etc.

M. LAFONTAINE: Je regrette, cet après-midi justement, j'ai passé une note à M. Pinard, le ministre, sur la distribution d'un document qui vient du cabinet du sous-ministre. Avant de remettre le document en question, avant d'en faire une question de privilège en Chambre, j'aimais mieux le passer au ministre.

Mais, avant, j'avais consulté le leader parlementaire de mon parti, qui lui avait reçu, non pas la lettre que j'ai remise à M. Pinard, mais deux autres lettres, dont celle-là, que je n'ai pas reçue à mon bureau. Je ne l'ai pas reçue, mais M. Paul l'a reçue. C'est la question des...

Alors, pour les districts de la Voirie, ce sont les mêmes douze anciens districts...

M. PINARD: C'est-à-dire qu'il y en avait dix, avant.

M. LAFONTAINE: Avec Trois-Rivières, ça faisait onze.

M. PINARD: Il y en avait dix, mais il y en a un de plus avec la région de la Beauce. Voici, il y avait dix districts précédemment, et actuellement, nous avons divisé le district de Québec; nous avons un district pour la région au sud du fleuve, et nous avons évidemment le district de Québec, ce qui fait un district de plus, et à

Montréal, nous avons ouvert un district à Saint-Jérôme. Ce sont les deux seuls.

M. LAFONTAINE: Le district de Saint-Jérôme couvre quoi?

M. PINARD: C'est pour le nord de Montréal, ça couvre les comtés de Terrebonne, Labelle... Vous les avez là-dessus, ça va être plus facile.

M. LESSARD: M. le Président, je vais être obligé de m'opposer si on va trop en détails sur cela. On a des articles à ce sujet-là dans le budget, soit le bureau des districts et de division.

M. LAFONTAINE: D'accord, M. le Président, mais c'est simplement dans l'administration générale, la division des pouvoirs, la délégation des pouvoirs, je pense que nous sommes absolument dans l'ordre à l'article 1. Ce qui n'empêchera pas tout à l'heure, lors de l'étude de chacun des articles, de revenir en profondeur.

M. PINARD: C'est un survol de la nouvelle structure administrative que le député de Labelle veut faire.

C'est Joliette, Berthier, l'Assomption, Montcalm, Terrebonne, Deux-Montagnes.

M. LAFONTAINE: A partir de Berthier jusqu'à Deux-Montagnes, Argenteuil, Laval...

M. PINARD: Joliette, Berthier, l'Assomption, Montcalm, Terrebonne, Deux-Montagnes.

M. LAFONTAINE: Labelle étant dans le district de...?

M. PINARD: De Hull.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que c'est une politique générale du ministère de transférer tous les divisionnaires, de changer de district, changer de divisions?

M. PINARD: Je pense que c'est une bonne politique de faire connaître d'autres territoires à des ingénieurs qui sont en fonction depuis un assez bon moment, dans un district ou dans une division. Cela leur donne aussi des chances de faire valoir leur capacité et d'avoir des chances de promotion, aussi, parce que face à des défis nouveaux ou à des besoins administratifs différents, à ce moment-là, ça nous sert de critères d'évaluation de notre personnel, et ça nous permet de mieux reconnaître, aussi, ceux qui travaillent pour le ministère.

M. LAFONTAINE: Je crois que, dans certains cas, c'est sage. Maintenant, il y avait auparavant deux régions, et les districts dépendaient des régions, la région ouest et la région est. Est-ce que cette structure a été abolie? Il

n'y a pas plus d'ingénieurs régionaux? Il n'y a plus de régions, comme est et ouest auparavant, où les districts se rapportaient à l'ingénieur régional et l'ingénieur régional se rapportait à...

M. PINARD: Il se rapporte au sous-ministre adjoint.

M. LAFONTAINE: Il se rapporte directement au sous-ministre adjoint.

M. PINARD: Nous avons aboli, je pense, les deux postes de directeurs régionaux.

M. LAFONTAINE: Maintenant dans le secteur de l'administration. Merci beaucoup, M. Blais de...

M. PINARD: ...M. Benoît Deshaies.

M. LEGER: Avant que M. Deshaies s'en aille, concernant les travaux de construction comme une autoroute qui passe d'une région à l'autre, d'un district à l'autre, comment faites-vous la concordance dans cela? Mettons une autoroute ou la Transquébécoise qui change de région. Comment faites-vous la concordance au point de vue de l'administration régionale si un projet comme une autoroute dépasse plusieurs régions?

M. PINARD: C'est sûr qu'une autoroute de 590 milles de longueur, comme le deviendra la Transquébécoise va traverser plusieurs régions. Elle n'aura pas les mêmes caractéristiques partout, parce qu'elle n'aura pas, sur toutes ses sections, à servir les mêmes besoins. Alors il est évident que la planification doit tenir compte des territoires à traverser, de la population à desservir. C'est pour cela que sur certaines sections elle n'aura pas la même vocation ou les mêmes caractéristiques. Si vous voulez savoir plus précisément comment se fait cette réconciliation à l'intérieur de la planification, je demanderai au sous-ministre de nous donner plus de détails là-dessus.

M. LESSARD: A l'intérieur des districts, étant donné que cela couvre plusieurs districts, les montants budgétaires sont-ils administrés par chacun des districts? Chacun des montants budgétaires, par exemple — même sans parler d'autoroutes, si l'on parle de la route 15, vous avez une partie de la route 15 dans un district et une autre partie dans un autre district — sont accordés à un district, sont administrés par le responsable du district?

M. PINARD: C'est cela. Pour fins budgétaires, oui.

M. GIASSON: Sauf peut-être dans le cas des grandes autoroutes où vous avez un service spécialisé qui est affecté à l'autoroute et ce

n'est pas la division comme telle qui prend en charge la surveillance des travaux.

M. PINARD: Par exemple, la Transcanadienne qui partait de la frontière du Nouveau-Brunswick pour aller jusqu'à la frontière de l'Ontario était sous la surveillance administrative et technique, à l'époque de M. Olier Mathieu. C'est lui qui était en poste de responsabilité pour ce projet bien spécial qu'était la Transcanadienne.

M. LAVOIE (Wolfe): Un projet spécial.

M. PINARD: Oui, c'était dans le programme spécial.

M. GIASSEN: Ce qui veut dire qu'à ce moment-là, il peut arriver que les responsables de la surveillance de l'exécution des travaux peuvent toucher à deux divisions de voirie à l'intérieur d'un district?

M. PINARD: C'est cela.

M. LAVOIE (Wolfe): M. le ministre, je voyais un article dans un journal du comté de Terrebonne, disant qu'il y avait trois sortes de travaux de voirie maintenant: les projets spéciaux ou les grands projets, si vous voulez, les projets moyens et les petits projets.

M. PINARD: C'est-à-dire que dans les projets spéciaux, il y a le programme triennal de voirie... Le programme quinquennal recoupe ou regroupe tous les grands projets routiers. Il y a le programme régional et le programme triennal. Le programme triennal s'occupe plus particulièrement des travaux exécutés à l'intérieur des comtés.

M. LAVOIE (Wolfe): Ce qui était fait autrefois par le ministère de l'Agriculture et de la Colonisation demeure?

M. PINARD: Non, pour le moment, cela n'intervient pas, ça tombera et avec le temps, lorsque la structure nouvelle sera créée, ce genre de travaux-là viendra sous la responsabilité de ceux qui ont à s'occuper du programme triennal. Cela deviendra un service à l'intérieur d'un programme de travaux à exécuter à l'intérieur d'un comté. Dans les endroits où, autrefois, lorsque les travaux étaient exécutés par le ministère de la Colonisation, eh bien! , ils étaient considérés comme des paroisses de colonisation.

M. LAVOIE (Wolfe): Maintenant...

M. LAFONTAINE: Quelle différence le ministre fait-il, entre des grands projets et des projets à l'intérieur d'une région donnée...

M. LESSARD: M. le Président, je ne voudrais empêcher aucun député de poser des

questions. Ce qui arrive, c'est qu'on se promène...

M. LAVOIE (Wolfe): Il voudrait le faire, mais il ne peut pas le faire.

M. LESSARD: Bon! , je le sais, je suis bien d'accord. On se promène d'un projet à l'autre, alors qu'actuellement nous sommes à la discussion de l'organigramme. Personnellement, j'ai aussi des questions à poser sur cela, si on commence à discuter de cette affaire, on va laisser notre première question qui est actuellement sur la table, à savoir la discussion de l'organigramme.

On devrait continuer les explications de l'organigramme, et, après on peut revenir, justement, sur la discussion globale du ministère de la Voirie qui peut être au niveau de l'administration. Sans cela, chacun va poser des questions d'un côté et de l'autre et on ne saura plus où aller.

M. LE PRESIDENT: Je ferai remarquer au député de Saguenay que c'est justement lui qui a demandé de discuter de l'organigramme tantôt, et ce n'est pas un des articles à l'étude du budget.

M. LESSARD: M. le Président...

M. LE PRESIDENT: Si vous avez été...

M. GIASSEN: Les questions qui ont été posées...

M. LE PRESIDENT: ... vous avez eu la permission de poser la vôtre, les autres peuvent poser les leurs.

M. LAFONTAINE: M. le Président, je pense bien que la discussion était pertinente. Il faut garder le calme dans la commission et ne pas faire de crise pour rien. On peut continuer avec l'organigramme. Si le ministre n'a pas d'objection, M. Deshaies pourrait peut-être répondre à la première question: Qui est en charge des services contractuels?

M. PINARD : Ce service se trouve divisé à cause de la fonction des Travaux publics. Pour tout ce qui concerne les contrats des Travaux publics, d'immeubles, c'est M. Jean-Claude Careau...

M. LAFONTAINE: Jean-Claude Careau. Et pour la Voirie?

M. PINARD: M. Roch Bergeron.

M. LAFONTAINE : Pardon?

M. PINARD: M. Roch Bergeron. Les services auxiliaires sont dirigés par M. Gaston Meunier.

M. LAFONTAINE: Gaston Meunier. Pour les deux ministères?

M. PINARD: Oui.

M. LAFONTAINE: A l'expropriation?

M. PINARD: M. Roger Trudeau.

M. LAFONTAINE: Et technique de l'administration?

M. PINARD: M. Gabriel Lecavalier, qui n'est pas ici aujourd'hui.

M. LAVOIE (Wolfe): ... M. Deshaie, est en charge de l'administration?

A la suite de la lettre du ministre de la Voirie à toutes les municipalités à l'effet que les demandes et les résolutions doivent être adressées maintenant au divisionnaire plutôt qu'au ministre ou au député, est-ce qu'il y a eu des chargements? Est-ce qu'il y a quelque chose de concret qui est apparu depuis ce temps? Est-ce que cela a soulagé le travail?

M. PINARD: Après en avoir discuté longuement avec les sous-ministres — c'était également une recommandation qui nous était faite par le comité d'étude de la réforme administrative — nous avons pensé qu'il serait préférable de mettre en marche un nouveau système qui nous conduirait plus vite vers la décentralisation administrative au niveau de la région et au niveau de la division. C'est en ce sens que j'ai fait parvenir à tous les députés de l'Assemblée nationale une lettre qui expliquait le fonctionnement de cette nouvelle politique. Je demandais leur coopération en leur signalant toutefois que le ministre ne refusait pas de recevoir les recommandations ou les lettres des députés dans lesquelles ils nous faisaient part des besoins de leur comté, de plaintes de leurs commettants, etc.

Cependant, il semblait que les problèmes, soulevés par les citoyens du comté à l'attention du député, devaient être ou pouvaient être plus facilement réglés sur place par le divisionnaire, ou par le chef de district au niveau de la région ou par le chef adjoint de district, avant d'être soulevés à l'attention de l'autorité supérieure au gouvernement à Québec.

C'est en ce sens que nous avons établi cette nouvelle politique et que j'en ai informé les députés. Mais, en aucune façon, cela n'empêche pas les députés de faire des démarches légitimes et parfois nécessaires auprès du ministre lui-même ou auprès des sous-ministres, sous-ministre titulaire ou sous-ministre adjoint, ou de tous les autres états de service.

M. LAVOIE (Wolfe): Depuis cette directive, M. le ministre, est-ce que cela a soulagé le personnel en ce qui concerne les réponses aux lettres de...

M. PINARD: Le résultat s'est fait sentir assez rapidement et de façon marquée. Cela a aussi donné l'occasion à nos divisionnaires, par exemple, d'avoir toute la responsabilité dont ils ont besoin pour régler les cas qui, normalement, relèvent de leur autorité. Lorsqu'ils s'apercevaient autrefois que les problèmes étaient soulevés par des concitoyens ou même par le député en place, au niveau de fonctionnaires en poste à Québec, au lieu d'être soulevés à leur niveau, ils se sentaient brimés dans l'exercice de leur autorité.

Bien souvent, le fonctionnaire qui recevait la plainte, la lettre ou la demande à Québec, était obligé de la retransmettre immédiatement au niveau de la division pour que l'étude du problème soulevé soit faite au niveau de la division et que la solution vienne également de la division.

Il y avait une perte de temps; il y avait trop de paperasse qui se faisait à ce niveau. Je pense que cela simplifie la procédure de l'étude des problèmes et de la solution des problèmes soulevés.

M. LESSARD: A ce sujet, M. le Président, vous me permettrez de faire — puisqu'on a commencé la discussion — quelques remarques concernant d'abord le rapport annuel du ministère de la Voirie. J'ai pu constater qu'il y avait une certaine amélioration puisqu'on pouvait savoir la division administrative et aussi la répartition par comté des budgets de l'an dernier. J'ai seulement une remarque. Je me demande si le député de Duplessis a annexé le député de Saguenay parce que je constate que la route de Chicoutimi-Nord-Tadoussac ainsi que le pont de Tadoussac sur la rivière à Baude sont alloués au comté de Duplessis au lieu de l'être au comté de Saguenay. Jusqu'à ce que je le sache, je serais quand même bien content de savoir si c'est le député de Duplessis qui fait des pressions pour obtenir certains travaux dans mon comté de toute façon...

M. COITEUX: C'est parce que la plus grande partie du comté de Saguenay m'a chargé de l'intérim.

M. LESSARD: M. le Président, soyez assuré que je n'ai pas besoin du député de Duplessis pour faire valoir mes droits et mes besoins auprès du ministère de la Voirie. Au sujet des bureaux de district, je voudrais savoir comment s'y prend le responsable du district pour faire valoir auprès du gouvernement les besoins qu'on lui soumet au niveau du comté. C'est bien beau, la décentralisation administrative, et je suis d'accord; cependant, le problème qui se pose au niveau des comtés est de savoir si leurs demandes seront transmises au niveau du ministère de telle façon qu'ils puissent défendre les besoins du comté. Comment se fait donc la transmission des besoins d'un comté par l'entremise du responsable de la division?

M. PINARD: Je demanderai au sous-ministre titulaire de vous donner la réponse.

M. COITEUX: M. le Président, sur le point soulevé par le député, j'ai badiné tantôt, mais il y a tout de même une chose. Je peux lui citer un exemple dans mon comté. Je ne suis pas parti en peur avec cela. On alloue comme dépense prévisible dans mon comté \$1 million pour la route de Manic-Gagnon. Je ne pense pas que cela soit... C'est plutôt une erreur de copiste qu'autre chose.

M. LESSARD: Je suis bien d'accord que cela peut être une erreur de copiste, mais il s'agit d'un rapport publié par le ministère. A mon sens, la moindre chose qu'on doit demander d'un rapport comme celui-là c'est qu'il soit exact et qu'il représente bien la géographie. Non pas que je blâme le fait que ce soit alloué au comté de Duplessis, mais pour bien informer à la fois les députés et la population, surtout lorsqu'il s'agit de cas aussi extrêmes que ceux-là, je crois que les officiers du ministère devraient faire attention pour bien allouer géographiquement les crédits de chacun des comtés.

M. LE PRÉSIDENT: Je désire faire remarquer aux membres de la commission que les crédits des comtés ne font pas partie de la discussion en cours; autrement dit, ils n'ont rien à voir avec l'organigramme. Je vous demanderais de revenir à l'organigramme, s'il vous plaît.

M. LESSARD: M. le Président, vous aviez tout à l'heure soulevé la question qu'on ne pouvait pas intervenir sur l'organigramme parce que l'organigramme n'est pas indiqué à l'article 1. Je dois vous faire remarquer, M. le Président, qu'à l'article 1, tout à l'heure, je soulevais une objection parce qu'essentiellement nous discutons d'un cas particulier, à savoir l'organigramme. Nous sommes maintenant rendus à la discussion des bureaux de district. Je dois vous faire remarquer, M. le Président, qu'à l'article 1, on peut poser n'importe quelle question en ce qui concerne le ministère de la Voirie. M. le Président, c'est simplement une remarque et j'espère, comme on l'a fait pour le ministère des Travaux publics, que le président restera dans l'ordre et facilitera une discussion efficace et une discussion qui permettra aux députés de s'exprimer.

M. PINARD: Si je peux aider à résoudre l'imbroglio qui survient, c'est que je voudrais, dans la mesure du possible, éviter que les débats s'engagent entre les députés membres de la commission parlementaire de l'étude des crédits du ministère de la Voirie et que les questions soient plutôt adressées au ministre qui, lui, avec la permission du président et des membres de la commission, refilera à ses fonctionnaires responsables la réponse plus détaillée à donner, si tel est le cas.

M. LESSARD: Très bien.

M. PINARD: Dans le cas de la question du député de Saguenay, je pense qu'il serait normal que le sous-ministre titulaire explique de façon pratique le fonctionnement de la nouvelle procédure qui a été mise en vigueur au ministère.

M. LESSARD: Je suis bien d'accord.

M. PINARD: Il y a plusieurs façons, mais le tout dépend des régions actuellement qui existent dans la province; si vous prenez, dans le cas du Nord-Ouest québécois, le CERNOQ, comme on l'appelle, le Conseil économique régional du Nord-Ouest québécois, qui siège et qui fait des représentations, après avoir consulté les corps intermédiaires, les députés, les maires et tout cela, il nous arrive avec des recommandations. L'an dernier, il est arrivé avec une recommandation d'un programme de cinq ans que nous allons réaliser en quatre ans et lui, évidemment, invite l'office de planification, invite les ministères à donner leurs commentaires. Nous avons dans ce coin-là de la province un programme assez bien planifié. En ce qui touche, en fait, le Lac Saint-Jean, c'est un peu la même chose, c'est une mission de planification. Dans ce coin-là aussi, après consultation avec tous les corps intermédiaires, les municipalités, les députés, il nous arrive des représentations et nous constatons que, lorsque les régions s'entendent, il est beaucoup plus facile pour le ministère d'en arriver aux meilleures solutions possibles. Il semble que cela tend à se généraliser dans la province. Nous avons le même problème dans la région de Hull. Cela va assez bien. Dans la Gaspésie, évidemment, nous avons toutes les études qui ont été faites par l'ODEQ et ces choses-là. Dans les régions, peut-être, comme le Saguenay et d'autres régions comme celle-là, les représentations sont faites au divisionnaire ou au chef de district qui, lui, analyse l'ensemble des besoins et détermine les priorités. Au cours de l'année, l'an dernier, vers septembre ou octobre, nous sommes allés dans chaque région: M. Jacques Charland, qui était directeur de la planification et de la recherche, ainsi que M. Jean-Paul Matte et M. Blais qui sont responsables de la construction. Nous avons essayé de soupeser les priorités dans chaque région, d'une région par rapport à l'autre. Après trois ou quatre mois de discussion et en comparant les projets et les recommandations qui nous avaient été faites des municipalités, des différents corps intermédiaires, nous avons abouti à un programme qui, nous l'espérons, répond bien aux vues de la population, cette année.

M. LE PRÉSIDENT: Le député de... Je ne connais pas tous les députés par leur nom.

M. LAFONTAINE: M. le Président, au sujet de la question soulevée par le député de

Saguenay, je voudrais simplement apporter une rectification. Le député de Saguenay a affirmé tout à l'heure que c'était la première fois que le rapport de la Voirie donnait la dépense, comté par comté, et identifiait la division. J'ai ici le rapport du ministère de la Voirie de 68/69 et c'est exactement la même présentation.

M. LESSARD: Je retire mes paroles.

M. LE PRESIDENT: Le député de Portneuf?

M. LATULIPPE: Frontenac, M. le Président. Sur le même sujet, j'aimerais savoir du sous-ministre si le ministère a eu des représentations, du côté des Cantons de l'Est, d'organismes semblables à ceux qui existent dans d'autres régions, notamment le centre de développement économique ou conseil d'expansion économique de la région, pour les Cantons de l'Est. Est-ce qu'il y a eu une planification, quelque chose de fait dans ce sens-là?

M. PINARD: Il y a eu une planification dans les Cantons de l'Est, l'an dernier, mais nous avons eu des représentations surtout dernièrement et ce matin, je rencontrais justement le secrétaire du CDR de la région de Sherbrooke, au sujet des années à venir.

M. LAFONTAINE: M. le Président, pour continuer sur l'organigramme...

M. LE PRESIDENT: Si vous voulez, il y a une autre question. Après ça, nous allons revenir à l'organigramme.

M. DROLET: Ce ne sera pas long, M. le ministre de la Voirie, vous avez parlé tout à l'heure de la nouvelle politique qui a été mise de l'avant, dernièrement, par votre ministère. Lorsque les demandes sont faites par nos municipalités et que le député retransmet ces demandes-là au chef divisionnaire, de quelle manière l'étude est-elle faite, pour juger que ce sont des travaux prioritaires, entre le chef divisionnaire et le ministère de la Voirie? Ce que je veux dire tout simplement, c'est qu'il y a des travaux qui sont plus pressants que d'autres. J'en nommerai tout à l'heure lorsqu'on arrivera dans l'étude précise. Il y a peut-être des travaux qui sont promis depuis au-delà de trente ans, qui traînent encore, chez nous. A ce moment-là, je veux savoir de quelle manière le chef divisionnaire s'y prend avec les fonctionnaires du ministère ou le sous-ministre ou de toute façon, les fonctionnaires, pour juger qu'il y a des travaux plus pressants que d'autres?

M. PINARD: En général le divisionnaire fait connaître les besoins de sa division à son chef de district, qui, lui, transmet sa programmation ou l'établissement des besoins, en haut lieu, au ministère de la Voirie. Sujet au montant global

de l'enveloppe budgétaire, il se fait une redistribution des budgets, par district. Et le nombre des divisions varie dans le cas de certains districts.

Mais au niveau des besoins du comté, il est sûr que si vous avez des parcours scolaires très fréquentés, que le réseau routier sur lequel les autobus scolaires ont à passer, de façon quotidienne, pour donner tout le service exigé par la situation, que l'entretien laisse à désirer, ou qu'il faut refaire la route, à ce moment-là, c'est un critère de base qui sert à évaluer l'ordre de priorité des travaux de construction ou d'entretien à exécuter, selon le cas.

Je ne dis pas que dans une enveloppe budgétaire donnée, le divisionnaire et le chef de district, une fois qu'ils se sont consultés, qu'ils ont établi, ensemble, le programme des besoins, seront capables de réaliser tout le programme des besoins exprimés, dans une seule année, à l'intérieur de cette enveloppe budgétaire. Je pense que, sur une base de quatre ans — à l'époque où j'étais au ministère de la Voirie, de 1960 à 1966 et je pense que mon successeur a procédé de la même façon — nous avons toujours demandé aux députés et aux divisionnaires d'établir un programme, sur une base de quatre ans, de façon à être capables, à même les budgets votés annuellement, mais additionnés année par année sur cette base de toucher à tous les besoins vraiment prioritaires à l'intérieur du comté.

C'est la seule façon de parvenir à donner satisfaction aux citoyens.

M. LAFONTAINE: Le député de Portneuf a eu un rapport fait par le député précédent, M. Plamondon. Cela est un exemple de planification attaché à un comté.

M. DROLET: La seule précision que je voulais savoir, était tout simplement: Lorsque dans un comté — comme le comté de Portneuf — où il y a beaucoup de travaux prioritaires, qui a le dernier mot finalement lorsque le budget sort: On ne peut pas les faire tous, c'est normal, vous ne pouvez pas faire tous les travaux nécessaires. Est-ce le chef divisionnaire qui a le dernier mot finalement sur ce bout-là plutôt que cet autre bout?

M. PINARD: Evidemment, le sous-ministre titulaire, qui recoupe les juridictions et l'autorité dévolues au divisionnaire, au chef de district adjoint au chef de district, à un certain moment, fait ce qu'on appelle la conférence au sommet. Alors compte tenu de l'enveloppe budgétaire, il fait la distribution des budgets. Evidemment, le ministre a son mot à dire à ce sujet mais il serait bon de lui laisser expliquer de quelle façon fonctionne ce mécanisme de distribution de budget, compte tenu de la priorité des besoins exprimés.

Nous avons demandé à chaque divisionnaire de nous préparer un programme de voirie qui

pouvait peut-être s'évaluer, dans les routes régionales, à \$60 millions ou \$75 millions, mais que nous devons restreindre à un certain nombre de millions.

Avec le gars de la planification, les gens des plans et projets — nous sommes allés dans chaque région. Et ensuite, dans chaque région, nous faisons venir les divisionnaires. Nous avons le chef de district, qui s'appelle le directeur régional, son assistant et tous les divisionnaires. Et, ensemble, nous discutons des priorités. Selon les budgets — parce que les budgets nous les connaissons un peu à la dernière minute, mais nous avons quand même des hypothèses — nous arrivions aux différentes priorités.

C'est en groupe, en étudiant une région donnée que nous arrivons aux meilleures priorités. Nous demandons, la plupart du temps, dans 95 p. c. ou 97 p. c. des cas, que la décision finale soit celle du divisionnaire et du directeur régional qui, eux, connaissent la région, y vivent.

Souvent, si nous avons \$300,000 dans un comté, nous demandons exactement ce qui est bien prioritaire. Cette année, nous avons pris comme barème de base, vu que les budgets d'entretien n'augmentent pas tellement chaque année, de paver l'ensemble des routes qui ont été construites depuis un certain nombre d'années. Vous savez que, lorsqu'une route est pavée, elle coûte beaucoup moins cher d'entretien. Des routes ont été construites il y a trois, deux ans ou l'an passé, nous essayons de les paver. Cette année, nous avons une grosse année de travaux d'asphalte. Dans les années à venir, nous avons l'intention, lorsque nous construisons, de paver immédiatement.

M. LAVOIE (Wolfe): Cela veut dire que, pendant quelques années, il y a eu beaucoup de construction, puisqu'il y a beaucoup d'asphalte à poser cette année.

M. LEGER: Est-ce qu'on pourrait me dire la différence entre les divisions et les régions? Est-ce qu'un divisionnaire, c'est pour un comté ou si un divisionnaire correspond à une région?

M. PINARD: Sur le document que vous avez reçu ici, vous avez les différentes régions. Vous avez l'ingénieur régional, le directeur régional. Si je prends, entre autres, la première feuille, nous avons M. Claude Lortie qui est responsable. Sous lui, il y a un adjoint. La phase immédiate qu'il dirige a huit divisions.

M. LEGER: Dans une région, il peut y avoir autant de divisions... Est-ce que cela correspond à autant de municipalités?

M. PINARD: Dans Montréal-centre, vous avez une région et une division. Par contre, si vous allez dans d'autres endroits, ce sont quatre divisions.

M. LESSARD: Est-ce que ces districts possèdent une certaine autonomie administrative ou budgétaire ou si tout est décidé au niveau du gouvernement, lorsqu'il y a discussion sur la détermination de l'enveloppe globale ou de l'enveloppe par comté? Est-ce que tout est décidé au niveau du gouvernement ou s'il y a une certaine autonomie budgétaire au niveau du district ou de la région elle-même?

M. PINARD: Il me fait plaisir de dire qu'à partir d'aujourd'hui, tous nos ingénieurs régionaux sont chacun dans leur région. La politique avait commencé à être établie, il y en avait à Drummondville, Sherbrooke. Aujourd'hui même, le dernier chef de district est déménagé à Hull et chacun est dans sa région. Nous rencontrons régulièrement les quatre sous-ministres avec les différents directeurs généraux. Quand je dis régulièrement, quelquefois, c'est deux fois par mois, quelquefois, c'est une fois par deux mois. Mais nous discutons ensemble régulièrement avec les ingénieurs régionaux des programmes; cela se fait en collaboration et tout le monde est au courant de ce qui se passe dans les différentes parties de la province.

Maintenant, il faut bien admettre que tous les grands projets relèvent de la planification du ministère.

M. LESSARD: Un responsable de district n'a pas une partie du budget qui puisse être laissée à sa discrétion? S'il arrive des travaux au cours de l'année, des travaux plus pressants par suite de l'effondrement d'un pont, est-ce qu'il y a une enveloppe budgétaire qui est laissée à sa discrétion?

M. PINARD: Il y a peut-être eu un petit changement cette année. Avant, chacun avait, dans chaque région, son petit coussin de \$300,000 ou de \$400,000. Il y a eu souvent des régions que ne dépensaient pas ça. Cette année, nous avons laissé le coussin entre les mains de M. Michaud, qui est en charge du budget et qui est sous l'autorité du sous-ministre. Lorsqu'arrive un cas spécial, si une industrie, par exemple, s'installe et que cela coûte \$100,000, l'ingénieur régional fait une demande et donne des explications. Si les explications sont valables et si c'est prioritaire et urgent, nous procédons.

M. LE PRÉSIDENT: Le député de Labelle.

M. LAFONTAINE: Pour revenir à l'organisme, est-ce que M. Deshaies, avec la permission du ministre et du président, pourrait nous définir les services auxiliaires?

M. PINARD: Sous le titre de services auxiliaires, on regroupe par exemple, le registraire, les enquêtes, ce qu'on appelle actuellement, la gestion des documents...

M. LAFONTAINE: Les enquêtes, qui, aupa-

ravant, étaient sous la direction du personnel. Qui est en charge?

M. PINARD: Oui, M. Bélec. Les vérifications comptables, les messageries et la poste nous viennent des Travaux publics.

M. LAFONTAINE: Est-ce que le ministre voit des avantages à avoir scindé la direction générale du personnel et de l'administration? Nous retrouvons ici, dans son organigramme, qui dépend du sous-ministre, le personnel et je me rends compte, avec le service auxiliaire, que les enquêtes relatives au personnel ont été détachées du personnel et placées dans le carreau des services auxiliaires. Est-ce que le ministre y voit des avantages ou s'il ne trouve pas que c'est peut-être risqué de scinder un service qui est en train de se structurer?

M. PINARD : Une des grosses raisons à cela, c'est qu'ils font beaucoup d'enquêtes et non seulement sur des problèmes de personnel. Ils vont faire des enquêtes sur des transactions, soit de fournisseurs ou d'achats...

M. LAFONTAINE: On va me permettre cette remarque, c'est que, normalement, l'ancienne direction générale du personnel et de l'administration avait été formée dans le but, justement, de faciliter à l'administration qui est ici à Québec, une intrusion plus directe dans les divisions; sous bien des choses, un divisionnaire ne peut pas fonctionner avec du personnel, quand il arrive des enquêtes au sujet des fournisseurs, le premier responsable est justement le divisionnaire.

Alors le personnel passait par les moyens qu'on lui avait donnés pour aller sur les lieux. Mais là, je me rends compte que le personnel dépend directement du sous-ministre des services auxiliaires, parce qu'un geste qui est commis, ou une enquête qui est commise sur la fourniture de matériel, rejoint toujours un humain, à un endroit, qui a causé un acte bon ou mauvais. Mais cet humain-là dépend toujours, c'est-à-dire qu'il reçoit une paye du gouvernement, il dépend toujours, c'est un membre du personnel. Mais là, j'ai l'impression qu'on a peut-être dilué un peu, ça va peut-être donner moins de rendement.

M. PINARD: Dans la séparation qu'on a faite, entre la direction générale du personnel et les services auxiliaires, le secteur administratif a gardé tout simplement ce qui concernait l'administration. On a complètement laissé les questions de personnel sous la direction générale du personnel. Certaines enquêtes touchent certains individus, c'est indéniable.

M. LAFONTAINE: Continuellement. Autrement dit, pour revenir à certaines choses qui se sont dites tout à l'heure, quelqu'un dans un comté a à se plaindre ou veut avoir des

renseignements. Le ministre d'une part dit: Adressez-vous aux divisionnaires. C'est évident que, si la personne s'adresse au divisionnaire et que celui-ci soit la personne visée, je pense bien que la plainte ne se rendra pas beaucoup dans les échelons supérieurs. Ce qu'on avait pensé à un moment donné, en formant la direction générale du personnel de l'administration, c'est que le personnel gèrait au point de vue administratif toutes les divisions.

Une plainte était dirigée directement vers le personnel, qui, lui, s'adressait à sa section des enquêtes, et qui faisait immédiatement l'enquête. J'ai l'impression que vous aviez un rendement beaucoup plus rapide que vous pouvez en avoir un avec...

M. PINARD: Il y aurait peut-être une petite distinction qui s'impose entre la plainte qui peut être formulée contre un fonctionnaire du ministère de la Voirie, mais qui est de la nature d'un grief, à l'intérieur d'une convention collective.

M. LAFONTAINE: Oui, ça c'est une autre chose...

M. PINARD: A ce moment-là, c'est normal que l'enquête soit faite par la direction générale du personnel. S'il s'agit d'un acte commis par un fonctionnaire du ministère de la Voirie, mais à incidence administrative ou contractuelle, et que les deniers du gouvernement aient été mal utilisés, mal dépensés ou que ça équivaudrait à un vol ou à une mauvaise administration, ou à un pot-de-vin, enfin il faut donner des exemples, à ce moment-là, ça prend un caractère administratif et il est normal que l'enquête soit confiée au service d'enquête, dirigé par M. Bélec.

C'est évident que le cas qui sera soulevé à son attention pourra avoir deux dimensions. Il y aura le cas lui-même, quant à l'utilisation des fonds, ou bien quant à des relations contractuelles irrégulières, soit en vertu de la loi, soit en vertu des règlements édictés par le ministère. Il y aura aussi le cas de la personne même qui aura commis l'acte qui lui est reproché, qui s'en ira pour fins d'adjudication au niveau du directeur du personnel, qui, lui, fera un rapport en conséquence au ministre; en l'occurrence, au sous-chef qui est le sous-ministre titulaire ou au chef qui est le ministre de la Voirie qui, lui, en vertu même de la loi, est obligé, dans certains cas, de poser un acte de suspension, mais obligation lui est faite de faire un rapport à la Commission de la fonction publique pour demander une enquête plus approfondie pour fins d'adjudication.

A ce moment-là, la Commission de la fonction publique, une fois l'enquête terminée, recommande la révocation de l'employé ou porte jugement sur la suspension qui est imposée à l'employé par le chef du ministère ou le sous-chef du ministère avec pénalité dans cer-

tains cas, avec obligation de rembourser, s'il y a eu maladministration de l'argent de la province. Dans d'autres cas où c'est plus grave, en plus de la révocation, il peut y avoir aussi matière à poursuite en vertu du code criminel.

M. LAFONTAINE: M. le Président, c'est simplement une remarque d'ordre général, mais je trouve qu'on a augmenté la lourdeur de la procédure au point de vue administratif. A ce moment, j'aurais peut-être une suggestion à faire au ministre, ce serait de prendre son personnel ici et le mettre sous le secteur d'administration, le mettre dans un autre casier. Car si, réellement, on le trouve, soit dans l'administration des contrats ou de n'importe quel geste administratif posé par un employé d'un ministère dans une division ou dans un service technique, évidemment, cela relève de M. Deshaies. M. Deshaies reçoit son rapport, le soumet d'après l'organigramme au sous-ministre, le sous-ministre est obligé de le refiler au directeur du personnel, qui est M. Pelletier. A ce moment, je trouve que c'est lourd. J'ai l'impression que cela devrait dépendre d'une seule personne et que la décision se prenne. Je m'aperçois que M. Pelletier, même s'il ne porte pas le titre de sous-ministre, est sur le même pied ou à peu près que le sous-ministre adjoint, M. Deshaies, de qui dépend le secteur de l'administration. Je pense, en plus de cela, que le personnel est une partie du secteur de l'administration. C'est une suggestion que je fais.

M. PINARD: Comme je l'ai dit au début de mes remarques, l'organigramme n'est pas dans sa forme finale; nous laissons opérer les structures de la façon que nous les avons projetées sur l'organigramme; avec l'expérience acquise, nous allons voir si véritablement nous allons les laisser dans le statu quo...

M. LAFONTAINE: Il ne faut pas oublier...

M. PINARD: ... ou si nous amenderons en cours de route l'organigramme pour donner plus d'efficacité, plus de souplesse au fonctionnement des structures.

M. LAFONTAINE: Il ne faut pas oublier que, lorsque la décision a été prise d'amalgamer le service de l'administration avec le service du personnel, il y avait des causes. A un moment donné, on s'adressait à l'administration, qui disait: Bien ce n'est pas nous, c'est le personnel. On s'adressait au personnel, qui disait: Bien ce n'est pas nous, c'est l'administration. On était aux prises avec des conventions collectives, avec le syndicat qui n'était pas drôle non plus. Alors, nous avons mis tout cela dans le même paquet. Je peux assurer le nouveau ministre que, du moment que la direction générale du personnel et de l'administration a été formée, celui qui vous parle n'a jamais eu de problème avec la gestion du personnel, c'a été automatique.

M. PINARD: Je pense que les remarques du député de Labelle sont pertinentes et sont bien fondées. Je me demande aussi si le fait d'avoir modifié la structure, comme on l'a expliqué, n'est pas la suite des recommandations qui nous ont été faites par le protecteur du citoyen, qui a eu à étudier certains cas de griefs. Il y a certains cas de plaintes qui ont été formulées contre des fonctionnaires par des personnes qui se sentaient lésées dans leurs droits, dans certains cas à juste titre et avec raison, mais dans d'autres cas, il se sont plaints au Protecteur du citoyen de façon inutile parce qu'il a sanctionné la décision prise par le ministère.

Je pense que c'est un peu pour arriver dans les recommandations faites par le protecteur du citoyen que nous avons tenté de regrouper sous la même autorité tout ce service des enquêtes, tout en cherchant à savoir ce que cela donnera à l'analyse et à l'expérience...

M. LAFONTAINE: Alors, j'ai une proposition à faire au ministre...

M. PINARD: ... quitte à revenir, comme le disait tantôt le député de Labelle, à l'ancienne formule qui était en vigueur, si elle est efficace et plus rapide.

M. LAFONTAINE: J'ai peut-être une suggestion à faire au ministre. Ce serait, à ce moment-là, de rattacher son carreau du personnel, qui dépend directement du sous-ministre, et de le rattacher au sous-ministre adjoint, M. Benoît Deshaies, au service de l'administration, parce que le personnel, c'est assurément de l'administration, c'est peut-être la plus grosse partie de l'administration.

M. PINARD: Je prends note de la suggestion faite par le député de Labelle.

M. LAVOIE (Wolfe): M. le ministre, concernant les enquêtes, en ce qui concerne les accidents d'automobiles qui peuvent arriver entre un employé du gouvernement, ou si vous voulez, avec une voiture du gouvernement et un particulier, ça prend du temps à se régler et pas trop à satisfaction des gens non plus. On en parlera peut-être plus tard, mais je vous le dis en passant.

M. PINARD: Oui, j'admets que le service était assez lent. Ce n'est pas d'aujourd'hui. C'était une structure qui avait un peu de difficulté à se retrouver dans le mécanisme général de l'administration du ministère. C'était un peu traditionnel à l'époque que le gouvernement n'était responsable de rien. On a hérité d'une situation comme celle-là; aujourd'hui, les ministres sont plus interventionnistes qu'ils l'ont déjà été à une certaine époque. Moi, en particulier, je veux que toute plainte venant d'un citoyen soit analysée au mérite. S'il a raison de se plaindre, il faut apporter un remède rapide au problème qu'il expose. S'il n'a pas

raison de se plaindre, il faut le lui dire en toute objectivité mais en prenant soin de bien étayer l'argumentation pour qu'il comprenne que le ministère ne peut pas faire droit à sa plainte. Il faut que cela se fasse de façon rapide et efficace.

M. LAFONTAINE: Il y a combien de divisions de la Voirie à l'heure actuelle?

M. PINARD: Il y a 47 divisions.

M. LAFONTAINE: Est-ce qu'on a fermé certaines divisions et ouvert d'autres?

M. PINARD: On a fait un regroupement qui a affecté le nombre des divisions, qui en cours de modification, ont changé de localisation.

M. LAFONTAINE: Lesquelles divisions?

M. PINARD: Je n'ai pas le tableau devant moi. Je peux peut-être demander au sous-ministre Rouleau de donner plus de détails à ce sujet.

M. COITEUX: Je peux répondre un peu dans le sens du député de Saguenay, tantôt. C'est exactement l'article 2. J'ai des questions à poser là-dessus.

M. LAFONTAINE: Non, M. le Président, dans l'organigramme...

M. COITEUX: Mais, est-ce que votre question était formulée de cette façon-là?

M. LAFONTAINE: Voici, tout à l'heure...

M. COITEUX: Est-ce que vous avez enlevé ou ôté des divisions? Une question qui tombe exactement...

M. LAFONTAINE: M. le Président, le député de Duplessis qui est un de mes grands amis peut-il me permettre de dire que nous avons réussi à obtenir du ministre son organigramme qu'il nous refusait depuis deux semaines. Je le remercie beaucoup. Enfin nous comprenons quelque chose dans sa politique de planification administrative.

La deuxième des choses. Tout à l'heure, nous étions rendus au secteur de l'administration, avec M. Benoît Deshaies. A un moment donné la discussion est partie un peu de côté et les questions sur l'organigramme n'étaient pas finies.

En ce qui me concerne, le coup d'oeil général sur l'organigramme est jeté. Je ne reviens plus en arrière, sur le fonctionnement des districts et des divisions. Nous sommes entièrement dans l'ordre. Sur l'organigramme en général, mes questions sont finies. Je rentre dans certains détails de l'organigramme comme, par exemple, l'administration régionale qui dépend de M. René Blais. On nous a dit tout à

l'heure qu'il y avait douze districts et là, je descends en dessous des districts et je tombe aux divisions. Est-ce que le nombre des divisions est resté le même ou a augmenté? C'est ce que le ministre est en train de me dire et je crois, M. le Président, être parfaitement dans l'ordre.

M. LE PRESIDENT: Je ne sais pas mais je pourrais le demander au ministre. Je comprends qu'au poste de l'administration, tout semble être dans l'ordre. Mais, si on suivait, par exemple, l'ordre du jour de la Voirie tel qu'imprimé ici, on est à côté depuis longtemps des sujets qui doivent être discutés. On a accepté de discuter de l'organigramme, d'accord. Il reste quand même si c'est à l'administration...

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

M. LE PRESIDENT: ... nous devrions...

M. LAFONTAINE: ...M. le Président, pour faire plaisir au député de Duplessis, je vais réserver ma question...

M. LE PRESIDENT: Précisément, on devrait...

M. LAFONTAINE: ...au sous-article 2, s'il le veut.

M. LE PRESIDENT: ...on est à côté depuis le début. Maintenant, finissez. Je crois que...ça a été amorcé, finissez.

M. LAFONTAINE: Je pense que le ministre de la Voirie et l'ancien ministre de la Voirie peuvent assurer la commission que, par les années passées, la discussion des crédits budgétaires s'est déroulée de cette façon-là. A l'administration générale, nous pouvons poser toutes les questions que nous voulons. Evidemment, les questions sur l'administration qui sont éclairées à ce moment-là, ne reviennent pas. Personnellement, je n'ai pas d'objection pour faire plaisir à mon ami le député de Duplessis.

M. COITEUX: C'est bien gentil.

M. LAFONTAINE: La question de revenir seulement à l'article 2.

M. COITEUX: Est-ce que vous allez à la chefferie?

M. LAFONTAINE: Si je m'en allais à la chefferie, je choiserais un autre organisateur que le député de Duplessis.

M. LESSARD: M. le Président, c'est un peu dans le but d'accélérer les débats, si je suis intervenu tout à l'heure aux services au niveau

du district, je pensais qu'on avait terminé la discussion sur l'organigramme.

Il faudrait épuiser cet article. Il est certain que si on discute l'organigramme du ministère, on peut s'étendre complètement à travers tout le budget qui est là. Et il y a quantité de choses que nous pouvons discuter à l'organigramme et sur lesquelles on va être obligé de revenir à 2, 3 ou 4. C'est dans ce but là. On l'a fait aux Travaux publics. Lorsqu'un intervenant commençait à discuter d'un projet ou d'un point particulier, autant que possible l'intervenant posait toutes ses questions et ensuite, on allait à un autre point ou à un autre intervenant. Ceci, justement, accélère, je crois, les débats et peut permettre un débat qui est beaucoup plus rationnel. C'est dans ce sens que je demandais que, autant que possible, on s'en tienne à la discussion d'un point et après cela, qu'on aille à un autre point, une fois qu'on aura terminé cette chose. On peut se limiter à des questions qui peuvent être posées à organigramme.

Nous pouvons dire: On les posera à deux. C'est pour cette raison, il me semble qu'on devrait épuiser un sujet avant d'en aborder un autre. De plus, la discussion sur l'organigramme va revenir lorsque nous aborderons le bill 22, à nouveau.

M. PINARD: Je laisse le Président libre de prendre la décision qu'il veut, dans les circonstances, car c'est lui qui est maître de nos délibérations, en vertu de ses fonctions. C'est vrai ce qu'a dit le député de Labelle. A l'époque, nous nous entendions à l'avance, cependant, pour faire une discussion d'ordre général, à l'intérieur du poste budgétaire "administration," mais avec l'entente que nous ne reviendrions pas, un peu plus loin, pour faire une discussion détaillée du sujet qui avait été en discussion, préalablement.

Comme l'Opposition est maintenant à trois dimensions, je comprends que cela pose un problème nouveau et qu'il m'est difficile de demander aux trois partis de l'Opposition de faire une stratégie commune. Je ne veux discriminer aucun des membres de la commission, loin de là. Je pense que c'est un travail qui est plus difficile à diriger pour le président. Je le laisse libre d'imposer des règles qui recevront le consentement de tous les membres de la commission pour avoir une discussion ordonnée, efficace et rapide des estimations budgétaires.

