Assemblée nationale

journal des Débats

Deuxième session — 29e Législature

Commission permanente de la Voirie

Crédits du ministère de la Voirie (2)

Les 18 et 19 mai 1971 — N° 39

Président : l'honorable Jean-Noël Lavoie

TABLE DES MATIÈRES

Direction de la construction
- Bureau chef . . . B-1419
- Service des expropriations . . . B-1429
- Service de la route transcanadienne . . . B-1439
- Service des contrats . . . B-1439
- Bureaux des districts et divisions . . . B-1440

Direction de l'entretien
- Bureau chef . . . B-1441
- — Construction et réfection de routes et de ponts permanents . . . B-1442
- Service de la signalisation . . . B-1450
- Service du matériel et télécommunication . . . B-1457
- Bureaux des districts et divisions . . . B-1461

Subventions . . . B-1471

Construction et réfection de routes et de ponts permanents . . . B-1474

PARTICIPANTS

M. Zoël Saindon, président
M. Jean-Guy Larivière, président suppléant
M. René Lavoie
M. Raymond Mailloux
M. Bernard Pinard
M. François Gagnon
M. Antoine Drolet
M. Henri Coiteux
M. Lucien Lessard
M. Paul Latulippe
M. Jean-Louis Béland
M. Aurèle Audet
M. Guy Gauthier
M. Jean-Noël Tremblay
M. Julien Giasson
M. Armand Russell
M. Marcel Léger
M. Fernand Lafontaine
M. Charles Tremblay
M. Lucien Caron

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 Voirie

Crédits du ministère de la Voirie

Séance du mardi 18 mai 1971

(Seize heures onze minutes)

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

Prenons le poste 4, page 220: Direction de la construction.

Direction de la construction

Bureau chef

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que vous permettez, M. le Président, de revenir en arrière? Il y