M. LE PRESIDENT: Je crois que le député de Labelle achève la discussion, qui a d'ailleurs été acceptée, de l'organigramme. Nous devrions la terminer... A l'avenir, si vous le permettez nous allons suivre l'étude. La commission suivra exactement par article, tel que c'est imprimé ici, de façon à ne pas revenir sur un même article deux fois. Nous nous en tiendrons strictement à ce qui est imprimé ici. Si quel-qu'un fait une digression, je me charge de le rappeler à l'ordre.

M. LAFONTAINE: M. le Président, je n'ai pas d'objection à suspendre ma question jusqu'à l'article 1, sous-article 2.

M. LE PRESIDENT: Terminez là, ce sera fini.

M. LAFONTAINE: Services administratifs. Personnellement, au point de vue de l'administration générale, j'aurais d'autres questions à poser au ministre. Je n'aperçois pas, dans l'organigramme qu'il nous a donné, le nom de M. Legault.

M. PINARD: Je l'ai dit tantôt. Au plan opérationnel, le ministère fonctionne selon les structures plus anciennes, si on me permet d'exprimer mon opinion de cette façon, en tenant compte, cependant, des modifications qu'il faudra apporter en cours de route pour en arriver à réaliser les objectifs poursuivis...

M. LAFONTAINE: Quelles sont les fonctions de M. Legault?

M. PINARD: ... par le comité de la réforme administrative. M. Legault, qui était adjoint de l'ingénieur en chef, M. Arthur Branchaud à l'époque, qui est maintenant démissionnaire, il a pris sa retraite, occupe à toutes fins pratiques le poste d'ingénieur en chef. J'admetts que le député de Labelle a raison quand il dit qu'il n'y a pas de boîte spécifique pour loger le poste d'ingénieur en chef qui va se retrouver, cependant, dans la boîte du secteur du génie.

M. LAFONTAINE: Est-ce qu'on peut dire que M. Legault est l'adjoint de M. Charland, dans le secteur du génie.

M. PINARD: A toutes fins pratiques, oui.

M. LAFONTAINE: Oui! Est-ce que M. Legault a des adjoints?

M. PINARD: Non, il n'a pas d'adjoint.

M. LAFONTAINE: Quelle est la fonction de M. John Connolly, à Montréal?

M. PINARD: Il est adjoint du sous-ministre pour la région de Montréal.

M. LAFONTAINE: M. Connolly qui portait le titre d'adjoint de l'ingénieur en chef est maintenant adjoint au sous-ministre en titre. M. Legault qui était adjoint de l'ingénieur en chef et qui aurait été ingénieur en chef, au mois de janvier, lorsque M. Branchaud a démissionné ou a pris sa retraite, M. Legault devient alors l'adjoint du sous-ministre adjoint.

M. PINARD: Il y a un problème un peu personnel dans le cas de M. Legault qui est près de prendre sa retraite. C'est un fonctionnaire

que j'estime beaucoup. Il est compétent, loyal, dévoué et disponible. Je trouve que cela importe peu, l'appellation de sa fonction. On pourrait lui donner le même titre que nous avons donné à M. John Connolly, pour la région de Montréal. Nous pourrions le nommer, pour la région de Québec, adjoint au sous-ministre titulaire. Pour sa part, il avait une préférence pour l'appellation d'ingénieur en chef.

Dans le passé, il a occupé des fonctions semblables sous l'autorité de l'ingénieur en chef, M. Arthur Branchaud, avec qui il était habitué à travailler. C'est en ce sens que le problème, s'il y a un problème, se pose. Je donne sans arrière-pensée ces explications. Cela m'est indifférent. Si après avoir discuté avec M. Legault de nouveau, il préfère avoir cette fonction et cette appellation, je n'ai aucune objection. S'il préfère garder l'ancien titre d'ingénieur en chef, je n'ai aucune objection, non plus. Il sait que c'est en changement et que sa retraite est proche. Seulement, j'aimerais bien le garder au ministère pour les années qui lui restent avant d'atteindre sa pension.

M. LAFONTAINE: Quel est le rôle joué — vu qu'on ne le voit pas dans l'organigramme — par M. Legault dans l'administration générale du ministère l'ancien secteur du directeur du génie ou de l'ingénieur en chef. Si on se souvient bien, l'ingénieur en chef avait sous sa direction un service des plans et devis, aussi la planification. C'était peut-être similaire à la position qui est, à l'heure actuelle, occupée à quelques exceptions près, par M. Jacques Charland qui porte le titre de sous-ministre. Mais j'ai toujours compris qu'il y avait avantage, en parlant avec l'ancien ingénieur en chef, M. Branchaud, de conserver l'appellation, au ministère de la Voirie, d'ingénieur en chef. Dans les autres provinces, lorsqu'on vient à transiger avec les fonctionnaires du gouvernement fédéral, on m'a toujours affirmé, avec conviction, que le titre d'ingénieur en chef apportait un prestige à la personne qui le portait lorsqu'il parlait au nom du Québec.

M. PINARD: A cause des modifications qui ont été apportées dans les structures administratives et techniques du ministère de la Voirie en Ontario, "Department of Highways", j'admetts que le comité de la réforme administrative et ceux qui, parmi les fonctionnaires du ministère, ont eu à travailler sur ces réformes, n'ont pas nécessairement copié ce qui a été fait en Ontario, mais s'en sont inspirés assez largement. C'est en ce sens que les mêmes structures qui existaient à l'époque où j'étais titulaire du ministère de 1960 à 1966 et où mon successeur, le député de Labelle, a été titulaire de 1966 à 1970, ont été changées. Il y a encore de la place pour tous ces hommes qui ont travaillé sous son autorité ou sous la mienne à l'époque. Il y a encore de la place pour les faire travailler ensemble, mais sous des structures modifiées.

C'est un problème d'adaptation au niveau de la personne. C'est indiscutable. Cela cause peut-être un problème à cause des orientations futures du ministère. Il y en a qui vont s'adapter plus facilement, étant plus jeunes, mais sachant aussi qu'il y a des étapes à parcourir, qu'ils parcoureront effectivement; d'autres savent qu'ils sont plus près de la retraite. Ils ont un peu plus de difficulté à s'adapter aux changements et ont peut-être pas le même degré de motivation. Je ne parle pas de M. Legault en particulier. Il y a un problème à caractère humain à ce niveau. Il faut tenter de le régler en toute justice pour les personnes en cause, tout en cherchant cependant, à ne pas retarder l'évolution normale du ministère en direction des objectifs dont j'ai déjà parlé.

M. LAFONTAINE: M. le Président, ma question voulait tout simplement être constructive. J'ai pris l'exemple de M. Legault que je vois ici, que je félicite de ses nombreuses années de travail au ministère de la Voirie. C'est un homme non simplement compétent, mais extrêmement compétent, comme d'ailleurs l'était M. Branchaud. Mais je me demande pourquoi, au secteur du génie, on ne donnerait pas tout simplement le titre qu'on donne à l'heure actuelle, celui de sous-ministre adjoint. Dans le passé M. Branchaud m'a refusé personnellement d'être nommé sous-ministre en charge parce qu'à un certain moment, j'avais eu cette mentalité que le ministre a à l'heure actuelle.

M. PINARD: Il a aussi refusé à mon époque.

M. LAFONTAINE: J'ai fini par comprendre la thèse de M. Branchaud qui aimait mieux être ingénieur en chef que de porter le titre de sous-ministre.

Nous n'avons qu'à regarder l'histoire évolutive du ministère de la Voirie pour se rendre compte qu'à un moment donné, M. Goyer, qui était ingénieur en chef, avait plus de puissance administrative que le sous-ministre qui était là, dans ce temps-là.

Je me demande si — c'est une suggestion que je fais au ministre — il ne faudrait pas, à ce moment-là, dire sous-ministre adjoint en charge du génie et ingénieur en chef aussi?

M. PINARD: Je ne voudrais pas trahir la pensée de M. Arthur Branchaud qui a occupé le poste d'ingénieur en chef, au ministère de la Voirie. C'est vrai qu'à l'époque je lui avais offert la même fonction et il avait refusé, parce qu'il n'était pas prêt à considérer les modifications que nous étions prêts à apporter dans les structures du ministère. Je pense que son opinion était très valable. Mais avec le cours des années il a modifié sensiblement son opinion et je ne pense pas trahir sa pensée en affirmant aujourd'hui qu'il est d'accord sur la structure à laquelle il s'était opposé. Sauf qu'il m'a dit: Je pense que vous avez des problèmes d'ordre

humain à régler, ce n'est pas à l'intérieur de la structure.

M. LAFONTAINE: Il était d'accord, mais je ne dirais pas que c'est la raison principale de son départ. Il était d'accord, mais il est parti.

M. PINARD: C'est loin d'être le motif de son départ.

M. LAFONTAINE: Je ne dis pas que c'est le motif principal.

M. PINARD: Absolument pas. Ce serait injuste pour lui que de l'affirmer de cette façon.

M. LAFONTAINE: Je ne l'affirme pas de cette façon, je ne dis pas que c'est la raison principale, mais il y a peut-être un peu de ça là-dedans. De toute façon c'est une suggestion que je fais au ministre de reconsidérer le poste d'ingénieur en chef et je pense que le ministre serait mal avisé de l'abolir purement et simplement parce que ça donne continuellement un titre supplémentaire à celui qui va transiger avec les anglophones.

D'ailleurs, si nous regardons les grosses sociétés modernes, il y a toujours quelqu'un qui occupe le poste d'ingénieur en chef.

M. PINARD: Je veux vérifier aussi dans la nouvelle structure du ministère de l'Ontario. Nous l'avons bien vu, par l'annonce qui a été faite dans le discours du trône, qu'il y aura maintenant regroupement des services qui vont porter le nom de "Transportation and Communication". Si c'est vrai qu'on a fait disparaître, dans la structure du ministère de la Voirie "Department of Highways of Ontario", le poste d'ingénieur en chef, il est possible que, maintenant, on revienne à la décision de maintenir ce poste dans la nouvelle structure dont je viens de parler "Transportation and Communication".

C'est pour ça que je n'ai pas donné le caractère final à ma décision, parce que je veux vérifier sur place — j'irai faire un voyage à Toronto pour m'en assurer et pour discuter avec le ministre responsable.

M. LAFONTAINE: D'ailleurs, au ministère des Travaux publics, à Ottawa il y a un ingénieur en chef qui est M....

M. PINARD: C'était M. Lucien Lalonde... Non, c'était...

M. LAFONTAINE: Non, M. Lalonde était sous-ministre.

M. PINARD: ... M. Williams qui est passé au titre de sous-ministre, maintenant, après le départ de M. Lalonde.

M. LAFONTAINE: C'était la grosse personnalité avec qui M. Branchaud transigeait assez

souvent. Je sais que M. Branchaud tenait à avoir son titre qui était le titre égal de M. Williams.

De toute façon, je m'aperçois que la direction générale ou la section de la Transcanadienne est disparue de la structure générale. Quelle est la fonction maintenant occupée par M. Olier Mathieu?

M. PINARD: On m'informe que M. Olier Mathieu, après avoir travaillé d'arrache-pied à la réalisation de la route Transcanadienne, est sur le point de prendre sa retraite. Il a demandé de la prendre.

M. LAFONTAINE: Il est à sa pension.

M. PINARD: Il est sur le point de prendre sa pension.

M. LAFONTAINE: Quel âge a-t-il?

M. PINARD: Il sera à sa retraite le 1er septembre.

M. LAFONTAINE: C'est une mise à la retraite normale ou accélérée? Une pré-retraite normale ou accélérée? C'est pour ça que je vous demandais l'âge...

M. PINARD: Je me souviens d'avoir discuté avec M. Olier Mathieu. Ce n'est pas moi qui l'ai revu en dernier lieu. M. Mathieu a un état de santé assez précaire. Je pense qu'il a demandé à être déchargé de certaines fonctions. Je pense qu'il a opté pour la préretraite plutôt que d'avoir certaines autres fonctions à accomplir, dans l'état actuel de sa santé. Il est né en 1907.

M. LAFONTAINE: Il avait combien d'années de service?

M. PINARD: Il avait 33 1/4 années de service au premier janvier 1971.

M. LAFONTAINE: Quant à M. John Connally, qui était adjoint à l'ingénieur en chef et qui est devenu l'adjoint du sous-ministre, son titre a changé mais est-ce que ses fonctions ont changé?

M. PINARD: Il est le représentant sénior que nous avons à Montréal pour le ministère de la Voirie. C'est lui qui rend compte des discussions.

M. LAFONTAINE: Ce sont encore les mêmes fonctions?

M. PINARD: Oui. Ses responsabilités sont peut-être plus grandes parce que la fonction est devenue plus complexe. Je pense qu'au niveau de la charge de travail qu'il a à accomplir, c'est plus que ce qu'il faisait autrefois.

M. LAFONTAINE: J'attends d'établir la li-

gne d'autorité. M. John Connally s'occupait des plans et devis; il s'occupait des services contractuels dans la région de Montréal; il s'occupait un peu de tout ce qu'on a dit tout à l'heure et qui est peut être plus dilué. Je demande s'il occupe les mêmes fonctions. Il n'a pas le même titre, mais le même travail qu'auparavant.

M. PINARD: Il a débordé sa fonction habituelle, en ce sens qu'il est souvent le représentant du sous-ministre titulaire dans le travail qu'il a à accomplir à Montréal. Il négocie par exemple avec la ville de Montréal, avec le service d'urbanisme, avec la ville de Westmount, avec la ville de Laval.

M. LAFONTAINE: Autrement dit, il demeure ce qu'il était: il touche à tout.

M. PINARD: Oui, c'est ça, mais son champ de responsabilités est plus grand qu'auparavant et sa charge de travail est plus forte qu'autrefois. Je pense qu'à l'échelle de Montréal le problème est peut-être différent du problème qu'on pourrait retrouver à l'échelle de la région de Québec. Je pense bien que tout le monde va l'admettre. C'est pour ça que ce n'est pas facile d'attribuer les mêmes fonctions par exemple à un homme comme M. Connally, qui travaille dans la région de Montréal par rapport à M. Legault, qui avait à travailler disons dans le même champ d'activité dans la région de Québec où les mêmes problèmes ne se retrouveront pas à la même échelle.

M. LAFONTAINE: C'est la même nature de...

M. PINARD: Sauf que la charge de travail n'est peut-être pas la même, c'est tout. A Québec, je peux ajouter que tous les gens ici, les sous-ministres adjoints, les sous-ministres...

M. LAFONTAINE: Autrement dit, le sous-ministre n'a pas besoin d'adjoint à Québec, mais il en a besoin d'un à Montréal. C'est un peu ça.

M. PINARD: Au niveau de l'autorité supérieure, c'est normal que le personnel se retrouve à la maison-mère qui est Québec. C'est pour ça que la dimension du problème change quand il s'agit de la région de Québec ou de la région de Montréal.

M. LAFONTAINE: Je ne vois pas dans l'organigramme la section du pourvoyeur. Est-ce qu'elle existe encore?

M. PINARD: Oui, il y a encore un service du pourvoyeur, mais qui est actuellement placé dans la boîte des services contractuels. Alors, ça s'appellera probablement service des approvisionnements. Je ne sais pas si c'est le nom qui sera donné de façon finale, mais ça pourra porter encore le nom de service du pourvoyeur.

Je n'ai pas d'objection. On ne fera pas de sémantique.

M. LAFONTAINE: Non, mais qui occupe présentement le poste de pourvoyeur?

M. PINARD: Il y a un nouveau pourvoyeur qui s'appelle Marc Petitgrew, qui était autrefois aux Travaux publics.

M. LAFONTAINE: Aux Travaux publics. Et monsieur...

M. PINARD: Monsieur...

M. LAFONTAINE: M. Paul Letarte.

M. PINARD: Et M. Paul Letarte est démissionnaire.

M. LAFONTAINE: Il est parti du ministère de la Voirie. Il n'est plus à l'emploi du gouvernement.

M. PINARD: Non.

M. LAFONTAINE: Est-ce que M. Petitgrew étant dans le service contractuel, dépend à l'heure actuelle de M. Roch Bergeron?

M. PINARD: Il dépend de M. Jean-Claude Carreau.

M. LAFONTAINE: De M. Jean-Claude Carreau?

M. PINARD: Carreau, oui.

M. LAFONTAINE: Le service contractuel est un service... Il y a deux services contractuels, je vois que "services contractuels" est au pluriel.

M. PINARD: Enfin, le service est à deux têtes, si vous voulez. Il y en a un qui est plus rattaché aux approvisionnements du ministère des Travaux publics; l'autre est rattaché aux approvisionnements.

M. LAFONTAINE: Pas aux approvisionnements, aux services contractuels, ce qui veut dire les contrats.

M. PINARD: Oui, je comprends, je me trompe. Aux services contractuels qui relèvent du ministère des Travaux publics et l'autre relève du service des contrats du ministère de la Voirie.

M. LAFONTAINE: Et le pourvoyeur qui devient le directeur de l'approvisionnement?

M. PINARD: Pour les deux ministères.

M. LAFONTAINE: Pour les deux ministères, il dépendra de M. Claude Careau.

M. PINARD: Jean-Claude Careau.

M. LAFONTAINE: Et le patron des deux n'a pas encore été défini, entre M. Roch Bergeron et M. Careau.

M. PINARD: Disons que c'est en suspens pour le moment.

M. LAFONTAINE: Dans les expropriations, je m'aperçois qu'on va peut-être dépasser un peu le cadre de l'organigramme. J'aperçois ici: Expropriation, M. Roger Trudeau. La dernière fois que j'ai vu officiellement M. Roger Trudeau, il était ingénieur en chef.

M. PINARD: Il était directeur du génie à l'Office des autoroutes.

M. LAFONTAINE: A l'Office des autoroutes pour Montréal?

M. PINARD: A Montréal, oui.

M. LAFONTAINE: Et là, je crois que M. Trudeau est à l'expropriation. Est-ce que M. Trudeau a été remplacé?

M. PINARD: Il n'a pas été remplacé.

M. LAFONTAINE: Il a été promu?

M. PINARD: Il cumule les deux fonctions.

M. LAFONTAINE: Il a été promu commissaire?

M. PINARD: Je l'ai nommé commissaire pour représenter le ministère de la Voirie au sein de l'exécutif du conseil d'administration de l'Office des autoroutes à Montréal, et il détient également le poste de directeur du service des expropriations.

M. LAFONTAINE: Cela veut dire que le service du génie de l'Office des autoroutes est disparu.

M. PINARD: Il n'est pas disparu. Je pense qu'il est encore essentiel de maintenir ce service en vigueur. Mais, c'est vrai que l'Office des autoroutes construit moins d'autoroutes qu'autrefois.

M. LAFONTAINE: Mais, on a recommencé à en construire.

M. PINARD: Parce que l'autorité est maintenant dévolue au ministère de la Voirie depuis trois ans.

M. LAFONTAINE: Quel est le fonctionnement du ministère?

M. PINARD: Au plan du financement, je vais donner un exemple: les travaux entrepris pour le prolongement de la route de Sainte-Adèle à Sainte-Agathe sont payés à même le budget du ministère de la Voirie, les expropriations à même le budget de l'Office des autoroutes, mais la direction technique est assurée par l'Office des autoroutes qui agit à titre de maître d'oeuvre pour le compte du ministère de la Voirie.

M. LAFONTAINE: Je m'excuse, M. le Président, mais je n'ai pas très bien saisi la structure. Le prolongement, pour donner un exemple concret — même je m'excuse là, ce n'est peut-être pas pertinent mais cela peut l'être aussi — parce que j'ai su que les services de génie étaient assumés maintenant par le ministère de la Voirie et pour la construction aussi.

M. PINARD: Ecoutez. Je vais demander au sous-ministre titulaire qui est également commissaire à l'Office des autoroutes de dire exactement comment cela fonctionne et au plan administratif et au plan technique. Cela sera plus rapide...

M. LAFONTAINE: Pour rattacher à votre organigramme.

M. PINARD: Oui, c'est cela.

Voici, sur le plan financier, pour commencer. Actuellement sur l'autoroute entre Sainte-Adèle et Sainte-Agathe, l'expropriation est payée par l'Office des autoroutes. Les plans des ingénieurs-conseils, les arpenteurs, tous les professionnels sont payés par l'Office des autoroutes. Le poste de péage est payé par l'Office des autoroutes. Tout le reste de la construction est payé par le ministère de la Voirie. Lorsque vous voyez le rapport financier de l'Office des autoroutes, il y a déjà un déficit assez considérable d'accumulé. Alors on ne pouvait pas financer une plus grande partie que celle-là. Maintenant, l'entretien demeurera aux soins de l'Office des autoroutes après la construction.

M. LAFONTAINE: C'est-à-dire la façon... lorsque le sous-ministre dit qu'il ne peut pas absorber plus, l'Office des autoroutes pouvait émettre des obligations sur le marché comme cela a été fait pendant un certain temps. On aurait pu obtenir aussi des avances de la part du ministère des Finances, ce qui revient à la même chose, le ministère des Finances allant sur le marché financier.

M. PINARD: Il y a eu consolidation de la dette de l'Office des autoroutes. Le ministère des Finances a décidé que, pour le moment du moins, il n'y aurait pas d'émission d'obligations qui serait faite pour voir au paiement des travaux à exécuter par l'Office comme tel.

M. LAFONTAINE: Alors, le service du génie de l'Office des autoroutes demeure?

M. PINARD : Il administre pour nous, mais entre autres, Sainte-Adèle et Sainte-Agathe. Ce sont des ingénieurs-conseils, des gérants de projets pour le ministère de la Voirie.

M. LAFONTAINE: Mais les gérants de projets procèdent avec le ministère de la Voirie. La Voirie est responsable de cette construction.

M. PINARD: C'est elle qui le paie.

M. LAFONTAINE: C'est elle qui le paie.

M. PINARD: C'est elle qui paie les travaux à l'exception de ce que j'ai déjà dit: l'expropriation, les frais de génie et le poste de péage.

M. LAFONTAINE: C'est la Voirie qui paie. Mais les autoroutes...

M. PINARD: A chaque mois les estimations sont signées par l'Office des autoroutes, Roger Trudeau comme directeur du génie. On a un représentant sur le chantier qui s'appelle... on en a deux en fait, M. Bérard et M. Dumont. Ils font les recommandations de paiement et on suit la procédure de la Voirie. Cela va à Claude Bertin qui est ingénieur régional à Saint-Jérôme et ça vient à Québec pour le paiement.

M. LAFONTAINE: Maintenant, quand on parle des expropriations, les expropriations sont payées par l'Office, mais faites par la Voirie.

M. PINARD: Oui, comme dans le passé.

M. LAFONTAINE: Comme dans le passé. Maintenant, je vois ici, M. Trudeau, chef du service d'expropriation. Qu'advient-il de M. Adam, qui était chef du service d'expropriation?

M. PINARD: Il est à Montréal. Il est chargé de certains projets spéciaux à titre de négociateur avec le Pacifique Canadien et le Canadien National par exemple. Il est occupé à des dossiers très compliqués, pour compléter la négociation et en arriver à des ententes, soit au plan...

M. LAFONTAINE: C'est un vieux dossier.

M. PINARD: ...du paiement à ces compagnies ou pour obtenir aussi des remboursements quand il y a lieu de le faire...

M. LAFONTAINE: Quel serait son titre aujourd'hui?

M. PINARD: Son titre exact, c'est conseiller-cadre attaché au sous-ministre, je le crois. Je n'ai pas le titre exact. C'est conseiller-cadre.

M. LAFONTAINE: Est-ce que le ministre

considère que c'est une promotion ou une démotion?

M. PINARD: Je n'ai pas d'explication particulière à donner à ce sujet. Je considère que ce n'est ni une démotion ni une promotion. C'est dans la nature normale des choses. M. Adam a évidemment rendu des services signalés au ministère de la Voirie en sa qualité de directeur du service, mais je pense qu'il avait des problèmes qui étaient dus à sa personnalité, à son tempérament...

M. LAFONTAINE: C'est pourtant un tempérament doux.

M. PINARD: ...et il était surchargé de travail. Seulement, la tâche ne diminuait pas à ce service, elle augmentait même sensiblement, et je me demande s'il avait une santé lui permettant de durer plus longtemps à ce poste extrêmement exigeant de sa part.

M. LAFONTAINE: Quelle est la fonction de M. Dionne au service d'expropriation?

M. PINARD: M. Dionne est directeur adjoint à l'expropriation.

M. LAFONTAINE: Directeur adjoint à l'expropriation. M. Dionne est avocat, je crois.

M. PINARD: Il n'est pas avocat, M. Dionne, il est agronome, je crois.

M. LAFONTAINE: Dans les techniques de l'administration, j'aperçois le nom de M. Gabriel Lecavalier. Il était auparavant attaché, je pense, au service général de la recherche, à la direction générale de la recherche.

M. PINARD: C'est justement ce que M. Jacques Charland essayait d'expliquer tantôt. Lorsqu'on parlait d'inventaire et besoins ou — si vous aimez mieux — recherche et planification, dans ce secteur, il y avait l'informatique, systèmes et méthodes. En fait, ce sont deux fonctions administratives.

M. PINARD: Lorsque nous avons procédé à la nomination d'un sous-ministre adjoint à l'administration, nous avons procédé, en même temps, à la mutation et nous avons nommé, par intérim, M. Lecavalier, directeur général des techniques d'administration. Sous les techniques d'administration, il y a systèmes et méthodes. Il y a aussi M. Page qui est en charge de l'informatique dans cette même boîte.

M. LAFONTAINE: L'informatique est tombée dans le secteur de l'administration. Dans le secteur du génie, il y a certainement des experts en informatique, des analystes, des programmeurs, qui seraient dans les services techniques spécialisés.

M. PINARD: Voulez-vous reprendre votre question, M. le député de Labelle, pour que M. Charland puisse donner sa réponse pour fins d'enregistrement.

M. LAFONTAINE: Tout à l'heure, on a affirmé que les techniques de l'administration prenaient charge de l'informatique. La question est la suivante. Dans les services techniques spécialisés, il est demeuré une partie d'analystes, programmeurs, etc..

M. PINARD: Nous allons conserver à la disposition des services techniques spécialisés, des analystes et des programmeurs dont la fonction sera de se rattacher particulièrement à la fonction scientifique ou aux applications dans le domaine de la technique. La quincaillerie elle-même, l'appareillage, sont transférés du côté de l'administration parce que...

M. LAFONTAINE: Les fils téléphoniques.

M. PINARD: Les fils téléphoniques et tout. Il y aura aussi des analystes du côté de la gestion, qui seront regroupés là et dont la fonction sera naturellement plus administrative que scientifique.

M. LAFONTAINE: Est-ce que la décision qui avait été prise a été rescindée? La décision qui voulait que les services techniques spécialisés — tels qu'on les appelle aujourd'hui et qui étaient l'ancienne direction générale de la recherche — pouvaient aller piger dans n'importe quelle direction ou service du ministère de la Voirie pour tenter d'étudier un rapport ou un problème bien particulier.

M. PINARD: La formule qui avait été développée avec la direction générale de la recherche, c'était justement la formule de la participation ou de la formation de commissions en vue de l'étude d'un problème très particulier. Cette formule a porté fruit et a été au départ de plusieurs rapports qui maintenant font l'objet de politiques du ministère. La politique a eu son succès et je pense qu'elle continuera de le maintenir.

M. LAFONTAINE: Il est six heures, M. le Président.

M. LE PRÉSIDENT: Est-ce que vous permettriez, pour finir le problème, une question du député de Portneuf qui attend depuis longtemps parce qu'à la prochaine séance il faudra... Le député de Frontenac sera le deuxième.

M. LATULIPPE: Je m'excuse, M. le Président, cela ne regardait pas du tout l'organigramme; je vais réserver ma question au poste budgétaire 1, article 1, puisque vous discutez encore de l'organigramme.

M. PINARD: Très bien. Le poste de l'administration...

M. LAFONTAINE: Encore quelques questions, M. le Président. J'en ai peut-être encore pour quinze minutes, au maximum. J'aimerais mieux le faire demain en commençant, de cette façon on passera à l'article 1, sous-article 1.

M. PINARD: A votre discrétion, messieurs!

M. LE PRÉSIDENT: Si les membres de la commission sont d'accord.

M. LAFONTAINE: M. le Président, ce n'est pas le consentement des membres. Il est 6 heures. On doit arrêter à 6 heures mais les questions ne sont pas finies là-dessus. On continue demain tout simplement.

M. LE PRÉSIDENT: D'accord.

M. PINARD: Nous devrions revenir à la commission parlementaire après l'appel des ordres du jour, demain après-midi.

M. LE PRÉSIDENT: Demain après-midi.

(Fin de la séance 18 h 2)

Séance du jeudi 13 mai 1971

(Quinze heures cinquante sept minutes)

M. LEDUC (président de la commission de la Voirie): A l'ordre, messieurs! L'étude des crédits du ministère de la Voirie, poste budgétaire 1; Administration.

M. PINARD: Le député de Labelle avait dit, hier soir, avant la suspension de nos travaux qu'il avait quelques questions à poser au poste budgétaire: Administration.

M. LEGER: Est-ce que je pourrais poser une question avant que le député de Labelle parle au ministre de la Voirie? C'est une question urgente et grave...

M. PINARD: Et d'intérêt public.

Stationnement

M. LEGER: Et d'intérêt public. On vient de communiquer aux députés un document provenant du whip du Parti libéral disant que les députés pouvaient se prévaloir du terrain de stationnement à l'intérieur du parlement et que les députés auraient à déboursier \$10 par mois. Est-ce que la demande de payer pour ce stationnement provient du fait qu'on enlève cet emplacement à d'autres personnes qui s'en seraient servi? On était d'accord pour payer les \$10 — du moins les députés de notre parti — en allant au complexe G parce qu'on se trouvait à ne pas vouloir avoir un statut privilégié par rapport aux fonctionnaires. Est-ce que ce sont seulement les députés qui seraient là et pour quelle raison les députés auraient à déboursier \$10 pour ce stationnement?

M. PINARD: Comme il s'agit d'une politique d'ensemble à établir et à mettre en vigueur au niveau des aires de stationnement aussi bien pour les membres de l'Assemblée nationale que pour les fonctionnaires qui travaillent à l'Assemblée nationale et au gouvernement, je pense qu'il faut établir des principes et essayer de ne pas faire de discrimination avec quiconque. La mise en vigueur de cette politique est assez difficile à équilibrer au départ parce que tous nos travaux ne sont pas terminés, les complexes ne sont pas terminés. Tous les espaces qui seront disponibles dans l'avenir ne seront pas prêts à être occupés ou utilisés comme aire de stationnement. Cela nous pose des problèmes. Je pense qu'il faut quand même en arriver à la mise en vigueur étape par étape de cette politique de stationnement. C'est pour ça que j'ai demandé la collaboration non seulement de tous les députés et de tous les fonctionnaires haut gradés mais également de tous les fonctionnaires en général.

Cela cause des difficultés au niveau de l'application bien sûr, au niveau de l'accepta-

tion chez certains fonctionnaires ou certains groupes de fonctionnaires qui ne sont pas totalement satisfaits, je l'admets, de la situation qui leur est faite. Nous essayons dans cette première étape avec les moyens du bord. C'est pourquoi j'avais personnellement demandé aux whips des partis de se rencontrer et de nous dire jusqu'à quel point notre politique leur paraissait acceptable et de nous donner le résultat de ces négociations à leur niveau. Ce travail a été fait..

On a mis mon sous-ministre titulaire au courant des recommandations faites par les whips des partis, et nous avons suggéré que les députés de l'Assemblée nationale puissent se servir de la cour intérieure de l'Assemblée nationale pour y stationner leur voiture.

Quant au montant de loyer à être chargé à chacun d'eux, ce n'est pas moi qui l'ai déterminé. Je ne voulais pas m'en mêler comme ministre titulaire du ministère chargé de l'application de cette politique. Etant également député de l'Assemblée nationale, je voulais complètement être à l'abri de toute pression ou de toute critique parce que je considère que je suis moi-même membre de l'Assemblée nationale, comme vous tous.

Je voulais que ce soient les fonctionnaires, qui, en accord avec les whips des partis, puissent en arriver à un accord. Je demanderais à mon sous-ministre, qui a eu à négocier avec les représentants des partis, de nous dire sur quoi il y a eu accord, sur quoi il y a encore désaccord, et si la proposition qui a été faite semble acceptable à tous les députés ou du moins à la majorité des députés.

M. DROLET: M. le Président, avant que le sous-ministre ne réponde, en même temps, il pourra nous le dire, est-ce que seulement les fonctionnaires et les députés paieront \$10, lundi, ou si les ministres également vont être obligés de payer \$10?

M. GARNEAU: Ils ont une place spéciale.

M. PINARD: C'est-à-dire que le problème n'a pas été envisagé dans cette optique. Personnellement, je n'aurais pas d'objection, comme ministre et député, à payer pour la place de stationnement que ma voiture occupera. Mais, le fait est, la pratique l'a démontré, que nos chauffeurs sont plus mobiles que d'autres parce que la voiture a à se déplacer plus souvent pour permettre au ministre d'occuper différentes fonctions, d'aller à des conférences, à des rencontres, etc.

M. LAFONTAINE: M. le ministre, ce serait probablement pousser à l'extrême d'obliger l'Exécutif de la province à payer pour venir travailler.

M. PINARD: Disons que le problème est resté au niveau de la décision, au conseil des ministres; alors, compte tenu de l'acceptation

globale ou partielle de cette nouvelle politique de stationnement, le conseil des ministres avisera du sort qu'il se fera à lui-même. S'il faut donner l'exemple d'en haut pour mieux faire accepter la politique de stationnement, personnellement je n'y vois aucune objection. Avec la réserve cependant qui peut être faite, c'est comme le notait tantôt le député de Labelle, à l'endroit du Conseil exécutif...

M. LAFONTAINE: La logique dit qu'on veut que l'Exécutif appartienne à la province; pourquoi la province se chargerait-elle une place de stationnement à elle-même?

M. PINARD: Je pense qu'à ce moment-là, si j'ai bien compris la remarque du député de Portneuf, c'est que ce serait le ministre qui a à se servir de telle voiture qui aurait à le payer.

M. LAFONTAINE: C'est une voiture de la province.

M. PINARD: Si j'ai bien compris la remarque du député de Portneuf, il voudrait que les ministres soient traités comme des membres de l'Assemblée nationale et se voient obligés de respecter la même entente.

M. LAFONTAINE: Ce n'est pas le ministre ni le député. On paie pour le stationnement de l'automobile et l'automobile appartient à la province. Ce serait la même chose que de faire payer une place de stationnement pour l'outillage du ministère de la Voirie, lui faire payer un loyer.

M. PINARD: Il y a une distinction. Le député accroche le paiement à la personne...

M. LAFONTAINE: Ce n'est pas à la personne, c'est pour l'automobile.

M. PINARD: Alors que dans l'optique du député de Labelle, le paiement du loyer est accroché plutôt à la voiture qui sert pour le ministre. Il y a quand même une distinction fondamentale.

M. LAFONTAINE: Toujours pour la forme, M. le Président.

M. PINARD: C'est ce qu'il faut réconcilier maintenant.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Alors, M. le ministre, avant que le sous-ministre ne réponde, hier, on a placé, sur les pare-brise des voitures, une note nous indiquant ce que nous devons faire en ce qui concerne le stationnement de nos voitures. Il s'agissait de stationnement au complexe G. Je ne sais trop où. En tout cas, on se ramassait rue Claire-Fontaine. Où en est-on exactement, afin qu'on sache si on devra rentrer la voiture dans le parlement, la mettre dans nos poches, ou enfin, venir en tricycle ou en moto?

M. PINARD: Est-ce que le député de Chicoutimi dit que les papillons mis sur les pare-brise indiquaient que le député devait garer sa voiture dans le garage du complexe G ou dans la cour intérieure de l'édifice A?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Non, au complexe, ça allait jusqu'à Claire-Fontaine. C'est à ce sujet que je voudrais une précision.

M. PINARD: Je suis heureux que la question soit posée. J'aimerais que ce soit clarifié tout de suite. Moi, j'avais compris...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Avant que vous continuiez, M. le Ministre, je tiens à préciser que je suis tout à fait d'accord sur le principe qu'on paie le stationnement. D'autre part, en ce qui concerne l'Exécutif, ce serait indécent de demander aux membres de l'Exécutif de payer. D'autant plus, en raison des arguments qu'a invoqués mon collègue et eu égard aussi au fait que les ministres sont obligés de se déplacer très souvent, il faut que la voiture soit à la porte dès le moment où ils en ont besoin. Alors, au point de vue pratique, où en sommes-nous?

M. PINARD: Je vais demander au sous-ministre titulaire, qui est l'auteur de la rédaction des instructions qui ont été données et placées sur vos pare-brise, de donner exactement le sens de ses instructions, puisqu'il m'a dit qu'il les avait lui-même données.

Voici, en ce qui concerne la note, évidemment, pour nous, il s'agissait de faire une note générale. Vu que nous avions communiqué directement avec les whips des partis, nous supposons qu'eux aviseraient chacun leur député.

Maintenant, je dois m'excuser. J'ai appris, ce matin que la lettre était partie au nom de M. Louis-Philippe Lacroix, whip, en espérant qu'il la transmette aux autres whips des partis et j'ai fait envoyer cet après-midi même une copie de cette lettre aux différents whips...

M. LAVOIE (Wolfe): Je l'ai reçue il y a quelques minutes en Chambre. J'ai fait faire des photocopies pour les députés mais je n'ai pas eu le temps de les distribuer encore.

M. LACROIX: Je l'ai remise à l'ouverture de la séance.

M. PINARD: Alors, tous les députés seront à l'intérieur du complexe A qui est l'Assemblée nationale.

M. LAFONTAINE: Je comprends bien, par exemple, que le député qui voudrait garer sa voiture à l'édifice G pourrait le faire?

M. PINARD: Exactement.

M. LESSARD: Par exemple, lorsque nous ne

serons pas en session, nous avons toujours à venir à Québec pour des affaires du comté ou autres choses. Est-ce que cela veut dire que si nous n'avons pas, à ce moment-là, payé nos \$10 mensuellement, nous devons aller nous garer au complexe G? Est-ce qu'on va pouvoir payer au jour le jour notre espace de stationnement, ici, dans la cour intérieure? Est-ce qu'on doit nécessairement payer les \$10...

M. PINARD: C'est-à-dire que, en cours de route, il y aura peut-être des petits accrochages, c'est normal, je tiens à vous aviser tout de suite. C'est normal, lorsqu'on établit une nouvelle politique, au départ. Actuellement, on m'informe qu'à l'intérieur du complexe A, on n'aura personne pour percevoir l'argent ou \$1.25 par jour. Il faudra que quelqu'un soit au mois.

Maintenant, d'ici une dizaine de jours, je dois rencontrer la Société Parc-Auto qui va administrer tous ces stationnements et, pour des cas comme celui que vous apportez, hors de session, il y aura peut-être moyen d'organiser quelque chose de spécial dans ce temps-là. Mais, actuellement, ce sont seulement ceux qui vont payer \$10 par mois qui vont avoir le droit de stationner à l'intérieur du complexe A. Ce qui veut dire qu'un député, qui ne prend jamais sa voiture et qui voudrait venir une journée, devrait stationner au complexe G. On va essayer, d'ici une dizaine de jours, de clarifier un peu plus cette situation, pour le complexe A seulement. Cela nous coûterait extrêmement cher d'avoir quelqu'un pour collecter ici, une fois de temps en temps.

M. LAFONTAINE: M. le Président, au nom du président de la commission qui a perdu son droit de parole, en acceptant la présidence, est-ce qu'on pourrait savoir si le paiement de ce stationnement pourrait être retenu sur salaire, comme déduction?

M. PINARD: Pas actuellement. C'est une mesure qui a un caractère vexatoire que de retenir à la source le paiement qui est, en quelque sorte, minime.

M. LAFONTAINE: Peut-être au point de vue administratif, mais c'est probablement la question du président qui ne parle pas, mais qui parle par ma bouche. C'est probablement que cela l'avantagerait...

M. PINARD: Je tiens pour acquis qu'une fois un accord de principe intervenu entre les collègues de l'Assemblée nationale, je leur connais assez de sens de l'honneur et de la responsabilité pour s'acquitter du paiement du loyer auquel ils auront accordé leur consentement.

C'est une question des responsabilités et d'honneur. Je ne vois pas comment on les humilierait en retenant à la source, sur leur chèque de paie, ce montant de \$10 par mois.

Payable à l'avance.

M. LAFONTAINE: Payable à l'avance?

M. PINARD: Oui, parce que ça vous prend — excusez l'expression anglaise — un "sticker".

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Une vignette.

M. PINARD: Pour avoir droit à la vignette, il faut déposer \$10. C'est bon pour le mois.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Quand on aura la vignette, on pourra stationner.

UNE VOIX: Cela commence lundi?

M. PINARD: Lundi matin.

M. DROLET: On ne l'a pas encore notre vignette.

M. PINARD: Oui, dans la note que j'ai fait mettre sur les pare-brise des automobiles, je pense qu'il est mentionné que l'on pouvait acheter immédiatement sa vignette.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Vous avez dû trouver cette note sur le pare-brise de votre voiture.

M. PINARD: C'était le moyen le plus expéditif pour faire connaître la politique tout de suite. J'aurais préféré que cela se fasse par courrier. Enfin! On est obligé d'oeuvrer dans des conditions extrêmement difficiles, ces temps-ci.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Vous faites cela à la mitaine!

M. PINARD: C'est-à-dire que ce n'est pas tout le monde qui veut s'occuper de ce problème. C'est extrêmement délicat. Je m'en passerais facilement.

Est-ce qu'on est prêt à continuer la discussion?

M. PICARD: ... pour payer?

M. LACROIX: En demandant la vignette au capitaine Gosselin...

M. PINARD: Voulez-vous donner les explications pertinentes pour obtenir la vignette. Combien va coûter la vignette?

La vignette, évidemment, pour les gens qui sont de l'extérieur...

M. LE PRÉSIDENT (Coiteux): A l'ordre, s'il vous plaît! Est-ce que je pourrais demander aux gens de tenir des caucus à l'extérieur étant donné que notre ministre et notre ancien ministre n'ont pas la voix forte. Je pense que ces bourdonnements dans la machine enregistreuse, cela doit être terrible pour les secrétaires. Si vous voulez vous abstenir de ces conver-

sations. Si vous voulez le faire, vous pourriez peut-être aller à l'extérieur.

M. PINARD: Pour obtenir les vignettes, vous pouvez vous adresser soit au complexe G, soit à Claire-Fontaine, ou au capitaine Gosselin.

Le capitaine Gosselin a son bureau à quel endroit?

Il avait son bureau au premier étage de l'édifice A, face à l'édifice E.

UNE VOIX: Chambre 58.

Au rez-de-chaussée ou au sous-sol?

M. LACROIX: Le rez-de-chaussée, c'est l'étage au niveau du sol et la chambre 58 se trouve au sous-sol.

M. PINARD: Il a été déménagé dernièrement.

M. LACROIX: Il était encore là aux dernières nouvelles.

M. LAVOIE (Wolfe): J'ai été le voir tantôt. Ils m'ont dit que c'était à la chambre 58. Nous sommes allés le chercher à la chambre 58 et nous avons descendu au sous-sol. Il a peut-être deux bureaux? Je ne le sais pas!

M. LE PRESIDENT (Coiteux): Nous pouvons maintenant passer à un autre sujet.

M. LATULIPPE: Est-ce que nous n'étions pas au poste 1 : Administration?

M. PINARD: Oui. Le député de Labelle avait la parole.

M. LAFONTAINE: Je voulais demander si M. Jean-Paul Ménard est encore à l'emploi du ministère de la Voirie?

M. PINARD: Non. Il a été muté au ministère de la Justice, à sa demande d'ailleurs.

M. LAFONTAINE: Est-ce que M. François Favreau est encore à l'emploi du ministère de la Voirie?

M. PINARD: Oui.

M. LAFONTAINE: Quel poste occupe-t-il?

M. PINARD: Il est adjoint au directeur du personnel.

M. LAFONTAINE: Dans le casier, ici, ce serait l'adjoint de M. Pelletier?

M. PINARD: Oui.

M. LAFONTAINE: Est-ce que son bureau est à Montréal ou à Québec?

M. PINARD: Québec.

M. LAVOIE (Wolfe): M. Jeannotte est-il encore au ministère de la Voirie?

M. PINARD: M. Jeannotte, oui.

M. LAVOIE (Wolfe): A quel titre?

M. PINARD: Conseiller-cadre.

M. LAVOIE (Wolfe): A Montréal ou à Québec?

M. PINARD: A Montréal.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Que veut dire conseiller-cadre?

M. PINARD: Conseiller-cadre?

UNE VOIX: Est-ce que c'est ça qu'ils appellent sur la tablette ou si...

M. PINARD: Ah non, non! Bien au contraire!

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Qu'est-ce que vous lui faites faire à M. Jeannotte au fait?

M. PINARD: M. Jeannotte était autrefois un ingénieur de district...

UNE VOIX: A la régionale 2.

M. PINARD: Il travaille au niveau régional. M. Jeannotte travaille maintenant avec M. John Connolly dans la région de Montréal. M. Connolly, on l'a expliqué hier, agit comme adjoint au sous-ministre pour la région de Montréal.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Alors, que fait M. Jeannotte?

M. PINARD: M. Jeannotte est un conseiller-cadre à cause de sa compétence, à cause de son immense expérience dans le domaine de la construction et de l'entretien, mais surtout de la construction. Il est en mesure de donner un bon coup de main à M. Connolly, qui a une charge de travail très lourde en ce moment.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il est conseiller dans un cadre.

M. PINARD: Parfait. C'est une question d'interprétation. Le cadre est grand, petit, moyen. C'est une question d'interprétation, mais je sais qu'à Montréal les fonctions sont des fonctions de responsabilité et qui demandent de longues journées de travail.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il ne relève pas alors des monuments historiques?

M. PINARD: Non.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Pas encore!

M. PINARD: Enfin, pour ceux qui veulent vieillir plus vite...

M. LAFONTAINE: Quel stage va-t-il faire aux monuments historiques?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est la phase intermédiaire entre...

M. LAFONTAINE: M. le Président, est-ce que le ministre...

M. PINARD: Je ne suis pas responsable de ce domaine dont vient de parler le député de Chicoutimi. Je pense que M. Jeannotte — sans faire injure à sa jeunesse — est quand même sur le point de prendre sa retraite.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il n'y a pas de comité interministériel entre les Affaires culturelles et vous pour régler le cas de ces personnes?

M. PINARD: Je m'occupe de mes problèmes, mes collègues s'occupent des leurs.

M. LAFONTAINE: M. le Président, est-ce que le ministre peut nous expliquer en quoi consiste...

M. PINARD: Il n'y a pas de murale entre nous cependant.

M. LAFONTAINE: Est-ce que nous sommes à l'article de la murale?

M. PINARD: Oui.

M. LAFONTAINE: Nous pourrions peut-être en parler. Est-ce que le ministre des Travaux publics est allé poser du ciment, du béton dans la murale?

M. PINARD: Cela a été discuté un certain soir. Je ne suis pas intéressé à revenir sur ce sujet.

M. LAFONTAINE: Le ministre n'a pas changé d'idée.

M. LE PRÉSIDENT: Messieurs, la murale est un cas irrégulier.

M. LAFONTAINE: C'est le ministre qui a attaqué le sujet de la murale, M. le Président. Je reviens à la question que j'ai posée tout à l'heure. Est-ce que le ministre pourrait m'expliquer le fonctionnement du cabinet du sous-ministre, en fonction du nouvel organigramme?

M. PINARD: Comme je laisse assez de liberté d'action à mon sous-ministre pour être capable d'organiser son propre bureau, je vais lui demander d'expliquer comment il le fait fonctionner en ce moment. Quelles modifica-

tions il entend proposer dans l'avenir, s'il doit y avoir des modifications, compte tenu des politiques établies par le ministre.

Tout le monde est au courant que le ministère de la Voirie est un ministère qui accorde beaucoup de contrats et procède à beaucoup d'achats. Jusqu'à dernièrement, le ministre et le sous-ministre devaient signer une foule de documents. Il était presque impossible que nous ayons le temps de les analyser à fond. Actuellement j'ai à Québec, entre autres, surtout pour les arrêtés en conseil et les CT, M. René Rioux — il a beaucoup d'expérience en fait, il faisait pas mal le même travail avec M. Arthur Branchaud — qui voit à analyser les documents. Il nous dit si ça suit la procédure, si c'est bien fait, ce qui nous permet de signer avec une quiétude raisonnable.

Information

M. PINARD: Nous avons, aussi depuis dernièrement, quelqu'un qui donne de l'information vis-à-vis des différents corps intermédiaires et la députation. D'ailleurs, vous avez reçu chacun une lettre donnant différents renseignements auxquels les députés sont en droit de s'attendre.

Comme nous sommes dans toutes les régions de la province, il est très important pour nous que tout le monde soit renseigné.

Nous avons aussi à ce niveau des responsables de l'information...

M. LAFONTAINE: Est-ce que le sous-ministre me permettrait? Le sous-ministre vient de dire qu'il a à son service quelqu'un qui s'occupe de l'information. Qui est ce monsieur?

M. PINARD: M. Jean Migneault.

M. LAFONTAINE: Est-ce que M. Migneault dépend directement du sous-ministre ou s'il dépend de l'Office de l'information?

M. PINARD: Il dépend du sous-ministre.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): M. le sous-ministre, est-ce que c'est ce M. Migneault qui nous a envoyé la coupure de journal nous rapportant des déclarations du vice-président de l'Assemblée nationale?

M. PINARD: C'est exact. D'ailleurs, je dois convoquer M. Migneault là-dessus. Je pense qu'il a peut-être outrepassé son mandat. Lorsqu'on commence à informer, il y a certainement des erreurs qui vont se produire. C'est à force d'erreurs et d'omissions qu'on vient à bout de se corriger. Je pense qu'en général il va s'adapter à sa situation très bien. Au départ, je lui ai demandé de prendre toutes les sources d'information voulues et de les faire parvenir aux députés. Nous sommes en contact assez régulièrement. Mais il y a des choses qu'il a fait

parvenir sans mon autorisation. A l'avenir, nous allons essayer de corriger cette situation.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est pour-quoi je vous pose la question. J'ai répondu à l'aimable lettre de M. Migneault, le remerciant et le priant de nous faire parvenir désormais toute déclaration de quelque député de l'Assemblée nationale sur les mêmes sujets. Etes-vous d'accord sur ça?

M. PINARD: Est-ce que le député de Chicoutimi pourrait répéter sa déclaration au cas où ce serait moi qui devrais répondre?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): J'ai accusé réception de la lettre fort aimable de M. Migneault qui était accompagnée, je l'ai dit tout à l'heure, d'une coupure de journal nous parlant d'une déclaration du vice-président de l'Assemblée nationale. J'ai dit à M. Migneault, dans ma lettre-réponse, comme il s'agit d'un précédent: Est-ce qu'il a l'intention de nous faire parvenir toute déclaration d'un député de l'Assemblée nationale concernant le ministère de la Voirie? Je lui ai demandé de nous faire connaître la politique du ministère à ce sujet.

M. PINARD: Je pense qu'à ce moment-là le fonctionnaire en question dépasserait son mandat.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Donc, le geste qu'il a posé l'autre jour, vous le condamnez.

M. PINARD: Je ne le condamne pas, sauf que je comprends dans quelle situation il s'est trouvé, lorsqu'il a fait parvenir les premiers documents qui avaient pour objectif d'expliquer aux députés, quels qu'ils soient, le fonctionnement des nouvelles structures du ministère de la Voirie. Je fais allusion notamment au document, daté du 1er avril 1971, qui donne la liste du personnel administratif des régions et des divisions du ministère de la Voirie et du ministère des Travaux publics.

Je crois que M. Migneault a agi à l'intérieur de son mandat et selon les instructions qui lui avaient été données. Lorsqu'il a fait parvenir, un peu plus tard, un document aux députés de l'Assemblée nationale, en date du 6 mai 1971, auquel était jointe une photocopie d'un article de journal publié mercredi, le 28 avril 1971, dans L'Echo du Nord qui rapportait une déclaration du député de Terrebonne, vice-président de l'Assemblée nationale au sujet de la non-possibilité d'embauche des étudiants à la voirie cet été, je crois que M. Migneault a pu errer dans l'exercice de son mandat.

Je ne voudrais pas lui en tenir grief de façon trop sérieuse ou trop sévère, aujourd'hui. Il l'a fait dans un bon esprit, je crois, parce que, semble-t-il, cette déclaration du député de Terrebonne faisait état en quelque sorte de l'application ou de la non-application d'une

politique d'embauchage des étudiants, établie conjointement par le gouvernement d'Ottawa et le gouvernement du Québec.

Alors, je pense que la déclaration du député de Terrebonne est une matière qui mérite une interprétation, à mon avis, différente de celle que lui-même a donnée à la politique d'embauche des étudiants. Ce n'est qu'un peu plus tard qu'on m'a fait parvenir le document en question. J'ai dit bien honnêtement au député de Terrebonne qu'il prenait à la lettre certaines directives au plan administratif et au plan budgétaire.

Moi, je reste convaincu qu'il y a possibilité d'embauchage des étudiants dans les divisions de la Voirie, tout comme ce fut possible dans le passé, compte tenu évidemment des enveloppes budgétaires consacrées à la construction ou à l'entretien des routes. Ce qui ne me semble pas avoir été compris par tout le monde, c'est qu'il y a quand même une structure en place qui a la responsabilité de déterminer quels seront les emplois disponibles pour les étudiants.

Il y a un ministre d'Etat responsable qui est le député de Joliette, le Dr Robert Quenneville. Je pense qu'il est régulier de faire parvenir les demandes d'emploi des étudiants au ministère du Dr Quenneville, de façon qu'il y ait un meilleur contrôle, une meilleure coordination et plus d'efficacité. Il est fort possible que le Dr Quenneville fasse parvenir des demandes d'emploi au niveau des divisions de la Voirie, ce qui implique qu'il y a possibilité d'embauchage des étudiants. Mais, il y aura distribution de ces demandes d'emploi un peu partout dans les ministères et dans les agences gouvernementales ou paragouvernementales, etc.

C'est le sens de la déclaration qui aurait dû être faite si par hasard on essayait de me mettre en contradiction aujourd'hui avec la déclaration faite par le député de Terrebonne. Je répète encore une fois que M. Migneault, à l'avenir, lorsqu'il verra que les documents qu'il devrait envoyer au député ont une connotation politique, que ça dépasse les critères de l'administration pure et simple du ministère, à ce moment-là, il devrait les référer au cabinet du ministre de façon que le ministre...

M. LAVOIE (Wolfe): La fédération libérale.

M. PINARD: ...non ... prenne ses responsabilités et confie à son chef de cabinet la responsabilité de faire parvenir ces nouvelles informations au député. Je pense que c'est la ligne de démarcation qui doit être établie. En toute conscience et en toute honnêteté pour M. Migneault, je pense que c'était un domaine qui était assez marginal, dans ce sens que les lignes de démarcation étaient assez difficiles à établir et je ne voudrais pas lui en tenir grief plus qu'il ne faut.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Nous non

plus. Tout simplement, nous avons constaté qu'il n'était pas encore recyclé.

M. PINARD: Bien, enfin, c'est un fonctionnaire qui a travaillé au ministère des Travaux publics depuis de nombreuses années; je pense qu'il est un fonctionnaire très compétent. Il est actuellement dans une nouvelle fonction, il a peut-être un petit problème d'adaptation, je l'admets, parce que c'est dans le domaine des relations publiques, mais en ce qui concerne l'administration du ministère des Travaux publics et de la Voirie. Il ne peut pas être raccroché comme tel à l'Office d'information et de publicité où au poste d'attaché de presse du ministre, c'est là que s'établit la distinction et c'est pour cela que je lui demande de faire plus attention, à l'avenir.

M. LATULIPPE: M. le Président, sur le même sujet...

M. PINARD: Est-ce que je pourrais ajouter qu'en général tous les documents qui ont été envoyés par M. Migneault aux députés ont été reçus favorablement. Je n'aurais qu'à lire les lettres de M. Jean-Guy Cardinal, député de Bagot, en date du 4 mai, pour affirmer qu'il est très satisfait d'avoir reçu cette nouvelle information qui permettra aux députés et à leurs électeurs de mieux se renseigner et il offre des félicitations à M. Migneault.

M. LAFONTAINE: Ce n'est pas Denis Hardy, 12 mois de pouvoir.

M. PINARD: Non, je parle en général. Je ne parle pas du document qui concerne les déclarations du député de Terrebonne. M. Bertrand, le chef de l'Opposition, a également envoyé une lettre semblable...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Si vous voulez les collectionner, je peux vous en envoyer.

M. PINARD: M. Marcel Masse également, le ministre du Travail, le député de Stanstead, le député de Portneuf, également a fait parvenir une lettre en ce sens. Vous voyez que je ne veux pas politiser cette question.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): On peut vous montrer une collection complète, mais la seule raison pour laquelle je vous ai posé la question, c'est que...

M. PINARD: Je pense que cette nouvelle information répondait à un besoin.

M. LAFONTAINE: J'aurais pu, peut-être, M. le Président, envoyer aussi une lettre de remerciements, mais comme je l'ai dit hier, je n'avais pas le document et le document que j'ai me provient de M. Rémi Paul. Cela veut dire que certains députés les ont reçus et moi, je n'en ai

pas reçus. J'en ai reçu deux à ce jour j'en ai reçu un, ce matin, et j'ai reçu celui que je viens de vous donner.

M. PINARD: Le député de Labelle m'a remis la lettre du 6 mai 1971 qui lui a été envoyée par M. Migneault et à laquelle lettre était joint le document concernant l'invitation du député de Terrebonne.

M. TREMBLAY C'est-à-dire que ce n'est pas une lettre à laquelle était joint un document. C'était une lettre d'envoi du document. Il y a une nuance très importante.

M. LAFONTAINE: Avec la lettre d'envoi du document et avec aussi une prise de position, au départ, de la valeur du document.

M. PINARD: Oui, c'est parce que j'ai vu le libellé de la lettre d'envoi du document, et c'est là que j'estime que M. Migneault a franchi la limite de ses attributions en tant que fonctionnaire chargé de faire des relations publiques au plan administratif. Alors, il y avait une connotation évidente au plan politique, dans ce document, ce qui lui a peut-être échappé. Je ne veux pas faire de débats, je ne veux pas être acrimonieux à son endroit. Nous l'avons vu, il a très bien compris que les conséquences, au plan pratique, n'ont peut-être pas été celles que lui-même avait prévues. A l'avenir, il va savoir comment se comporter.

M. LAFONTAINE: A l'avenir, M. Migneault n'enverra que les documents officiels du ministère de la Voirie et non pas ce qu'un député a pu rapporter à un endroit ou à un autre.

M. PINARD: C'est cela.

M. LE PRESIDENT: La parole est au député de Frontenac. Il demande la parole.

M. PICARD: M. le Président, on reprendra ces documents-là après l'adoption des crédits, pas avant.

M. LATULIPPE : M. le Président, pour ma part, j'ai vu le document en question et je trouve qu'il est sans conséquence directe, d'autant plus que je pense que c'est quelque chose d'objectif, d'honnête.

On se réfère aux emplois d'étudiants mais, si on lit ensemble, c'est très minime là-dedans quand on parle des étudiants. On parle surtout de la politique générale du ministère de la Voirie. Je pense que c'est honnête, en fait, et c'est quelque chose sans conséquence, qui ne doit pas quand même pas se poursuivre.

M. LAFONTAINE: Je vais répondre au député. Tout simplement, les emplois d'été, c'est tirer par les cheveux. Si le ministre peut me remettre ma lettre. Il est question de la compa-

gne électorale du 29 avril, du fonctionnement du ministère de la Voirie sous un autre gouvernement.

Je ne crois pas qu'il appartienne à aucun fonctionnaire de quelque gouvernement que ce soit de porter un jugement sur une administration quelconque. Le fonctionnaire est au service de l'Etat, pour servir les contribuables du Québec, et la politique est réservée aux politiciens, aux députés élus.

M. LE PRESIDENT: A l'ordre! Je déclare l'affaire close.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Cette expérience du député de Frontenac ne lui a pas fait comprendre l'importance d'un geste condamnable et qu'a condamné, d'ailleurs, implicitement le ministre.

M. LE PRESIDENT: L'affaire est close.

M. PINARD: M. le Président, j'aimerais quand même qu'on n'interprète pas ma déclaration de façon péjorative non plus. J'ai mis des précautions oratoires quand j'ai condamné le geste de M. Migneault et je veux être juste à son endroit comme je voudrais que les députés des deux côtés de la table le soient à l'endroit de M. Migneault.

M. LAFONTAINE: De toute façon, M. le Président, il ne faudrait tout de même pas dire que c'est un geste louable. La preuve c'est que le ministre dit que cela va changer.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): M. le ministre, c'est tellement vrai que je ne lui en ai pas fait grief, que je lui ai demandé de nous faire tenir toutes les déclarations des autres députés. C'était gentil de ma part.

M. PINARD: C'est-à-dire que non. Je trouve que c'est une stratégie peut-être habile de votre part mais dans laquelle nous ne tomberons pas parce que nous savons quelle utilisation vous pourriez en faire à l'occasion.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Vous y êtes déjà tombé.

M. PINARD: Non.

M. LE PRESIDENT: Messieurs les membres de la commission, la parole était au sous-ministre pour donner des explications sur le personnel de son ministère.

M. LAFONTAINE: Il en était rendu à M. Jean Migneault.

M. LE PRESIDENT: L'incident étant clos, nous pourrions demander au sous-ministre de continuer son exposé.

M. PINARD: Actuellement, nous construi-

sons un peu partout dans la province. Evidemment, la province étant de plus en plus peuplée, nous avons de plus en plus d'expropriations et nous essayons de minimiser le plus possible les dommages d'expropriation en renseignant la population. Là-dessus, il y a M. Vastel et M... qui relèvent en fait de l'Office de l'information mais qui travaillent beaucoup avec nous aussi. Ce monsieur était l'attaché de presse de M. Russell...

UNE VOIX: M. Chevalier.

M. PINARD: M. Chevalier, à Montréal, Wellie Chevalier, qui collabore souvent avec nous même s'il relève de l'Office d'information, pour essayer de renseigner la population. D'ailleurs, vous avez vu, j'ai fait parvenir par M. Migneault un texte de M. Vastel sur l'autoroute est-ouest à Montréal.

M. LAVOIE (Wolfe): Je vous trouve habile, M. le ministre, de ne pas faire savoir qu'il était déjà attaché de presse de M. Russell...

M. PINARD: Je ne me souvenais pas de son nom.

D'ailleurs, c'est un homme compétent.

M. LAFONTAINE: M. Wellie Chevalier est un homme très compétent qui était l'ancien éditeur de journal Le Droit et aussi l'ancien rédacteur en chef, je pense, du journal Le Canada.

M. PINARD: Je ne me souvenais pas de son nom.

C'est un excellent journaliste.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): En fait, vous avez combien de personnes pour conseiller tout le monde? De combien de personnes se compose votre cabinet, outre votre sous-ministre? Autour de vous, combien y a-t-il de personnes? Il y a un secrétaire particulier, adjoint, et ci et ça. Est-ce que vous pourriez me donner tous les noms, leurs fonctions, leurs salaires. Est-ce qu'ils ont été engagés après émission de la liste d'éligibilité, etc?

M. PINARD: Mon chef de cabinet est Jean-Claude Villiard, mon attaché de presse...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Quel est son salaire?

M. PINARD: Il était de \$14,000, je l'ai augmenté dernièrement.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): A combien?

M. PINARD: A \$16,000.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): A \$16,000, pour quelle raison?

M. PINARD: La semaine dernière, il y a quinze jours.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Est-ce qu'il y a eu recommandation de la Commission de la fonction publique et émission de la liste d'éligibilité au moment de son arrivée au ministère?

M. PINARD: Oui.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Bon! Il est passé de \$14,000 à \$16,000.

M. PINARD: Son salaire est payé dans les cadres du salaire qui est déterminé pour l'emploi, la fonction de chef de cabinet.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): D'accord.

M. PINARD: J'ai, comme attaché de presse, M. André Boulanger, au salaire de \$13,000 par année.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Était-il déjà de la Fonction publique?

M. PINARD: Non, il était dans l'entreprise privée.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Est-ce qu'il y a eu émission de la liste d'éligibilité?

M. PINARD: Dans son cas, oui. Il y a aussi à mon cabinet M. Marcel Bélanger, qui est un fonctionnaire du ministère de la Voirie depuis plusieurs années. Il porte le titre de secrétaire particulier adjoint, au salaire de \$12,500 par année. A Drummondville, mon secrétaire de...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): M. le ministre, un instant. M. Bélanger a \$12,500 par année. Depuis combien de temps a-t-il ce salaire?

M. PINARD: Cela fait quatre ou cinq ans.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Pourquoi n'a-t-il pas été augmenté de la même façon que l'autre, celui qui a un salaire de \$13,000, et l'autre qui est à \$16,000?

M. PINARD: Il n'y a pas de raison particulière, sauf que la Commission de la fonction publique peut en avoir X que j'ignore, mais il n'y a rien qui ne présuppose ou ne porte à croire que le ministre ne fera pas de recommandation dans un sens différent.

M. LESSARD: A ce sujet, M. le Président, — je ne veux pas enlever la parole au député de Chicoutimi, mais ma question concorde un peu avec la sienne — est-ce que les salaires accordés par exemple aux secrétaires particuliers, au niveau d'un ministre correspondent aux mêmes salaires au niveau de l'ensemble des ministères?

Est-ce qu'il y a par exemple une politique établie disant que le secrétaire particulier du ministre de la Voirie aura le même salaire que le secrétaire particulier du ministre des Affaires culturelles?

M. PINARD: Il y a un montant minimum et un montant maximum déterminés par la Commission de la fonction publique. C'est...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): \$17,500.

M. PINARD: \$17,500, c'est bien cela.

M. LESSARD: Et avec des critères précis.

M. PINARD: C'est au ministre à juger quelle est la charge de travail imposée à ses fonctionnaires, à l'intérieur de son cabinet, et à déterminer quel est le salaire qui doit leur être payé annuellement.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): M. le ministre, je reviens à cette question de M. Bélanger. Voici un fonctionnaire qui est quand même un fonctionnaire d'expérience. Il est là depuis longtemps. Il se trouve à avoir un salaire inférieur à celui d'une personne que vous êtes allé chercher à l'extérieur et à qui vous donnez immédiatement \$13,000, de même que votre secrétaire particulier — le premier, — le chef de cabinet...

M. PINARD: M. Jean-Claude Villiard?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): ... était-il déjà de la Fonction publique?

M. PINARD: Il n'était pas à la Fonction publique. Il était dans l'entreprise privée, mais il faut quand même regarder bien honnêtement le curriculum professionnel des fonctionnaires qui travaillent au cabinet du ministre.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): D'accord! Il y a le curriculum vitae, il y a les titres scolaires, mais il y a aussi ce que la Fonction publique appelle les équivalences. Or, l'expérience entre dans l'ordre des équivalences. Par conséquent, le ministre, il me semble, devrait en tenir compte dans le rajustement des salaires.

M. PINARD: Le ministre tiendra compte de ce que le député de Chicoutimi appelle les équivalences.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Ce que la Commission de la fonction publique appelle les équivalences et applique.

M. PINARD: C'est le ministre qui est responsable des recommandations quant à l'augmentation des salaires à payer aux fonctionnaires du cabinet du ministre. La Fonction publique n'intervient pas dans la décision du ministre à

moins que le ministre ne dépasse le maximum prévu par les règlements ou, ce qui est très rare, paierait en bas du minimum prévu par les règlements.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Mais le ministre a des critères?

M. PINARD: Pardon?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Le ministre a des critères.

M. PINARD : Le ministre prend ses responsabilités de la manière la plus consciencieuse possible. Il cherche à établir les salaires payés à ses fonctionnaires selon les critères qui lui semblent les plus justes, compte tenu de la charge de travail, compte tenu de l'expérience, et aussi compte tenu de la spécialisation qui est demandée aux fonctionnaires pour exercer telle ou telle fonction.

Il y a des événements que je ne veux pas rappeler. Je pense que si on en faisait la discussion, cela serait injuste pour ces personnes. J'aime mieux ne pas être appelé ou forcé à discuter de ces choses qui ne nous conduiraient nulle part et qui ne feraient qu'aggraver ou rendre plus difficiles certaines situations. J'espère que le député de Chicoutimi comprend ce à quoi je fais allusion. Je n'ai jamais été partisan de ce genre de tracasseries.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je n'ai aucunement l'intention de faire des tracasseries au ministre. Je lui demande de nous dire simplement quels sont les membres du personnel de son cabinet, de justifier les salaires et de nous indiquer de quelle façon ils ont été engagés.

Si le ministre veut bien poursuivre. Je serai heureux de l'écouter.

M. PINARD: Oui, sauf que j'aimerais que je ne sois pas amené par des commentaires à rectifier certaines déclarations qui nous engageraient dans un débat que je ne veux pas faire.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Vous ne l'avez pas été jusqu'à présent.

M. PINARD: Très bien. Tant mieux si la chose est telle qu'elle est. Alors je continue. A mon bureau de Drummondville, c'est M. Grégoire Mercure qui est secrétaire particulier adjoint... c'est classe 1? Je vais vérifier parce que peut-être...

Alors, c'est M. Marcel Bélanger, secrétaire particulier adjoint, classe 1, à mon bureau de Québec. M. Grégoire Mercure, secrétaire particulier adjoint, classe 1, à mon bureau de Drummondville.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Quel est son salaire?

M. PINARD: Il est de \$13,000.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Est-ce qu'il a été engagé après émission d'une liste d'éligibilité?

M. PINARD: Oui.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Est-ce que son engagement aura un caractère permanent ou a déjà acquis un caractère permanent?

M. PINARD: Non. Il n'a pas de caractère permanent. Sauf, s'il veut prendre avantage de l'application des règlements à la Fonction publique, je le laisse libre de le faire. Il y a des fonctionnaires qui n'aiment pas à s'engager dans la Fonction publique de façon permanente; d'autres sont prêts à le faire. Alors je les laisse libres à cet égard, comme je l'ai fait dans tous les cas dont je viens de vous donner les noms.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il a combien déjà?

M. PINARD: Il a \$13,000.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Merci.

M. PINARD: Il a une bonne expérience. Il a été plusieurs années secrétaire-gérant de la Chambre de commerce. Il a une expérience administrative considérable. Non, au contraire. Non, il n'a pas d'expérience au plan de l'organisation politique. Je suis allé le chercher à la chambre de commerce pour des raisons bien spécifiques. Alors, cela clôt le débat quant à lui.

Mlle Françoise Gauthier, secrétaire particulier adjoint, classe 2, au traitement de \$7,900. Mme Thérèse Savoie, secrétaire particulier adjoint, classe 2, à mon bureau de Drummondville, au salaire de \$7,900. Elle était ma secrétaire au bureau de Drummondville de 1960 à 1966. Mlle Jocelyne Harvey, secrétaire, au traitement de \$5,717. Elle est au service de mon chef de cabinet, M. Jean-Claude Villiard depuis quelques semaines, je crois.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Alors, à Drummondville, vous avez trois personnes.

M. PINARD: A Drummondville j'ai trois personnes. Oui. Pardon, quatre. Mlle Rollande Rajotte, sténodactylo à mon bureau de Drummondville, \$3,429.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Vous avez quatre personnes à votre bureau de Drummondville.

M. PINARD: Oui. Il faut dire que...

UNE VOIX: C'est un gros comté.

M. PINARD: Non, ce n'est pas tellement que... La raison est que je me suis aperçu qu'il y avait beaucoup de délégations qui viennent à l'édifice provincial de Drummondville pour

différents problèmes. Que ce soit pour des problèmes de voirie, pour des problèmes relevant du ministère des Travaux publics, du ministère des Affaires sociales. Comme nous avons un édifice administratif qui regroupe la plupart des services gouvernementaux, alors les délégations viennent d'un peu partout, de Sherbrooke, de plusieurs comtés à la ronde. Bien souvent, les problèmes sont d'intérêt local ou régional tout au plus. Ce serait obliger injustement ceux qui veulent nous voir, de référer leurs problèmes à Québec ou même de les obliger à faire le voyage à Québec, pour la présentation de leurs problèmes. Nous leur demandons de venir au bureau de Drummondville, mais dans le cadre d'activités à caractère plus que régional.

M. LESSARD: Lorsque vous parlez de Mlle Rajotte, vous avez bien dit \$3,429?

M. PINARD: Oui, elle est sténodactylo. C'est une jeune personne qui, disons, fait son apprentissage...

M. LESSARD: A temps complet où...

M. PINARD: Oui, mais qui est en train là de prouver sa compétence et qui méritera certainement un meilleur traitement d'ici peu.

Il faut quand même qu'elle se qualifie selon les règlements de la Fonction publique et qu'elle passe des concours d'avancement, si elle veut obtenir un traitement plus élevé que celui qu'elle a en ce moment, et surtout si elle veut participer à des concours de promotion par exemple.

M. GAUTHIER: Est-ce qu'elle est apparentée à la femme de l'ancien sous-ministre?

M. PINARD: Non.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): A part le secrétaire de comté, celui qui est en fait chef de bureau à Drummondville, les trois qui demeurent à Drummondville, ont-ils droit à des rétributions supplémentaires pour le temps qui est fait en dehors des heures normales de bureau?

M. PINARD: Je pense que le cas s'est posé pour Mme Savoie, qui fait des heures supplémentaires de travail toutes les fois que je vais faire du bureau à Drummondville. J'y vais habituellement le lundi, la journée est très longue et il est très rare que je sorte de mon bureau avant neuf, dix heures, parfois onze heures le soir.

J'ai de la dictée à lui donner, des dossiers à vérifier avec elle. Je pense qu'elle a droit à du temps supplémentaire, mais je ne me souviens cependant pas si Mme Savoie a fait des réclamations pour se faire payer du temps supplémentaire.

Sous toutes réserves, j'aimerais prendre la question du député de Chicoutimi en note pour pouvoir y répondre de façon plus précise.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Vous admettez évidemment qu'elle y a droit?

M. PINARD: J'ai l'impression qu'elle y a droit. Je ne sais pas si elle a fait dans le passé cette demande de paiement de temps supplémentaire, mais je sais qu'elle travaille très fort.

Il y a Mme Ruth Picard, qui est secrétaire au bureau du ministre à Québec, au traitement de \$6,833; Mme Hélène Bergeron, qui agit en qualité d'agent de bureau, classe 1, au traitement de \$5,688; Mlle Clémence Gagnon, agent de bureau, classe 2, au traitement de \$5,233, à Québec; Mme Madeleine Racine, agent de bureau, classe 1, au traitement de \$4,383, à Québec; Mlle Charlotte Girard, agent de bureau principal, à Québec, au traitement de \$7,003; M. Lucien Dionne, chauffeur du ministre, au traitement de \$7,000, annuellement.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Est-ce un nouveau chauffeur?

M. PINARD: Non, ce fut mon chauffeur de 1960 à 1966, le chauffeur de M. Allard, ministre des Richesses naturelles, pendant la période de 1966 à 1970, et je l'ai gardé comme chauffeur.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Cela veut dire que vous avez une limousine?

M. PINARD: Je n'ai pas de limousine, j'ai une Chrysler New Yorker, cinq passagers, ce qu'on n'appelle pas une limousine.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je veux dire qu'il y a une voiture...

M. LAFONTAINE: Ce que M. Lesage appelait une limousine en 1970.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): ...à la disposition du ministre. Le scandale qu'avait évoqué le ministre actuel des Finances se perpétue, puisque le ministre a encore une limousine.

M. PINARD: Je n'ai jamais appelé ce genre de chose un scandale.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je ne parle pas de vous, je parle de votre collègue.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce qu'il y a un stéréo?

M. PINARD: Non, il n'y en a pas.

M. LAFONTAINE: Il y a la radio, oui? J'en entends rire quelques-uns...

M. PINARD: Il y a quatre roues, il y a cinq pneus...

M. LAFONTAINE: Ils sont nouveaux en cette Chambre.

M. PINARD: ...il y a un système de chauffage...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): j'imagine.

M. PINARD: ...et il y a un volant pour conduire la voiture.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il y a un moteur.

M. LESSARD: Est-ce que les tapis sont bleus?

M. PINARD: Oui, ils sont bleus.

M. PICARD: Est-ce qu'il y a un pneu additionnel à l'arrière?

M. PINARD: J'ai un pneu de rechange, oui.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Vous avez une roue de secours.

M. PICARD: Nous sommes aussi bien de poser des questions comme celle-ci: Avez-vous un "spare" en arrière?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): M. le Président, je tiens à faire remarquer au député d'Olier que nous ne posons pas ces questions-là pour rien...

M. PICARD: M. le Président, j'aurais une remarque. On s'informe des salaires des sténodactylos...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je regrette, M. le Président, j'ai demandé la parole.

M. LE PRÉSIDENT (Coiteux): La parole est au député de Chicoutimi et il y aura réplique.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Si je pose ces questions, ce n'est pas pour rien, je n'irai pas demander au ministre de quelle couleur est sa voiture, ou quoi que ce soit. On peut faire une blague en passant, tout le monde a le sens de l'humour.

On nous a fait grief d'avoir chauffeurs, voitures qu'on appelle limousines ou appelez ça comme vous voudrez, d'avoir tant et tant de secrétaires particuliers et d'en avoir tant et tant dans le comté. Nous voulons savoir des ministres actuels quelles sont les personnes qu'ils ont à leur disposition, ce contre quoi nous n'avons rien, pourvu que le ministre des Finances veuille bien reviser le jugement qu'il a porté l'an dernier, en parlant du scandale des limousines

et de tous les gens qui travaillaient pour les ministres. Voilà la raison des questions que nous posons.

M. PICARD: Cette remarque du député de Chicoutimi, M. le Président, vous avez remarqué qu'elle s'applique à la toute dernière remarque, sur les limousines, faite par le ministre. Avant ça, on a discuté des salaires de fonctionnaires, classe 1, classe 2 à des salaires de \$5,000 et de \$5,200 par année, combien une sténodactylo gagne. Il y a 2,853 employés au ministère. Est-ce qu'on va les passer un par un?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Non, monsieur. M. le Président, le problème ce n'est pas ça. Ce n'est pas ça du tout. Si je pose toutes ces questions au ministre de la Voirie, concernant son personnel, c'est pour savoir combien de personnes il a à son emploi en sa qualité de ministre, chauffeurs y compris, dactylos, sténos appelez ça comme vous voudrez.

M. PICARD: Vous voulez aussi savoir les salaires.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je veux savoir aussi quels sont les salaires. Le député d'Olier doit se rappeler quel branle-bas le ministre actuel des Finances avait fait, l'an dernier, en essayant de faire un scandale du fait que les ministres avaient tant et tant de personnes à leur emploi, qu'ils avaient un chauffeur, une voiture, etc. et que leur personnel avait des salaires fabuleux. On disait des salaires de \$21,000. Or, à ce moment-là, le seul fonctionnaire dont la fonction équivalait à celle de ceux qui étaient à notre service, le seul fonctionnaire qui avait un traitement de \$21,000 était l'actuel ministre des Finances qui travaillait pour le chef de l'Opposition. Voilà.

M. LE PRÉSIDENT: Est-ce que nous continuons?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Alors, cela fait combien de personnes au total, dans votre bureau?

M. PINARD: Je m'informerai. Je pensais qu'on avait additionné au passage.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Non, non, nous aimons savoir ça du ministre. D'office, nous ne savons rien, c'est le ministre qui sait tout.

M. PINARD: Est-ce que je dois interpréter vos déclarations comme celles d'un homme qui ne sait pas compter?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Non, ici, d'office, nous ne savons rien.

M. PINARD: Quatorze personnes avec le chauffeur.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Quatorze avec le chauffeur.

M. PINARD: Quinze avec la voiture.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Très bien.

M. LAFONTAINE: Seize avec le ministre parce qu'il est payé à même...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Non, on sous-trait le ministre.

M. LE PRESIDENT: Est-ce que le sous-ministre a fini d'expliquer son...

M. PINARD: J'aimerais souligner que le personnel dont j'ai donné la liste est au travail pour le compte du ministre, mais en ma qualité de ministre des Travaux publics et de la Voirie. Je n'ai pas fait de duplication du personnel. C'est à noter.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Nous l'avons noté.

M. LAFONTAINE: Une chance que le ministre n'a pas fait de doublage de personnel d'autant plus qu'il souhaite, avant longtemps, l'adoption de la Loi du ministère de l'Équipement qui regroupera sous le même chapeau les deux ministères.

M. PINARD: Tout dépendra des responsabilités que le ministre aura à assumer et des fonctionnaires dont il aura besoin pour accomplir le plus efficacement possible son travail.

M. LE PRESIDENT: Le député de Frontenac a demandé la parole.

M. LATULIPPE: M. le Président, à propos de l'organigramme. J'aurais une question à poser.

M. LAFONTAINE: Je n'ai pas fini, M. le Président, je m'excuse. J'ai demandé au sous-ministre et c'est là que cela a commencé, j'ai laissé parler tout le monde. Je reviens à question. J'ai demandé les nom du personnel du sous-ministre. Le sous-ministre m'a répondu: M. Rioux, M. Jean Migneault et M. Wellie Chevalier à Montréal...

M. PINARD: Et M. Vastel, qui relève de L'OPDQ, en fait.

M. LAFONTAINE: Je me souviens très bien qu'hier le sous-ministre disait avoir un adjoint à Montréal qui s'appelait M. John Connolly.

M. PINARD: Si vous voulez les noms des secrétaires, il y a Mlle...

M. LAFONTAINE: Je ne parle pas des secré-

taires, je parle de son cabinet, de ceux qui prennent les décisions. Je lui ai demandé hier et il a passé outre. J'ai demandé quelle était la position.

M. PINARD: Je m'excuse, évidemment M. John Connolly n'est pas sur l'organigramme. Si on veut le placer dans le cabinet, je n'ai pas d'objection. M. John Connolly est adjoint du sous-ministre à Montréal.

M. LAFONTAINE: Je sou mets ça au sous-ministre parce que le sous-ministre a admis que M. Connolly portait le titre d'adjoint au sous-ministre.

M. PINARD: C'est exact.

M. LAFONTAINE: Alors, s'il est adjoint au sous-ministre, il doit nécessairement faire partie du cabinet du sous-ministre.

M. PINARD: C'est exact. Il y a aussi M. Jeannotte dont on a parlé tantôt. Il y a M. Anastase Pigeon...

M. LAFONTAINE: Qui est un ancien ingénieur d'industrie.

M. PINARD: Qui est un ancien ingénieur régional pour la région est, la région de Québec. Je pense que c'est tout.

M. LAFONTAINE: Alors, il y a six personnes?

M. PINARD: Environ.

M. LE PRESIDENT: Si je comprends bien, l'organigramme, c'est fini. Alors, on va retourner à l'administration, le député de Frontenac a la parole.

M. LATULIPPE: M. le Président, j'aurais une question un peu d'ordre général. Depuis une dizaine d'années, on remarque que le budget de croissance, au ministère de la Voirie, perd de l'importance constamment, en regard du budget de la province de Québec. J'ai ici une coupe qui indique la croissance du budget de la province en regard de la croissance du budget de la Voirie. Comment se fait-il qu'on accorde de moins en moins d'importance au ministère de la Voirie en proportion des autres ministères, alors que la valeur du dollar diminue constamment? Aujourd'hui, le dollar vaut 59 cents du dollar de 1949?

M. PICARD: Avec les intérêts?

M. LATULIPPE: Non, sans intérêts, en dollars constants, c'est sans intérêts. Est-ce qu'on pourrait faire une pression quelconque pour aider le ministre à avoir un budget un peu plus raisonnable? Dans le ministère de la Voirie, ça

prendrait un budget de \$300 millions ou \$400 millions de plus, pour pourvoir aux besoins, surtout dans le secteur rural. Si on regarde aussi la croissance de la demande, il y a dix ans, le nombre de véhicules moteurs était de 1,200,000; maintenant, il est de 2,200,000, ça a doublé. Alors qu'en dollars constants le budget de la Voirie n'a pas doublé. N'y aurait-il pas quelque chose d'anormal? Quels sont les grands principes qui président au conseil des ministres pour accorder un budget aussi minime?

M. PINARD: D'abord, si le député de Mégantic prend la peine de regarder à la page 215, il s'apercevra que cette année il y a quand même une augmentation de \$61 millions. Dans l'ensemble du budget global de la province, il se peut qu'il n'y ait pas de correspondance proportionnelle au plan de l'augmentation. Cependant, le ministère de la Voirie se classe quand même au premier rang des ministères qui ont à faire des dépenses en immobilisation.

Après le ministère de l'Éducation, des Affaires sociales, le ministère de la Voirie vient tout de suite en troisième lieu. Mais il a obtenu le plus fort montant du budget des immobilisations. J'ai remarqué que c'est le même phénomène aux États-Unis. J'ai fait les vérifications pour voir où se situaient les ministères qui ont une vocation semblable aux nôtres, c'est-à-dire Voirie et Travaux publics, qui portent peut-être une autre appellation, mais qui, à toutes fins pratiques, donnent les mêmes services.

Alors, aux États-Unis, les ministères des Affaires sociales, de l'Éducation prennent la plus grosse part du budget du gouvernement américain, et à la suite de ces ministères, ce sont les secrétariats, ils appellent ça: Department of Highways, Transportation or Communications and Equipment. C'est à peu près dans le même ordre que chez nous, au Canada.

En Ontario, la même chose est survenue cette année. On voit que c'est une tendance à peu près identique en Amérique du Nord.

Les dépenses du ministère de l'Éducation, eh bien, sont encore très élevées, même si on doit admettre, cependant, que, pour cette année, il y a eu diminution très considérable du budget du ministère des Affaires sociales et du ministère de l'Éducation, précisément pour permettre au ministère des Finances d'accorder plus d'argent au ministère de la Voirie, en particulier, pour fins de travaux de construction, parce que nous devons viser à la rentabilité sur le plan économique. Je pense qu'il est exact de dire que les travaux de construction faits par le ministère de la Voirie sont générateurs de revenus, en ce sens que ces travaux augmentent le rendement des taxes: La taxe de vente, la taxe sur les véhicules automobiles, sur le carburant, etc.

Avec une politique d'entretien à l'année longue, maintenant, avec l'ouverture des chemins d'hiver dans toutes les régions du Québec, à ce moment, le commerce peut se faire à longueur d'année et cela accroît la circulation

de l'argent. Cela accroît également la rentrée des revenus; il y a moins de périodes creuses, quant à la rentrée des revenus au ministère des Finances comme c'était l'expérience autrefois, alors que dans les mois d'hiver, à partir de novembre, dès la première chute de neige, à aller jusqu'au début de l'été, il n'y avait presque pas de revenus qui entraient, à ce moment-là, dans le trésor provincial. Cela, c'est au moins une amélioration.

De là à dire que le ministre est complètement satisfait du budget qui lui est donné, ce serait faux de le prétendre parce que je sais fort bien quels sont les besoins qui me sont signalés dans toutes les régions du Québec. Malheureusement, compte tenu des disponibilités budgétaires, je ne peux pas faire davantage et je pense qu'il était bien difficile au premier ministre et au ministre des Finances de grossir davantage le budget de la Voirie. Je pense qu'il faut tenir compte aussi qu'au chapitre des dépenses brutes il s'agit quand même d'un montant de \$445,000,000 par rapport à \$350,000,000, l'année dernière. Nous participons encore à des plans conjoints. Il y a quand même une contribution du gouvernement du Canada pour \$10,444,300 et des remboursements pour une somme de \$11,500,000; ce qui donne des remboursements et contributions pour une somme totale de \$21,000,000, tout près de \$22,000,000. Dans le cas des travaux de construction qui sont exécutés en vertu d'ententes dans les zones spéciales, il y a une somme qui donne le montant... il y a un montant de \$40,000,000 par rapport à \$11,146,000, l'année dernière. Je crois qu'il y a un meilleur équilibre qu'autrefois et que, toutes proportions gardées, il y a véritablement augmentation du budget du ministère de la Voirie, cette année.

M. LATULIPPE: Je suis d'accord pour reconnaître une augmentation substantielle, cette année, mais quand même, quand on répartit cela sur une période d'une étude de 10 ans, on remarque qu'il y a décroissance proportionnelle en regard du budget, lui-même.

Est-ce que vous seriez en mesure, M. le ministre, de nous donner un aperçu, justement, de la croissance au niveau rural, toutes proportions gardées, avec le secteur urbain ou les secteurs métropolitains, Montréal et Québec? Parce que j'ai vaguement l'impression que le gros des investissements se fait surtout dans les secteurs de ville comme Montréal.

M. PINARD: J'aimerais bien...

M. LATULIPPE: Actuellement une politique se fait depuis un certain nombre d'années; le secteur rural est sacrifié, quelquefois...

M. PINARD: M. le Président, je ne voudrais pas être malcommode ou être trop entiché du respect des règlements, mais je pense que la

discussion serait hors d'ordre, si je la poursuivais avec le député de Frontenac. J'aimerais mieux qu'il attende au poste 7 de la construction pour parler de ce problème, parce que, autrement, nous ne pourrions pas finir la discussion sur le poste 1 : Administration.

M. LE PRESIDENT: MM. les membres de la commission, je crois que le ministre a parfaitement raison, parce que, si on commence à s'étendre là-dessus, on pourra difficilement revenir au domaine de l'investissement. Alors, passons donc immédiatement au poste budgétaire no 1 : Administration.

M. LAFONTAINE: Je pense que le député avait raison; excepté que cela ouvrirait un débat académique parce que M. le député n'avait pas simplement vu la question d'investissements directs en construction, aussi en dépenses de l'entretien et, à ce moment-là, ça tombe sous la direction générale du ministère. Je pense qu'à la défense du ministre, ce serait assez difficile d'être capable de partager les coûts, en prenant en considération le salaire des fonctionnaires, l'achat de matériaux. On pourrait en parler durant des mois et des mois.

M. LEGER: Est-ce que je suis en droit de demander une question générale à l'article 1? Il paraît qu'on peut quand même avoir un survol de l'ensemble. Dans le montant des budgets votés par le ministère de la Voirie, est-ce qu'il y a un montant précis voté pour — je reviens à la Transquébécoise — au total, dans son budget, un montant voté, précis, pour la Transquébécoise?

M. PINARD: \$7.5 millions.

M. LEGER: Est-ce que ça fait partie d'un projet de trois ans pour terminer la route de Trois-Rivières-Sherbrooke, avec une étape de \$7 millions pour l'année 70/71?

M. LE PRESIDENT: Je crois que le député...

M. PINARD: C'est encore une discussion qui devrait se faire au budget construction.

M. LE PRESIDENT: Quand cette question viendra à l'ordre du jour, elle sera très bien placée au poste de la construction.

M. LAFONTAINE: M. le Président, au poste de l'administration générale, est-ce que le ministre pourrait nous dire quelle est l'implication directe, sur son budget, de l'augmentation des salaires, en vertu du nouveau décret de la construction? Est-ce que les chiffres qu'on a mentionnés, ça pourrait peut-être aller jusqu'à \$25 à \$30 millions, sont exacts?

M. PINARD: Nous avons fait l'analyse des conséquences de l'application du nouveau dé-

cret dans les métiers de la construction, au ministère de la Voirie, et je crois que ces conséquences sont très importantes, au plan de l'augmentation des coûts. Cela peut se situer, pour la première année de l'application du décret, entre \$20 et \$25 millions, mais nous attendons une étude plus spécialisée pour être en mesure de donner un chiffre plus précis.

M. LAFONTAINE: Est-ce que le ministre pourrait me dire, lorsque son rapport sera refait, s'il peut nous en faire parvenir ou nous communiquer les informations?

M. PINARD: Si le rapport me parvient cette semaine et que nous n'avons pas terminé la discussion des estimations budgétaires du ministère, je déposerai le document ou je donnerai l'information, avec plaisir, au député.

M. LE PRESIDENT: Une autre question à poser. Administration, sous-article 1: Traitements, salaires et allocations.

Administration

Services administratifs

Traitements, salaires et allocations

M. LESSARD: M. le Président, au niveau de traitements et salaires, dans la rémunération régulière, est-ce qu'il serait possible de savoir quel est le nombre de fonctionnaires occasionnels et quelle est la partie du budget qui est accordée aux fonctionnaires occasionnels? Disons, à réserve 05, est-ce que ça existe au niveau du budget?

M. PINARD: Est-ce qu'il ne vaudrait pas mieux, au poste de l'administration...

M. LESSARD: M. le Président, c'est que je suis toujours dans la façon dont nous on a présenté les dépenses, soit la nature et les sous-natures des dépenses, telles qu'elles ont été présentées à l'Assemblée nationale par le ministre des Finances, à notre demande. Et à l'intérieur de rémunération régulière, nous trouvons un sous-article qui s'intitule "fonctionnaires occasionnels" à 05, et comme la répartition du budget a dû se faire selon ces modalités, est-ce qu'il est possible de connaître le montant qui est prévu pour les fonctionnaires occasionnels? Je pense que c'est le seul article où je peux soulever la question.

M. PINARD: Au niveau des travailleurs occasionnels, il y a une somme totale de \$105,000.

M. LESSARD: \$105,000. Est-ce que, au même article, mais à 1.2 surtemps, on a prévu un budget pour du temps supplémentaire?

M. PINARD: J'ai donné la somme totale de

\$105,000, tantôt, mais pour répondre à la question précise du député de Saguenay, c'est le montant de \$85,000 qui devrait s'appliquer.

M. LESSARD: Pour les fonctionnaires occasionnels. Maintenant, à 1.2...

M. PINARD: Enfin, si vous voulez, je vais ventiler le montant de \$105,000 cela vous donnera...

M. LESSARD: Non, M. le Président, disons que je m'en tiens au chiffre global.

M. PINARD: Pour l'administration, au niveau des travailleurs occasionnels, c'est \$85,000.

M. LESSARD: Et en temps supplémentaire, sous-article 1, à 1.2, est-ce qu'il est prévu un montant pour le temps supplémentaire?

M. PINARD: \$5,500 à titre de rémunérations additionnelles.

M. LESSARD: Cela va, M. le Président, pour 1: Traitements et salaires.

M. LE PRÉSIDENT: Est-ce qu'il y a d'autres députés qui désirent poser des questions au sous-article 1: Traitements et salaires, \$2,321,000?

M. LATULIPPE: Au sous-article 1, nature 1.1, sous-nature 0.6: Étudiants, est-ce que je suis dans l'ordre pour demander le nombre d'emplois d'étudiants qui existaient l'an passé au ministère de la Voirie? Quel sera-t-il cette année selon les prévisions?

M. PINARD: Au poste budgétaire: Administration, c'est une somme de \$24,000 qu'il en coûtera. Ce sont des prévisions. Cela pourrait donner en nombre d'emplois sur une base temporaire, parce que ce sont des emplois d'été, 12 à 15 emplois au poste de l'administration. Dans l'ensemble, — j'ai parlé tantôt de ceux qui travailleraient à l'intérieur de l'administration — il y a d'autres endroits où on fait travailler des étudiants, par exemple, aux travaux d'arpentage.

M. LAVOIE (Wolfe): Par qui sont-ils proposés dans les comtés?

M. PINARD: Je l'ai dit tantôt. Toutes les demandes sont faites sur des formulaires d'emplois réservés aux emplois étudiants. Ces formulaires sont envoyés à Québec...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Au bureau de placement?

M. PINARD: Oui. Le formulaire peut être demandé par l'étudiant qui postule un emploi

d'été au Centre de la main-d'œuvre et de placement provincial. Il peut être aussi demandé directement au service dirigé par le Dr Quenneville. Il peut être demandé à d'autres ministères, mais le tout est centralisé au service dirigé par le Dr Quenneville afin qu'il puisse savoir exactement combien de demandes ont été faites, de quelle façon se fera la distribution des emplois. Je sais que nous avons exigé pour mon comté que les formulaires soient remplis et nous avons vérifié pour nous assurer qu'ils soient envoyés au bon endroit. A ce moment-là, la politique suivra son cours.

M. LESSARD: M. le Président, la somme de \$2,321,000 est demandée pour 276 fonctionnaires. Est-ce qu'il y a eu augmentation du nombre de fonctionnaires par rapport à l'an dernier?

M. PINARD: Il y avait 272 fonctionnaires l'année dernière. Il y a cette année une augmentation de quatre fonctionnaires.

M. LESSARD: Quatre fonctionnaires. Vous avez une augmentation du budget de plus de \$111,000. D'où provient cela? Est-ce que l'augmentation provient exclusivement du fait que vous avez passé à l'engagement de nouveaux fonctionnaires ou provient-elle aussi du fait qu'il y aurait eu augmentation des salaires au niveau des fonctionnaires, ce qui serait douteux puisqu'on négocie actuellement?

M. PINARD: Je vais demander au directeur du budget de répondre à votre question plus en détail.

Vous avez une augmentation de \$100,000.

M. LESSARD: \$111,000. Ah! oui, d'accord!

M. PINARD: Cette augmentation est due principalement... quatre fonctionnaires à \$10,000 chacun, cela fait tout de suite \$40,000. Les \$60,000 peuvent être répartis dans les montants d'occasionnels et principalement de préretraite que le budget de cette année doit absorber.

M. LESSARD: D'accord, M. le Président.

M. LE PRÉSIDENT: Pas d'autres questions au sous-article: Traitements, salaires, \$2,321,000? Adopté. Sous-article 2: Frais de déplacement.

UNE VOIX: Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Adopté. Sous-article 3: Honoraires et commissions.

Honoraires et commissions

M. LESSARD: Au sous-article 3, M. le Prési-

dent, est-ce que nous pourrions savoir quelle est la répartition de ce montant de \$100,000, qui n'était pas prévu l'an dernier, entre les différents sous-articles, soit: Architectes, ingénieurs, arpenteurs-géomètres ainsi de suite?

M. PINARD: Cette année, le budget étant monté par centres de responsabilité,... un service administratif. Il faut payer les Honoraires, soit de conseillers en administration ou de témoins ou de jurés lors d'enquêtes au service du personnel ou autre.

Maintenant, le montant de \$100,000 qui est indiqué là est dû à la fusion du ministère des Travaux publics et du ministère de la Voirie. Il était possible que des conseillers en administration soient engagés. Maintenant, l'étude étant confiée, après la préparation du budget, à la Commission de la fonction publique, ce montant de \$100,000 est, disons, certainement trop fort pour le sous-article 3.

M. LESSARD: Cela veut dire que nous ne trouvons pas à ce sous-article les honoraires et commissions qui devront être versés pour la construction d'édifices et que ces sous-articles-là, nous les trouverons à la construction.

M. PINARD: A "immobilisation" 7, 8 et 9.

M. LESSARD: Merci, M. le Président.

M. LE PRÉSIDENT: Sous-article 3, adopté? Sous-article 4: Frais de bureau, \$30,000.

UNE VOIX: Adopté.

M. LE PRÉSIDENT (Coiteux): Sous-article 4, Adopté? Sous-article 5: Communications.

M. PINARD: Adopté.

M. LAFONTAINE: Frais de télégrammes?

M. PINARD: Ce sont les postes et les télégrammes.

M. LE PRÉSIDENT (Coiteux): Sous-article 7: Mobilier, équipement de bureau et d'informatique.

M. PINARD: Adopté.

M. LE PRÉSIDENT (Coiteux): Sous-article 9.

Assurances, taxes et indemnités

M. LESSARD: Au sous-article 9, M. le Président, est-ce qu'il serait possible de savoir la répartition au niveau des assurances-responsabilité publique à 9.3, 9.5, 9.7 et 9.9?

M. PINARD: Si je prends le poste 1, sous-article 9, nature 8 pour la somme de \$850,000,

il s'agit du montant des indemnités payées aux accidentés ou à leurs dépendants ainsi que pour le paiement des frais médicaux à encourir.

M. LESSARD: Serait-il possible de savoir le montant qui est prévu pour assurances, à 9.3, par exemple, selon la répartition, encore des montants?

M. PINARD: Je vais demander à M. Michaud de répondre de façon plus détaillée à votre question;

M. LAVOIE (Wolfe): M. le Président, quand vous parlez d'indemnités, est-ce que ça concerne les employés de la Voirie qui ont des accidents avec d'autres et pour lesquels le gouvernement est obligé de payer? Ainsi qu'un automobiliste qui brise son automobile ou frappe une roche sur le chemin? Ce n'est pas ça?

M. PINARD: C'est la Commission des accidents du travail qui paie mais il y a remboursement de la part de notre ministère à la Commission des accidents du travail une fois le rapport annuel terminé.

M. LAVOIE (Wolfe): Je voudrais revenir là-dessus, sur les réclamations qui sont faites pour des accidents ou des bris d'automobiles sur la route.

M. PINARD: Non, c'est dans un article séparé qu'apparaîtront ces montants.

M. LAVOIE (Wolfe): Merci.

M. GIASSEN: Est-ce que la totalité de tous les véhicules propriétés du ministère de la Voirie sont couverts, sans exception, par la responsabilité civile en 1971?

UNE VOIX: C'est un peu pour ça que j'ai posé la question.

M. PINARD: Le gouvernement assume les risques de sa flotte d'automobiles. A l'analyse, nous avons déterminé qu'il était beaucoup plus économique d'assumer nos propres risques que d'avoir à payer annuellement des primes très élevées pour couvrir des risques de responsabilité publique.

M. PICARD: Est-ce que vous avez un fonds d'amortissement pour ça?

M. PINARD: C'est une formule qui a été mise en vigueur par le ministère des Finances après des recommandations faites par M. Faure du service des assurances. Enfin, selon mon expérience personnelle au ministère de la Voirie, ça coûte vraiment meilleur marché d'assumer nos propres risques que de payer annuellement de très fortes primes aux compagnies d'assurances.

M. GIASSON: S'il s'agit là d'une politique permanente, est-ce qu'il nous est permis d'espérer que le ministère de la Voirie à la suite d'accidents où ces véhicules seraient impliqués avec des véhicules de particuliers que la négociation du règlement de ces réclamations d'accidents se fasse beaucoup plus rapidement que ce qu'on a connu dans le passé ici au Québec, surtout au cours des dernières années?

M. LAVOIE (Wolfe): C'est justement le sous-article sur lequel je voulais parler au lieu de revenir à un autre sous-article. Je suis complètement d'accord avec le député sur cette question.

M. GIASSON: C'est inacceptable, j'ai participé à des cas d'accidents...

M. LE PRÉSIDENT: Ce sous-article pourra être discuté plus tard.

M. PINARD: Mais, enfin...

M. GIASSON: C'est inacceptable, l'attitude que le ministère de la Voirie prend face à des accidents. Au départ, il n'est jamais responsable et à ce moment-là les gens doivent tenter des poursuites.

M. PINARD: De toute façon la compagnie d'assurance ne payait pas plus que le ministère ne pourrait payer, si je tiens pour acquis que tout ce que vous déclarez se passe de la façon que vous le dites. Je ne dis pas que vous ne nous dites pas la vérité.

M. GIASSON: Je vous fais part de cas que je connais.

M. PINARD: J'admets que c'est vrai que le processus de négociation des règlements est lent. Nous sommes en train de bâtir un service juridique beaucoup plus efficace, beaucoup plus rapide, parce qu'il est vrai qu'il y en avait qui se tramaient les pieds quelque part. Je l'ai dit plusieurs fois lorsque j'étais ministre de 1960 à 1966 et j'ai encore à déplorer la même chose.

M. LAFONTAINE: Je l'ai dit de 1966 à 1970 et je crois nécessaire de le redire.

M. PINARD: Même s'il y a eu des améliorations, il faut que ça marche plus vite que ça, parce que moi, je suis plus pressé que ça.

M. PICARD: Y a-t-il moyen de savoir qui est à blâmer?

M. LAFONTAINE: Disons que c'est la structure gouvernementale qui est là. Même si le gouvernement était assuré, à cause de la lourdeur de la structure gouvernementale, il y aurait les mêmes effets. Ce n'est pas le fait que le gouvernement soit assuré ou non, mais c'est

parce que c'est lourd, ça prend du temps, il y a beaucoup de fonctionnaires.

M. GIASSON: Tout de même, il y a une partie des véhicules qui sont la propriété du gouvernement qui sont assurés; je fais entre autres allusion à la flotte de véhicules du ministère de la Justice; les règlements sont beaucoup plus rapides, lorsque la transaction est faite par les compagnies d'assurance qui assurent les véhicules du ministère de la Justice.

M. LE PRÉSIDENT: Je crois, M. le député, que nous sommes actuellement au sous-article de \$850,000 et ce montant-là couvre surtout les personnes accidentées physiquement.

M. PINARD: Les accidents de travail proprement dits:

M. LE PRÉSIDENT: La question que vous posez pourra revenir sur le tapis à un sous-article subséquent.

M. LAVOIE (Wolfe): Nous y reviendrons.

M. LESSARD: M. le Président, j'avais posé une question, je pense que M. Michaud s'apprêtait à me répondre.

M. PINARD: La totalité des \$850,000 est applicable au sous-article 9, nature 9; sous-nature 8: Indemnités aux accidentés ou à leurs dépendants. L'augmentation de \$100,000 cette année est due à ce que nous avions l'an passé \$750,000 et que lors d'un budget supplémentaire à la fin de mars, nous avons eu \$230,000 additionnels.

M. LESSARD: Cela veut dire qu'il n'y a aucun budget de prévu — je pense que c'est ce que le ministre voulait indiquer tout à l'heure — sur assurances-responsabilité publique, c'est le ministère lui-même qui assume ces risques.

M. PINARD: C'est ça.

M. LE PRÉSIDENT: Le sous-article 9, \$850,000, est-il adopté?

UNE VOIX: Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Sous-article 10, loyers, adopté?

UNE VOIX: Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: sous-article 11: Services contractuels, \$175,000.

Services contractuels

M. LESSARD: Est-ce qu'il serait possible, M. le Président, de connaître en quoi consiste ce montant et comment il est réparti?

M. PINARD: Il s'agit d'une somme de \$90,000 pour frais de publicité et d'information, d'une somme de \$80,000 pour l'impression, la publication de volumes à caractère technique et d'un montant de \$5,000 qui est prévu pour les coûts d'entretien, de réparation et d'équipement de bureau et du système d'informatique.

M. LAVOIE (Wolfe): Les abonnements aux revues routières, tout cela dépend de ce montant-là?

M. LAFONTAINE: N'y aurait-il pas aussi les frais qu'encourt le ministère pour faire partie de la Fédération canadienne des bonnes routes?

M. PINARD: Le montant de la cotisation annuelle payée par le ministère pour faire partie de l'Association canadienne des constructeurs de routes — cela a changé de nom — est payé à même ce budget.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que c'est cette année qu'a lieu la grande réunion nationale ou internationale des constructeurs de routes au Québec?

M. PINARD: Cela a eu lieu en octobre dernier, pendant une semaine; il y avait au-delà de 5,000 congressistes.

M. LAVOIE (Wolfe): Oui, je me rappelle.

M. LAFONTAINE: Combien de pays étaient représentés?

M. PINARD: Je pense qu'il y a 103 pays qui ont été représentés. Cela a été réellement...

M. LAVOIE (Wolfe): Avant la période d'inauguration du pont Laporte?

M. PINARD: Une semaine avant l'inauguration du pont Pierre-Laporte ou peut-être plus.

M. LAVOIE (Wolfe): Le pont qui a été bâti par l'Union Nationale.

M. PINARD: Ce seraient, disons, mal évaluer les efforts de l'ancien gouvernement que de dire que c'était l'oeuvre unique du gouvernement de l'Union Nationale.

M. LAFONTAINE: C'était l'oeuvre du peuple québécois.

M. PINARD: C'est ça. Les citoyens du Québec ont payé pour une éclatante réalisation du génie québécois.

M. LE PRESIDENT: J'accepte cette réponse, on passe à un autre article.

M. PICARD: M. le Président au sous-article

11.16, Transport, est-ce qu'il y a des crédits de prévus pour le transport et tout particulièrement pour le transport par Brinks?

M. PINARD: Pas à l'administration.

M. LESSARD: C'est probablement que les dépenses augmentent à la veille des élections, pour la Brinks.

M. PINARD: Si nous voulons discuter dans l'ordre.

M. LAFONTAINE: Je pense que la question du député d'Olier est pertinente. Si on regarde à..., elle était transcrite par le ministère des Finances. Probablement que le ministre en a certainement une copie — je n'en ai pas de copie — il est bien spécifié Brinks dans la copie du ministère des Finances.

M. LE PRESIDENT: Messieurs, on s'éloigne du poste 1, article 1, sous-article 11.

M. LAFONTAINE: C'est bien indiqué dans la copie du ministère des Finances...

M. PINARD: Mais cela ne concerne pas le ministère de la Voirie.

M. LE PRESIDENT: Est-ce que le poste 1, article 1, sous-article 11 est accepté?

DES VOIX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Poste 1, article 1, sous-article 15: Intérêts, \$21,200.

Intérêts

M. LATULIPPE: Est-ce que l'on pourrait avoir le détail de la répartition, au sous-article 15?

UNE VOIX: Comment cela se fait-il que vous payez encore des intérêts?

M. PINARD: lors de la construction du pont de Trois-Rivières, sur le Saint-Laurent, on doit encore des intérêts sur certains paiements qui n'ont pas été faits.

M. LATULIPPE: Il ne s'agit pas d'une dette obligataire?

M. PINARD: A cause de litige. Pardon!

M. LATULIPPE: Il ne s'agit pas d'une dette obligataire d'une créance...

M. PINARD: Non, à cause d'un litige qui est devant la cour actuellement. Le jugement n'a pas encore été rendu, le jugement qui devrait départager la responsabilité des bureaux d'architectes entre les entrepreneurs et les sous-traitants, selon le cas, relativement à l'explosion du

caisson dont vous avez sûrement entendu parler, à l'époque.

M. LESSARD: Est-ce que cela veut dire qu'à cause de ce litige c'est le gouvernement du Québec qui assume complètement tous les intérêts et qu'il sera possible, si le litige est favorable au gouvernement ou pas, de récupérer un certain montant de ces intérêts?

M. PINARD: Il y a des polices d'assurance qui couvrent le risque de malfaçon, qui couvrent également le risque de responsabilité publique. Alors, suivant la teneur du jugement, nous pourrions déterminer, à ce moment-là, à qui il faudra payer les montants.

M. LE PRESIDENT: Le député d'Olier.

M. PICARD: M. le Président, si le ministre décidait de payer de l'intérêt sur les comptes payés en retard aux entrepreneurs, est-ce que c'est à ce poste qu'on trouverait l'intérêt à payer? Je pense que le ministre n'a pas entendu ma question. Je demandais si le ministre décidait, par hasard, qu'à l'avenir il paierait l'intérêt sur les comptes en retard aux entrepreneurs.

M. PINARD: Je ne décide jamais par hasard.

M. PICARD: Est-ce que c'est à ce poste qu'on trouverait l'intérêt?

M. PINARD: Non, au poste "construction." Vous êtes un député anticipant.

M. LE PRESIDENT: Poste 1, article 1, sous-article 15 adopté. Poste 1, article 1, sous-article 29: Autres dépenses \$29,000.

Autres dépenses

M. PINARD: Vous allez retrouver, je pense, à tous les articles et sous-articles, la nature 29. A la nouvelle présentation budgétaire cette année, il a fallu, disons, se mettre une réserve au niveau de chacun des sous-articles, pour faire face à des dépenses imprévues.

M. LEGER: A l'autre article, je vois dans tout le bloc qu'on vient de passer: services administratifs comparativement à l'autre, bureau des districts et divisions.

Est-ce que ça signifie que ce sont toutes les dépenses provenant du coût d'administration à Québec, et que le bureau des districts et divisions, c'est ce qui reste dans la province, sauf Québec?

M. PINARD: Québec et Montréal d'abord.

M. LEGER: Québec et Montréal sont compris dans l'article 1?

M. PINARD: Oui.

M. LEGER: Et l'article 2, c'est pour tous les autres endroits dans la province de Québec.

M. PINARD: Et les bureaux régionaux. Mais, à l'intérieur de Québec, il y a des bureaux régionaux aussi:

A l'intérieur de l'article 1, il y a des bureaux régionaux aussi, même s'il y a encore des districts et divisions dans l'article 2?

A l'article 1, sous-article 1: Services administratifs, les dépenses sont les dépenses du bureau-chef de Québec, de la maison mère, ainsi qu'à Montréal, des différents services qui travaillent en collaboration avec Québec. Maintenant, les bureaux des districts et divisions sont tous les bureaux régionaux, comme à Québec, où on a un bureau régional situé sur la route Sainte-Claire; à Montréal on a aussi un bureau régional situé dans l'édifice de la rue Crémazie. Ces dépenses-là sont imputables au poste budgétaire 1, article 1, 1.2.

M. LEGER: Les dépenses provenant des secrétaires ou des employés du ministre à Drummondville, est-ce que ce sera inclus dans le sous-article 2 ou le sous-article 1?

M. PINARD: A l'article 1, sous-article 1.

M. LEGER: Alors ça revient au bureau-chef, la partie de l'administration que vous conservez à Drummondville.

M. PINARD: C'est ça, adopté.

M. LE PRESIDENT: L'article 1, au montant de \$3 millions...

M. LAVOIE (Wolfe): Au sous-article 29: Autres dépenses, les \$12,000 ont été votés l'an passé; est-ce que ce montant a été dépensé et à quoi a-t-il servi?

M. PINARD: Je ne peux pas vous le dire.

M. LE PRESIDENT (Coiteux): Alors, on considère...

M. LAVOIE (Wolfe): Vous ne pouvez pas nous le dire parce que vous ne le savez pas ou parce que... Pouvez-vous nous expliquer pourquoi?

M. PINARD: C'est parce que la structure du budget de cette année étant changée complètement, pour avoir les déboursés, il faudrait que vous nous posiez des questions selon la structure des détails de l'an passé.

M. LAFONTAINE: Autrement dit, c'est la discussion que nous avons faite aux préliminaires au Travaux publics qui peut revenir.

M. PINARD: Maintenant, pour les Travaux publics, la structure budgétaire était assez parai-

lèle. On a pu, avec certaines pirouettes, vous fournir les chiffres. Au ministère de la Voirie, le comptable est présent ici et il m'a fourni les déboursés selon les données budgétaires de l'an passé.

M. LE PRESIDENT: Pas d'autres questions? Alors, l'article 1 au montant de \$3,736,700 est adopté. Article 2, intitulé: Bureaux des districts et divisions.

Bureaux des districts et divisions

Traitements, salaires et allocations

M. LAFONTAINE: Dans l'organigramme qui nous a été remis par le ministre d'une façon si aimable, on mentionne qu'il y a présentement douze districts et 47 divisions. Le ministre nous avait informés qu'il y avait deux districts de plus et, je pense, trois divisions de plus.

M. PINARD: Même nombre de divisions.

M. LAFONTAINE: Même nombre de divisions mais c'est une répartition des divisions au chapitre des districts. Est-ce que les lignes des divisions ont été changées?

M. PINARD: Oui, il y a eu un remodelage — si c'est l'expression correcte que je puis employer — des divisions. Vous avez reçu un document daté du 26 avril 1971 qui est intitulé: Ministère de la Voirie et des Travaux publics, personnel administratif des régions et divisions. Vous retrouvez les nouvelles régions et les nouvelles divisions. Le nombre des régions est passé à douze, le nombre des divisions est resté à 47, mais il y a une modification quant à la localisation des divisions, au plan territorial.

M. LAVOIE (Wolfe): A ce sujet, je voudrais vous poser une question, M. le Ministre: Est-ce que ces nouveaux découpages sont faits en considération des régions administratives?

M. PINARD: Enfin, la politique qui préside au nouveau découpage des divisions est la conséquence du découpage de la carte administrative du Québec. C'était pour mieux coller aux besoins...

M. LAVOIE (Wolfe): On semble vouloir séparer des comtés en deux...

M. PINARD: Au niveau des régions et au niveau des comtés.

M. LAVOIE (Wolfe): On semble vouloir séparer des comtés en deux. Pour suivre justement des régions administratives, vous envoyez une partie dans une certaine région et l'autre partie du comté dans une autre région.

M. PINARD: Oui, en fait, c'est assez difficile

d'expliquer le mécanisme de fonctionnement. M. Michel Bérard a fait ce travail.

M. LAVOIE (Wolfe): Moi, je voudrais savoir si c'est en prévision des régions administratives, selon les régions administratives, ou en prévision de la nouvelle carte électorale?

M. PINARD: Bien, ce serait présumer de la nouvelle carte électorale. Nous avons plutôt oeuvré à l'intérieur du découpage de la carte administrative, au niveau provincial.

M. LAFONTAINE: M. le Président, pour continuer la question du député de Wolfe?

M. PINARD: Alors, j'ai envoyé des explications aux députés et ministres qui m'ont demandé des informations à ce sujet. Je pourrais citer un paragraphe d'une lettre explicative que j'ai fait parvenir à ceux qui m'ont écrit. Je cite:

"Le découpage de nos unités administratives régionales s'imbrique dans un ensemble cohérent de divisions territoriales. Ainsi, les nouvelles régions administratives permettent la déconcentration des services administratifs et serviront de cadre au programme de planification économique du gouvernement. Il est nécessaire de rapprocher l'administration gouvernementale de la population, permettant ainsi une plus grande efficacité administrative par le regroupement des services gouvernementaux dans les centres de service."

Alors, compte tenu des endroits où le changement a été fait, j'envoyais une lettre explicative, mais pour répondre plus spécifiquement au député qui s'inquiétait des changements survenus dans son territoire.

M. LAVOIE (Wolfe): Prévoyez-vous des changements dans Wolfe, sur ce côté-là?

M. PINARD: Le nouveau découpage sera fait en quatre phases. Deux phases ont été faites, réalisées.

M. LAVOIE (Wolfe): Lesquelles?

M. PINARD: La phase 1...

M. LAVOIE (Wolfe): On entend dire toutes sortes de choses, mais nous, les députés, on semble être les derniers renseignés. On aimerait bien savoir...

M. PINARD: Je vais vérifier. Si le document est trop long à lire, je vais essayer de faire une synthèse. Le danger de faire une synthèse est de ne pas donner l'image exacte du fonctionnement des nouveaux mécanismes qui ont été mis, ou qui sont mis en place.

M. LATULIPPE: Est-ce qu'il n'y aurait pas moyen, M. le Président, de faire un dépôt des moyennes, à ce sujet-là?

M. PINARD: Si vous me permettez, je vais donner lecture des recommandations à l'intérieur de la phase 1. Nous verrons plus tard si je dois poursuivre la lecture du document.

M. LAFONTAINE: Les recommandations faites par qui, M. le Président?

M. PINARD: C'est un comité qui a été formé au sein du ministère de la Voirie. Les travaux de recherches ont été faits par M. Michel Bérard du ministère de la Voirie, qui malheureusement est absent. Il est à Montréal aujourd'hui.

M. LAFONTAINE: En collaboration avec qui?

M. PINARD: C'était un comité assez considérable qui a travaillé...

M. LAFONTAINE: Est-ce qu'il n'y a pas, au ministère de la Voirie, un rapport assez volumineux dont le format serait assez grand? Ce ne serait pas la conclusion de ce rapport?

M. PINARD: Cela contient ici la synthèse des recommandations du comité. Evidemment, ils se sont inspirés de travaux faits depuis plusieurs années pour en arriver à...

M. LAFONTAINE: C'est parce qu'il m'avait été, à un moment donné, proposé un document final que j'avais refusé justement parce que cela ne concordait pas avec la réalité physique et politique du Québec.

M. PINARD: Si vous voulez, je vais lire les recommandations qui nous ont été faites à l'intérieur de la phase 1 envisagée. Les députés comprendront mieux...

M. LE PRÉSIDENT: A l'ordre, s'il vous plaît!

M. PINARD: ...les objectifs poursuivis et le mécanisme de fonctionnement des nouvelles structures. Nous verrons après, quel genre de discussion nous adopterons à cet égard.

M. LAFONTAINE: Le ministre n'accepte pas d'emblée le rapport qui lui a été fait.

M. PINARD: Disons que l'implantation des nouvelles structures ou du nouveau découpage est commencée.

M. LAFONTAINE: Est commencée. Je veux dire le ministre accepte les recommandations générales...

M. PINARD: Cela peut être infléchi dans un sens ou dans l'autre.

La première recommandation qui nous a été faite est que le ministère de la Voirie et des

Travaux publics adopte, pour les fins de son administration, les dix régions administratives.

La recommandation numéro 2: Pour répondre aux besoins particuliers du ministère, que la région de Montréal soit subdivisée en trois parties: Sud, Centre et Nord; que la région de Québec soit subdivisée en deux parties: Nord et Sud du Saint-Laurent.

La recommandation numéro 3: Que les régions administratives (numéros 9 et 10) de la Côte-Nord et du Nouveau-Québec soient sous la responsabilité du coordonnateur régional de Québec.

La recommandation numéro 4: Que les régions et les divisions soient identifiées par leur nouvelle désignation.

La recommandation numéro 5: Que les centres administratifs du ministère soient implantés en priorité dans les capitales régionales et, ensuite, dans les principaux centres de service.

La recommandation numéro 6: Que les limites de division (dans les territoires non municipalisés) correspondent aux limites régionales recommandées.

Il y a une note dans le document que je vous lis, expliquant que la mise en application des douze régions administratives du ministère nécessitent un transfert des divisions suivantes: L'Islet, Charlevoix, Saguenay-Duplessis, Beauce, Mégantic-Lotbinière et Terrebonne-Deux-Montagnes. Ces changements n'affectent pas les administrations locales.

C'est ce que j'ai à lire concernant les recommandations faites à l'intérieur de la phase 1.

M. LAFONTAINE: Dans la dernière phase que le ministre vient de citer, il est dit qu'on recommandait le déplacement de la division de Charlevoix.

M. PINARD: Les divisions de L'Islet, Charlevoix, Saguenay-Duplessis, Beauce, Mégantic-Lotbinière et Terrebonne-Deux-Montagnes.

M. LAFONTAINE: Et la dernière phase, c'est?

M. PINARD: Les changements proposés n'affectent pas les administrations locales.

M. LAFONTAINE: Est-ce que le ministre pourrait nous expliquer ce que ça veut dire? D'une part on recommande le déplacement des divisions et d'autre part, on dit: On les garde.

M. PINARD: Je vais demander au sous-ministre titulaire de vous expliquer le fonctionnement de ces nouveaux mécanismes, de ces nouvelles structures parce qu'il a participé étroitement à ces travaux.

C'est la phase 1. Nous prenons une division comme Charlevoix, par exemple, qui relevait précédemment de la région administrative du

Lac-Saint-Jean et qui relève maintenant de la région administrative de Québec.

M. LAFONTAINE: Mais la division demeure.

M. PINARD: La division demeure là.

M. LAVOIE (Wolfe): Mon comté, au point de vue des régions administratives, est divisé en deux. Est-ce que par cette phase, une partie de mon comté suivra la région de Québec au point de vue administratif et l'autre ira à Sherbrooke ou Cookshire?

M. PINARD: Ce sont des phases subséquentes. C'est pour cela que nous n'avons pas accepté les quatre phases. C'était aller trop loin du même coup.

M. LAVOIE (Wolfe): Qu'est-ce qui survient dans les cas de Plessisville et Thetford Mines?

M. PINARD: Dans le cas soulevé par le député de Wolfe, il n'y a pas de changement en ce qui concerne Plessisville et Thetford Mines.

Il y a eu des recommandations. On a laissé les recommandations en suspens, parce qu'évidemment il y a des bâtisses qui ont été construites assez récemment, dans ces divisions. Il faut toujours tenir compte des investissements faits par le ministère. C'est un problème avec lequel nous avons assez de difficultés, sur le plan de l'application des nouvelles recommandations.

M. LAFONTAINE: M. le Président, dans le même sens que la réponse donnée au député de Wolfe, le ministre pourrait-il préciser si la recommandation qui lui a été faite, de rattacher à la division de Terrebonne la partie du comté de Labelle, de Labelle vers La Conception, c'est-à-dire, trois ou quatre villages ou municipalités, sera mise en application? Il y a un danger de la mettre en application. Labelle est à au moins 90 milles ou environ de Sainte-Thérèse, et la division de Mont-Laurier avait bâti un entrepôt pour le sel et un centre pour les employés de la Voirie à Labelle même. A ce moment, cela voudrait dire que ce qui resterait de la division de Mont-Laurier, additionné évidemment avec une partie de Gatineau, obligerait le divisionnaire à rebâtir peut-être dans une localité voisine de Labelle un autre centre d'entrepôt pour le sel et le sable, etc.

On m'a dit dernièrement que cela était en application et qu'avant longtemps la partie sud du comté de Labelle serait rattachée à Terrebonne. Je souligne au ministre qu'il y a un très grand danger au point de vue administratif. Cela va coûter au point de vue de l'immobilisation plus d'argent.

M. PINARD: Je remercie le député de Labelle de ses suggestions. Je ne pense pas que ça soit

mis en application cette année.

Je regrette. Je n'ai pas le document sur lequel j'ai annoté à quelles dates les différents changements doivent être apportés.

M. LAFONTAINE: Parce que j'entends questionner le sous-ministre à ce sujet...

M. PINARD: Nous avons prévu un échéancier...

M. LAFONTAINE: ... et lui soumettre tout le danger possible d'une telle action.

M. PINARD: Malheureusement, je n'ai pas le tableau. Je vous l'aurais bien donné, mais je n'ai pas le document.

M. LAVOIE (Wolfe): Vous avez parlé de la phase 1, déjà réalisée, ainsi que la phase 2, déjà réalisée. Est-ce qu'on pourrait savoir quelle est la phase 2?

M. PINARD: Si vous voulez avoir l'information, je peux envoyer chercher mon livre, annoté, et dans lequel j'ai les dates d'application. Je ne l'ai pas présentement.

Nous pourrions suspendre ce sujet de discussion...

M. LAVOIE (Wolfe): Ce sont les phases réalisées déjà. Quelles sont les deux autres phases réalisables ou à réaliser?

M. PINARD: Sur ma copie, j'ai les échéanciers, c'est-à-dire ceux qu'on a faits au premier avril 1971, ceux qu'on prévoit faire le 15 novembre, je pense, ou le 15 octobre 1971 — le premier, le 15 novembre — ceux qu'on doit faire le 1er avril 1972.

M. LAVOIE (Wolfe): Il ya un comité qui a siégé là-dessus...

M. PINARD: C'est parce que nous avons fait des corrections en cours de route et des annotations sur l'échéancier. Il serait peut-être souhaitable de faire la discussion de ce sujet, ce soir, à la reprise des travaux, pour être plus en mesure de vous donner les explications spécifiques.

M. LAVOIE (Wolfe): D'accord!

M. LE PRÉSIDENT: Alors la réponse à la question du député de Wolfe viendra à huit heures, à la reprise des travaux. Maintenant, je crois que le député de Saguenay a une question à poser.

M. LESSARD: M. le Président, je sais que nous avons un peu entrepris cette discussion, hier, mais comme je l'avais souligné, c'est que je ne voulais pas entreprendre une discussion qui devait être faite au poste budgétaire 2. Nous

avons vu hier comment se faisait la répartition globale des budgets au niveau des districts. On nous a dit qu'on tenait compte, au niveau des districts et au niveau des divisions, des besoins, d'établissement de besoins prioritaires. On tenait compte aussi du fait qu'il pouvait y avoir des pressions au niveau de la population.

Il y a une chose que je me demande, s'il y a vraiment opposition au fait que le député puisse être consulté au niveau de cette discussion. Je comprends que le député peut faire valoir, soit sous forme de lettres, sous forme de rencontres avec le chef des divisionnaires ou autres. Lorsqu'il s'agit de voir les projets et de déterminer la priorité des projets, je me demande pourquoi le député ne pourrait pas être consulté, parce que si on tient compte... Je comprends qu'il y a toujours le secret ministériel, mais je pense que ça ne peut pas nuire tellement. Si on tient compte que certaines municipalités ne sont pas organisées, soit qu'elles n'ont pas de conseil municipal, soit qu'elles n'ont pas de corps intermédiaires etc., je pense que le député de Duplessis, connaît très bien la situation dans le comté de Duplessis comme dans mon comté...

M. LE PRESIDENT: Je n'ai pas le droit de parole.

M. LESSARD: ... ces municipalités-là peuvent difficilement faire valoir leurs besoins au niveau du comté. Bien souvent ces besoins se font sentir plus particulièrement lorsque le député fait sa tournée, par exemple au niveau du comté. Il est certain que le député peut à ce moment-là transmettre les besoins. Mais ces besoins, il peut difficilement, même s'il rencontre le divisionnaire, les faire valoir puisqu'il ne connaît pas la discussion globale ou l'enveloppe globale du budget qui sera en parti au niveau du comté ou ce qu'on prévoit — pas exactement le budget — mais ce qu'on prévoit, de telle façon qu'on s'aperçoit que, pour des choses que nous avons fait valoir au niveau du divisionnaire, ces travaux ne seront pas faits parce que, pour lui, il a établi qu'il y avait une autre priorité qui était plus importante, alors que ces petites municipalités ont énormément de besoins.

La question que je soulève c'est qu'il me semble qu'on pourrait, je pense, se servir beaucoup plus du représentant de la population dans l'élaboration régionale d'un budget au niveau de la voirie, par exemple. Est-ce que cela peut être possible?

M. PINARD: Cela me paraît fort possible parce qu'à plusieurs reprises j'ai invité des députés à aller voir leur divisionnaire, à établir dans la mesure du possible les besoins du comté. Mais il y a des impératifs d'ordre technique, des impératifs d'ordre économique et il y a des impératifs d'ordre politique. Il ne faut pas se leurrer, il ne faut pas être hypocrite les uns envers les autres. Sous le thème impératif d'ordre politique, vous rejoignez souvent des

impératifs d'ordre économique et d'ordre technique. Mais là, vous vous butez bien souvent à des différences assez fondamentales au plan de l'interprétation des besoins et de la priorité de ces besoins.

Le divisionnaire va nous répondre: C'est vrai, M. le député, qu'il y a un besoin dans telle paroisse, mais il est pour moi prioritaire d'exécuter des travaux ailleurs dans une autre paroisse pour telle ou telle raison. Il peut arriver que des interventions à caractère politique viennent à bout de briser une recommandation d'ordre technique qui serait faite par un fonctionnaire, un divisionnaire, un chef adjoint de district ou même un chef de district. Je l'admets. Cela a été fait dans le passé, cela l'est probablement encore, même si l'incidence de ces interventions politiques est moins considérable qu'autrefois, parce que notre politique s'est précisée, l'analyse des besoins est plus scientifique, les critères sont mieux définis, la distribution des responsabilités est mieux faite, mieux articulée, et les députés ont évolué avec le temps aussi.

De leur rôle traditionnel de représentant de la population qui faisait que le député était tout simplement à l'époque un homme qui essayait de faire jouer son influence au niveau gouvernemental pour obtenir quelque chose pour son comté, cela a bien évolué. Le député reste un représentant de la population, bien entendu, c'est le système qui veut que, pendant quatre ans, il représente les besoins de sa population, mais son influence ne se fait pas sentir ou n'est pas exercée de la même façon qu'autrefois.

M. LAVOIE (Wolfe): L'affaire des patronneux, cela n'a pas changé?

M. PINARD: Je pense que le Québec a franchi des étapes assez rapidement dans le domaine du patronage — je ne dis pas qu'il n'en existe pas...

M. LAFONTAINE: Est-ce que le ministre peut nous donner une définition du patronage?

M. PINARD: Je pense que, si l'on se reporte à 25 ans en arrière, à ce moment-là, le député était beaucoup plus patronneux qu'il l'est aujourd'hui. Je pense que tout le monde va l'admettre. Il y a eu des réformes qui ont permis que le patronage diminue sensiblement. Il y en a peut-être qui prétendent qu'il se fait de façon plus intelligente ou de façon plus scientifique qu'autrefois, c'est encore là matière à appréciation.

M. LAVOIE (Wolfe): Il est normal que le député soit patronneux, mais que le candidat battu fasse le patronage, nous ne trouvons pas ça normal.

M. LAFONTAINE: Je pense qu'on peut faire confiance au ministre là-dessus, parce que je sais qu'il a déjà fait dans le passé une

démarcation entre le bon patronage et le mauvais.

M. PINARD: Je n'ai rien à reprendre à la déclaration que j'ai faite dans le passé parce qu'elle était étayée par des expériences vécues et facilement vérifiables.

M. LAFONTAINE: Je me souviens aussi d'une ancienne déclaration de l'ancien député de Shawinigan ou de Saint-Maurice...

M. PINARD: Saint-Maurice.

M. LAFONTAINE: ... qui avait dit: A compétence suffisante, nous encourageons nos amis.

M. LESSARD: M. le Président, le ministre a parlé de critères techniques. Je suis bien d'accord sur ça.

Je suis aussi d'accord qu'il faut établir — je pense que cette discussion pourra venir au niveau de la planification — une certaine planification tant au niveau régional qu'au niveau provincial. Si nous étions assurés que vraiment cette planification existe; si nous étions assurés qu'il y a des priorités régionales qui sont établies au niveau de la province sur une période de cinq ans — parce que le ministre a parlé hier d'une période de quatre ans alors qu'aux Travaux publics on a parlé d'une période de cinq ans — si nous étions assurés qu'il y a une planification et qu'il y a une enveloppe globale du ministre qui est prévue pour une région donnée, nous pourrions probablement dire d'une façon beaucoup plus satisfaisante que les budgets sont répartis d'une façon assez scientifique. Il ne m'apparaît pas encore actuellement que c'est vraiment le cas. Il m'apparaît bien plus qu'actuellement c'est selon la pression des grosses municipalités, selon la pression des gros villages, selon la pression des corps intermédiaires que nous réussissons à obtenir plus ou moins.

C'est dans ce sens-là que le député au niveau d'une région, si vraiment il veut faire son travail, peut aussi arbitrer un certain nombre de problèmes au niveau de la région, même un certain nombre de députés au niveau d'une région globale. Je pense au député de Duplessis, je pense au député de Charlevoix, je pense à mon cas. A ce moment-là, on sait que la route 15 est un axe régional assez important. Si on était assuré que dans des régions comme ça il y a une certaine planification qui se fait et que la consultation peut être possible au niveau des députés pour déterminer quelles sont les priorités dans des régions comme celles-là.

M. PINARD: Pour rendre justice aux fonctionnaires qui travaillent avec moi l'expérience prouve que de plus en plus nous travaillons de façon collégiale, c'est-à-dire que nous mettons dans le coup le député qui représente la

population de façon plus globale dans son comté et bien souvent aussi il accompagne des délégations composées de corps intermédiaires, des représentants de corps intermédiaires. Il y a aujourd'hui ce phénomène nouveau qui nous amène à une participation plus intense avec les corps intermédiaires, des groupes de pression comme les conseils de développement économique régionaux.

Je pense qu'ils font un travail valable mais parfois ils orientent leurs travaux dans une direction opposée à l'orientation donnée par les travaux exécutés par les fonctionnaires du ministère. Ils font jouer leur influence dans une autre direction aussi, ils ne font pas toujours corps avec le député qui lui, représente différemment les besoins de son comté.

Parfois, c'est en parallèle avec les corps intermédiaires de son comté, parfois, c'est diamétralement opposé. On est obligé de faire un certain arbitrage, comme je l'ai fait à quelques reprises. J'ai invité le député, ou des députés qui représentaient des populations voisines, à faire un certain choix parmi certaines priorités établies par le ministère, compte tenu de l'enveloppe budgétaire, pour être en mesure de donner un meilleur service à une population, au plan régional. Non pas seulement au plan local, parce qu'à ce moment-là, il y a des jalousies, si c'est le cas de le dire, ou des rivalités, au plan du développement économique, au plan du développement industriel, par exemple.

Une certaine municipalité dit: Si on avait telle infrastructure routière, on aurait la chance d'obtenir telle industrie. Le comté voisin vient nous faire des représentations dans le même sens, mais pour obtenir si possible l'industrie dans son territoire plutôt que de la laisser aller dans l'autre. Ce sont des conflits difficiles à arbitrer pour le ministre et pour les fonctionnaires. Nous travaillons avec des humains, ce qui fait la difficulté de l'implantation des nouvelles politiques et de la distribution des budgets. Alors que nous la voulons la plus juste possible. Je ne suis pas prêt à prétendre, de façon absolue, que nous avons atteint la situation idéale, ça c'est bien entendu. Mais nous recherchons la meilleure distribution possible, compte tenu des circonstances.

Sans faire d'éloges exagérés, vous sentez qu'il y a quand même une nouvelle façon de procéder dans...

M. LESSARD: M. le Président, justement en ce sens, j'ai pu constater depuis un certain temps, disons, depuis l'expérience que j'ai au niveau de l'Assemblée nationale, que certains ministères commencent à consulter passablement les députés, à donner des informations aux députés. Vous dites vous-même que vous avez fait certaines consultations, c'est en ce sens que j'interviens, d'ailleurs. Vous avez fait certaines consultations. Je voudrais que cette consultation ne soit pas exclusive aux députés qui

sont actuellement au pouvoir, mais qu'elle existe aussi pour les autres députés qui sont dans une région donnée...

M. LE PRESIDENT: Aux membres de la commission, il est six heures et la merveilleuse dissertation du député de Saguenay, on pourra la continuer à huit heures, à la reprise des travaux.

M. LAVOIE (Wolfe): Le député du Saguenay n'est pas tellement à plaindre, il a le député de Duplessis d'un côté, le député de Charlevoix de l'autre. Qu'est-ce qu'il lui reste dans le milieu?

M. LE PRESIDENT: Est-ce que la commission est d'accord que nous reprenions, à huit heures, les travaux de la commission? La commission est suspendue jusqu'à huit heures.

Reprise de la séance à 20 h 18

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

A l'ajournement des travaux, nous en étions à la discussion du poste 1: Administration, article 2, sous-article 1. Maintenant, je crois que cet après-midi il avait été question qu'on soumette des informations qui avaient été demandées au ministre concernant les phases. Alors, je pense qu'avant que nous passions à la discussion générale de nouveau, au sous-article: Traitements, salaires et allocations, 2.1, je crois que monsieur le ministre ou son sous-ministre donnera les renseignements demandés par le député de Wolfe sur les phases.

M. PINARD: Alors, j'avais commencé à décrire les recommandations inscrites dans la phase 1, et des questions additionnelles ont été posées. C'est la première phase qui a été mise en vigueur avec quelques recommandations inscrites à l'intérieur de la phase 2, qui commence à recevoir une certaine application.

On pourrait peut-être demander au sous-ministre d'expliquer les autres recommandations qui ont été mises en vigueur à l'intérieur de la phase 2, jusqu'ici.

M. LAVOIE (Wolfe): La phase 1 n'a pas été expliquée au complet.

M. PINARD: La phase 1, c'est ce qui est en application depuis le 1er avril 1971.

M. LAVOIE (Wolfe): Alors, qu'est-ce qui est en application?

M. PINARD: Tout ce que le ministre a lu tantôt. Cela c'est en application, avec ce que je vais continuer de vous donner.

M. LAFONTAINE: C'est-à-dire, tout simplement ce qui concerne les districts et non pas les divisions.

M. PINARD: Ce qui concerne les régions ou les districts et en même temps, il y a aussi quelques regroupements. Je vais vous donner un exemple: la recommandation numéro 8, qu'on a mise en application: "Que l'on érige une division en regroupant les territoires suivants: une partie du comté de Roberval et une partie du comté d'Abitibi-Est."

M. LAFONTAINE: Autrement dit, les districts et les nouvelles divisions.

M. PINARD: C'est cela.

M. LAFONTAINE: Les nouvelles divisions?

M. PINARD: C'est exact.

M. LAFONTAINE: Tout à l'heure on m'a

dit qu'il n'y a pas eu d'augmentation de districts.

M. PINARD: Non, mais il y a eu un remodelage des divisions ou un nouveau découpage du territoire des divisions.

M. LAFONTAINE: Mais dans la seule place ou le découpage, le remodelage des divisions a été fait, c'est dans la région de Roberval, mais pas ailleurs, est-ce cela?

M. PINARD: Cela est la division de Chibougamau qui avait un sous-centre, qui relevait de Roberval avant...

M. LAFONTAINE: C'est ça!

M. PINARD: ... et qui maintenant est une division. Cela fait une augmentation de divisions.

M. LAFONTAINE: Il y en avait déjà...

M. PINARD: Mais tantôt il va y avoir des diminutions là.

Comme nous l'avons dit cet après-midi, la division de Charlevoix-Saguenay-Duplessis eh bien, au lieu de relever de la division de Chicoutimi, relève maintenant du district ou de la région de Québec.

M. LAFONTAINE: D'accord, mais ce n'est pas une division en moins. Il y a le même nombre de divisions. Là où il y a une augmentation de divisions, il va y avoir une diminution tantôt.

M. PINARD: Nous allons voir quelques cas où il y a eu une relocalisation des divisions.

Evidemment, il y a une nouvelle division à Chibougamau qui prend une partie du comté de Roberval et une partie de l'Abitibi-Est. Le comté de Lotbinière sera érigé en divisions et Laurier-Station est le centre administratif suggéré.

M. LAFONTAINE: Ce l'était avant 1970.

M. PINARD: C'est déjà fait. C'est-à-dire qu'on n'avait pas le centre de main-d'oeuvre. La nouvelle division de Lotbinière a été ouverte officiellement...

M. LAFONTAINE: Elle a été ouverte en 1969 ou 1970. Elle est devenue division à moins que...

M. PINARD: Elle est redevenue sous-division...

M. LAFONTAINE: Elle est redevenue sous-division et elle est redevenue division.

M. PINARD: Tel que préconisé.

La recommandation 28, en application le 1er avril: que soit annexé à la division de Saint-Jean-Port-Joli le comté de Montmagny. Ce qui implique évidemment la fermeture de la division de Montmagny.

M. LAFONTAINE: Autrement dit, Montmagny dépend de Saint-Jean-Port-Joli.

M. PINARD: Que soit annexée à la division de Saint-Charles une partie du comté de Lévis, comprenant les municipalités suivantes: Rivière-Boyer, Saint-Henri-de-Lauzon, Saint-Henri, Saint-Lambert, une partie de Saint-Joseph, Lauzon, Saint-Louis-de-Pintendre, Saint-Jean-Chrysostome, Notre-Dame-de-Breakeyville, Lévis, Saint-David, Saint-Romuald et Charny.

M. LAFONTAINE: Saint-Charles-de-Bellechasse?

M. PINARD: C'est exact. Tout ce qui est à l'est de la Rivière-Chaudière, en fait.

Que soit annexée à la division de Laurier-Station une partie du comté de Lévis, comprenant les municipalités suivantes: Saint-Lambert, une partie, Saint-Nicolas, Bernières, Saint-Etienne, Saint-Rédempteur.

Que soit annexée à la division de Laurier-Station une partie du comté de Dorchester, comprenant les municipalités suivantes: Saint-Bernard, paroisse et Saint-Bernard, village.

Que soit annexé à la division de Saint-Hyacinthe le comté de Bagot.

M. LAFONTAINE: Le comté de Bagot était, auparavant, dans la division de Drummond, je pense.

M. PINARD: C'est exact.

Que soit annexé à la division d'Iberville, le comté de Rouville.

Ce que nous avons mis en application le 1er avril fait partie en fait de la première phase au complet, une partie de la deuxième phase et une partie de la troisième phase.

M. LAVOIE (Wolfe): Maintenant, on aimerait passer à la deuxième phase. Ce qui a été fait, ce que vous allez faire.

M. PINARD: C'est-à-dire qu'actuellement, comme je vous l'ai dit tantôt, il y a quatre phases de prévues mais, à ce jour, nous avons accepté la première au complet, une partie de la deuxième et une partie de la troisième dans ce que je vous ai donné tantôt. Il y en a d'autres qui sont difficiles d'application.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que vous nous avez donné une partie de la troisième?

M. PINARD: Oui. Tout ce que je vous ai donné tantôt, à partir de...

M. LAVOIE (Wolfe): Et la quatrième?

M. PINARD : Lorsque je parle de Saint-Charles, une partie du comté de Lévis; c'est dans la partie de la troisième phase.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que c'est dans la quatrième phase que vous voulez faire le déplacement de Plessisville à Thetford Mines?

M. PINARD : Cette partie de la quatrième phase est à l'étude parce qu'en fait il y a des choses tellement... Il faut que ce soit réétudié plus à fond comme cela a été fait à la planification...

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que c'est encore dans la quatrième phase que vous allez diviser le comté de Wolfe en deux pour en envoyer une partie vers Thetford Mines et l'autre partie vers Cookshire?

M. PINARD : Je demanderais Jacques Charland qui est sous-ministre adjoint à la recherche et à la planification d'où vient ce rapport, et Michel Bérard, qui est ici et qui vient de Montréal. Michel est-il ici? Il a participé au rapport et pourra donner les autres explications. Jacques.

L'ensemble du rapport comprend une réorganisation administrative des districts et des divisions de la Voirie. Les deux premières phases du rapport ont été acceptées par le ministère et mises en vigueur. Les troisième et quatrième sont encore à l'étude, c'est-à-dire que cela demande des divisions de comté afin de progresser vers une meilleure administration de nos divisions. C'est une chose qui est assez litigieuse en soi. Elle comporte certaines difficultés. On a pensé que c'était plus souhaitable que ce soit porté encore à l'étude avant d'être mis en vigueur, ce qui a fait que la recommandation du comté a été scindée en deux, et simplement les première et deuxième phases ont été acceptées.

M. LAVOIE (Wolfe): Dans la quatrième phase, est-ce que vous allez toujours selon les régions administratives?

M. PINARD: Toujours selon les régions administratives.

M. LAVOIE (Wolfe): Vous vous en tenez aux régions administratives?

M. PINARD: Le but premier de ce rapport était de faire que le ministère de la Voirie se conforme aux régions administratives telles que proposées originalement par les ministères de l'Industrie et du Commerce, révisées une fois, deux fois par l'Office de planification du Québec.

M. LAVOIE (Wolfe): Vous n'avez jamais remarqué qu'il y avait des erreurs graves dans ces décisions quand même. Les centres d'attrac-

tion considérés par le ministère de l'Industrie et du Commerce pour désigner les régions administratives, ce n'est pas toujours correct. Par exemple, chez nous, notre partie de comté est rattachée à Saint-Georges-de-Beauce. Pour aller à Saint-Georges, il faut demander notre chemin presque à chaque fois. Nous n'allons presque jamais là.

M. LAFONTAINE: Le député de Wolfe peut peut-être l'exprimer en d'autres termes. Est-ce que le ministère de la Voirie se sent lié par les régions administratives désignées par le ministère de l'Industrie et du Commerce?

M. PINARD: Si vous me le permettez, il y a certaines décisions qui ont été prises dans le cadre de la décentralisation administrative décrite par le ministère de l'Industrie et du Commerce qui sont actuellement sous étude, pour fins de correction ou d'amendement possible à ces nouvelles politiques, compte tenu de l'expérience que nous avons vécue depuis la mise en vigueur de cette nouvelle carte administrative du Québec. Il y a des discussions qui sont en cours en ce moment et le conseil des ministres sera saisi à brève échéance de recommandations qui seront scrutées de nouveau à fond par les membres du conseil des ministres et qui recevront une sanction globale ou partiel, selon le cas.

M. LAFONTAINE: C'est une décision administrative du ministère de l'Industrie et du Commerce.

M. LAVOIE (Wolfe): Je voulais ajouter quelque chose à ce sujet.

M. LAFONTAINE : Ma question était celle-ci: Est-ce que le ministère de la Voirie se sent lié?

M. PINARD: Non. C'est pour ça que j'ai dit que... Je n'ai peut-être pas dit spécifiquement que le ministère de la Voirie ne se sentait pas lié en ce moment par la politique décidée par le ministère de l'Industrie et du Commerce. C'est pour ça qu'il y a une révision au plan des conséquences de la mise en application de la nouvelle politique de décentralisation administrative sur une base de douze régions. Dans certains cas, ça a donné les résultats espérés et prévus. Dans d'autres cas, ça n'a pas donné tout à fait les résultats prévus. Dans d'autres cas, ça a donné des conséquences — je ne dirais pas désastreuses — au plan des résultats qui n'étaient pas du genre des résultats prévus.

M. LAFONTAINE: Pour illustrer ce que...

M. PINARD: C'est ce qui est sous analyse en ce moment et qui pourrait peut-être amener des amendements à la politique.

M. LAFONTAINE: ... le ministre est en train de dire je vais donner un exemple bien concret: Maniwaki dans le comté de Gatineau et Mont-Laurier dans le comté de Labelle. Il y a 40 milles de distance entre les deux, mais quand les gens de Maniwaki disent qu'ils s'en vont en ville, ils s'en vont à Hull, à Ottawa, et quand les gens de Mont-Laurier disent: On s'en va en ville, ils s'en vont à Montréal. Cela veut dire qu'à ce moment-là Mont-Laurier est un satellite de Montréal et non pas un satellite de Hull. Par contre, je comprends qu'on faisait partie du district 10, je crois, qui a été transféré à Hull. Je n'ai pas à m'opposer là-dessus. Ce sont les structures administratives du ministère qui le veulent ainsi. Je l'accepte. Mais quand on arrive dans la phase 2, pour tenter de changer peut-être la ligne des divisions de comtés je l'accepte moins. On commettrait là une erreur grave parce que les gens de La Minerve, Labelle, Mont-Laurier, le maire de Mont-Laurier sont habitués à leur comté. Le maire de Labelle, lorsqu'il s'en va à son conseil de comté, il s'en va à Mont-Laurier, non pas à Sainte-Thérèse, comté de Terrebonne. Si on détachait le bas du comté de Labelle pour l'attacher à la division de Sainte-Thérèse, cela imposerait des dépenses onéreuses aux municipalités, aux conseils municipaux de Labelle, La Conception, La Macaza, La Minerve, qui seraient à ce moment-là pratiquement obligés de descendre à Montréal, au lieu d'aller vers leur pôle d'attraction de Mont-Laurier qui est un sous-centre relativement à Hull.

En acceptant la nouvelle redistribution des districts, en tentant d'appliquer cette politique, on déséquilibrerait la question des sous-pôles parce qu'à ce moment Mont-Laurier disparaîtrait comme sous-pôle de la région de Labelle.

Je pense que je recommanderais beaucoup de patience et de souplesse au ministre avant de mettre en application toutes les recommandations qui peuvent être formulées. J'ai reçu les recommandations, je les ai eues sur mon bureau et j'ai eu beaucoup de réticence à les appliquer telles quelles. J'aurais même jusqu'à conseiller au ministre qu'avant de mettre en application les autres recommandations, il consulte les députés, de quelque parti que ce soit, qui représente ces circonscriptions-là. J'ai l'impression qu'on va peut-être démolir un peu ce qui existe au point de vue sociologique et humain.

M. LAVOIE (Wolfe): M. le Président, même sous l'ancien gouvernement dont j'ai été whip, malgré les nombreuses protestations, tous les ministères se sentaient comme liés aux décisions du ministère de l'Industrie et du Commerce. Tout convergeait vers les régions administratives. Malgré les protestations, peu importent les Affaires sociales, on a démembré une partie de mon comté et ainsi presque tous les ministères. Je sens que le ministère de la Voirie s'en vient dans le même sens et je ne suis pas d'accord.

M. LAFONTAINE: C'était le seul qui avait

pu résister aux pressions de l'Industrie et du Commerce.

M. LAVOIE (Wolfe): Résister jusqu'à un certain point, pas comme je l'aurais voulu.

M. PINARD: On m'informe que c'est l'Office de planification et de développement du Québec qui a pris le problème en main, plutôt que le ministère de l'Industrie et du Commerce. J'ignore si le rapport de L'OPDQ va être transmis au ministère de l'Industrie et du Commerce avant de revenir à la table du conseil des ministres.

Le rapport de L'OPDQ sera soumis au comité de la réforme administrative et de là les recommandations seront acheminées au conseil des ministres pour fins d'analyse et de décision.

M. LAVOIE (Wolfe): Et dès lors je voudrais bien que le ministre de la Voirie s'occupe de notre région, dont le centre d'attraction est Sherbrooke et non Saint-Georges-de-Beauce. Soyez assuré de ça.

M. PINARD: Il y a des zones où il y a des rattachements naturels à certains pôles. Dans d'autres endroits — comme chez moi — nous n'avons pas de vocation naturelle vers Trois-Rivières, à cause de l'Université de Sherbrooke, du Centre hospitalier de Sherbrooke et nous avons eu des relations à ces plans-là avec Sherbrooke.

Il reste que la distance est considérable, tout près de 50 milles.

M. LAVOIE (Wolfe): Nous aussi.

M. PINARD: Tant que la Transquébécoise ne sera pas construite pour raccourcir la distance...

M. LAFONTAINE: Cela va certainement raccourcir la distance si la Transquébécoise passe par Drummondville.

M. PINARD: ...Et pour y gagner en temps. On est dans une zone presque semi-autonome. De la façon qu'ils nous avaient placé dans la nouvelle carte administrative, on était une sous-région de Trois-Rivières, tout comme Victoriaville. Victoriaville a beaucoup plus une vocation naturelle vers Trois-Rivières maintenant que le pont de Trois-Rivières est ouvert et qu'il y a un embranchement de la route transquébécoise qui y conduira. Cela pose des problèmes, c'est sûr.

M. LAVOIE (Wolfe): Qui sont assez difficiles à définir sur une carte.

M. PINARD: C'est ça.

M. LAVOIE (Wolfe): Ce que je ne comprends pas ce sont les officiers de tous les ministères qui n'ont jamais voulu démordre de

ces régions administratives tracées avec un crayon au-dessus de leur bureau. Ils ont dit c'est ça, on fait une région administrative sans savoir quels étaient réellement les centres d'attraction. C'est ce que je ne comprends pas.

M. PINARD: Cela dépend aussi des infrastructures que vous avez en place. S'il y a déjà un regroupement des services administratifs du gouvernement, à ce moment-là cela permet à la région de mieux se défendre au plan des services. Il y a des structures capables de donner des services à la population. Dans d'autres cas, où c'est moins décentralisé et moins regroupé, cela pose des problèmes.

M. LAVOIE (Wolfe): Ce que je viens de vous dire ne changera absolument rien. Cela s'en va par là et ce n'est pas moi qui vais l'arrêter; même si je fais des démarches dans ce sens-là, je suis assuré que tout s'en va, même si on n'en parlait pas, cela serait la même chose.

M. PINARD: Disons qu'au ministère de la Voirie les recommandations ont été faites. Mais avant de recevoir une accréditation, une décision favorable, cela a été brassé dans bien des milieux. Le ministre y a participé, les adjoints parlementaires y ont participé, des fonctionnaires qui n'étaient pas nécessairement d'accord avec d'autres fonctionnaires ont participé à la discussion. On y est allé avec précaution, avec prudence même. On commence par mettre en application les deux premières phases et, dans les autres phases à venir... Elles sont mises en application de façon partielle, mais je ne dis pas qu'il n'y aura pas des amendements en cours de route.

M. LAVOIE (Wolfe): Dans le temps où j'aurais pu avoir beaucoup d'influence cela n'a pas marché, alors je me demande comment cela va marcher maintenant.

M. PINARD: Il y a quand même des expériences.

M. LAFONTAINE: Il y a quelque chose de consolant dans les affirmations du ministre, par exemple lorsqu'il nous a lu une lettre tout à l'heure qui semble être une lettre type qu'il envoyait à certains députés et dans laquelle le ministre — je me souviens du passage — dit que cette politique a pour but, dans une politique de déconcentration, de rapprocher les centres de décision de la population.

A l'heure actuelle, je me sens satisfait de la réponse du ministre, pour autant qu'elle soit mise en application et je suis assuré, à ce moment-là, que la partie sud du comté de Labelle ne tombera pas dans l'addition de Sainte-Thérèse, parce qu'à ce moment-là, ce serait éloigner le centre de décision de la population. Je pense que ça peut s'appliquer aussi dans le cas du député de Wolfe.

M. GAUTHIER: Dans le nord du comté de Maskinongé, il y a un petit endroit qui s'appelle Saint-Ignace-du-Lac, qui en fait est rattaché bien plus géographiquement et logiquement au comté de Berthier, et qui relèverait, sauf erreur, de la division de Saint-Maurice je pense, ou de Shawinigan. Est-ce que ça relève encore et est-ce que ça va continuer à relever de la division?

M. PINARD: Je l'ignore parce que je n'ai pas la carte devant moi.

M. GAUTHIER: Il n'y a pas de moyens de communication autres que de passer par les comtés de Berthier et de Joliette. Il faut aller faire un grand détour pour aboutir là. Cela fait un point qui est ignoré, qui relève du budget du comté de Maskinongé.

M. PINARD: C'est justement un genre du découpage du territoire qui viendrait en application plus tard, on va voir ce que la décentralisation envisagée va donner comme résultat. A l'expérience, ou en pratique.

M. GAUTHIER: C'est un territoire qui n'est même pas organisé, il n'y a pas de municipalités, ce n'est pas organisé au point de vue scolaire. Logiquement d'ailleurs, c'est comme le nord de ces parties de comté-là, le nord de Joliette.

M. LAFONTAINE: Maintenant, c'est bien simple, ce que le député de Berthier dit...

M. PINARD: Alors, je pense aussi que, dans une politique de regroupement des municipalités, ça peut changer la toile de fond et changer un peu le jeu des éléments avec lesquels on travaille actuellement. J'imagine que le but d'un regroupement des municipalités, c'est d'accroître l'efficacité administrative là aussi, pour regrouper certains services, certaines infrastructures déjà en place, mais dispersées, et qu'on veut relier davantage.

M. LAFONTAINE: Quel regroupement de municipalités?

M. PINARD: Disons que si c'est vrai que les 1,600 municipalités du Québec, c'est devenu...

M. LAVOIE (Wolfe): Un projet.

M. PINARD: Non, c'est devenu quelque chose qui ne doit pas survivre au Québec, tout comme ce fut fait en Ontario, où on en est venu à créer au plus 125 municipalités.

M. LAFONTAINE: Est-ce que la création sera volontaire ou coercitive?

M. PINARD: Alors, si c'est la même tendance qu'on va suivre au Québec...

M. LAFONTAINE: Il ne faudrait pas tenir ça pour acquis, c'est une loi qui n'est pas encore passée.

M. PINARD: J'imagine qu'il va falloir en tenir compte dans notre politique de régionalisation et de décentralisation administrative au ministère de la Voirie.

M. GAUTHIER: Il ne faudrait pas en arriver à la création d'une communauté municipale qui chevauche trois comtés, c'est tout de même trop. Je pense qu'on a commencé sur un sujet...

M. PINARD: Non, c'est bien.

M. LAFONTAINE: C'est vrai, c'est une législation à venir dont on a entendu certains échos dans la presse.

M. PINARD: Je dis que le ministère de la Voirie va être prudent, il ne voudra pas, pour le plaisir d'être un ministère pilote dans ce domaine, aller plus vite que le violon. Il va attendre aussi que certains autres ministères s'ajustent à l'intérieur de la politique de décentralisation.

M. LAFONTAINE: Le meilleur exemple que je pourrais donner, c'est le village de Parent, qui fait partie du comté de Laviolette et qui dépend à l'heure actuelle de la division de Mont-Laurier. Pour se rendre à Parent, comté de Laviolette, il faut traverser le comté de Montcalm, traverser le comté de Berthier, traverser le comté de Maskinongé, le comté de Saint-Maurice, pour arriver à Laviolette. Il y a quatre comtés mais cela dépend de la région administrative, si vous voulez, de Mont-Laurier, parce que sans cela il faudra partir de La Tuque et le faire en train ou bien passer par l'autoroute de la rive-nord et remonter l'autoroute, la route 11, passer par Mont-Laurier, route 35. C'est naturel que, même si ce n'est pas dans le comté de Labelle, ce lui soit rattaché... Il ne faut tout de même pas se borner à des limites de comté dans le regroupement des divisions, il ne faut pas non plus faire exprès pour diviser des comtés en deux, tout simplement pour faire plaisir à certains planificateurs qui ont fait un plan de douze régions administratives du Québec.

M. LE PRESIDENT: Sur le même sujet, la parole est au député de Portneuf.

M. DROLET: M. le Président, tout simplement, on vient de parler de divisions, on entend parler de zones. S'il y en a un qui est mal situé, c'est celui qui vous parle en ce moment, car la zone où je suis situé est en plein centre, entre Trois-Rivières et Québec et assez souvent, on pense à Trois-Rivières, on pense à Québec et on oublie un peu celui qui est en plein entre les deux: Portneuf. Mais, on va revenir tout à l'heure à la question de construction, autoroute

et toutes ces choses-là. Ce dont je veux parler j'en avais discuté hier un peu et on m'avait dit que c'était un peu plus loin à l'article 2. Le sous-ministre avait commencé à répondre hier, lorsque j'avais voulu savoir de façon précise comment sont établies les priorités, parce qu'en fin de compte un comté rural comme Portneuf a énormément de demandes de municipalités et les municipalités me font parvenir leurs demandes, je les fais parvenir au ministère ou à Cap-Santé, au chef divisionnaire. Là-dessus, il n'y a pas de difficulté, les réponses arrivent. Sur papier ça va très bien; les réponses arrivent, que ce soit le ministre ou l'adjoint parlementaire. Mais ce que je voulais savoir du sous-ministre, qui avait commencé à me répondre hier, lorsqu'il arrive des projets extrêmement importants, prioritaires — je considère un projet prioritaire quand ça fait au-dessus de 30 ans qu'on promet aux gens du comté qu'en fin de compte il va y avoir une sortie à Rivière-à-Pierre ou à différents endroits dans le comté. Alors, à ce moment-là, est-ce que le chef divisionnaire a le dernier mot ou le sous-ministre, ou un autre? Ce soir en feuilletant, je remarquais justement une lettre de mon bon ami le député de Charlevoix, adjoint parlementaire qui répondait à une de mes lettres et disait: "Je prends bonne note des besoins de votre comté et je rencontrerai votre divisionnaire afin d'établir les priorités pour le prochain exercice financier." Alors, à ce moment-là...

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce une lettre circulaire, ça?

M. DROLET: Non, ce n'est pas une lettre circulaire. C'est une lettre que M. Mailloux m'a envoyée. A ce moment-là, est-ce que c'est l'adjoint parlementaire qui va rencontrer mon chef divisionnaire? Est-ce le ministre? Est-ce le sous-ministre? Qui décide en fin de compte parce que les priorités, je considère qu'on en a passablement. Et là je diffère un peu d'opinion avec mon ami de Saguenay. C'est que personnellement je ne suis pas intéressé à aller participer aux discussions lorsque les divisions du budget se font. Je pense que le chef divisionnaire ou les sous-ministres, ou peu important ceux qui seront choisis, doivent considérer réellement les priorités qui existent. Je sais bien que, s'il fallait que je dise mon mot, les priorités, il y en a tellement dans le comté que je dirais mon mot assez souvent. Cela me prendrait un bon budget.

M. LE PRESIDENT: Je crois que le député de Charlevoix veut la parole.

M. MAILLOUX: M. le Président, étant donné que j'ai été mis en cause par la réponse que j'ai dû donner au député de Portneuf...

M. DROLET: Ce n'est pas directement une...

M. MAILLOUX: Voici, je n'ai pas à définir les priorités du ministère de la Voirie dans la province; mais un député, à quelque parti qu'il appartienne, a le devoir — je pense que c'est mon devoir — de rencontrer le divisionnaire du comté et, après discussion avec celui-ci et par suite des représentations qui sont faites par le mandataire du comté, et de faire devant les sous-ministres qui ont à discuter du budget les représentations nécessaires. C'est dans ce sens-là que la lettre qui a été envoyée au député de Portneuf a été écrite et je dois dire que, quelque soit le député qui m'ait fait des représentations, je pense qu'elles ont été conduites devant ceux qui ont à définir les montants du budget de la Voirie.

M. DROLET: Je ferai remarquer au député de Charlevoix que ce n'est pas un reproche que je lui fais. Au contraire, c'était tout simplement pour déterminer finalement qui a le dernier mot. C'est ça que je voulais savoir. Les municipalités m'arrivent, rendu à l'automne, et disent: Comment se fait-il que l'asphalte n'est pas faite chez-nous? Comment se fait-il que telle ou telle affaire n'a pas marché. Que vais-je leur dire?

M. GIASSEN: Pas d'argent!

M. DROLET: Pas d'argent! C'est bien beau leur dire cela. Cela fait cent ans qu'ils entendent dire cela, pas d'argent! Je n'aime pas leur conter des mensonges. J'aime bien leur dire: Le sous-ministre a décidé de le faire ou le chef divisionnaire a dit telle ou telle affaire. Je veux savoir qui a le dernier mot.

M. LAVOIE (Wolfe): Comme la femme à la maison, si elle ne veut pas avoir de mensonges, qu'elle ne questionne pas!

M. LE PRÉSIDENT: Le député de Chauveau.

UNE VOIX: Ils n'ont pas choisi la bonne couleur.

M. DROLET: Ils n'ont jamais été aussi bien représentés.

M. HARVEY (Chauveau): Sur le même sujet, M. le Président. Mon intervention pourrait peut-être prendre la forme d'une suggestion.

Evidemment, lorsqu'on parle de transfert de juridiction ou du fait que vous teniez compte des régions économiques, j'en suis. Cependant, je ne fais pas exception non plus à la règle et, heureusement, faisant partie de la commission parlementaire, je voudrais que cette suggestion soit apportée à l'attention du sous-ministre en particulier.

Je voudrais notamment faire référence au Lac-Edouard qui est situé dans le comté de Chauveau. C'est un beau petit coin prédestiné pour le tourisme. Depuis quelque temps, grâce à

des budgets spéciaux de fin d'année dernière, les travaux de réfection de cette route ont été décrétés et ils sont sous la direction du divisionnaire de Roberval.

J'ai plusieurs recommandations qui m'ont été faites depuis un an à l'effet que nous devrions penser de donner la juridiction, ou enfin de revenir à ce qui existait autrefois, la juridiction de Lac-Edouard dans le territoire du Cap-de-la-Madeleine, en fait dans Laviolette. Puisqu'on nous dit que dans ce territoire...

M. LAVOIE (Wolfe): Il fait partie du comté de Champlain au fédéral, d'ailleurs.

M. HARVEY (Chauveau): Oui, faisant partie de Champlain au fédéral. On m'a rapporté, à la lumière des nombreuses requêtes qu'ils m'ont faites, qu'antérieurement, lorsque la Voirie était sous la juridiction du secteur du Cap-de-la-Madeleine, il n'y avait pas de problème justement, sur le territoire de gravelage qui nécessite un entretien très coûteux. Compte tenu du fait qu'à Roberval ils ont beaucoup d'entretien de chemins d'été, je pense notamment à la route de Chibougamau...

M. LAVOIE (Wolfe): Comment cela fait-il de temps que ça passé à Roberval?

M. HARVEY (Chauveau): Depuis 1966.

M. LAVOIE (Wolfe): C'est passé à Roberval.

M. HARVEY (Chauveau): Après 1966, d'est allé à Roberval, et il faudrait que ça revienne. En fait, j'en fais une suggestion, remarquez M. le sous-ministre, que ça revienne dans le territoire du Cap-de-la-Madeleine. Si ce n'est pas trop vous demander. Mais j'apprécierai quand même, M. Rouleau, si vous pouviez me dire ce que vous en pensez afin que j'en informe mes commettants du Lac-Edouard.

M. PINARD: Ce serait peut-être plus prudent d'étudier les conséquences de la suggestion du député de Chauveau au plan pratique. J'imagine qu'il y avait alors une bonne raison pour rattacher ce territoire à Roberval. Si on doit le détacher de nouveau pour l'envoyer dans une autre division, il faudrait avoir les conséquences sur le plan pratique.

Il faut, quand même, ne pas faire des changements pour le plaisir d'en faire. Je prends la suggestion du député en considération.

M. HARVEY (Chauveau): Sur le même sujet, M. le ministre...

M. LAFONTAINE: Dans mon temps c'était probablement pour améliorer le service, mais si le député pense qu'il n'a pas été amélioré, si le ministre trouve... et qu'il a la preuve voulue...

M. HARVEY (Chauveau): D est possible que

l'expérience qui a été faite d'une façon très objective et dans un but d'amélioration se traduise peut-être aujourd'hui par une reconsidération de cette décision. Territorialement parlant, la différence entre le territoire de Roberval qui dessert la route 15 via le lac Edouard, cela donne environ 90 milles comparativement à environ 35 milles d'un port d'attache du Cap-de-la-Madeleine où se trouve un service de voirie, qui est à la Tuque notamment. M. Tremblay qui est ingénieur divisionnaire à Roberval, est conscient que c'est un problème. Evidemment, c'est une partie de budget qui irait tout simplement là-bas. C'est une administration qui aurait moins à faire. Je ne pense pas que vous trouviez d'opposition vis-à-vis des divisionnaires de ce côté. Bien au contraire, je pense. D'un autre côté, il est possible que le problème soit définitivement réglé lorsqu'il y aura la redistribution électorale. Vous savez comme moi que le Lac Edouard est situé à 250 milles de la maison chez nous. Cela commence à être assez complexe. D'autant plus que je dois passer par cinq comtés pour m'y rendre personnellement.

M. LAFONTAINE: Même avec une redistribution électorale, s'il y a réellement une lacune à l'heure actuelle, la redistribution électorale ne la règlera pas. C'est un problème de voirie et non pas un problème de votes.

M. HARVEY (Chauveau): D'accord! Je ne me réfère absolument pas à la rentabilité politique du secteur parce que c'est le seul endroit, soit dit en passant, M. l'ex-ministre, où l'Union Nationale a pris une majorité, dans les 273 bureaux de votation de mon comté.

M. LE PRESIDENT: La parole est au député de Frontenac.

M. PICARD: Juste une question, M. le Président, sur le même sujet.

M. LE PRESIDENT: M. le député d'Olier, s'il vous plaît. M. le député de Frontenac avait demandé la parole avant vous. Je vous la donnerai tout de suite après.

M. LATULIPPE: J'aimerais savoir du ministre s'il n'a pas été question à un moment donné de mettre sur ordinateur toutes les demandes ou tous les besoins des divers comtés et d'établir certaines normes afin d'établir les priorités. Est-ce que ce programme a été mis de l'avant?

M. PINARD: C'est ce qu'on appelle le "budget-programme" qui est sur le point d'être mis en application. Je pense qu'il faut établir les normes de la façon la plus précise possible pour être en mesure de faire fonctionner la machine de la façon prévue pour ne pas lui faire faire ce qu'on appelle le phénomène du rejet. Si M.

Charland veut nous donner un mot d'explication de ce que sera la mécanisation du système qu'on va appeler le budget-programme, c'est le temps de le faire.

UNE VOIX: Ils appellent cela "PBS"

M. PINARD: "Programming, budgeting system"

M. LESSARD: Pensez-vous que cela va favoriser les partis au pouvoir?

M. PINARD: Particulièrement le comté de Drummond.

M. LESSARD: Est-ce que les machines sont rouges?

M. PINARD: On n'a pas décidé quelle couleur nous donnerons aux cartes à présenter à la machine.

M. LESSARD: Cela va être un bon moyen de...

M. PINARD: Nous allons consulter les députés là-dessus.

M. LE PRESIDENT: Une réponse à donner par le député de Frontenac.

M. PINARD: Je pense qu'il ne faut pas trop non plus en demander à l'ordinateur lui-même parce qu'il va traiter simplement ce que nous allons mettre dedans. Au départ, cela demande certaines préoccupations d'inventaire du réseau et de classification fonctionnelle du réseau afin de soustraire de celui-ci le service qu'on en attend, en fonction des itinéraires entre les principales villes du Québec, les principales villes, vis-à-vis des villes secondaires, etc.

Je pense que cette démarche-là est amorcée au ministère, très bien amorcée même, par des comités d'étude, le comité des inventaires routiers par exemple. Déjà les études ont été intenses là-dessus l'an dernier au niveau de la profilométrie et du rebondissement, au niveau aussi cette année de la photo-inventaire, parce qu'on commence à faire la photo-inventaire du réseau. Tout cela va nous amener, grâce à la classification fonctionnelle, grâce aussi au système que nous impose la Trésorerie dorénavant de fonctionner par budget-programme, c'est-à-dire d'y aller en vendant des programmes qu'ils nous financeront... Cette démarche-là est très bien amorcée puisqu'on a déjà ici au ministère des résultats de travaux pour implanter le budget-programme chez nous, voir si c'est faisable, par exemple, si on peut penser qu'on peut tirer quelque chose. L'expérience nous laisse déjà entendre que, certainement, il y a quelque chose à faire avec le budget-programme, certainement que l'outil qu'est l'ordinateur on pourra le mettre à profit. On

pourra en arriver tantôt à soutirer de tous ces inventaires-là un indice, par exemple, d'âge de nos routes ou de vétusté des routes, à sortir de façon presque automatique, par exemple, la date de renouvellement des pavages ou des choses comme cela.

M. GAUTHIER: Est-ce que cela existe ailleurs à l'heure actuelle?

M. PINARD: Il y a des Etats américains qui ont développé des systèmes semblables. Je pense que l'Etat du Wisconsin, par exemple, est à peu près l'Etat le plus avancé dans ce secteur-là, par tous les inventaires qu'il a mécanisés.

M. LE PRESIDENT: La parole est au député d'Olier.

M. LAVOIE (Wolfe): En parlant de photos, là, ce serait quasiment le temps de photographier la route 34 qui est impraticable dans le comté de Frontenac. Il serait temps de vous rendre compte de cela.

M. LE PRESIDENT: Le député d'Olier.

M. PICARD: M. le Président, je reviens au point qu'a soulevé tout à l'heure le député de Chauveau. Il nous a parlé du transfert de la juridiction du divisionnaire qui a la responsabilité de l'entretien du lac Edouard que vous avez mentionné...

UNE VOIX: De la route.

M. PICARD: De la route, pas du lac. La glace doit tout être partie de dessus. On a parlé de Roberval et on a parlé du Cap-de-la-Madeleine. Est-ce que ces deux municipalités-là ne sont pas dans deux régions administratives différentes? Il me semble que le problème pourrait se résoudre en donnant la responsabilité de la route du lac Edouard au divisionnaire qui est situé dans la même région administrative que la municipalité concernée?

M. HARVEY (Chauveau): J'ai fait une suggestion d'ailleurs et le ministre a très bien répondu.

M. PINARD: Nous allons demander un rapport au divisionnaire de l'endroit qui, lui, a eu à expérimenter l'administration de cette nouvelle partie du territoire qui lui a été donnée. Il va nous dire ce que cela a donné au plan du résultat, au niveau de l'entretien, au niveau de la construction, au niveau des dépenses, et il va peut-être nous recommander de lui retirer cette partie du territoire et de la remettre sous la juridiction d'une autre division.

M. PICARD: Est-ce que le ministre pourrait me dire si ce lac Edouard, si les routes autour

du lac Edouard, sont dans la région administrative de Roberval ou du Cap-de-la-Madeleine? Dans quelle région administrative?

M. HARVEY (Chauveau): Le Cap-de-la-Madeleine. Dans la région du Cap-de-la-Madeleine, dans la région administrative de Trois-Rivières, etc.

M. DROLET: Au fédéral, cela fait partie du comté de Champlain.

M. PINARD: Ce serait dans la région de Trois-Rivières.

M. DROLET: C'est cela.

M. HARVEY (Chauveau): D'ailleurs, M. le Président...

M. PICARD: C'est parce qu'au début de l'étude des crédits du ministère de la Voirie, j'avais l'impression que le ministre nous avait dit que les divisions étaient maintenant basées sur les régions administratives.

M. HARVEY (Chauveau): Qu'elles s'inspiraient beaucoup... En fait, là, c'est peut-être une faille qu'il y a dans cette considération. Je l'ai apportée comme suggestion, et je note l'intervention du député d'Olier comme étant un appui sérieux auprès de mon collègue le ministre.

M. LE PRESIDENT: Est-ce qu'il y a d'autres questions à poser concernant l'application des phases?

M. LAVOIE (Wolfe): Je voulais seulement demander au ministre quand...

UNE VOIX: On ne peut pas "flâser" toute la veillée.

UNE VOIX: Merci de la réponse.

M. PINARD: Un fonctionnaire vient de me dire que ce sera dorénavant dans la région de Trois-Rivières.

M. HARVEY (Chauveau): Mon Dieu, il a fallu tellement...

M. PICARD: Ce que je veux savoir: Les régions administratives...

M. PINARD: Dans la région administrative de Trois-Rivières.

M. PICARD: Comment se fait-il que c'était dans la région administrative de Roberval, ce territoire-là?

M. PINARD: C'était dans la région administrative de Québec auparavant.

M. HARVEY (Chauveau): De Québec (comité).

M. PICARD: Alors, le changement n'avait pas encore été fait?

M. PINARD: A ce moment-là le ministère de la Voirie ne suivait pas automatiquement le périmètre des régions administratives édictées par le ministère de l'Industrie et du Commerce.

M. LE PRESIDENT: Je rappellerai au député d'Olier que cette discussion a pris place quelques minutes avant qu'il arrive et le ministre a très bien expliqué qu'il ne pouvait pas vraiment suivre les régions administratives et que les endroits où c'était litigieux, on laissait ça en suspens. Le ministre a très bien expliqué ça pendant quinze à vingt minutes tantôt. Et je ne voudrais pas qu'on recommence la même discussion. Je référerai le député d'Olier à la lecture du journal des Débats.

Si à chaque fois qu'il arrive un membre du comité, on recommence les mêmes discussions, nous en avons pour un an au ministère de la Voirie.

M. PICARD: M. le Président, j'étais présent lorsque le ministre a mentionné que la nouvelle nomenclature pour les divisions administratives était basée sur les régions administratives. C'est le ministre lui-même qui l'a dit.

M. LE PRESIDENT: Est-ce qu'il y a des questions...

M. LAVOIE (Wolfe): Je voudrais savoir quand a commencé ce programme d'ordinateur, le PBS?

M. PINARD: Les premières études d'application d'un système comme PBS ici au Québec cela a commencé il y a environ trois ans et demi à l'Office de planification. Avant que la méthode soit rodée, développée et qu'on demande à certains ministères d'être des ministères pilotes pour voir s'il y a une certaine adaptabilité au Québec...

M. LAVOIE (Wolfe): Ce n'est pas depuis l'avènement du gouvernement libéral? C'est avant ça?

M. PINARD: Non, non c'est un procédé administratif.

M. LESSARD: C'était une promesse du gouvernement libéral et cela faisait depuis trois ou quatre ans que c'était commencé, dans certains ministères, aux Terres et Forêts et à l'Office de planification et de développement économique du Québec.

M. HARVEY (Chauveau): C'était dans l'opposition.

M. LE PRESIDENT: Est-ce qu'il y a d'autres questions à poser sur la question de l'application des phases?

Nous passons à la discussion "Traitements et salaires" du poste budgétaire 1, article 2, sous-article 1.

M. LESSARD: Je constate qu'il y a cette année une diminution du budget 71/72. Est-ce que le nombre de fonctionnaires était plus important l'an dernier? Quel était le nombre de fonctionnaires l'an dernier par rapport à cette année?

M. PINARD: Je vais demander à M. Michaud, le directeur du budget, de donner les explications pertinentes.

Le ministère de la Voirie avait un certain nombre de fonctionnaires qui sont chargés aux dépenses ordinaires. Tout l'ensemble des fonctionnaires est chargé aux dépenses ordinaires et il y a des imputations qui sont faites à la fin de chaque sous-article aux dépenses et en immobilisation. L'an passé tous les fonctionnaires étaient chargés au poste de l'administration" et vous aviez pour environ \$23 millions de salaires et des imputations pour \$13 millions de salaires.

Cette année, sous la nouvelle structure budgétaire, il fallait montrer les comparatifs de l'an passé et vous avez une correspondance de 529 fonctionnaires cette année à 1.2.1; l'an passé il y avait 598 fonctionnaires. Vous trouverez à la nature 33 des imputations en 70/71 pour 84 fonctionnaires, pour une somme de \$826,000. Donc aux bureaux des districts et divisions, vous avez 598 moins 84... mais les salaires sont là.

M. LAVOIE (Wolfe): Je ne vois pas dans cet article-là des constructions pour les divisionnaires. Est-ce qu'il y a des affaires à venir? Est-ce que c'est un autre article plus loin?

M. PINARD: Vous allez retrouver ça.

M. HARVEY (Chauveau): Je voudrais savoir si les 529 employés permanents, s'il y a des postes vacants à ce titre-là. Si oui, est-ce que ce sont des postes qui sont nécessairement comblés par voie de concours à la Commission de la fonction publique ou s'il y a des postes de journaliers qui ne requièrent pas de concours et les territoires où il y a des besoins.

Cela m'intéresse de le savoir avec 62,000 électeurs. C'est très intéressant à savoir. C'est un peu statistique peut-être.

M. PINARD: Il y a 27 postes vacants. On m'informe que ces postes n'ont pas à être comblés pour le moment.

M. LESSARD: Dans ces 529 fonctionnaires comprend-on les surveillants routiers? Allons-

nous retrouver cela dans un autre article, soit à la circulation ou à l'entretien?

M. PINARD: Les surveillants routiers ne sont pas des fonctionnaires de la Voirie.

DES VOIX: le ministère des Transports.

M. LESSARD: C'est au ministère des Transports, d'accord, je m'excuse.

M. LAVOIE (Wolfe): En parlant des contremaîtres généraux, est-ce vrai que vous changez encore ce système et que vous faites passer des examens aux contremaître en place, etc.?

M. PINARD: Pour éviter des griefs qui sont assez nombreux, je pense qu'il faut connaître la compétence des contremaîtres généraux, il faut les qualifier.

M. LAFONTAINE: C'est une analyse qualitative.

M. GIASSON: C'est une excellente décision!

M. PINARD: Il ne faut pas politiser davantage ce problème qui, à mon avis, l'a trop été dans le passé, pour mettre fin aussi aux griefs syndicaux qui pleuvent à tout propos pour toutes sortes de considérations qui ne relèvent pas toujours...

M. LAFONTAINE: Parce que les contremaîtres ne relèvent pas de la compétence des syndicats...

M. PINARD: Cela ne relève pas de la compétence des syndicats...

M. LAFONTAINE: ... mais de la gestion du personnel du ministère.

M. PINARD: Mais il n'y a pas toujours d'incidences à caractère administratif et même pas d'incidence à caractère politique...

M. LE PRESIDENT: Le député de Wolfe sur cette question, et nous allons revenir à l'article de l'entretien.

M. PINARD: On peut faire tout de suite la discussion pour autant que nous considérons qu'elle a été faite.

M. LAVOIE (Wolfe): Dans tous les comtés?

M. PINARD: C'est une décision qui a été prise en accord avec la Commission de la fonction publique et avec les représentants de la direction générale des relations de travail, à cause des implications au niveau de la classification du personnel de maîtrise et des relations syndicales.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce qu'on peut avoir la liste?

M. PINARD: L'opération contremaîtres, comme elle est appelée, va se faire en deux étapes.

M. LAVOIE (Wolfe): Ceux qui l'étaient avant 1966 et ceux qui l'ont été après?

M. PINARD: Pour éviter de prêter flanc à la critique et pour obtenir aussi une meilleure efficacité.

Alors, la première étape prévoit qu'il y aura une révision de la classification du personnel de maîtrise mais, dans cette première étape, il faudra d'abord établir, avec l'aide du ministère de la Fonction publique, l'organigramme du personnel de maîtrise du ministère de la Voirie et des Travaux publics afin de connaître le nombre requis de contremaîtres et de contremaîtres généraux. A l'occasion de la fusion, cette opération devient encore plus normale.

Il faudra mettre au point, de concert avec la Commission de la fonction publique, un mécanisme de révision de la compétence du personnel de maîtrise. Ce mécanisme pourrait consister en des tests psychométriques, analyse des notations et du dossier établi par le divisionnaire ou le chef de service compétent en la matière. Il est entendu que cette révision de la compétence se fera en fonction des catégories de contremaîtres actuels.

Cette révision devra se faire par un ou les comités qui auront à procéder de façon identique et objectivement. Cette révision de compétence faite, il faudra maintenir en poste les contremaîtres et les contremaîtres généraux compétents, toujours selon la classification actuelle. Pour les autres, il faudra évidemment procéder à des mutations à des postes parallèles ou inférieurs en essayant d'éviter le "bumping", comme on l'appelle dans le métier, à cause des répercussions d'ordre syndical. C'est évident que nous avons à vivre dans ce contexte maintenant, il n'est pas facile d'en sortir.

M. LAVOIE (Wolfe): Ce n'est pas une question de mise à pied.

M. PINARD: Non, ce n'est pas une question de mise à pied, c'est une question de classification du personnel pour être bien sûr que les contremaîtres font le travail pour lequel ils sont préparés, adaptés et compétents. Je pense que c'est tout simplement une bonne orientation de la politique à cet égard.

M. LAVOIE (Wolfe): Pour autant que ce ne sera pas un moyen détourné pour...

M. PINARD: Bien honnêtement, mon opinion, je l'ai exprimée plusieurs fois dans le passé et je n'ai pas changé d'avis là-dessus, c'est que je ne vois pas pourquoi, à chaque changement de

gouvernement, il y a toujours une période difficile où il faut recruter des contremaîtres nouveaux, leur donner l'enseignement technique et administratif nécessaire. Alors, de quatre ans en quatre ans, il faut refaire nos équipes, je trouve que c'est assez imbécile, que c'est coûteux et qu'il n'y a pas de continuité et que ceux qui sont très bons parmi nos contremaîtres et qui pourraient, rendus un peu plus vieux, se faire enseignants ou professeurs, donner des cours aux nouveaux qui viennent dans nos services de la contremaîtrise, à ce moment-là, on les perd, on n'en a pas le bénéfice. Par contre, ils ont coûté très cher au plan de l'apprentissage; je trouve que ce n'est plus adapté aux besoins du temps, et qu'il faut dépolitiser...

M. LAFONTAINE: Il n'y a pas de mise à pied tous les quatre ans. La dernière mise à pied globale, en bloc, s'est faite en 1960; je ne pense pas que l'actuel gouvernement l'ait faite en 1970. Celui qui vous parle était là en 1966; il n'y a pas eu de mise à pied en bloc non plus. La dernière mise à pied en bloc s'est faite en 1960 et l'avant-dernière en 1944.

M. PINARD: Je ne nie pas le phénomène qui était un phénomène évolutif jusqu'à un certain point, mais qui était une coutume à tel point que celui qui avait été nommé pour conduire la niveleuse, s'il avait perdu ses élections un certain soir, il allait porter le lendemain matin la niveleuse dans la cour de son adversaire politique qui prétendait être celui qui le remplacerait et ça se faisait comme ça.

M. LAVOIE (Wolfe): Cela est arrivé chez nous en 1970 avec les chauffeurs de camion. C'est une vieille coutume qui se perpétue.

M. PINARD: Cela doit être un fait d'espèce, parce qu'il n'y a pas eu de mise à pied massive non plus...

M. LAVOIE (Wolfe): Non, pas massive, mais d'espèce.

M. LAFONTAINE: Il reste que dernièrement, dans un comté où il y a deux frères qui sont des anglophones, un est libéral et l'autre est bleu. Ils racontaient qu'en 1970 le bleu avait pris les clés du camion et était allé reporter le camion à son frère qui était rouge. Il paraît qu'ils se passent ça dans la famille.

M. PINARD: C'est un exemple que j'ignore, je ne sais pas si...

UNE VOIX: C'est de la petite histoire.

M. DROLET: Dans Bonaventure...

M. PINARD: Alors, si les députés sont satisfaits des explications que je viens de donner, je ne les invente d'ailleurs pas, elles sont consi-

gnées dans un document qui émane d'un comité de travail.

M. LAFONTAINE: Nous en sommes satisfaits, ce n'est pas une façon détournée, comme le disait le député de Wolfe pour "bumper" et tenter d'ostraciser certains...

M. GIASSON: Je tiens à féliciter le ministère de cet article, de voir à faire passer des examens à nouveau à tous ceux qui travaillent au niveau de contremaître.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que vous dites ça avec l'intention d'avoir un meilleur budget ou bien...

M. GIASSON: Il n'est même pas question de budget, ça m'apparaît sincèrement une excellente politique. Les meilleurs, les plus compétents vont demeurer en fonction avec les meilleurs postes.

M. LAFONTAINE: J'aimerais dire au député de l'Islet que les examens pour les contremaîtres qui sont acceptés par la Voirie se font depuis 1968 au ministère de la Voirie. Aucun contremaître n'a été engagé au ministère de la Voirie sans passer un examen de la Fonction publique. Ceci pour son information. Ce n'est pas une politique nouvelle, mais je m'aperçois que le ministre veut continuer à la suivre, et je l'en félicite.

M. LE PRESIDENT: Est-ce qu'il y a d'autres questions à poser au poste 1, article 2, sous-article 1?

M. LAVOIE (Wolfe): J'ai posé cette question l'an passé; j'ai bien déploré le fait qu'on ait mis de côté un chauffeur de camion le lendemain de l'élection, un type qui avait besoin de gagner sa vie. Pendant quatre ans, aucun employé de la Voirie n'a été déplacé dans mon comté, la seule personne qui a été engagée a été celle-là, un gars d'expérience qu'on a mis de côté le lendemain de l'élection. J'aime moins ça, j'en ai parlé l'an passé et je n'ai pas eu de réponse satisfaisante encore à ce jour. Le type se nommait Roland Goudreau, de Disraeli.

M. PINARD: Est-ce qu'il était syndiqué?

M. LAVOIE (Wolfe): Il n'était pas syndiqué, il était entré en fonction avec l'assentiment des syndicats au mois de janvier. L'élection a eu lieu au mois d'avril.

M. PINARD: Il était entré en fonction le 4 février 1970. Il avait été accepté à titre d'employé temporaire, c'est ce que révèle le dossier que j'ai devant moi.

M. LAVOIE (Wolfe): Il ne pouvait pas être permanent, ça faisait deux mois qu'il était là.

M. PINARD: Le 5 juin 1970, c'est le divisionnaire Maurice Blanchard qui lui a écrit pour lui dire ceci: "Cher monsieur, la présente est pour vous informer qu'à la suite des examens écrits et pratiques que vous avez subis dans la deuxième semaine de mai, nous sommes dans l'obligation de nous dispenser de vos services, et cela à compter de lundi prochain le 8 juin 1970, et de ce fait votre emploi temporaire prendra donc fin. Nous ferons le nécessaire pour vous faire rembourser le montant retenu sur votre salaire au fonds de pension."

Il semblerait donc qu'il a passé des examens et qu'il n'a pas réussi à se qualifier.

M. LAVOIE (Wolfe): Ecoutez un peu, le type qui conduit le camion à sa place n'avait jamais conduit un camion avant. Lui c'est un chauffeur de 25 à 30 ans d'expérience c'est un type qui a toujours eu ses propres camions depuis...

M. PINARD: Alors le service du personnel a donné des instructions d'essayer de le recycler dans une autre fonction. A ce moment, il a dit au divisionnaire qu'il avait mal au dos, qu'il ne pouvait pas faire d'autre travail que celui de conduire un camion. On lui a répondu: Mais quand le camion ne fonctionne pas, qu'est-ce qu'on va faire avec toi, on ne pourra pas t'affecter à un autre travail. Alors, là, la difficulté est devenue plus considérable.

M. LAVOIE (Wolfe): A la Voirie, chez nous, les camions fonctionnent toujours parce que, quand ils se brisent, on les répare, le lendemain ils sont prêts.

M. PINARD: C'est là que le problème est resté en suspens parce qu'on n'a pas semblé être capable de trouver une solution à son cas.

M. LAFONTAINE: J'ai déjà vu un cas semblable qui avait été soumis à la fonction publique et je me demande si... M. Ménard n'est pas ici, mais M. Favreau... je l'ai entrevu cet après-midi. Il n'est pas ici...

UNE VOIX: Il vient de sortir.

M. LAFONTAINE: Un divisionnaire du comté de Portneuf avait remercié M... un nom qui finissait en a, de ses services parce que le type en question n'avait pas son permis de chauffeur, il ne pouvait pas conduire un camion, il n'était pas capable de pelleter parce qu'il n'avait pas la capacité physique de pelleter, il n'était pas assez fort, parce qu'il ne pouvait pas se pencher, il avait des étourdissements, etc..

UNE VOIX: Ce n'est pas Antoine, toujours?

M. LAFONTAINE: ... et à un moment don-

né, au ministère de la Voirie, le service du personnel a décidé qu'il n'était d'aucune utilité pour le ministère de la Voirie. On l'a simplement remercié et la personne en question a fait un grief auprès de la fonction publique et c'était le sous-ministre du temps, M. Eddy Monette, qui a été appelé pour témoigner au nom du ministère, et il croyait bien que le ministère gagnerait cette cause. Mais, qu'on le croie ou qu'on ne le croie pas, le ministère de la Voirie a perdu sa cause et cette personne est encore au service du ministère de la Voirie. Il n'est pas chauffeur de camion, il ne peut pas être dynamiteur parce qu'il a peur de la dynamite, c'est dangereux pour lui d'inhaler les vapeurs, il ne peut pas pelleter, il ne peut pas tenir de crayon, il ne peut rien faire, mais il est encore au ministère de la Voirie, par la volonté de la fonction publique.

M. LAVOIE (Wolfe): Je passe des remarques parce que je trouve cela déplorable et cela a soulevé la population au sujet de ce type-là. Ce n'était pas une question politique, etc., c'était une question humanitaire, si vous voulez.

M. PINARD: C'est un père de famille.

M. LAVOIE (Wolfe): C'est un père de famille qui a eu de gros accidents de camion dans le temps où il travaillait dans les chantiers à transporter des billots. Il ne pouvait pas faire autre chose que cela, sa situation financière n'était pas excellente, alors on aurait voulu lui donner une chance avec l'assentiment des chefs du syndicat et tout de suite au mois de juin, on l'a mis de côté. Franchement, j'ai trouvé cela déplorable parce que moi je n'ai jamais rien fait pour...

M. LAFONTAINE: Disons qu'il est payé par le ministre de l'assistance sociale.

M. PINARD: C'est la première fois que j'en entends parler, alors je suis bien prêt à recommander au directeur du personnel de reprendre l'étude du dossier et de voir s'il y a moyen de le recycler dans une autre fonction, si véritablement il n'y a pas de poste de camionneur disponible. C'est possible qu'on puisse lui trouver un autre travail qui tiendra compte de son état de santé.

M. LAVOIE (Wolfe): Pour le remplacer on a pris le type qui étendait le sable en arrière, qui lançait le sable ou le calcium l'hiver, c'est lui qui a pris sa place sur le camion, il n'avait jamais conduit un camion. C'est lui qui l'a remplacé.

M. LE PRÉSIDENT: Pas d'autres questions au poste 1: Administration, article 2, sous-article 1?

M. LAFONTAINE: C'est le moment de sou-

ligner au ministre de la Voirie que nous avons un très bon fonctionnaire en la personne de M. Marcel Bélanger qui a toujours les dossiers à la main.

M. PINARD: Non. C'est parce que le député m'en avait parlé.

M. LAFONTAINE: C'est parce que je voulais lui recommander une augmentation de salaire.

M. LAVOIE (Wolfe): C'est une affaire que j'avais à coeur.

M. PINARD: On va remettre le dossier à l'étude.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Au poste 1, article 2, sous-article 2: Frais de déplacement. Sous-article 4, frais de bureau: \$125,000.

M. PINARD: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Sous-article 5: \$50,000.

M. PINARD: Adopté.

Frais de déplacement

M. LAVOIE (Wolfe): Excusez-moi si je reviens aux frais de déplacement. C'est la même question que j'ai posée lors des Travaux publics, l'autre jour. Est-ce que le règlement s'applique pour les fonctionnaires de la Voirie comme pour les autres, à l'effet qu'ils n'ont pas besoin de s'acheter pour \$1 d'essence en dehors, quand ils sortent en dehors de la division ou en dehors de leur bureau?

M. PINARD: Oui, c'est ça. C'est la même politique.

M. LE PRESIDENT: Poste budgétaire 1, article 2, sous-article 7, \$25,000: Mobilier, équipement de bureau et d'informatique.

M. LAVOIE (Wolfe): D'accord.

M. LE PRESIDENT: Poste 1.2.9, \$10,000: Indemnités, assurances, taxes.

UNE VOIX: D'accord.

M. LE PRESIDENT: Adopté. 1.2.10: Loyers \$25,000, adopté?

M. LAVOIE (Wolfe): Loyers, c'est quoi? Est-ce là qu'on peut demander si vous construisez des maisons pour les fonctionnaires?

M. PINARD: C'est pour la location de copieurs, ce qu'on appelle les machines à photocopier, les machines à duplication et autres équipements d'imprimerie.

UNE VOIX: D'accord.

M. LE PRESIDENT: Adopté. 1.2.11: Services contractuels \$60,000.

Services contractuels

M. LESSARD: M. le Président, est-ce qu'on pourrait savoir en quoi ça consiste, puisqu'il y a une augmentation proportionnellement à l'an dernier, une augmentation assez considérable.

M. PINARD: Les articles que vous avez au point de vue des frais de bureau et, comme vous dites, services contractuels, sont répartis dans 47 divisions et 12 bureaux régionaux. Pour 59 bureaux, vous avez \$60,000 de services contractuels qui consistent...

M. LESSARD: Il s'agit de l'entretien des bureaux probablement?

M. PINARD: Des machines à écrire, etc.

M. LESSARD: D'accord.

M. LE PRESIDENT: 1.2.29: Autres dépenses, \$20,000. Adopté. 1.2.33: Imputations, \$826,000 l'année dernière, cette année il n'y en a pas.

M. LESSARD: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Nous considérons le poste budgétaire 1: Administration, adopté au complet. Nous commençons la direction de la recherche et planification, poste 2, sous-article 1: Traitements, salaires et allocations.

Direction de la recherche et planification

Bureau chef

Traitements, salaires et allocations

M. LESSARD: M. le Président, avant, j'aimerais que le responsable de la direction de la recherche et planification nous fasse peut-être un tour d'horizon sur le travail qui se fait actuellement au niveau du ministère sur la planification.

M. PINARD: Si vous le permettez, M. Jacques Charland qui était quand même directeur général de la recherche et planification à venir jusqu'au 15 janvier à peu près, date de la nomination du sous-ministre adjoint, pourrait répondre là-dessus.

Les activités au ministère qui sont regroupées sous l'article génie et qui comprennent planification et recherche, sont de différents ordres. On peut distinguer, par exemple, ces activités qui sont basiques en ce sens qu'elles sont plutôt des recherches fondamentales qui peuvent conduire à l'amélioration du processus, disons de choix ou de certains projets routiers.

D'autres qui sont aussi beaucoup plus particulières, par exemple, et qui s'attachent au programme routier à réaliser au cours de l'année, dans l'immédiat, en fait.

Cette année et l'an dernier, nous avons développé deux outils de travail: le plan dit quinquennal qui nous sert à identifier les grands projets et le plan dit triennal au niveau de chacune des divisions, de chacune des régions, qui nous permet d'identifier ces projets au niveau du réseau régional et du réseau secondaire, et nous permet d'identifier l'action du ministère durant l'année.

Au niveau de la planification elle-même, des études de base, on peut identifier plusieurs secteurs et je peux en nommer plusieurs: Par exemple, l'implantation du système PPD à la Voirie; participation à la mission économique de la Côte-Nord de la province; comité d'étude sur les revêtements bitumineux; études de gestion des dossiers ministériels; coordination de l'action du ministère de la Voirie dans l'Est du Québec, c'est-à-dire en Gaspésie; études et recherches économiques et législatives spéciales; étude de rentabilité des autoroutes à péage; étude sur la révision de la législation régissant la circulation lourde. Et je pourrais continuer.

M. LESSARD: Sur cela, j'aurai des questions précises puisque j'ai constaté dans le rapport qu'il y avait certaines études, questions, M. le Président, qui pourront toucher certainement à d'autres articles, soit à celui de l'entretien par exemple, mais puisqu'on en parle dans le rapport, je me demande si on ne pourrait pas, à ce niveau de la direction et de la planification, en discuter.

Vous venez de parler, au niveau provincial, d'un plan quinquennal sur la construction de routes. Est-ce que ce plan existe, est-ce qu'on peut prévoir, par exemple, sur une période de cinq ans, les besoins routiers?

M. PINARD: Il est certainement possible, surtout au niveau des grands projets — puisque ces grands projets demandent de grandes sommes d'argent — d'étaler sur un certain nombre d'années l'action du ministère.

M. LESSARD: Alors pour ces grands projets, dans le plan quinquennal, vous accordez un certain montant, par exemple, j'ai vu que pour la route 6 on a prévue \$25 millions à raison de \$5 millions par année. Quels sont les grands projets actuellement sur lesquels vous travaillez dans ce plan?

M. PINARD: Vous voulez dire en Gaspésie.

M. LESSARD: En Gaspésie ou ailleurs, les principaux.

M. PINARD: Alors, de région à région on peut dire, par exemple, dans la région de

Québec, ici, au niveau quinquennal, que le projet prioritaire qui est retenu est la liaison vers l'est Dufferin-Montmorency. C'est le premier projet qui me vient à l'esprit. On peut aussi parler de la prolongation du boulevard Charest vers l'ouest. Je m'attarde à la région immédiate de Québec pour l'instant. Je parlerai aussi du boulevard Champlain qui est la liaison du port de Québec dans le secteur ouest avec le pont de Québec. On peut identifier facilement, à Montréal, si on se déplace un peu, l'est-ouest.

M. LESSARD: J'ai pu constater que vous aviez établi trois genres de travaux. Les grands travaux, les travaux spéciaux, les grands axes routiers et les travaux régionaux. Est-ce que, dans votre plan quinquennal, vous avez une répartition possible des budgets sur une période de cinq ans entre ces trois genres de travaux.

M. PINARD: Non. Tout à l'heure, j'ai dit que les projets régionaux étaient plutôt rattachés à un plan qui est triennal celui-là. C'est-à-dire qu'on demande aux représentants de nos régions et de nos divisions de nous présenter un programme de l'action immédiate et aussi de la suite ou de la continuité qu'ils nous proposent dans les deux années subséquentes.

M. LESSARD: Lorsque vous parlez de projet quinquennal, vous parlez essentiellement des grands projets.

M. PINARD: Des grands projets qui se superposent dans la division administrative du ministère.

M. LAVOIE (Wolfe): Ce qui est annoncé au moment des élections...

M. LESSARD: Au niveau régional — je viens peut-être à une discussion que j'avais entreprise lorsque je disais que si on était assuré qu'au niveau d'une région donnée, on avait vraiment un plan qui permettrait une véritable distribution de l'enveloppe budgétaire, selon des priorités — est-ce qu'actuellement chacune des régions a établi des priorités sur une base triennale? Au niveau de chacune des régions où cette chose peut se faire mais aussi au niveau de districts?

M. PINARD: Je voudrais distinguer entre ce qui est réellement acquis...

M. LESSARD: Oui, c'est cela.

M. PINARD: ... et ce qui est proposé par nos divisions et nos districts. Lorsqu'on demande à nos districts de nous présenter des priorités dans un plan triennal, ceux-ci évidemment en mettent toujours un petit peu plus. Il est entendu que l'enveloppe budgétaire qui est accordée par la suite au ministère nous oblige à recouper là-dedans à ce moment-là. Il y a des

ajustements qui se font, mais habituellement c'est toujours à l'intérieur de l'enveloppe qui nous est proposée par le district. Il arrive aussi que des priorités naissent dans une année. Il est entendu que ce qui s'appelle un plan triennal peut être changé et il est flexible, en un sens, de façon qu'on puisse y introduire des projets qui, pour une raison ou pour une autre — un affaissement dans le genre de Saint-Jean-Vianney — va exiger certains ajustements routiers dans ce secteur qu'on ne connaissait pas il y a à peine quelques mois.

M. LAVOIE (Wolfe): C'est sûrement flexible dans un sens comme dans l'autre. C'est flexible avant ce que vous prétendez de faire ou après aussi.

M. LE PRESIDENT (Harvey) (Chauveau): Le député de Portneuf.

M. PINARD: Flexible avant ou après vous dites?

M. LESSARD: M. le Président, je vais le laisser terminer et je vais y aller après.

M. PINARD: C'est-à-dire entre la proposition que nous faisons et... oui, c'est flexible.

M. LAFONTAINE: C'est parce que les divisionnaires connaissent l'administration à Québec. Ils en mettent un peu plus.

M. PINARD: Oui, c'est ça!

M. LAFONTAINE: Par contre, l'administration à Québec parmi les divisionnaires il faut qu'ils passent le couteau.

M. LESSARD: Est-ce qu'on pourrait savoir quelle est la structure-actuellement je touche à un point je constate qu'il y a 21 employés qui sont à ce niveau. Comment est-ce que se répartissent ces 21 employés? Est-ce qu'on a simplement: Direction de la recherche et planification, où il y a certaines divisions à l'intérieur de cette grande division?

M. PINARD: C'est-à-dire qu'à l'intérieur de la recherche et de la planification, par exemple, qui est un secteur simplement, il y a des gens qui sont affectés plus particulièrement à des études de rentabilité et d'économie, d'autres qui sont affectés à des dossiers plus généraux au ministère, d'autres qui voient, par exemple, au service de la circulation. C'est beaucoup plus que 25 personnes, à ce moment-là, on peut parler d'environ 200, 225 personnes, qui sont chargées de palper au jour le jour comment fonctionne notre réseau routier.

M. LESSARD: Ce que je veux savoir, si on dit que la recherche et la planification sont un peu le cerveau du ministère, à ce niveau-là, vous

avez 21 personnes. Je comprends que cela se redistribue par la suite au niveau de la construction. Vous faites de la planification, vous faites de la recherche, et ce niveau de planification et de recherche est essentiellement le véritable niveau où se fait la grande planification du ministère.

M. PINARD: Je dirais que la fonction de planification — je suis obligé de dire cela, la fonction de planification — on la retrouve partout; même dans le secteur de l'entretien, ceux-ci doivent planifier leurs gestes. La grande fonction de planification est ventilée et répartie partout dans le ministère. Cependant, je pourrais peut-être comparer cela à une bougie d'allumage. On a concentré dans un secteur d'une direction générale de la recherche qui est devenue celle de la recherche et de la planification, parce qu'on y a ajouté des services qui étaient déjà très bien structurés, comme le service technique de la circulation. On lui a ajouté cette dimension de planification-là. Mais cette bougie d'allumage regroupe peut-être 25 fonctionnaires. Mais on doit y ajouter beaucoup plus de monde, si on considère l'ensemble de la fonction de planification.

M. LAFONTAINE: C'est ce que je disais pour les Travaux publics, on ne retrouve pas toute la planification à ces endroits-là. Il s'agit plutôt de donner une prospective — comme je disais au Travaux publics, et cela s'appliquait beaucoup mieux qu'ici — mais c'est simplement une partie de la planification globale du ministère.

M. LESSARD: J'ai quand même l'impression que, si on veut véritablement avoir un pôle d'attraction qui étudie la planification ce secteur de la planification est essentiellement le lieu où se déterminent les grands travaux et où se font les grandes recherches du ministère. Parce que, sans cela, on ne peut pas éparpiller la planification entre différents petits secteurs. Il faut qu'il y ait un cerveau qui détermine les priorités globales de l'ensemble du ministère. Sans cela, on n'aura jamais de plan.

M. LAFONTAINE: On va retrouver la planification dont le député parle à l'article "construction", dans les projets.

UNE VOIX: Oui.

M. LAFONTAINE: La planification se fait là. C'est le contrôle de la planification, si on peut dire.

M. LE PRESIDENT: C'est la direction de la recherche.

M. HARVEY (Chauveau): Je pense que c'était dans le sens de la question du député de Portneuf.

M. DROLET: C'est cela.

M. HARVEY (Chauveau): Alors je pense que cela a été répondu.

M. LESSARD: A ce niveau-là, d'abord j'ai d'autres questions, c'est que je constate qu'on a présenté un certain nombre de rapports qui, selon le rapport lui-même du ministère, reprenaient nos diverses recommandations en vue de l'adoption d'une politique intégrée dans l'industrie du camionnage. Est-ce que ce rapport est complété, est-ce qu'il existe?

M. PINARD: Certainement. Vous voulez dire tout notre dossier sur le camionnage et le transport lourd au Québec?

M. LESSARD: Oui.

M. PINARD: Ah! oui. Nous avons un dossier considérable.

M. LESSARD: Cela est beau, mais ça va donner quoi? Je constate, par exemple, actuellement, que si on parle du contrôle des charges — je comprends que je touche un peu à l'entretien — mais cela fait des années qu'on parle au Québec du contrôle des charges et même le rapport Lippé... De plus, dans le rapport on dit que le service d'entretien devient de plus en plus considérable, au niveau du ministère de la Voirie. Or, on dit dans le rapport Lippé que 35,500 livres par essieu provoquent en circulant sur une route des dégâts équivalant à la circulation de 165 camions chargés de 18,000 livres par essieu. Je pense que c'est un beau rapport, mais quand allons-nous en venir enfin au Québec à prendre une décision sur cette affaire-là? J'ai vu une déclaration du ministre adjoint à la Voirie qui disait le 1er mars 1972...

UNE VOIX: C'est cela.

M. LESSARD: encore là, le 1er mars 1972! Cela fait des années qu'on en parle et qu'on ne met pas cela encore en application. Pendant ce temps-là, les contribuables québécois doivent payer de plus en plus pour l'entretien des routes, alors qu'aux Etats-Unis et en Ontario, on a réglé le problème depuis un certain temps.

M. PINARD: Le problème est réglé à mon avis, parce que déjà les études faites à la Voirie et faites aussi dans d'autres ministères ont fait qu'il y a deux arrêtés en conseil passés, le 1371 et le 1372, qui indiquent que le 1er mars 1972, le tout sera en application de la manière la plus serrée possible.

Entre-temps, entre la situation passée qui était une situation d'un certain laxisme et la prochaine, il y a un régime intermédiaire auquel les camionneurs devront se conformer afin d'atteindre un régime beaucoup plus sévère à partir du 1er mars 1972.

M. LAVOIE (Wolfe): D'ici là, il y aura la Loi des camionneurs artisans, qui va être votée, je crois?

M. LAFONTAINE: M. le Président, relativement aux arrêtés ministériels mentionnés par M. Charland, est-ce que M. Charland pourrait rafraîchir notre mémoire? Il a mentionné les arrêtés ministériels 1374 et 1375, je crois.

M. PINARD: Les arrêtés 1371 et 1372.

M. LAFONTAINE: Mais préalablement à 1371 il y avait un arrêté ministériel, je crois, de mémoire...

M. PINARD: Le 1045.

M. LAFONTAINE: ...qui disait que le 1er mars 1971 les mastodontes disparaîtraient de la route. Est-ce que c'est exact? Est-ce que le ministre pourrait nous dire pourquoi il y a eu retard d'une année sur les charges?

M. PINARD: Je vais demander à M. Mailloux, mon adjoint parlementaire à qui j'ai donné le mandat plus spécifique de s'occuper de ce problème, de répondre à la question du député de Labelle.

M. MAILLOUX: Découlant des deux arrêtés ministériels 1371 et 1372 qui ont été passés récemment, étant donné que le ministère de la Voirie, ainsi que le ministère des Transports doivent mettre en place d'abord les balances nécessaires pour la surveillance des routes, ainsi que les effectifs, soit l'engagement de 165 personnes devant faire cette surveillance, c'est pour cette raison forcément que la loi ne sera appliquée dans toute sa rigueur que le 1er mars 1972 et, à cette fin-là, le ministère des Transports a, à même les crédits qu'il demandera à la Chambre, une somme de \$1,200,000 je crois. C'était d'abord une somme de \$700,000 et je pense qu'elle a été portée à \$1,200,000.

Entre-temps cependant, pour démontrer à tous ceux qui sont intéressés par le transport lourd que le ministère de la Voirie entend bien mettre en pratique ces arrêtés ministériels, le ministère — je peux vous lire ce qui en découle — ne paiera pas le transport des charges au-delà de celles décrites dans l'arrêté 1372. On établit les limites suivantes pour l'été 1971, c'est-à-dire qu'à compter de maintenant pour tous les travaux qui seront exécutés pour le ministère de la Voirie ou pour les travaux que le ministère de la Voirie exécutera pour d'autres ministères, pour les camions à trois essieux et dix roues, communément appelés, le ministère de la Voirie ne paiera pas au-delà de 64,000 livres soit la charge maximum permise.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que les taux vont être changés?

M. MAILLOUX: Un instant. Quant aux camions à deux essieux, le ministère de la Voirie ne paiera pas au-delà de 40,000 livres et quant aux camions à deux essieux, avec "bicycle" nous en sommes venus à une conclusion: On ne paiera pas au-delà de 48,000 livres. Ces barèmes seront en vigueur pour l'année qui va s'écouler.

En ce qui regarde des additions possibles, étant donné que nous enlevons une partie des charges permises, après une dernière rencontre avec M. René Blais, qui est sous-ministre attaché à la construction, M. Normand qui était sur le comité et d'autres fonctionnaires du ministère de la Voirie, l'Association des camionneurs-artisans du Québec, qui est celle qui est représentée dans la presque totalité des comtés du Québec, sauf quatre ou cinq exceptions jusqu'à maintenant, a accepté qu'il n'y ait aucune majoration des taux. Cela fait suite à la dernière rencontre d'il y a quatre jours. Ceux-ci escomptent qu'avec une utilisation plus prolongée de leur véhicule il leur sera possible d'arriver à des meilleurs résultats.

Je pense que si le ministère avait consenti des augmentations sensibles, on aurait encore une autre fois constaté un achat massif de camions venant de l'entreprise privée et également des camionneurs-artisans.

M. LAFONTAINE: Selon le raisonnement de l'adjoint parlementaire, comme l'une des clauses du ministère de la Voirie exige que 75 p. c. viennent des camionneurs-artisans il faudrait que cette clause disparaisse, parce qu'à ce moment-là l'entrepreneur concurrent peut invoquer vis-à-vis des autorités provinciales qu'il ne peut pas se servir des camions de l'entreprise privée, mais de ses propres camions. On lui limite le champ à ce moment-là.

M. MAILLOUX: Je pourrais avancer, dans l'immédiat, en dehors des contrats de la Transcanadienne où la clause de 75-25 ne s'applique pas et en dehors du Montréal métropolitain où les camionneurs-artisans ne sont évidemment pas compris, partout ailleurs, la clause 75-25 existe pour la protection...

M. LAFONTAINE: Elle existe mais est-ce qu'elle va continuer à exister?

M. MAILLOUX: Elle existe et elle continue de s'appliquer pour l'année en cours. Le ministère de la Voirie a effectivement nommé deux personnes, une sur la rive-nord et une sur la rive-sud, qui sont expertes dans l'étude des contrats et qui verront au respect des clauses et de la clause de protection qui est incluse dans chacun des contrats.

M. LAFONTAINE: Ce n'est pas le commencement d'une politique pour faire disparaître des camionneurs-artisans?

M. MAILLOUX: En aucune façon, c'est mêm-

me une politique, je pense qui va permettre au ministère de la Voirie de reconnaître dans l'ensemble du territoire une seule association qui a quand même prouvé qu'elle avait regroupé tous les camionneurs de quelque allégeance qu'ils soient.

M. LAFONTAINE: Je n'ai pas lu le discours que le député a prononcé il y a une quinzaine de jours à Québec. J'ai entendu certains commentaires et je pense qu'il y a eu une couple d'éditoriaux qui faisaient peut-être admettre, sans qu'il l'ait admis dans son discours, que l'adjoint parlementaire tentait vers la disparition des camionneurs-artisans.

M. MAILLOUX: Depuis huit ans, je serais probablement le dernier homme politique à être accusé de vouloir la disparition des camionneurs-artisans. Lors de ce congrès rien dans mes paroles n'a pu permettre à des éditorialistes de dire des choses semblables. Je n'ai pas lu les éditorialistes dont le député de Labelle fait mention, mais je puis affirmer que, même depuis trois jours dans quelques comtés où il y avait réticence, — il nous reste je pense quatre comtés dans la province — nous en sommes venus à la conclusion que tous les camionneurs quels qu'ils soient avaient le droit de vivre et qu'ils avaient l'obligation de joindre les rangs de l'association du comté.

M. LAVOIE (Wolfe): Ce qui me surprend là-dedans c'est qu'on diminue la charge et qu'on n'augmente pas le taux. Cela me surprend que ces gens-là acceptent cela de bonne grâce parce que les taux qu'ils ont actuellement sont pas mal inférieurs à ce qu'ils devraient avoir étant donné le coût de l'achat du camion, etc. Quoiqu'on peut aussi considérer que, s'ils chargent trop, ils brisent leur camion très souvent. Cela leur coûte cher.

M. PINARD: L'expérience leur a révélé que l'usure du camion se faisait beaucoup plus vite avec les charges qui leur étaient permises à l'époque. Ils préfèrent travailler dans les limites de charge légales moins fortes pour avoir moins de dépenses à payer, dépenses d'entretien, dépenses pour les réparations majeures parfois. Alors, le camion durant plus longtemps, je pense qu'à toutes fins utiles ils vont avoir une meilleure rentabilité quant à l'investissement qu'ils auront fait dans l'achat de leur camion.

M. LESSARD: Je comprends qu'on touche à différents ministères parce que, dans le camionnage on n'est pas capable de trouver le ministère responsable. Je pense qu'il y en a six. Les taux n'ayant pas été majorés depuis 1944, je pense que les prix et les salaires ont augmenté tant dans les garages qu'au niveau des conducteurs. A \$12, — je sais qu'un camion de dix roues est payé à \$12 l'heure, disons que je n'ai

pas exactement les taux — cela devient difficile de survivre.

M. MAILLOUX: Me permettrait-on d'ajouter que l'on dit qu'en réduisant la charge, forcément cette classe laborieuse de la société ne pourra pas survivre. Je voudrais quand même faire remarquer au député de Saguenay le phénomène suivant: c'est que beaucoup de camionneurs artisans n'avaient pas d'abord accès à des chantiers, soit qu'il n'y avait pas une clause de 75-25 ou que, politiquement parlant, ils n'étaient pas du bon côté. C'est un premier fait. Disons que cela s'est produit trop souvent.

Je pense que les camionneurs-artisans, sachant qu'ils auront eux-mêmes le droit de faire la rotation par leur propre force et qu'ils seront protégés par une cédule des justes salaires, ils auront un salaire d'avance défini, ce qui n'existe pas aujourd'hui. Si on constate que certains camionneurs artisans — et je constate que sur des contrats ce n'est pas la cédule des justes salaires qui est payée, c'est 50 p. c. souvent de ce prix — ces gens-là auparavant crevaient définitivement alors que, sur les travaux où il y aura protection, ils auront au moins la cédule des justes salaires.

M. LAVOIE (Wolfe): Qu'est-ce qui arrive dans les comtés de l'Opposition où il n'y a pas beaucoup de travaux? Ces gars-là vont crever quand même.

M. MAILLOUX: Peut-être que vous pourrez constater durant les crédits du ministère qu'il y a des comtés de l'Opposition qui sont beaucoup plus gavés que des comtés ministériels et que la mission de planification dont a parlé M. Charland tantôt commence à avoir des effets bénéfiques pour tous les comtés de la province, quelle que soit leur allégeance politique.

M. LAVOIE (Wolfe): Tant mieux!

M. LESSARD: M. le Président, sur ça, j'espère aussi, je connais le travail qu'a fait le député de Charlevoix sur le camionnage, et j'espère qu'il va pousser le ministre des Transports à nous présenter sa loi qui nous amènera peut-être à avoir une régie du camionnage artisan.

M. MAILLOUX: Est-ce que je pourrais dire immédiatement que, lors du congrès, le conseiller juridique de l'association nationale des camionneurs-artisans a dit, devant les 600 congressistes, que, forcément, ce n'est pas tant une régie que l'Association demandait, mais une reconnaissance de fait de son existence. C'est vers ceci que se dirige actuellement le ministère de la Voirie et les autres ministères, une reconnaissance de fait: les ministères diront qu'ils reconnaissent comme seule unité de négociation pour tous ces travaux-là, l'association...

M. LAFONTAINE: Pour éclairer un peu la commission, moi aussi je me suis occupé de transport dans ma vie, et la demande de l'Association des camionneurs-artisans était double. Une régie pour commencer, et, deuxième des choses, la reconnaissance d'une association professionnelle. Or les deux viennent en contradiction. Soit qu'ils se fassent régir par une régie gouvernementale ou qu'ils se fassent reconnaître comme syndicat professionnel. Mais ils ne veulent pas en même temps un syndicat professionnel et une régie.

M. MAILLOUX: C'est exact.

M. LESSARD: On a parlé tout à l'heure qu'avec la majoration des taux il serait possible qu'on ait aussi une augmentation du nombre de camionneurs. C'est justement de là que vient le problème, lorsqu'il y a de grands travaux dans une région, on le sait tout simplement du fait que telle personne était amie avec tel député ou pas, on passait à l'achat massif de camions, ce qui créait certains problèmes pour les camionneurs professionnels qui étaient là-dedans depuis un certain nombre d'années. Comment, par la reconnaissance syndicale, sera-t-il possible de pouvoir contrôler justement?

M. MAILLOUX: Comme l'association provinciale est reconnue à travers tous les comtés ruraux du Québec, s'il se produit un développement, tel Manicouagan dans le comté de Saguenay, et comme c'est régionalisé, ce n'est pas à l'échelle du comté mais régionalisé, l'association a le droit de diriger vers un chantier qui va durer deux ou trois années, le surplus de camions des comtés où il n'y a pas de travail. Je pense évidemment que ça va les aider...

M. LAFONTAINE: Le patronage, au lieu d'être au niveau de l'homme politique, va être au niveau du fonctionnaire de la régie ou du syndicat provincial des camionneurs.

M. MAILLOUX: Pardon, au niveau de?

M. LAFONTAINE: De la nouvelle régie ou du syndicat professionnel des camionneurs

M. MAILLOUX: Disons que moi-même...

M. LAFONTAINE: Le député de Charlevoix vient d'employer le mot "diriger". Que ce soit dirigé par le député de Charlevoix dans son cas ou par le directeur de cette association pour la région dont fait partie le comté de Charlevoix, il y a dirigisme de la part de quelqu'un. Mais pour autant que je suis concerné, j'aime mieux le dirigisme du député de Charlevoix.

M. LAVOIE (Wolfe): Je ne suis pas d'accord avec mon collègue; dans mon comté, c'est administré par l'association des camionneurs

eux-mêmes, et c'est fait d'une manière égale pour tout le monde.

M. LAFONTAINE: J'ai eu des exemples quand j'étais ministre de certains comtés où il y avait trois associations...

UNE VOIX: Dans chaque région, l'association a son président, son secrétaire, son bureau de direction, ce sont ces gars-là qui...

M. LAFONTAINE: ... trois syndicats de camionneurs qui bloquaient les travaux, les bancs de gravier, etc, et l'actuel ministre, quand il était ministre avant 1966, a expérimenté la même chose que moi.

M. MAILLOUX: Je sais que le député de Labelle a raison, nous avons même constaté il y a près d'un mois, dans un comté donné où les camionneurs devaient payer trois cotisations syndicales à trois associations différentes, et c'est pour cette raison-là...

M. LAFONTAINE: C'est l'Etat dans l'Etat.

M. MAILLOUX: C'est pour ça que nous avons activé la reconnaissance d'une seule association à travers le Québec, qui n'est pas politisée et qui, je pense, va empêcher tout achat de camions supplémentaires et éviter le malaise social qui est propre au Québec seulement.

M. LAFONTAINE: Encore là, je me demande en vertu de quoi une association qui n'a aucune reconnaissance de personne à l'heure actuelle, peut continger la vente de camions.

M. MAILLOUX: Est-ce que je pourrais quand même dire au député de Labelle que, chez nous, pour un comté où il y a une reconnaissance de fait par le député depuis 1965, et à travers tout le régime de 1966 à 1970, il ne s'est pas acheté un camion de plus parce qu'il y en a suffisamment et que l'association ne permet pas à une personne d'entrer sur les travaux. Ce sont eux-mêmes qui vont le réglementer.

M. LESSARD: De telle façon que si, par exemple, ils ont un certain nombre de camions et que ces camions-là sont nécessaires, il y a seulement le nombre nécessaire, il appartiendra à l'association de déterminer ses règlements et de ne pas reconnaître ces personnes-là.

M. LAFONTAINE: C'est un principe bien dangereux parce que si on applique ce principe à d'autres sphères d'activité, on va s'apercevoir à un moment donné qu'il y aura une association de pompistes pour les stations d'essence à travers la province, on va dire dans certaines régions: il y a assez de stations d'essence, on n'en veut plus d'autres.

M. LAVOIE (Wolfe): Comme vous allez avoir ça au ministère du Travail avec les électriciens actuellement et d'autres corps de métiers.

M. LAFONTAINE: C'est un principe tout à fait...

M. LE PRESIDENT (Harvey) (Chauveau): La présidence croit comprendre également que les arrêtés en conseil donnent suite aussi aux décrets de la construction et dans lesquels, éventuellement, on tiendra compte des camionneurs.

M. LESSARD: J'aurais une autre question. Au sujet des études qui sont faites au niveau de la direction de la planification, on fait actuellement, je pense, des études sur les pneus à crampons. Qu'est-ce que cela donne?

M. LAVOIE (Wolfe): Cela va avec l'entretien des routes.

M. LESSARD: Je suis bien d'accord. J'ai dit tout à l'heure que je pouvais toucher à l'entretien, mais étant donné qu'on en parle dans le rapport au niveau de la direction et de la planification et que ces études sont faites au niveau de la direction de la planification, c'est à ce niveau que je peux poser mes questions sur l'étude qui est faite et où on en est rendu avec tout cela. Est-ce qu'on est prêt à prendre une décision?

M. LAFONTAINE: Je pense que M. Charland pense que je pourrais demander au ministre de la Voirie s'il est d'accord sur la déclaration de son collègue le ministre des Transports, selon laquelle il est mieux de gaspiller une route que de perdre une vie humaine, dans le sens que le ministre des Transports est en faveur du plan proposé.

M. PINARD: Ce que je peux faire, sans mettre en cause la déclaration de mon collègue des Transports, c'est que je préférerais en arriver à une formule qui va sauver la vie humaine et sauvegarder le réseau routier.

M. LAFONTAINE: Autrement dit, sauver les deux.

M. PINARD: Oui. Je pense que c'est possible.

M. LAFONTAINE: Je pense que la décision prise par le ministère de la Voirie en Ontario répond aux deux objectifs qu'il vient de soumettre.

M. PINARD: Bien là, c'est beau dans l'ordre théorique des choses. Il faudrait voir comment cela va se traduire au plan des résultats pratiques.

M. LAFONTAINE: On attend la réponse de M. Charland.

M. PINARD: Alors, disons, qu'il peut répondre en mon nom à la question du député de Saguenay, en disant que le ministère a consacré ses efforts à étudier plutôt un des volets de la question. Il y a premièrement la question: Est-ce qu'il y a usure de nos pavages? Oui, il y a usure des pavages et il s'agissait d'aller voir comment. Il y a des études qui ont été faites un peu partout, au Minnesota, d'autres ont été faites en Allemagne, d'autres ont été faites au Québec. L'aspect qui a été plutôt étudié ici, c'était de se demander: Est-ce que réellement les crampons, si on les utilise de la manière qu'on les utilise au Québec, est-ce réellement un apport de sécurité?

On énonce simplement cela, c'est très facile et on peut répondre instinctivement oui ou non. Mais lorsqu'il s'agit de mesurer réellement l'apport, puisqu'à ce moment, on a réellement un choix à faire, il y a le coût des dégâts routiers versus quelque chose qu'on a à récupérer. Ce quelque chose-là, pour aller réellement le qualifier d'abord, l'identifier et le quantifier par la suite, bien, c'est extrêmement difficile. L'effort que nous avons fait il y a deux ans, c'est qu'en vase clos, ici à Québec, à l'intérieur de la ville de Québec, on a fait une étude systématique des accidents qui sont survenus durant un hiver. Et, à partir d'une étude qui est très valable, faite par l'ingénieur Jean Normand, de la direction de la recherche — qui a été présentée d'ailleurs au Highway Research Board à Washington, donc c'est dire que c'est d'un certain sérieux — on n'a pas réussi à prouver statistiquement que les crampons apportaient quelque chose à la sécurité.

En fait, et brutalement, les automobiles munies de crampons sont aussi impliquées que les autres automobiles dans des accidents. Donc, c'est déjà un élément du problème qui commence à indiquer peut-être une avenue de solution. L'autre aspect du problème que nous sommes à étudier, c'est que nos voisins de l'Ontario, eux, ils ont été catégoriques, ils ont dit: Cela va nous coûter une centaine de millions, je crois, en dix ans, et ils ont utilisé certains taux d'usure que nous sommes à vérifier. Déjà une étude a été faite, ici au Québec, à l'Office des autoroutes par l'ingénieur O.D. Kayser et celui-ci est arrivé à un taux d'usure qui serait, peut-être, beaucoup plus appréciable, disons, si on considère qu'on devrait tolérer des crampons, que les taux qui ont été utilisés en Ontario et qui ont permis d'en arriver à une politique, par exemple, de prohiber les crampons. Donc, on est dans cette situation-là. Maintenant, il y a une conférence qui aura lieu le mois prochain dans les Maritimes. Le Québec a été convié, nous allons exposer notre point de vue et il est certain qu'on est un peu prisonnier, en fait, des politiques voisines et à partir de ce moment-là, il faudra voir...

M. LESSARD: On est obligé de traîner deux types de pneus si on voyage au Canada, un pneu sans crampons et un pneu avec des crampons, de telle façon que quand on va arriver aux frontières de l'Ontario, on va être obligé d'enlever nos crampons.

M. LAFONTAINE: La conférence à laquelle M. Charland a fait allusion, est-ce que c'est une rencontre au niveau ministériel ou au niveau des fonctionnaires?

M. PINARD: C'est au niveau ministériel, c'est le ministre de la Voirie du Nouveau-Brunswick qui a invité M. Pinard, le ministre de la Voirie du Québec à assister à une conférence avec des fonctionnaires durant deux jours pour discuter de ces problèmes.

M. LAFONTAINE: Est-ce que le ministre de la Voirie pourrait me dire s'il va se faire accompagner par son collègue, le ministre des Transports...

M. PINARD: Je n'ai aucune objection. Je pense bien que...

M. LAFONTAINE: ... pour avoir les deux points de vue du Québec?

M. PINARD: ... pour se rendre au Nouveau-Brunswick, on n'a pas besoin de pneus à crampons, alors on va bien s'entendre.

M. LESSARD: Il y a aussi une étude qui a été faite sur la route 6 en Gaspésie et sur la route 10. Est-ce que cette étude pourrait être disponible pour les députés qui seraient intéressés à ce problème? D'après ce que je lis, on me dit que la recherche a présenté une étude. C'est parce que je me promène aussi en Gaspésie et j'ai trouvé ça triste. La recherche a présenté une étude sur le réseau routier de la Gaspésie.

M. PINARD: Ce n'est peut-être pas une étude de même nature. Est-ce dans le rapport annuel que vous voyez cela?

M. LESSARD: Ce travail constitue une revue et une analyse de l'activité passée de la Voirie en Gaspésie et de ses efforts dans l'aménagement des routes 6 et 10.

M. PINARD: En fait, le fédéral avait commandité la firme d'ingénieurs-conseils Lalonde, Lamarre, Valois, pour faire une étude de tous les transports en Gaspésie. A l'intérieur de cette étude-là, il y a une étude sur le réseau routier. Or, à partir de cela, nous, en réaction et aussi évidemment pour contrer peut-être certaines affirmations qui ne seraient pas exactement les nôtres et ne conviendraient pas à nos politiques, nous avons fait notre propre étude de l'état du réseau routier en Gaspésie, de façon à démontrer à la face, par exemple, de quelqu'un qui nous le demanderait, à combien peut-être pour-

rait s'évaluer la rénovation nécessaire durant un certain nombre d'années en Gaspésie.

M. LESSARD: Si je vous demandais la question, est-ce que vous pourriez répondre?

M. PINARD: Quelle question me demandez-vous?

M. LESSARD: Combien cela coûterait-il pour la rénovation de la route 6? Je pourrais en discuter plus tard.

M. PINARD: En fait, l'étude a démontré, par exemple, qu'il y avait des besoins d'une centaine de millions de dollars, en Gaspésie, pour rehausser le standard de routes, peut-être, à un certain niveau.

M. LE PRESIDENT: D'autres députés...

M. LAFONTAINE: Je pourrais peut-être ajouter qu'entre Matapédia et Gaspé, je pense, il y a 90 passages à niveau et, si on évalue les passages à niveau à une moyenne — en construisant des structures — de \$300,000, cela ferait \$300,000 multiplié par 95, ce qui donnerait pas loin de \$30 millions, je pense, seulement de structures pour éviter la voie ferrée. Cela pour la section de Gaspé à Matapédia et cela ne comprend pas, je pense, les \$100 millions que vient de mentionner M. Charland.

M. LE PRESIDENT: M. Charland, nous avons, je pense, une direction assez précise sur la tête de pont de l'article 2. Alors, si vous êtes d'accord, nous allons procéder.

M. LAVOIE (Wolfe): Il y aura signalisation, concernant les clignotants de chemins de fer. Où en êtes-vous rendu là-dedans?

M. LE PRESIDENT: C'est à l'article 2: Service de la circulation.

M. PINARD: Service technique de la circulation.

M. LE PRESIDENT: Si vous n'avez pas d'objection, à ce moment-là, on en discutera. Si le ministre, peut-être...

M. LAVOIE (Wolfe): Ce ne sera pas long, je voudrais juste savoir si les études sont faites pour en éliminer encore autant que possible.

M. PINARD: Est-ce qu'on attend pour y répondre? Oui, lorsqu'on arrivera à la protection des passages à niveau.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Article 1, sous-article 1, adopté: Traitements, salaires et allocations. Sous-article 2: Frais de déplacement, adopté. Sous-article 3: Honoraires et commissions.

Honoraires et commissions

M. LAFONTAINE: Ce sont des honoraires payés à qui?

M. PINARD: C'étaient des firmes spécialisées en étude de gestion.

M. LESSARD: Est-ce qu'on pourrait avoir la ventilation de cela, la répartition?

M. PINARD: Je demanderais à M. Charland de donner le détail de la dépense.

Nous avons une étude actuellement sur notre service d'informatique, par exemple, pour tâcher de déterminer et de...

M. LAFONTAINE: Nous allons laisser le ministre répondre. Il est en bonne voie.

M. PINARD: Le registraire. Le déclassement des dossiers. C'est une étude sur la politique de déclassement des dossiers au ministère. Nous avons un tas de cahiers et de dossiers. Il s'agit pour nous, avant de déménager dans l'édifice H, de l'autre côté, de voir ce qu'on peut déclasser et d'instituer, en fait, un nouveau système de références pour s'y retrouver facilement.

M. LESSARD: Il s'agit d'une étude?

M. PINARD: C'est cela!

M. LESSARD: Quelle est la firme qui fait cette étude?

M. PINARD: Woods Gordon de Montréal.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Poste budgétaire 2, article 1, sous-article 4: Frais de bureau.

UNE VOIX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté.

Poste budgétaire 2, article 1, sous-article 7: Mobilier, équipement de bureau, informatique.

M. LAFONTAINE: Ce n'est pas cher, \$500.

M. LE PRESIDENT: Adopté.

Poste budgétaire 2, article 1, sous-article 11: Services contractuels.

M. PINARD: Adopté.

M. LAFONTAINE: Il est 10 heures, M. le Président.

M. PINARD: Entretien de mobilier, de l'équipement de bureau et de l'informatique.

M. LE PRESIDENT: Poste budgétaire 2, article 1, sous-article 29: Autres dépenses.

M. LAFONTAINE: Adopté. Je considère qu'étant donné qu'il est dix heures...

M. PINARD: Je n'ai pas d'objection à continuer si les membres de la commission sont d'accord, de travailler jusqu'à 11 heures. Cela va nous avancer dans nos travaux, si vous le voulez.

M. LAFONTAINE : Qu'on ouvre les fenêtres, ça va mieux travailler. Il va falloir ouvrir les fenêtres, il va falloir s'aérer. Mon expérience passée m'a appris que rendu à 10 heures, ça n'avance pas beaucoup.

Les esprits peuvent s'échauffer avec la température; ça serait malheureux pour la quiétude de la commission.

M. LE PRESIDENT: Si le consentement...

M. PINARD: Est-ce que vous seriez d'accord qu'on finisse...

M. LAFONTAINE: Il est fini.

M. PINARD: Non. Le poste: Planification.

M. LAFONTAINE: C'est parce que nous allons entrer dans d'autres...

M. LE PRESIDENT: On tombe dans: Service technique de la circulation.

M. PINARD: Vous pouvez faire ce que vous voulez. On vous a laissé pas mal libres jusqu'ici.

M. LE PRESIDENT: Nous ajournons les travaux jusqu'à demain.

(Fin de la séance: 21 h 58)

Séance du vendredi 14 mai 1971

(Onze heures trente minutes)

M. HARVEY (Chauveau) (président de la commission permanente de la Voirie): A l'ordre, messieurs! La commission reprend ses délibérations sur les crédits de la Voirie. Hier soir, les travaux étant suspendus à 10 heures, nous en étions au poste budgétaire 2, article 2 sous le titre: Service technique de la circulation. M. le ministre.

Service technique de la circulation

Traitements, salaires et allocations

M. LAVOIE (Wolfe): Qui est en charge de la circulation?

M. PINARD: M. Robert Grégoire à Québec et M. Jacques Hébert à Montréal.

M. LAVOIE (Wolfe): Cela n'a pas changé. Ce sont les mêmes qui sont là?

M. PINARD: Ce sont les mêmes.

M. LAVOIE (Wolfe): Qu'est-il arrivé à M. Perron? N'était-il pas dans ce domaine? M. Perron, l'ancien sous-ministre?

M. PINARD: M. Perron était autrefois directeur du service. Il est devenu directeur de la planification, je crois. Il a été, par la suite, nommé au poste de directeur du budget aussi. Il a été nommé également à la Commission d'aménagement de Québec. Depuis, il a été muté au ministère des Affaires municipales pour s'occuper du Conseil de planification du Québec.

M. LAVOIE (Wolfe): n ne relève plus de la Voirie?

M. PINARD: D ne relève plus de la Voirie.

M. LAVOIE (Wolfe): Je remarque ici qu'il y a 113 employés. Est-ce qu'il y en a plus cette année que l'année passée?

M. PINARD: D y en avait 112 l'année dernière.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que c'est la différence de \$928,000 à \$951,800?

M. PINARD: Ce sont les augmentations statutaires.

M. LAVOIE (Wolfe): Statutaires?

M. LE PRESIDENT: Est-ce qu'il y a d'autres questions au poste 2, article 2, sous-article 1? Adopté? Adopté. Poste budgétaire 2, article 2,

sous-article 2: Frais de déplacement. \$5,000, adopté. Poste budgétaire 2, article 2, sous-article 4: Frais de bureau, \$12,000, adopté. Poste budgétaire 2, article 2, sous-article 5: Communications, \$3,000. Adopté.

UNE VOIX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Sous-article 6: Fournitures et approvisionnements.

M. PINARD: Ce sont des appareils scientifiques et de la fourniture de laboratoire.

M. LE PRESIDENT: Adopté?

UNE VOIX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Sous-article 10: Loyers, \$31,500. C'est la même chose que l'an dernier.

M. PINARD: Pour le paiement de l'équipement motorisé et pour la location de copieurs, de duplicateurs et autre équipement d'imprimerie.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Sous-article 11: Services contractuels, \$4,000. Même chose que l'an dernier.

M. PINARD: C'est pour payer le service de conciergerie.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Les imputations.

Imputations

M. LESSARD: Est-ce qu'on pourrait savoir, M. le Président, à quel poste ces imputations, à quel ministère?

M. PINARD: M. Michaud, directeur du budget va donner les explications à ce sujet.

Je vous ai expliqué au poste budgétaire 1 qu'il y avait des imputations de salaires, en 70/71, de \$826,000. Cette année à la direction de la recherche et de planification et au service technique de la circulation, vous avez 113 fonctionnaires et 89 sont imputés, en immobilisation, à l'article 7.

C'est une imputation à l'intérieur du budget du ministère de la Voirie.

M. LE PRESIDENT: Adopté?

M. LESSARD: Oui.

M. LE PRESIDENT: Poste budgétaire 2, article 3, sous-article 1: Traitements, salaires et allocations, sous le titre "Service de l'informatique", \$205,000. \$5,000 de plus que l'an dernier.

Service de l'informatique

Traitements, salaires et allocations

M. LAVOIE (Wolfe): Concernant l'informatique, ça ne relève pas d'un bureau qui est équipé d'ordinateurs...

M. PINARD: Cela relève de la direction de la recherche et de la planification. Je vais demander à M. Charland, le sous-ministre adjoint de vous donner des explications quant au fonctionnement de ce service de l'informatique.

Il existe au gouvernement, le Centre de traitement électronique des données, qui lui est habilité à rendre service à tous les ministères qui ont certains besoins. Dans d'autres ministères, comme à l'Education ou au ministère de la Voirie, les besoins en informatique sont tellement grands qu'on accepte une satellisation de l'équipement. Pour nous, nous avons une IBM 1130, mais, en appui, nous avons tous les appareils du CTED, parce que nous sommes reliés par ligne téléphonique.

Nous traitons, surtout, nos propres programmes scientifiques et nos programmes de gestion sont traités au ministère des Finances, au Centre de traitement électronique des données.

M. LAVOIE (Wolfe): Depuis quand est commencé ce système?

M. PINARD: Le Centre de traitement électronique des données existe depuis au moins cinq ou six ans et peut-être plus. A la voirie, nous sommes propriétaires d'un appareil, d'un ordinateur, c'est-à-dire locataires plutôt puisque c'est le cas, depuis trois ans.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Poste 2, article 3, sous-article 2: Frais de déplacements, adopté?

DES VOIX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Poste 2, article 3, sous-article 3: Honoraires et commissions, adopté?

Honoraires et commissions

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que cela comprend des spécialistes en la matière que vous consultez?

M. PINARD: C'est le cas.

M. LAVOIE (Wolfe): Ce sont des actuaire?

M. PINARD: Ce sont des spécialistes en informatique que nous consultons pour mieux structurer, peut-être, l'organisation du service et surtout entrevoir à l'avance la charge que nous aurons à traiter sur des ordinateurs.

DES VOIX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Poste 2, article 3, sous-article 4: Frais de bureau, adopté?

DES VOIX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Poste 2, article 3, sous-article 7: Mobilier, équipement de bureau et d'informatique, \$10,000, adopté?

DES VOIX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Poste 2, article 3, sous-article 10: Loyers à la direction générale de la recherche et de la planification.

M. LESSARD: Est-ce qu'il s'agit de locaux...?

M. PINARD: Uniquement en informatique.

M. LESSARD: D'accord.

DES VOIX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Poste 2, article 3, sous-article 11: Services contractuels \$1,000 adopté?

DES VOIX: Adopté.

Importations

M. LE PRESIDENT: Les imputations à ce chapitre sont de l'ordre de \$248,000.

M. LESSARD: A quel ministère ou à quel poste?

M. PINARD: M. Michaud donnera l'explication, s'il vous plaît. Par les années passées, au service d'informatique du ministère de la Voirie, les fonctionnaires étaient chargés en immobilisation. Maintenant, il y a eu une directive du Conseil du trésor à l'effet que l'informatique relevait des dépenses ordinaires. Nous avons soumis un mémoire selon lequel 50 p. c. des travaux faits à l'informatique servaient à des programmes pour des calculs de travaux, calculs de structures reliés directement à l'immobilisation. Cela nous a permis de faire une imputation de \$248,000 qui correspond à \$145,000 des loyers et à \$103,000 de salaires. C'est une imputation directement à l'immobilisation basée sur le temps, d'heures-machines.

M. LE PRESIDENT: Alors, est-ce que ça répond? Adopté. Poste budgétaire 3: Direction des plans et projets. Article 2.

Direction des plans et projets

Bureau chef

Traitements, salaires et allocations

M. LESSARD: M. le Président, j'aimerais

savoir qui est responsable de cette direction et quel est le travail particulier qu'on fait à ce titre.

M. PINARD: M. Jean-Paul Matte, ingénieur, est responsable de la direction des plans et projets...

M. LESSARD: Et quelle pourrait être la relation entre le poste 3 : Direction des plans et projets et le poste 2: Direction de la recherche et planification?

M. PINARD: Je vais demander à M. Matte qui est responsable de cette direction, d'expliquer exactement la nature de ses fonctions, et de vous expliquer également le fonctionnement de son service en conjonction avec les autres services qui existent dans la grande direction de la planification.

La direction générale est responsable de la préparation des plans et devis de chaussées, de ponts, des plans généraux d'expropriation, et les plans parcellaires et du service des sols et matériaux.

M. LESSARD: Maintenant, ces préparations de plans et devis, vous les faites à la demande de quelle direction, à l'intérieur de ce budget? Est-ce que c'est la direction de la planification ou la direction de la recherche?

M. PINARD : De la direction générale de la planification, mais aujourd'hui, c'est planification et recherche. Mais plus exactement la planification.

M. LESSARD: Donc, toute demande, toute préparation de plans se fait directement par vous, mais cependant pour la décision générale d'une construction de route, par exemple, c'est le service de recherche et planification qui en décide.

M. PINARD: Vous voyez au niveau de la préparation des programmes, comme M. Charland l'a expliqué hier, quinquennaux ou triennaux.

M. GAUTHIER: C'est tout ce qui a été décidé par un autre organisme.

M. PINARD: C'est ça.

M. LESSARD: Hier, je n'ai pas reçu la réponse à savoir si véritablement "direction et recherche" était le centre nerveux de l'ensemble du ministère. C'est pour ça que je veux vérifier si c'est le cas. Maintenant, ça s'inscrit au niveau de l'organigramme que vous avez ici. Est-ce que ça s'inscrit à "inventaires et besoins" ou "plans et devis"?

M. PINARD: Plans et devis.

M. LESSARD: D'accord M. le Président.

M. LAVOIE (Wolfe): Quels sont les plans et les projets que vous avez en main pour l'avenir?

M. PINARD: C'est-à-dire que le tout est fait par la planification; quant à nous, nous avons la responsabilité de préparer ou de superviser, si on veut, les plans au sein du programme annuel, d'être prêts à fournir les plans et devis pour la construction annuelle.

Si vous me permettez un instant, pour nous de la planification, c'est à peu près selon l'argent que nous aurons l'an prochain et les travaux que nous devrons faire l'an prochain. Eux travaillent actuellement aux plans et devis pour l'an prochain.

M. LESSARD: Je ne parle pas de l'an prochain. On a parlé de plans quinquennaux. Est-ce que cela existe? Par exemple, la direction des plans et projets doit savoir sur une certaine période de temps quels sont les plans actuellement en marche. On nous a dit hier qu'il existait un plan quinquennal. Vous avez actuellement un certain nombre de plans en marche.

M. PINARD: Des prévisions budgétaires.

M. LESSARD: Des prévisions qui sont en marche. Quels sont les principaux plans que vous avez actuellement? Sur lesquels travaillez-vous? En fait, si c'est prévu sur une période de cinq ans, cela veut donc dire que ces choses-là peuvent commencer?

M. PINARD: M. Charland a commencé à répondre à cette question hier soir, quand il a mentionné quels étaient les grands projets en cours d'exécution. Il a mentionné, par exemple, dans la région de Québec, l'autoroute Dufferin-Montmorency, l'autoroute...

UNE VOIX: De la rive nord.

M. PINARD: ... Champlain en bordure du fleuve, avec point de raccordement avec l'autoroute Dufferin-Montmorency quant elle prendra la direction des battures de Beauport en direction du pont de l'île d'Orléans. Des grands projets sont aussi prévus à l'intérieur même du territoire du Québec métropolitain pour alléger la circulation sur les grandes artères, notamment sur le boulevard Laurier à partir de l'ouverture du pont Pierre-Laporte. En effet, les communications étant plus rapides, plus faciles, il y a une augmentation très sensible de la circulation à certains points de convergence. Compte tenu des grands centres commerciaux situés en bordure du boulevard Laurier, à ce moment, il arrive une congestion de la circulation à certains carrefours aux heures de pointe, le matin évidemment, et à la sortie des bureaux vers cinq heures l'après-midi et en fin de semaine, notamment le samedi et le dimanche.

Il va falloir que le ministère de la Voirie prévoie la construction de structures en voies

élevées et peut-être en voies souterraines, selon les indications techniques qui nous seront fournies, pour rendre la circulation plus fluide à ces endroits de congestion, de façon à ce que la circulation s'écoule de façon normale sur les grands axes, pour donner toute la rentabilité aux investissements faits pour la construction du pont Pierre-Laporte et de toutes les structures étagées des deux côtés du Saint-Laurent, du côté nord, évidemment, à l'intérieur de Québec et du côté sud.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que c'est M. Matte qui a les plans et devis de la Transquébécoise?

M. PINARD: Oui.

M. LAVOIE (Wolfe): Etes-vous assez avancés dans ce travail? Est-ce que c'est assez avancé?

M. PINARD: Oui, il y a même des soumissions qui ont été demandées et d'autres qui viennent très prochainement.

M. LESSARD: M. le Président...

M. LE PRESIDENT: Je m'excuse.

M. LESSARD: Allez-y, c'est d'accord.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que les plans et devis que vous avez faits actuellement, ce sont pour des voies simples ou des voies doubles?

M. PINARD: Actuellement, la Transquébécoise, du pont Laviolette jusqu'à Shawinigan, c'est une voie simple, dans l'emprise d'une autoroute.

M. LAVOIE (Wolfe): De Sherbrooke vers Richmond et Drummondville?

M. PINARD: Présentement, c'est la même chose. Une voie simple dans l'emprise d'une autoroute.

M. LAVOIE (Wolfe): Vous ne tenez pas compte des demandes de la région qui veulent absolument une voie double?

M. PINARD: Cela a été étudié, M. le Président, et nous concevons que, pour le moment, la voie simple va suffire, pour une certaine période, à recevoir toute la circulation qui viendra dans ce nouvel axe routier, compte tenu de la présence, de l'autre côté de la rivière Saint-François d'une route — la route 22 — qui, malgré sa mauvaise géométrie, malgré le nombre considérable de mauvaises courbes et de montées, sera certainement soulagée d'autant de véhicules qui iront emprunter la nouvelle route transquébécoise, de l'autre côté de la rivière Saint-François. Je pense qu'il faudra quand même procéder à des travaux de réfection, de

correction de la route 22, plus spécialement entre Sherbrooke et Bromptonville, c'est-à-dire, Sherbrooke, Windsor Mills et Richmond. Parce qu'il y a des endroits extrêmement dangereux où l'incidence des accidents mortels est considérable. Il y a eu énormément de dommages matériels qui ont été causés aux véhicules impliqués dans ces accidents. Je pense qu'il va falloir bouger assez vite de ce côté-là aussi.

Mais en diminuant la circulation sur la route 22 alors que nous pourrions envoyer la circulation sur le tronçon de la route transquébécoise, je pense que l'incidence des accidents va diminuer; mais cela n'implique pas qu'il ne faudrait pas corriger la géométrie de la route qui, à mon avis, est dépassée compte tenu des besoins de la circulation dans les années soixante-dix.

M. LAVOIE (Wolfe): Le ministre ne tient pas compte des nombreuses pressions qu'il a eues de tous les corps intermédiaires de la région de Sherbrooke pour faire une route à voie double?

M. PINARD: Nous en tenons compte, mais nous ne pouvons pas tout faire à l'intérieur d'un même budget, surtout quand les besoins sont pressants dans toutes les régions du Québec. Nous faisons notre possible pour satisfaire les exigences de la population, étant bien entendu, cependant, que nous ne pouvons pas mettre tout l'argent qui serait nécessaire pour faire une autoroute à quatre voies immédiatement entre Sherbrooke et Richmond. Nous devons réaliser un autre tronçon de la route transquébécoise entre Trois-Rivières et Shawinigan, à l'entrée du nouveau parc provincial du Saint-Maurice. Nous devons, également, faire des raccordements entre d'autres villes et la route transcanadienne.

Je pense que les députés comprendront qu'à l'intérieur de l'enveloppe budgétaire qui nous est donnée, il est plus sage d'entreprendre des travaux, peut-être moins dispendieux, mais plus nombreux, pour satisfaire tout de suite les besoins de la circulation, les besoins économiques de certaines régions plutôt que de mettre tout notre argent sur un tronçon donné pour satisfaire certaines exigences — bien légitimes, je l'admets — pour réaliser une autoroute à quatre voies sur une distance beaucoup plus courte alors que nous pouvons, d'après les calculs et les enquêtes qui ont été faites au service de la planification, nous contenter pour un certain nombre d'années d'une voie simple dans une emprise d'autoroute, entre Sherbrooke et Richmond, d'une part, et entre Trois-Rivières, Shawinigan et Grand'Mère, d'autre part, quitte à parfaire nos travaux, à réaliser l'autre voie dans l'emprise de l'autoroute un peu plus tard, quand les budgets nous permettront de compléter ces travaux.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que vous prévoyez une bretelle vers Victoriaville et une autre reliant Sherbrooke à la route numéro 1, vers la transquébécoise?

M. PINARD: Nos calculs de la circulation démontrent que, sur la section de la route transquébécoise entre Sherbrooke, Bromptonville et j'imagine, Windsor Mills et Richmond, il passe entre 1,800 et 2,000 véhicules par jour. Il y a des périodes de pointe à certains moments, par exemple, durant la belle saison. Mais c'est la moyenne. Il est indiqué de construire une voie simple dans une emprise d'autoroute. Lorsque les calculs de la circulation nous démontreront que la capacité atteint au-delà de 5,000 véhicules par jour, il sera indiqué au ministère de la Voirie de construire l'autre voie pour...

M. LAVOIE (Wolfe): Cela ne va pas tout à fait au nombre...

M. PINARD: ... réaliser l'autoroute.

M. LAVOIE (Wolfe): ... de véhicules pour cette route-là, non plus. C'est parce qu'elle est excessivement dangereuse.

M. PINARD: Oui, j'ai parlé de la route 22 tantôt. Mais j'ai dit que nous ferions des corrections sur la route 22 pour faire diminuer l'incidence des accidents et pour donner une meilleure géométrie à cette route.

M. LESSARD: M. le Président...

M. LAVOIE (Wolfe): Mais prévoyez-vous une bretelle, comme je vous le demandais tantôt vers Victoriaville, pour relier la Transquébécoise à Victoriaville? Est-ce que vous en prévoyez une aussi, pour relier la Transquébécoise à la route no 1, près de Sherbrooke?

M. PINARD: Il y aura une voie périphérique qui reliera la route transquébécoise à l'autre réseau routier. M. Matte pourrait mieux détailler, mieux préciser de quelle façon...

M. LAVOIE (Wolfe): ... en allant vers Ascot.

M. PINARD: ... va se faire l'intégration des réseaux routiers...

M. LAVOIE (Wolfe): En allant vers Ascot.

M. PINARD: ... à l'extrémité sud de Sherbrooke, qui raccordent la Transcanadienne vers le...

M. LAVOIE (Wolfe): La Transquébécoise.

M. PINARD: ... la Transquébécoise vers la route no 1.

M. LAVOIE (Wolfe): Vers la route no 1.

M. PINARD: ... près de l'université, si on veut...

M. LAVOIE (Wolfe): Non. L'autre sens, vers East Angus, si vous voulez.

M. PINARD: Les plans sont en réalisation. Nous prévoyons corriger la situation de la façon suggérée par le député de Wolfe.

M. LAVOIE (Wolfe): Très bien.

M. LE PRESIDENT: Les députés de Saguenay, Portneuf ainsi que Labelle. Par ordre le député de Portneuf.

M. DROLET: M. le Président, dans ces plans quinquennaux dont vous parlez, vous donnez de grands projets. Est-ce que ces plans existent également à l'échelle de chacun de nos comtés?

M. PINARD: la voirie de comté s'inscrit dans le programme triennal.

M. DROLET: Ah ! bon. Le conseil de comté qui réunit tous les maires, chez nous, avait entendu dire par un membre, probablement un fonctionnaire au ministère de la Voirie, qu'il y avait un plan qui existait, que, probablement, au début de l'année 1971, ce plan serait justement déposé devant les maires, aux conseils de comté. On m'a demandé de faire cette demande. J'ai eu une réponse. C'est l'adjoint parlementaire qui m'avait répondu que, en temps et lieu, ce plan serait déposé. C'est ce que j'aimerais savoir. Y a-t-il un plan qui existe à l'échelle des comtés également? Est-ce que les maires de nos comtés seront mis au courant de cette chose?

M. PINARD: Dans le programme quinquennal qui regroupe nos grands projets routiers, il est fort possible que nous ayons à traverser un ou plusieurs comtés. A ce moment-là, nous allons entrer en communication avec les autorités locales, avec les corps intermédiaires pour connaître les besoins du comté et des municipalités, à l'intérieur de ce comté.

M. DROLET: M. le ministre, je ne veux pas parler de ces grands projets d'autoroutes. Je voulais tout simplement spécifier concernant, comme vous l'avez dit tout à l'heure, la petite voirie, la voirie qui passe, qu'on a dans chacun de nos comtés.

M. PINARD: Vous voulez savoir si le ministère de la Voirie consulte les autorités locales pour...

M. DROLET: S'il existe des plans, un programme, pour les travaux à faire, disons sur une échelle de trois, quatre ou cinq ans, dans chacun de nos comtés?

M. PINARD: Oui, cette étude existe et je vais demander à M. Charland de bien vouloir donner plus de détails à ce sujet.

Le comté de Portneuf a fait l'objet d'une démarche particulière du ministère de la Voirie...

M. LAVOIE (Wolfe): Pourquoi ça?

M. PINARD: C'est parce qu'on voulait tout simplement roder une méthode, voir si c'était applicable avec les connaissances que nous avions du réseau routier: capacité de support, largeur de routes, etc.

M. LAVOIE (Wolfe): Vous n'avez pas pensé faire la même chose dans Wolfe?

M. PINARD: Vous permettrez, M. le Président, que M. Charland puisse répondre à la question du député de Portneuf, et si le député de Wolfe veut avoir des éclaircissements quant à la politique qui devrait être suivie dans son comté, M. Charland n'aura certainement pas d'objection à lui expliquer de quelle façon le ministère entend satisfaire les besoins de son comté.

M. LE PRESIDENT: Je pense que vous établissez l'exemple de Portneuf comme étant un territoire pilote, et ça existe quand même dans tous les autres comtés de la province, une planification quinquennale.

M. PINARD: C'est exact en partie, M. le Président, c'est qu'on a voulu se servir du comté de Portneuf pour roder une méthode et voir jusqu'à quel point il serait utile d'appliquer cette méthode à l'échelle de la province et quels moyens nous devrions mettre en oeuvre à ce moment-là: ressources matérielles et ressources humaines pour ce faire.

Il y a déjà deux ans, nous avons fait l'étude du comté de Portneuf, et les besoins qui ont été démontrés à ce moment-là sont maintenant inscrits dans le programme triennal. Et depuis ce temps-là nous avons pris des décisions pour continuer les inventaires au niveau de la province. Nous avons commencé par faire des inventaires sur 7,000 milles de route, ailleurs, nous continuons par la photo-inventaire, de telle façon que l'expérience faite dans Portneuf va tantôt s'appliquer par toute la province.

M. DROLET: L'étude que vous avez faite dans le comté — je suis bien content que vous vous soyez servi du comté de Portneuf — mais est-ce que vous allez vous servir du comté pour faire des études seulement ou si ça va apporter des résultats également dans le comté?

M. PINARD: L'étude qui a été réalisée dans Portneuf actuellement alimente le programme triennal qui s'applique dans Portneuf.

M. DROLET: Je termine ma dernière question. M. le ministre, dans le plan dont vous avez parlé tout à l'heure, je vous ai entendu parlé de

la Transquébécoise... Je ne veux pas dévoiler le discours que vous allez faire demain dans Portneuf, je sais que vous êtes censé être à Portneuf demain, à Donnacona. Concernant l'autoroute de la rive nord, y a-t-il de nouveaux développements? Va-t-elle se rendre réellement à la rivière Jacques-Cartier à Donnacona, sous peu? Les travaux sont-ils en marche? Peut-on espérer avoir enfin notre autoroute? C'est dans le plan...

M. LE PRESIDENT: Je pense, M. le député, que vous touchez un problème bien précis et bien inhérent à votre comté...

M. DROLET: M. le Président, je vous ferai remarquer que nous avons parlé de la Transquébécoise, des autoroutes dans la ville de Québec...

M. LE PRESIDENT: Nous avons quand même parlé au niveau de grands projets et s'il faut que...

M. DROLET: ... et je pense que l'autoroute de la rive-nord ne passe pas seulement dans Portneuf, mais elle est censée se rendre jusqu'à Trois-Rivières et à Berthier, à ce moment-là je pense que c'est un projet assez vaste. Cela fait assez d'années que nous en entendons parler...

M. LE PRESIDENT: Je comprends, mais vous touchez quand même un problème assez important — je le constate mais si chacun des membres de la commission veut ramener la discussion à son comté, à ce moment-là nous n'en finissons pas. Nous sommes ici pour étudier les crédits, sur les grands projets. Nous avons le directeur de la recherche, M. Matte, qui est appelé à la barre pour répondre aux questions pertinentes touchant les grands projets, je pense que, concernant votre comté, demain le ministre sera là, vous l'avez dit, il pourra certainement, à ce moment, toucher le problème de Portneuf en particulier.

M. DROLET: M. le Président, vous disiez que l'autoroute de la rive-nord c'est le problème du comté de Portneuf. C'est un problème. C'est l'autoroute de toute la rive-nord. À ce moment-là, c'est un grand projet. Peut-être qu'aux yeux du ministère ce n'est pas un grand projet, mais à nos yeux, c'est un grand projet.

M. MAILLOUX: M. le Président, le député de Portneuf a dit tantôt que j'aurais écrit une lettre disant que le ministère de la Voirie s'appropriait à déposer des plans. C'est complètement faux. Je n'ai jamais écrit une lettre semblable parce que ça aurait dépassé de beaucoup mes attributions. Je voudrais, si le député de Portneuf prétend qu'un tel document a été écrit, qu'il le dépose à la commission.

M. DROLET: J'ai dit tout simplement que

les maires du comté, réunis en conseil de comté, ont fait une demande et m'ont transmis cette lettre pour que je fasse une demande au ministère de la Voirie, pour voir s'il existait des plans, soit sur une échelle de trois ou cinq ans, et j'ai eu une réponse, comme à toutes les lettres que j'envoie au ministère. Je me demande à ce moment-là si ce n'est pas l'adjoint parlementaire qui m'avait répondu — comme ça arrive souvent — ce n'est pas toujours le ministre Pinard qui répond. J'avais une lettre hier signée par l'adjoint parlementaire qui disait qu'en temps et lieu, s'il y avait des plans, ils seraient déposés tout simplement.

M. LAFONTAINE: L'adjoint parlementaire porte aussi le titre d'adjoint administratif.

M. MAILLOUX: L'adjoint parlementaire connaît très bien la limite de ses attributions. C'est pour ça qu'il a dit au député de Portneuf que forcément le ministère ne déposerait pas de plans. Je suis convaincu de n'avoir écrit rien de tel.

M. DROLET: Je n'ai jamais voulu porter d'accusation contre le député de Charlevoix.

M. LAFONTAINE: Cela dépasserait...

M. MAILLOUX: C'est simplement pour la bonne marche de la commission.

M. LAFONTAINE: ... les limites. Comme membre de la commission j'ai peut-être une remarque à faire. J'ai entendu la question du député de Portneuf. Sa question est entièrement dans l'ordre parce que l'autoroute de la rive-nord est un grand projet...

M. LE PRESIDENT: Vous réferez à la route de Donnacona.

M. LAFONTAINE: C'est la section de Donnacona à Québec.

M. LE PRESIDENT: C'est une chose qui touche plus particulièrement son comté.

M. DROLET: On a parlé d'autoroutes, tout à l'heure, excepté l'autoroute de la rive-nord. C'est pour ça que je voulais l'apporter dans les grands plans.

M. LE PRESIDENT: D'accord, l'honorable député de Saguenay.

M. DROLET: Ce n'est quand même pas une réponse.

M. LE PRESIDENT: Vous l'avez eue dans le programme d'ensemble.

M. DROLET: Personne n'a parlé de l'auto-

route de la rive-nord dans les projets. Rien de ça n'a été dit.

M. LESSARD: M. le Président, on retourne toujours à la même chose. C'est ce que j'essayais de savoir hier. Lorsque des élections arrivent, on nous parle toujours de grandes pensées, de rationalisation des choix budgétaires, instauration du PBS, établissement d'une planification au niveau de chacun des ministères, etc., essayer de coordonner les dépenses de chacun des ministères. Tout cela, nous amène à parler d'une certaine planification. Ce sont de beaux mots utilisés lors d'une campagne électorale. Hier, on a dit qu'on avait un plan quinquennal de grands projets et des plans triennaux pour les régions.

C'est ce que nous essayons de savoir, si cela existe ou non. C'est là que nous verrons si le ministère avance ou s'il n'avance pas. Ce n'est pas en sachant qu'on aura \$2,000 de moins à tel article ou \$2,000 de plus. Il faut essayer de savoir si on va à l'aveuglette dans cette affaire, si on peut prévoir, par exemple, sur un plan quinquennal que la route transquébécoise sera terminée dans une période de temps X, si la route 16 sera terminée dans une période de temps X. C'est autour de ça que tourne toute la discussion.

On semble parler d'un plan quinquennal. Ce qu'on nous apporte, ce sont des projets. Comment ces plans quinquennaux sont-ils reliés entre eux? Comment ces plans sont-ils coordonnés avec le plan triennal, au niveau régional? On nous laisse entrevoir que cela existe et que cela n'existe pas, qu'on est en train de faire ça et ça. Cela fait six ans qu'on en parle, cela fait plus que ça, depuis 1960 qu'on nous a amené de belles paroles, de la belle planification. Comment tout ça s'inscrit-il à l'intérieur de l'OPDQ, l'Office de planification et de développement du Québec? Comment tout ça s'inscrit-il au ministère de la Voirie? Comment le plan triennal et le plan quinquennal s'inscrivent-ils? Ce n'est pas tout de dire des mots. Il faut les justifier avec un plan, par exemple, du ministère du Tourisme, Chasse et Pêche.

On peut commencer actuellement... On vient de nous dire qu'on fait une expérience dans le comté de Portneuf. Cela veut donc dire qu'on n'a pas de plan. On commence à faire une expérience dans le comté de Portneuf en vue d'instaurer un plan. Qu'on ne vienne pas nous dire qu'on a des plans quinquennaux. Qu'on ne vienne pas nous dire qu'on a des plans triennaux. Cela n'existe pas actuellement d'après ce qu'on me dit. On commence à le prévoir. Est-ce qu'on commence à le prévoir en coordination avec l'ensemble des ministères? Comment, par exemple, l'Office de planification du Québec peut-il instaurer un certain contrôle sur le développement économique du Québec? C'est extrêmement important: Rationnaliser. On dit que nos prévisions budgétaires sont limitées au niveau du budget.

Le député de Frontenac faisait remarquer, hier, que le taux d'investissements au niveau routier baissait depuis un certain nombre d'années. Je comprends qu'il puisse baisser. Lorsqu'il y a des routes construites, on ne les reconstruit pas deux et trois fois. Cependant, si on veut vraiment, surtout avec l'établissement du PBS, faire valoir auprès du conseil des ministres, les revendications du ministère de la Voirie, ces revendications, le ministre pourra les faire valoir pour autant qu'il précise en quel sens, dans quelle direction il va pour la construction de routes, sur une période de trois ans ou de cinq ans.

Je disais hier que si nos comtés, dans le même sens que le député, hier, intervenait — parce qu'on a dit qu'on avait des choix qui se faisaient selon des critères précis — si on pouvait savoir, au niveau de nos comtés, par exemple, sur la route 15, si on a prévu... Je ne demande pas que tout soit fait dans la même année au niveau d'une région donnée. Ce que le député ou ce qu'une région doit savoir est: Quand cela va-t-il se terminer? Quand la réfection d'une route... va-t-elle se terminer? Selon les décisions du ministère annuellement, ou tout simplement on sait que dans une période de cinq ans cela va être terminé?

De cette façon on n'arrivera peut-être pas, comme pour la route 6 dans la Gaspésie, au résultat suivant: après avoir terminé le tronçon, il va falloir recommencer le premier tronçon qu'on a construit. C'est tout ça que je voulais souligner au ministère, de telle façon que, si on nous dit cette année qu'on est rendu là, à telle étape, l'an prochain on pourra vérifier si on est rendu à la deuxième étape. On parlait de phase 1, phase 2, phase 3, hier au niveau du bureau des districts, je pense que ça devrait exister au niveau de l'ensemble du ministère de la Voirie.

J'arrête là, mais je constate, tant aux Travaux publics qu'à la Voirie, on se compte des histoires, mais tout ce qu'on promet lors des campagnes électorales, tous les grands mots qu'on utilise lors d'une campagne électorale, quand on arrive dans la réalité, ça ne fonctionne plus, on n'est plus capable.

M. PINARD: M. le Président, je voudrais bien être plus agréable envers le député de Saguenay et lui dire tout ce qu'il voudrait savoir aujourd'hui. Je sais qu'il est assez compétent et qu'il a assez d'expérience aussi de la vie publique pour comprendre que le ministre ne peut pas dévoiler à l'avance tout les projets qui sont inscrits dans la planification du ministère de la Voirie. Par exemple, j'ai ici un cahier qui indique bien que nous avons un plan quinquennal qui totalise des dépenses pour \$1,017,840,000. Ces dépenses sont ventilées dans chacun des districts, les districts 1, 2, 3, 4, 10, 9, 5, 7, 10 et 8.

M. LESSARD: Il commence quand et finit quand?

M. PINARD: Nous avons un échéancier qui s'établit de 1970 à 1975, mais quand nous faisons le coût total des travaux envisagés par cette planification, il faut être en mesure de savoir quelle sera l'enveloppe budgétaire globale pour un exercice budgétaire donné, parce que le ministre des Finances ne s'engage jamais pour cinq ans d'avance. J'espère que le député comprend ça.

M. LESSARD: M. le Président, quand on...

M. PINARD: Sauf que nous pouvons présumer qu'annuellement le budget du ministère de la Voirie, au chapitre des immobilisations, devrait se situer entre tel montant et tel autre. C'est à l'intérieur de ces prévisions que nous sommes capables de réaliser cette planification qui a été préparée par le ministère de la Voirie. Je peux citer des montants pour donner une idée de l'importance des projets que nous prévoyons réaliser dans certaines régions du Québec, mais je ne serai pas capable ce matin de donner au député, en détail...

M. LESSARD: Ce n'est pas ça que je demande, M. le Président.

M. PINARD: ...les endroits où se réaliseront tels travaux, quelles seront la nature et les caractéristiques des projets routiers que nous prévoyons réaliser dans ces régions ou à des endroits plus spécifiques, pour éviter d'abord la spéculation, pour empêcher aussi que certains groupes de pression, voyant que leurs revendications n'ont pas reçu la même attention que certains autres projets dont la promotion a été faite par d'autres groupes de pression, ne mettent le ministère dans une situation où il n'est pas possible de bouger rapidement. J'espère que le député comprend qu'il y a quand même une stratégie que le ministère se doit de conserver pour avoir plus de liberté de manoeuvre et pour être capable de réaliser le plan prévu.

Je ne doute pas que le député a droit, et c'est même son devoir, de représenter les besoins de son comté ou de la région qu'il habite, mais ça ne lie pas nécessairement le ministère comme tel. Nous les recevons, ces revendications, nous sommes bien prêts à collaborer avec les députés, avec les groupes de pression, avec les corps intermédiaires; mais il faut quand même déboucher quelque part, et je pense que c'est la responsabilité des planificateurs du ministère de faire ce travail, de faire des recommandations au ministre qui, lui, transporte ces recommandations au conseil des ministres et plus spécialement au ministère des Finances pour savoir quel sera, dans une année donnée et si possible sur une base de quatre ou cinq ans, le budget global à l'intérieur duquel le ministère de la Voirie pourra oeuvrer pour, précisément, réaliser cette planification.

M. LESSARD: M. le Président, je suis bien d'accord avec le ministre...

M. PINARD: Nous travaillons évidemment en très étroite collaboration avec l'Office de planification et de développement du Québec, avec le Conseil de la trésorerie, qui sont mis au courant de notre planification, de notre programmation et qui voient aussi à bien sensibiliser tous ceux qui, au conseil des ministres et à l'intérieur du gouvernement, doivent être en mesure d'établir les priorités au chapitre des dépenses. Est-ce qu'il faudra, dans les années à venir, consacrer encore plus d'argent qu'il n'en fut consacré au ministère des Affaires sociales, par exemple, au ministère de l'Éducation? Est-ce que nous ne sommes pas rendus au point où les dépenses globales de ces deux ministères doivent accuser une diminution graduelle pour permettre à des ministères à vocation économique, d'immobiliser davantage, c'est-à-dire de faire des travaux de dépenses capitales pour accroître l'efficacité et la qualité de l'infrastructure routière, une infrastructure qu'on appelle maintenant l'équipement du territoire, pour en arriver à une politique de décentralisation économique et industrielle qui va permettre à des régions d'avoir un regain de vitalité et d'activités à ces plans-là? Voyez-vous?

C'est tout le problème fondamental que vous posez, je ne vous en fais pas grief mais vous comprendrez que si les ministères de la Voirie et des Travaux publics sont des ministères importants pour la réalisation d'une infrastructure, comme celle que vous demandez, je pense qu'il y a quand même d'autres ministères aussi qui doivent comprendre les besoins exprimés par la population et que les ministres titulaires de ces ministères ont la lourde responsabilité parfois de comprimer leur propre enveloppe budgétaire pour donner plus d'argent à des ministères qui, pour une période donnée du moins, doivent avoir plus d'argent à dépenser pour régler des problèmes pressants.

M. LESSARD: M. le Président...

M. PINARD: C'est tout le problème de fond, je l'ai vécu en tant que ministre de 1960 à 1966, je l'ai vécu dans une autre fonction, en ma qualité de député de l'Opposition, j'ai maintenant le fardeau d'administrer deux ministères qui, je le crois, sont importants. Je pense aussi que c'est mon devoir de prendre conscience des besoins exprimés par la population à l'endroit d'autres ministères qui, peut-être, pensent qu'il vaut mieux pour le gouvernement d'oeuvrer dans le champ des affaires sociales, plutôt que dans le champ des affaires économiques, pour une certaine période. D'après eux, la priorité se situe de ce côté. Alors c'est un problème qui n'est jamais résolu, je l'admets; mais il faut constamment le mettre sur la table de la discussion pour établir cette planification et, à l'intérieur de la planification, inscrire des

priorités au plan budgétaire et au plan de la réalisation.

M. LESSARD: Le ministre, M. le Président...

M. LE PRESIDENT: Si c'est toujours sur le même sujet.

M. LESSARD: Le ministre, M. le Président, vient tout simplement de justifier ce que je lui demandais. Il est certain que ce sera lorsque nous connaîtrons l'ensemble des besoins sur une période X d'années de l'ensemble des ministères que nous pourrions véritablement établir une planification globale. De plus, lorsqu'on nous parle, par exemple, de revenus possibles du gouvernement, je pense qu'il est actuellement possible avec les connaissances scientifiques qu'on a, en économie et ailleurs, de pouvoir prévoir annuellement l'augmentation des taxes et des impôts et l'augmentation du budget. Alors, c'est justement parce qu'il faut déterminer des budgets entre les différents ministères selon certaines priorités économiques, que le ministère de la Voirie doit avoir ce plan. Je le constate, et je ne serais pas intervenu si on m'avait donné cette réponse hier. Le ministre disait tout à l'heure qu'il ne pouvait pas dévoiler tout ce qu'il y avait dans cette affaire-là. Je suis bien d'accord avec lui et, pour moi, je ne demande pas tout ce qui peut être dans cette chose-là.

Le ministre disait qu'on ne le dévoilait pas parce qu'il était dangereux, par exemple, de susciter de la spéculation; mais, dans le plan, il est possible, si on prévoit que la transquébécoise va se terminer à telle date, si on prévoit, sur une période de cinq ans, qu'on va avoir dans telle région de la province, telle construction, il est possible d'empêcher la spéculation, à ce moment-là, en achetant les terrains et les assises. Lorsque vous construisez un réseau de routes, on n'achète pas les emprises de la route, de telle façon que la plus-value ne profite pas au gouvernement, mais elle profite aux autres. Alors, ce sont des choses qui sont possibles, pour autant qu'on peut les prévoir.

M. PINARD: Si vous me le permettez, M. le Président, je vais m'abstenir de répondre de façon détaillée à la question du député de Saguenay parce que, moi, je suis un homme politique et que je pourrais peut-être être soupçonné d'être plus politique que technique dans ma réponse. Mais je vais demander à un fonctionnaire qui est un spécialiste de la technique routière, de la planification routière d'expliquer aux membres de la commission comment ça fonctionne et quels sont les travaux qui sont réalisés en très étroite coordination avec l'OPDQ, par exemple, avec d'autres organismes du gouvernement qui s'occupent de la planification générale et qui se réunissent en comité et, à ce moment-là, établissent des programmes prioritaires, compte tenu des disponibilités financières du gouvernement.

A présent, je peux demander à M. Charland...

M. LAFONTAINE: M. le Président...

M. PINARD: ... si le député de Labelle...

M. LAFONTAINE: ... si M. le ministre le permet...

M. PINARD: ... veut intervenir tout de suite. Je n'ai pas d'objection.

M. LAFONTAINE: Si le ministre de la Voirie me permet, je m'inscris en faux contre la déclaration qu'il vient de faire que, parce qu'il est un homme politique, sa parole va être mise en doute et que la parole de son fonctionnaire est plus forte que la sienne. Je regrette, M. le Président...

M. LE PRESIDENT: Ce que la présidence a saisi... J'ai plutôt saisi qu'il pourrait, comme homme politique, laisser le soin à des personnes, en collaboration étroite, le soin de répondre mais plutôt comme politicien, il pourrait bien répondre.

M. LAFONTAINE: Nous n'avons pas d'objection, M. le Président, nous avons permis au ministre, depuis le commencement des débats de faire parler ses fonctionnaires en son nom. Et ce qu'il vient de dire: Je pourrais être taxé, vu que je suis un homme politique, de ne pas donner le vrai son de cloche, je ne pense pas que personne ait mis la parole du ministre en doute. Je n'ai pas d'objection à ce que M. Charland réponde à la question soulevée par le député de Saguenay, mais je sais fort bien que ce n'est pas la planification qui manque au ministère de la Voirie, au contraire. C'est peut-être un des ministères les mieux outillés, les mieux préparés au point de vue de la planification. Mais on se rend compte, aujourd'hui, dans le contexte social que nous traversons, que tout le monde parle de planification. J'ai l'impression que personne ne sait et ne connaît la définition du mot "planification". On parle des besoins prioritaires et tout ce qui s'ensuit et je me souviens fort bien que nous avions reçu, à l'époque — je crois que c'est en 1968 — une délégation d'un corps public fort respectable qui est la Chambre de commerce provinciale. Dans le chapitre réservé aux routes, on demandait l'accomplissement de certains travaux routiers qui étaient prioritaires pour l'année en cours. Et nous avions fait à vue d'oeil, parce qu'on était appelé à leur répondre dans cinq minutes -j'étais avec quelques techniciens de la Voirie, je pense que M. Charland y était, il y avait M. Bureau, il y avait M. Monette, il y avait M. Perron, qui sont de très grands spécialistes de circulation, de planification routière — et les quelques grands projets qui nous demandaient des réalisations immédiates, dans

l'année courante, imputaient une dépense d'au-delà d'un milliard de dollars.

Je ne blâme pas les gens de la chambre de commerce, mais tout de même, quand on parle de planification, il faut tout de même établir certaines priorités, non simplement dans les besoins, mais aussi une priorité budgétaire.

M. LESSARD: Je pense, M. le Président, que ce que le député de Labelle vient de dire confirme un peu ce que je disais. Il n'appartient pas à une jeune chambre, il n'appartient pas à une chambre de commerce il n'appartient pas à un corps intermédiaire de faire la planification. Cela appartient au gouvernement de déterminer les priorités...

M. LAFONTAINE: Je me souviens, c'était dans le même ordre d'idée.

M. LESSARD: Justement, tout à l'heure, j'apportais un argument. C'est que si le ministre veut justifier, l'année prochaine, par exemple, ses dépenses au niveau du ministère de la Voirie, il les justifiera d'autant plus qu'il pourra dire: Voici, on a commencé la première étape dans la construction de tel réseau routier. Il faut absolument continuer la deuxième étape de ce réseau routier-là. Et ainsi de suite. Cela pourra être beaucoup plus facile pour le ministère de la Voirie de justifier auprès du ministre des Finances ses besoins réels, pour autant que c'est bien précisé, cette affaire-là. Et il n'appartient pas...

M. GIASSEN: C'est ce qui se fait présentement.

M. LESSARD: C'est ça que je veux...

M. LAFONTAINE: M. le Président, il ne faut pas confondre. A un moment donné, les mémoires de la Voirie arrivaient devant le Conseil de la trésorerie et certaines personnes ont toujours pensé que le ministère de la Voirie était un ministère de troisième ordre. Parce qu'un étudiant ne peut pas attendre un an pour entrer dans son CÉGEP ou dans son école, il doit commencer au mois de septembre. Quelqu'un qui est malade doit nécessairement entrer à l'hôpital. Mais la construction d'un pont peut toujours attendre un an et c'est la mentalité de certains fonctionnaires dans d'autres ministères qui, malheureusement, contrôlent le budget du ministère de la Voirie. Je me souviens qu'à l'époque j'avais demandé aux fonctionnaires qui m'entourent de finir par trouver les besoins de la Voirie.

Quant aux plans, quant à la planification elle-même, au ministère de la Voirie, il y a des plans pour vingt ans à venir. Ce n'est pas le manque de plans qu'il y a.

M. LESSARD: Des plans ne sont pas des projets.

M. LAFONTAINE: Non. Je ne parle pas de projets, je parle de plans, mais qui, à un moment donné, évoluent à cause du contexte grouillant de la vie sociale et du contexte économique. Je vais donner seulement un exemple, la ville de Bécancour, qui a été instituée en 1963 ou 1964. Il n'était pas question à ce moment-là de sortir des autoroutes allant vers la Transcanadienne pour desservir des industries telles que Chrysler. Quand Chrysler a parlé de venir peut-être s'établir au Québec, cela a amené un fait nouveau et la Voirie a travaillé sur ce projet. Il ne faut tout de même pas "encarcanner" le ministère de la Voirie dans un plan quinquennal ou un plan de 10 ans pour dire: On fait cela dans 10 ans.

M. LESSARD: Un plan se corrige tous les ans.

M. LAFONTAINE: ... et après cela être pris. Je pense que la planification qui doit exister au ministère de la Voirie doit exister au point de vue des besoins, les besoins qu'on peut au moins prévoir exister encore au bout de cinq ans de manière à prouver les besoins financiers du ministère de la Voirie auprès du Conseil de la Trésorerie et auprès du ministère des Finances.

M. PINARD: C'est nécessairement évolutif, compte tenu des besoins qui se font sentir au fur et à mesure que la réalisation du plan s'effectue. En France, par exemple, on a commencé avec un premier plan. On en est maintenant rendu au sixième plan. On n'a jamais été capable de terminer le premier plan, ni le deuxième, ni le troisième, ni le quatrième, ni le cinquième. C'est un débat continu qui se fait en France. Je suis ces travaux de façon très attentive parce que cela nous prouve que ce n'est pas possible au plan technique, même pas au plan budgétaire, d'en arriver à l'ordre idéal des choses, quoique ce soit extrêmement important d'avoir un plan qui, même s'il n'est pas terminé de façon globale, chevauche d'autres plans ou débouche sur la confection d'un nouveau plan comme la France entre maintenant dans la réalisation du sixième plan.

Il est fort probable que, dans la réalisation du sixième plan, il y aura la continuation de certains travaux ou projets considérés comme prioritaires à l'intérieur du cinquième plan. Dans le sixième cependant, les besoins ayant changé, compte tenu de la division de la carte régionale en France, par exemple, alors que le gouvernement français se dirige résolument vers la création de gouvernements régionaux ou de capitales régionales, à ce moment-là, les besoins seront peut-être infléchis et les projets également.

M. LESSARD: Il est certain, M. le Président, qu'on ne peut pas...

M. PINARD: C'est un domaine où on ne peut pas trancher au couteau. C'est évident. Je comprends bien les préoccupations du député de Saguenay.

M. LESSARD: Il faut quand même savoir où l'on va. C'est cela qui est important. Il faut savoir où l'on va...

M. PINARD: Le ministère de la Voirie sait où il va.

M. LESSARD: ... et il est certain qu'il n'y a pas un plan qui ne se corrige pas annuellement. Cela n'existe pas, parce qu'on ne peut pas tout prévoir dans le développement économique d'un pays.

M. GIASSEN: Ce qu'affirme le député de Saguenay, on le sait depuis longtemps.

M. LESSARD: C'est justement, M. le Président, c'est que...

M. GIASSEN: Je m'inscris en faux contre la longue dissertation que le député nous a faite tout à l'heure, M. le Président. Je sais très bien qu'au ministère de la Voirie du Québec — et ce n'est pas de cette année, cela date de plusieurs années — il se fait de la planification, il y a des projets. A l'intérieur de mon comté, le divisionnaire et les autres divisionnaires appartenant au district et les hauts-fonctionnaires du ministère se sont réunis. Ils ont préparé un plan triennal qui voit véritablement aux besoins réels en matière de réseau routier dans mon comté. Cela représente un investissement très élevé, mais je sais fort bien que le plan triennal ne sera pas atteint parce que, assurément, la situation financière du Québec, les possibilités du ministre des Finances, ne permettront pas d'accorder au ministre de la Voirie tout l'argent requis pour réaliser les projets de mon comté et les projets de chacun des comtés du Québec. Il ne faut pas rêver en couleur. Le député de Saguenay parlait tout à l'heure comme si rien ne se faisait au Québec en matière de planification.

M. LESSARD: M. le Président, je n'ai absolument rien dit tout à l'heure qui laissait entendre qu'il ne se faisait absolument rien au Québec au sujet de la planification. Il s'agit de regarder par exemple ce qu'on a fait avec le premier Conseil d'orientation économique au moment où on commençait à parler de plans et ce qu'on fait actuellement avec l'Office de planification et de développement du Québec. J'ai l'impression que, lorsque le député parle d'un plan triennal pour son comté, le député n'a rien compris de la discussion qui vient de se passer. Quand on parle d'un plan, on ne parle pas d'un plan qui touche simplement un comté, mais on veut savoir où l'on va dans l'ensemble du Québec au point de vue de construction de routes. Le député devrait comprendre que ce

sont des choses dont on parle depuis des années, mais on s'aperçoit au niveau de chacun des ministères, qu'il y a un manque de coordination à l'intérieur de chacun des ministères. Ce n'est pas que je blâme les personnes actuellement en place, mais ce que je veux savoir, par exemple, et ce que j'essaierai de constater l'année prochaine, c'est si on a avancé de ce côté. C'est cela qui est important de savoir et non pas de savoir s'il y a deux personnes de plus à tel article du ministère ou deux personnes de moins.

M. LE PRÉSIDENT: Je ne permettrai pas au député de l'Islet de continuer dans ce sens et d'engager, sans passer par la présidence, un échange de vues. Le ministre a très clairement indiqué tout à l'heure son point de vue relativement aux plans quinquennal et triennal. Il a préféré faire un exposé apolitique, un exposé de technicien, en faisant appel à M. Charland et je pense qu'à ce moment-là, pour répondre à la fois au député de Saguenay, M. Chaland donnera maintenant l'exposé qui est attendu par tous les membres de la commission.

M. PINARD: Je pense que, si on veut situer l'action de la planification de la Voirie dans la planification globale du Québec, il faut nécessairement s'intéresser à ce que font les autres ministères. Naturellement, le lien qui est fait actuellement au Québec entre les ministères, c'est l'Office de planification et de développement. L'organisme parallèle s'appelle la commission interministérielle de planification, à laquelle siègent tous les sous-ministres des différents ministères. C'est là que se rencontrent les différentes planifications, de telle façon que l'office puisse faire des recommandations sur une démarche globale de la planification au Québec.

Par exemple, on s'inquiétera de l'avenir de l'économie d'une région et on se demandera si c'est par le biais de réseaux routiers améliorés ou par l'implantation de nouveaux réseaux routiers ou par le développement de nos ressources forestières, minières ou quelconques, hydrauliques, qu'on pourra relever le bien-être dans un secteur. A ce moment-là, il y a des attendus et il y a aussi des démarches parallèles et d'appui qui s'imposent et celles de la Voirie ne sont jamais les moindres. Elles précèdent en fait presque toujours les autres ou elles les appuient immédiatement après.

Si on recule un peu dans le temps, on se demande, par exemple, si au niveau des régions il s'est fait quelque étude de synthèse au niveau de la planification et on va s'apercevoir que oui. La première a été, à titre d'expérience, celle du BAEQ. Elle a été suivie par celle de l'ODEQ, qui a couvert toute la Gaspésie. Cela a fait l'objet, depuis ce temps-là, d'études faites par le fédéral au niveau de la planification des transports. Cela a fait aussi l'objet de plusieurs rapports de différents ministères dont un rap-

port très substantiel de la part du ministère de la Voirie sur le réseau routier.

On peut déménager au lac Saint-Jean et on a eu là la mission de planification du Saguenay-Lac-Saint-Jean. C'est là qu'on a rencontré tous les gens de la région, là qu'il y a eu de l'animation populaire encore à un degré moindre que la première expérience du BAEQ, qui avait été un tant soit peu malheureuse selon certaines gens, au lac Saint-Jean, et on y a eu une démarche d'animation encadrée par les différents ministères. Chacun des ministères y allait, par exemple, de sa proposition qui a été reprise par les corps intermédiaires et les gens de la place et on a finalement produit une démarche ministérielle, gouvernementale, qui serait un plan de relèvement de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean.

Une autre démarche a été tentée, parce qu'à mesure qu'on avance, on voit que se perfectionne la méthode. Il y a eu au Nord-Ouest québécois une mission de planification et, chaque fois, la Voirie est un des principaux participants à ces démarches de planification. Au Nord-Ouest québécois, le rapport a été publié aussi. La Voirie a proposé le réseau routier ou les besoins qu'elle entendait installer dans la région. En réaction, étant donné certains développements du côté forestier ou un relèvement du côté forestier ou appréhendant peut-être d'autres développements plus au nord, la région a fait d'autres démonstrations et il y a finalement un rapport qui est publié par l'Office de planification et de développement.

Cette année, le ministère de la Voirie met en vigueur au Nord-Ouest exactement les propositions faites au niveau global de planification qui ont été proposées par l'Office de planification et de développement et tous les ministères. Lorsqu'on s'attarde à des régions plus habitées du Québec, par exemple, plus centriques, à Québec et à Montréal, on a des formulations de besoins qui sont beaucoup plus précises à ce moment-là. Les formulations de besoins sont faites soit par les institutions en place, soit les communautés urbaines, les villes elles-mêmes ou encore les groupes de pression qui sont les chambres de commerce ou les CRD, les conseils régionaux de développement ou d'autres organismes à promotion économique.

A travers tout cet éventail qui défile à longueur d'année au ministère de la Voirie — il faut le dire — on a un éventail assez clair des besoins de la région. La Voirie est aussi favorisée par le fait qu'elle est très décentralisée dans le territoire et ça, depuis fort longtemps.

C'est-à-dire que nous avons des postes d'écoute qui sont disséminés dans 48 postes du territoire et bien avant que des démarches officielles soient faites à Québec, le ministère de la Voirie est déjà à l'affût de certaines implantations dans différents secteurs de l'économie et aussi de différentes demandes qui peuvent nous survenir du côté de la Voirie.

A cela, il faut ajouter les démarches particu-

lières du ministère qui voit à l'état de détérioration graduelle de son réseau qui doit être compensé par des budgets d'entretien adéquats. Le ministère est d'ores et déjà capable, à l'avance, de dire qu'il y aura des besoins et ce sont les chefs de district — ou maintenant les directeurs régionaux — qui nous font part de ces besoins.

A travers cet éventail, qui nous vient, soit de l'Office de planification, soit des cités et des villes, soit encore des communautés urbaines maintenant qu'elles se structurent du côté de la planification, à travers aussi les propres besoins sentis par le ministère, il est certain que nous avons une image d'une démarche qui, à certains points de vue, peut paraître gigantesque. Les besoins sont toujours plus grands que les capacités budgétaires.

Et, à travers tout ça, il faut aller saisir ce qui est prioritaire du côté technique, du côté social et du côté du développement économique et tâcher d'aller coudre une démarche qui, pour une année donnée, serait logique, rationnelle et tâcher de perpétuer celle-là sur deux ou trois ans.

Les outils pour ça: le plan quinquennal, le plan triennal, toujours flexibles, toujours sujets à révision, mais je pense que le ministère de la Voirie, par son rôle de communication, de desserte et d'accès à la propriété, est diablement bien placée pour ressentir — et on le ressent toujours — les premières demandes des différents ministères ou des différents secteurs de l'économie québécoise.

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

M. LATULIPE: C'est une question d'ordre général au niveau des plans. Je sais que c'est un grand projet, je vais aborder la question de l'autoroute de l'Atlantique. Est-ce que le ministère s'est déjà penché en termes généraux — je sais que c'est un projet qui ne peut pas se réaliser immédiatement — ou a déjà fait l'étude préliminaire? Le corridor de l'Atlantique, la prolongation de l'autoroute des Cantons de l'Est.

M. PINARD: C'est un vieux projet qui a retenu l'attention du ministère de la Voirie à l'époque où j'en étais le titulaire. Je pense que mon successeur en a également fait l'étude, mais pour le Québec ce n'est pas vraiment prioritaire. Je pense que, s'il y a une province qui doit être mise à contribution pour la réalisation de ce corridor de l'Atlantique, c'est d'abord le Nouveau-Brunswick et, à la frontière du Québec, l'Etat du Maine — peut-être une partie du Vermont — mais surtout l'Etat du Maine.

Je me souviens être allé rencontrer le gouverneur de l'Etat du Maine avec mes hauts fonctionnaires. Nous lui avons dit: Dès que vous aurez décidé de bouger, le Québec va vous

suivre. La dépense la plus considérable ce n'est pas le Québec qui aura à l'absorber, c'est l'Etat du Maine. Dites-nous quels sont vos plans, vos projections? Quelles sont vos possibilités budgétaires? Et quel est votre échéancier et à ce moment-là nous allons emboîter le pas derrière vous, parce que nous allons faire la communication directe avec le réseau routier que vous allez implanter.

Le gouverneur, en toute honnêteté, m'a dit: Que voulez-vous, avec la petite population qui habite l'Etat du Maine, avec le budget qui est peut-être trente fois inférieur au vôtre, comment voulez-vous que je réussisse à réaliser ce projet qui nous est demandé par la population? La seule façon de déboucher avec quelque chose de positif, c'est d'alerter le gouvernement central à Washington, d'obtenir l'adoption d'un plan conjoint de la même nature que le plan qui a permis la réalisation de l'"interstate system" américain qui prévoyait que le gouvernement central payait 75 p. c. du coût de la réalisation de ce grand réseau routier à travers les Etats américains.

La chose est encore en discussion, à un moment donné nous avons pu espérer — vers 1965 — que le gouvernement de Washington donnerait les allocations budgétaires suffisantes à l'Etat du Maine pour commencer la réalisation de ce projet et depuis, nous n'en avons pas entendu parler.

Mon successeur, je pense, n'en a pas beaucoup entendu parler non plus par la suite, même si quelques promoteurs — il faut dire que c'étaient des promoteurs de l'entreprise privée, surtout des promoteurs qui oeuvrent dans l'industrie forestière — faisaient les plus grosses pressions pour avoir des débouchés plus faciles afin de sortir leur production de la forêt et d'aller la vendre plus facilement sur les marchés américains ou sur le marché canadien et même québécois.

Pour le Nouveau-Brunswick, nous avons fait ces démarches auprès des autorités gouvernementales, auprès du premier ministre Robichaud, à l'époque, et auprès de M. Richard qui était mon homologue au ministère de la Voirie du Nouveau-Brunswick. Des démarches ont continué, par la suite, alors que le député de Labelle était à la direction du ministère de la Voirie. De ce côté-là non plus, il n'y a pas eu tellement d'action concrète. Il faut bien admettre que le réseau routier prioritaire au Nouveau-Brunswick était la continuation de la route transcanadienne d'une part et la réalisation d'un réseau routier à caractère régional. Ceci pour mieux relier certaines régions, plus dynamiques au plan industriel et plus riches, à des régions assez fortement habitées, peut-être plus fortement habitées que des régions plus riches mais plus pauvres au plan économique et au plan industriel.

C'était là la priorité du gouvernement du Nouveau-Brunswick, tout comme c'est actuellement la priorité du gouvernement du Québec

quant à certaines parties du territoire québécois. Il faut faire des choix fondamentaux. Là est la difficulté. Il faut amener la population à appuyer le gouvernement dans les choix fondamentaux une fois qu'ils sont faits et ont été faits d'une façon rationnelle, d'une façon scientifique, comme l'a expliqué tantôt avec beaucoup d'à-propos, beaucoup de précision, M. Charland.

C'est bien évident qu'une fois ces recommandations d'ordre technique faites par les planificateurs, par l'OPDQ, par tous les comités interministériels, cela devient des choix politiques. Ce sont des hommes politiques qui ont le devoir et la responsabilité d'établir ces choix politiques.

Nous espérons qu'ils sont bons, qu'ils collent à la réalité des besoins qui sont exprimés. Si ce n'est pas le cas, la population est libre de juger l'action du gouvernement par rapport à l'élection d'un autre.

C'est précisément cette liberté que possède encore l'électorat québécois de juger les gouvernements à leurs actes, selon l'efficacité de leur administration, compte tenu des limitations ou des possibilités budgétaires.

S'il est vrai que nous avons atteint au Québec le point de saturation au plan de la fiscalité, au plan de l'imposition, à ce moment-là, les députés, tout comme les représentants des corps intermédiaires, comme les citoyens, devront comprendre que le gouvernement du Québec, ayant établi des choix fondamentaux, est obligé de travailler à l'intérieur de cette planification.

M. LE PRESIDENT: L'honorable député de Berthier désire poser une question.

M. GAUTHIER: Pour faire mienne la question précédente du député de Portneuf, relativement au parachèvement de l'autoroute de la Rive-Nord. Est-ce que le ministre pourrait me dire quelle sorte de priorité il accorde à ce projet? Deuxièmement, est-ce qu'il pourrait me dire ce qu'il a annoncé quant à la réalisation plus ou moins immédiate d'une section, du moins, de Berthier à Trois-Rivières?

M. PINARD: Le projet est encore prioritaire. Il n'a pas le même degré de priorité dans toutes les sections. A mon avis et je pense que cet avis était celui de tous ceux qui sont des spécialistes en la matière, la première priorité était certainement du côté de Montréal vers Berthier et éventuellement de Berthier vers Trois-Rivières. C'est là où les besoins sont les plus pressants.

Cette année nous allons procéder à l'inverse. Nous irons de Trois-Rivières à partir du corridor de la route transquébécoise vers Pointe-du-Lac. Nous irons un peu plus tard en direction de Berthier.

Il faut réellement déboucher Trois-Rivières qui est quand même une ville à caractère de métropole. Elle doit regagner le dynamisme

qu'elle a connu dans le passé au plan industriel, au plan économique. Elle est quand même une plaque tournante pour cette région du territoire québécois.

Nous allons aller résolument de ce côté, cette année. J'en ai fait l'annonce à Trois-Rivières dans deux conférences de presse distinctes.

Un peu plus tard, l'action devrait être remise du côté, du Cap-de-la-Madeleine en direction de Québec. Je pense qu'il est indiqué, en ce moment, de prolonger ce réseau de l'autoroute de la rive-nord à partir de Québec, alors que nous avons des indications d'implantations industrielles à brève échéance.

Il y a des projets qui sont actuellement en voie de négociations et que, s'ils se réalisent, vont certainement créer du dynamisme en périphérie de Québec, en direction par exemple du comté de Portneuf. C'est indubitable.

Il y a des projets que je connais, qui sont en voie de négociations, je ne peux pas donner plus de détails aujourd'hui, mais il est bien sûr que la réalisation de ces projets industriels est intimement liée à l'infrastructure routière qui sera mise en place pour rentabiliser les investissements qui sont faits dans le territoire. Je crois que c'est assez indicatif qu'il faut aller de ce côté. A ce moment-là, nous sommes dans le territoire limitrophe ou périphérique de la région de Portneuf. Nous ne sommes pas tellement loin. J'aurai l'occasion de donner plus de précisions un peu plus tard lorsque nos études auront été précisées et que, par ailleurs, nous aurons des nouvelles plus fraîches du côté du ministère de l'Industrie et du Commerce, de l'OPDQ et des commissariats industriels qui s'occupent de l'aménagement du territoire au plan industriel.

M. GAUTHIER: Si je comprends bien la réponse du ministre, c'est que, pour cette année, dans la section Trois-Rivières et Pointe-du-Lac, on en est au stade d'élaboration de plans.

M. PINARD: Non, les plans sont presque terminés, il y aura des appels d'offres qui seront publiés dans les journaux et il y aura effectivement des travaux qui seront entrepris cette année.

M. LAFONTAINE: Est-ce que pour la planification faite aux alentours de Trois-Rivières pour le chemin de contournement de Trois-Rivières, les plans ont été changés?

M. PINARD: C'est-à-dire qu'il y a des plans alternatifs. Alors, tout va dépendre de la négociation, de l'entente avec le gouvernement fédéral à l'intérieur de la zone spéciale. Nous espérons beaucoup de la négociation de cette entente, parce qu'elle permettra au ministère de la Voirie d'agir plus vite si l'entente est négociée et signée, tel que nous l'envisageons ou que nous espérons qu'elle sera.

M. LAFONTAINE: Parce que la vocation de l'autoroute de la rive-nord, Québec-Montréal, est une vocation de voie rapide et non pas une vocation de boulevard métropolitain à l'intérieur de Trois-Rivières. Je pense bien que le ministre a assez de difficultés à l'heure actuelle avec son est-ouest à Montréal, qu'il ne sera pas prêt à répéter une autre expérience semblable dans Trois-Rivières.

M. PINARD: Je pense que la formule adoptée jusqu'ici est une formule très souple qui permet des applications à caractères multiples, compte tenu de l'enveloppe budgétaire qui nous est donnée, mais ce que nous avons déjà annoncé aux maires des municipalités intéressées, le maire de Trois-Rivières, le maire du Cap-de-la-Madeleine, le maire de Trois-Rivières-Ouest et les maires des villes qui se situent dans la Basse-Mauricie et la Haute-Mauricie, tous les maires se sont déclarés satisfaits de la position prise par le ministère de la Voirie jusqu'ici.

M. LAFONTAINE: Je suis bien content que le ministre soit content de sa rencontre à Trois-Rivières, ce n'est pas ce que le Nouvelliste rapportait.

M. PINARD: C'est-à-dire que la première rencontre, je l'admets, n'a pas donné les résultats attendus parce qu'il y avait eu un manque d'informations et nous nous sommes aperçus que les maires cherchaient à avoir le plus possible d'argent à dépenser dans le territoire de leurs municipalités. Durant la deuxième rencontre où je les ai pris à huis clos, nous avons montré nos plans, nos priorités, nous avons donné la synthèse de nos calculs de circulation.

Nous avons également démontré où étaient les besoins prioritaires et les plus grandes chances de développement. Tous, finalement, se sont mis d'accord sur la planification réalisée par le ministère de la Voirie et sur la décision qu'il fallait prendre dans ces circonstances et à cette deuxième rencontre, je peux dire, qu'il y a eu un très large consensus sur la planification faite par le ministère de la Voirie à cet égard.

M. LESSARD: Dans le même sens, M. le Président, est-ce qu'il serait possible aussi, d'avoir, étant donné les investissements qui se font actuellement, les investissements qui sont prévus, un aperçu de ce que prévoit le gouvernement du Québec pour la région qui s'étend de Québec jusqu'au comté de Duplessis? En ce qui concerne particulièrement la route 15, c'est une route assez achalandée actuellement, qui exige, je crois... Je pense que vous avez dû recevoir les revendications du député de Duplessis et du député de Charlevoix; simplement, est-ce qu'on pourrait avoir un aperçu de ce qu'on prévoit pour les prochaines années dans cette région-là, puisqu'il faut précéder les investissements, comme on l'a dit tout à l'heure, aussi, mais les assumer par la suite?

M. PINARD: Je pense qu'il est très bien indiqué, à l'heure actuelle, par toutes nos études, par les études poursuivies par les autres ministères, que l'avenir du Québec est, sans aucun doute, d'ici les années 2000 et après 2000, directement relié à l'exploitation des richesses immenses de la Côte-Nord québécoise et ce n'est plus un secret pour personne qu'il y a de très grands projets d'investissements en négociation. C'est sûr qu'à ce moment-là il faudrait que le ministère de la Voirie précède assez rapidement l'arrivée de ces investissements, parce qu'il va falloir certainement construire des routes pour faire que ces projets puissent se concrétiser rapidement et de la façon prévue. Mais, nous travaillons encore dans l'ordre de centaines de millions de dollars.

Nous avons des chiffres, actuellement, qui nous indiquent ce qu'il faudrait dépenser, probablement, en faisant des plans conjoints avec l'entreprise privée — parce que je ne vois pas comment les ressources financières du Québec, seul, pourraient permettre au Québec d'amener à ses propres frais...

M. LESSARD: D'une façon prioritaire.

M. PINARD: ... ces investissements industriels venant de l'étranger — je crois qu'il y a moyen de négocier des accords avec le gouvernement fédéral, d'une part, et avec l'entreprise privée qui veut s'établir dans ce territoire. Alors, ces mécanismes sont déjà en discussion, ils sont déjà prévus et nous pouvons dire cependant que, cette année, nous irons le long du fleuve sur la Côte-Nord entre Moisie et Sheldrake et que nous irons également dans la direction de Manic et Gagnon pour permettre précisément l'implantation de complexes industriels qui sont mûrs pour fins de décision.

M. LESSARD: Et aussi, j'espère, la réparation de la route actuelle qui est...

M. PINARD: Evidemment, la route 15...

M. LESSARD: ... dans une situation assez déplorable.

M. PINARD: ... à certains endroits est dans un état assez déplorable. Ce n'est pas parce que l'entretien du ministère fait défaut, la géométrie même de la route n'est pas tellement bonne et la fondation, elle-même, n'est pas en mesure de supporter tout le trafic lourd qui passe de plus en plus. Il va falloir corriger et cela aussi coûtera énormément d'argent.

Mais l'enquête dont a parlé tantôt le sous-ministre, M. Charland, et qui se fait dans le cadre de la photo inventaire et de la classification du réseau routier va nous permettre de connaître quels sont les moyens techniques efficaces, mais aussi les plus économiques pour corriger la situation rapidement, de ce côté.

M. LE PRESIDENT: Maintenant, si c'est le

voeu de tout le monde, le voeu de la présidence serait d'aller au poste budgétaire 3, article 1, sous-article 1: Traitements, salaires et allocations.

M. PINARD: Il y a quinze employés à ce poste. Au bureau chef, seulement...

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce qu'il y en a plus qu'il y en avait? Est-ce qu'il y a eu des changements apportés?

M. PINARD: C'est le même nombre.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce qu'il y a de nouvelles figures? Cela n'a pas changé en nombre, mais est-ce que ça a changé en personnages?

M. PINARD: C'est-à-dire que ce sont des mutations, par exemple, en additionnant à cette direction générale, les ponts, il y a eu des mutations à la direction générale des plans et projets qui était anciennement la direction générale des ponts. C'est de la mutation de personnel et non pas...

M. LE PRESIDENT: Poste budgétaire 3, article 1, sous-article 1, adopté. 3.1.2: Frais de déplacement, adopté. 3.1.4: Frais de bureau, adopté. 3.1.7: Mobilier, équipement de bureau et d'informatique, adopté. 3.1.11: Services contractuels, adopté. 3.1.29: Autres dépenses, \$3,000, adopté. 3.2.1: Traitements, salaires et allocations.

Service des plans et devis de chaussées

Traitements, salaires et allocations

M. LAVOIE (Wolfe): C'est un montant assez élevé. Il y a une assez grosse différence avec le montant qui avait été alloué, l'an passé. Est-ce que le montant de l'an passé a été dépensé au complet?

M. PINARD: Il n'y a pas une grosse différence si on regarde les augmentations de salaire. Il y a seulement \$69,000 sur \$2 millions, ce qui représente à peu près 3 p. c.

M. LAVOIE (Wolfe): Maintenant, est-ce que le personnel est diminué ou s'il est resté le même?

M. PINARD: Il a été augmenté de deux fonctionnaires.

M. LAVOIE (Wolfe): Il a été augmenté de seulement deux fonctionnaires.

M. LE PRESIDENT: Est-ce qu'il y a d'autres questions?

M. LAVOIE (Wolfe): A quel poste sont-ils engagés, à quel endroit?

M. PINARD: Il s'agit de deux techniciens, dont un s'occupe de l'arpentage et l'autre de dessins techniques.

M. LE PRESIDENT: Adopté.

M. LAVOIE (Wolfe): Adopté.

M. LE PRESIDENT: Poste 3, article 2, sous-article 2: Frais de déplacement. Adopté.

M. LESSARD: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Poste 3, article 2, sous-article 4: Frais de bureau.

M. LESSARD: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Poste 3, article 2, sous-article 5: Communications.

UNE VOIX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Poste 3, toujours, article 2, sous-article 7: Mobilier, équipement de bureau et d'informatique.

M. LAVOIE (Wolfe): Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Poste 3, article 2, sous-article 10: Loyers.

M. LESSARD: Est-ce qu'il s'agit encore de location de machines électroniques?

M. PINARD: Oui.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Sous-article 11 du même article 2, adopté. Poste 3, article 2... c'est-à-dire que les imputations sont de l'ordre \$1,904,200.

Imputations

M. LESSARD: Est-ce qu'on pourrait savoir à quel ministère et à quel poste?

M. PINARD: Pour la même raison que précédemment, c'est qu'il y a 240 fonctionnaires qui sont imputés en immobilisation, à l'article 7.

M. LE PRESIDENT: Poste 3, article 3, sous-article 1: Traitements, salaires et allocations.

Service des sols et matériaux

Traitements, salaires et allocations

M. LAVOIE (Wolfe): Même question que d'habitude. Le nombre de personnes a-t-il changé ou est-il resté le même?

M. PINARD: Voici, dans le cas des sols et matériaux, on a régionalisé, donc il y a eu 8 bureaux régionaux répartis dans la région que

vous connaissez actuellement, pour les essais et tout. Alors, il y a pu avoir une augmentation de personnel, là.

Il y a deux fonctionnaires.

M. LE PRESIDENT: Le député de Frontenac.

M. LATULIPPE: M. le Président, quand vous parlez de matériaux, est-ce que c'est au niveau technique? Est-ce que ça comprend l'achat des matériaux et tout ça?

M. PINARD: C'est purement technique. Analyses, laboratoires...

M. LATULIPPE: Analyses... C'est ce que je voulais savoir. Merci beaucoup.

M. LE PRESIDENT: Le député de Saguenay.

M. LESSARD: Quelles sont les relations entre ce service et le ministère des Richesses naturelles puisqu'il s'agit là d'étudier des sols au niveau d'une région donnée lorsqu'il y a construction? Alors, quelles sont les relations, par exemple, pour pouvoir, lorsque le ministère étudie un sol et qu'il est prouvé que ce sol peut-être dangereux? Comment se fait la liaison entre les géologues du ministère des Richesses naturelles et le service des sols?

M. PINARD: Lorsqu'il y a des régions particulières, ils font un échange de renseignements avec les techniciens des Richesses naturelles mais ce n'est pas une liaison directe.

M. LE PRESIDENT: Le député de Wolfe.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce qu'il arrive, quelquefois, que vous ayez recours aux entreprises privées, aux ingénieurs de compagnies de laboratoire et sols, pour des études?

M. PINARD: Oui. Ces frais sont imputés à l'immobilisation. Vous allez les retrouver aux sous articles 7 et 8, immobilisation.

M. LAVOIE (Wolfe): Ah bon!

M. LE PRESIDENT: Est-ce qu'il y a d'autres questions? Adopté. Poste 3, article 3, sous-article 1: Traitements, salaires et allocations. Adopté?

Poste 3, article 3, sous-article 2: Frais de déplacement. Adopté. Sous-article 3: Honoraires et commissions.

Honoraires et commissions

M. LESSARD: Est-ce qu'on pourrait avoir des détails, M. le Président, même si le montant n'est pas élevé? A qui seront accordés ces

honoraires et commissions au montant de \$3,000?

M. LE PRESIDENT: C'est une nouvelle affectation de budget cette année, de \$3,000 au poste 3, article 3, sous-article 3: Honoraires et commission: \$3,000.

M. PINARD: C'est un cas spécial, disons d'un conseiller, pour les sols et matériaux. Maintenant, les \$3,000 c'est plutôt pour un occasionnel, à la journée.

M. LESSARD: Alors ce serait plutôt un conseiller.

UNE VOIX: Au service des sols et matériaux?

M. PINARD: Oui. Qui a été engagé... disons que c'est prévu. La personne en question n'est pas en poste actuellement. Parfois nous avons besoin d'experts reconnus. Alors on a prévu un montant d'argent pour ça. C'est une prévision. Est-ce que cela répond...?

M. LE PRESIDENT: Adopté. Poste 3, article 3, sous-article 4: Frais de bureau. Adopté. Sous-article 10: Loyers. Adopté. Sous-article 11: Adopté. Les imputations sont de l'ordre de \$1,828,700.

M. PINARD: Pour la même raison, 239 fonctionnaires sont imputés à l'immobilisation sur un total de 274.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Poste 3, article 4, sous-article 1: Traitements, salaires et allocations.

Service des ponts

Traitements, salaires et allocations

M. LAVOIE (Wolfe): 89 fonctionnaires, ce sont les contremaîtres qui sont dans différentes divisions pour les chantiers?

M. PINARD: Non. C'est le service des ponts lui-même, donc ingénieurs, techniciens qui préparent les plans et devis de ponts.

M. LAVOIE (Wolfe): Les ingénieurs qui sont dans les directions régionales, maintenant, qui ont laissé le siège social ici à Québec pour aller dans certaines divisions, est-ce qu'ils relèvent de ce montant-là?

M. PINARD: Non. C'est à la construction, présentement.

M. LAVOIE (Wolfe): Je pense que dans le district de Sherbrooke, vous en avez un ou deux, deux ingénieurs, je crois, qui s'occupent particulièrement des ponts. Cela ne relève pas de cet article?

M. PINARD: Non. Il n'y en a plus. Ils ne relèvent pas de cela.

M. LAVOIE (Wolfe): Ils ne relèvent plus de cela?

M. PINARD: C'est à l'article 4.

M. LAVOIE (Wolfe): D'accord.

UNE VOIX: Est-ce qu'il y a d'autres questions?

M. LAVOIE (Wolfe): Une diminution de quelques milliers de dollars à cet article, est-ce que ce sont les fonctionnaires qu'il y a en moins ou...

M. PINARD: Il y a eu une mutation, autrement dit. C'était une direction générale et c'est devenu un service sous la direction générale des plans et projets. La mutation s'est faite à un supérieur et d'autres ingénieurs, également, dans d'autres services.

M. LAVOIE (Wolfe): 89 fonctionnaires pour la somme de \$849,000, est-ce que ce sont tous des ingénieurs?

M. PINARD: Il y a une forte partie d'ingénieurs dans le nombre de 89.

M. LAVOIE (Wolfe): Cela ne fait pas tellement moins, quelque \$100,000, de moins que \$1 million pour 89 fonctionnaires. Les salaires semblent assez élevés dans ce service-là.

M. PINARD: 89, ce sont des ingénieurs en fait qui...

M. LAVOIE (Wolfe): Qu'est-ce qui arrive?

M. PINARD: ...Il y a cinq ACS, il y a treize ingénieurs, classe 1, qui ont environ \$15,000, \$16,000 chacun. C'est un service technique hautement spécialisé qui voit à la préparation des plans et devis de toutes les structures de la province.

Les techniciens, aussi, sont des spécialistes qui gagnent assez cher.

M. LESSARD: Il y a 89 fonctionnaires pour \$849,000.

M. PINARD: C'est une moyenne de moins de \$10,000 à peu près.

M. LE PRESIDENT: Et la plupart sont des professionnels.

M. PINARD: Vous en avez d'autres, plus bas, qui ont une moyenne inférieure.

M. LESSARD: M. le Président, j'ai une question — j'avais un zéro de trop — Est-ce

que le service des ponts s'occupe de tous les ponts du Québec?

M. PINARD: Le service des ponts, lui-même, est chargé de préparer certains plans et devis. Également, d'autres, confiés à l'entreprise privée, sont vérifiés à ce service.

M. LESSARD: Il s'agit simplement d'une vérification des ponts ou de construction de ponts futurs. Les anciens ponts ne sont pas sous votre responsabilité?

M. PINARD: Cela dépend, il y a des cas particuliers. En général ça va à l'entretien et construction.

M. LAVOIE (Wolfe): M. le Président, il est une heure.

M. LE PRÉSIDENT: Si vous n'avez pas d'objection, étant donné que nous retenons ici M. Matte, qui pourra planifier davantage la semaine prochaine, nous pourrions peut-être terminer le poste 3, article 4. Si, cependant, il y a une question pertinente qui risque de retenir le débat ou de le faire prolonger, nous attendrons tout simplement à la semaine prochaine.

M. LAVOIE (Wolfe): Cela ne me fait rien d'accepter les articles, si on peut y revenir. Je demanderai à mon collègue, M. Lafontaine, s'il a des questions à ce sujet-là?

M. PINARD: Ce qui apparaît à l'article 4, à la page 219, en principe, nous pourrions l'adopter.

M. LE PRÉSIDENT: D'accord, pour une adoption globale.

M. PINARD: Ce qui apparaît à la page 220, en haut de la page.

M. LE PRÉSIDENT: Au poste 3, Direction des plans et projets,...

M. DROLET: J'aurais une petite question. Ce sera très court. Concernant le service des ponts, M. Matte vient de dire que ça concerne des plans de ponts en préparation. Nous avons le problème, soumis au ministère par toutes les municipalités du comté, le pont qui enjambe la rivière Jacques-Cartier, près de la Cie Domtar à Donnacona, sur l'ancienne route 2, y a-t-il des plans préparés à ce sujet? Pourrions-nous avoir des détails?

UNE VOIX: On a parlé du pont Cavendish à Montréal quand ça a passé.

M. PINARD: En principe, on est encore au niveau des études c'est-à-dire que, lorsqu'on a fermé ce pont, il était devenu extrêmement dangereux. D'autres études ont été faites. J'ai eu un rapport préliminaire concernant les fondations. À ce moment-là, il n'est pas question de l'ouvrir pour le moment, si cela peut répondre à votre question.

M. DROLET: Est-ce qu'il y a des plans de faits soit pour un projet ou un autre?

M. PINARD: Il y a un avant-projet de plan qui est fait.

M. DROLET: Pour la construction d'un autre pont?

M. LATULIPPE: M. le Président, pour ne pas retarder les débats, nous permettrait-on au début du poste 4, de poser quelques questions générales relativement aux ponts? J'en aurais peut-être une ou deux.

M. LE PRÉSIDENT: C'est le poste budgétaire 3, article 5, en haut de la page 220, M. le député de Wolfe.

Service des utilités publiques

M. PINARD: Est-ce au service des utilités publiques ou si c'est au poste 4: Direction de la construction?

M. LATULIPPE: Je vais vous demander quelque chose. Est-ce que le ministère a l'intention de généraliser la politique d'employer des tuyaux d'acier assez gros? À ce moment-là, est-ce que cela fait partie du service des ponts?

M. PINARD: C'est la construction. Alors, nous prenons donc note de la première question. Voulez-vous la formuler de nouveau mardi?

M. LE PRÉSIDENT: Nous adoptons jusqu'au poste 4. Adopté?

DES VOIX: Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Tout le monde est d'accord?

DES VOIX: D'accord.

M. LE PRÉSIDENT: Nous vous remercions infiniment de votre collaboration. À la semaine prochaine. Bonne fin de semaine.

(Fin de la séance 13 h 3)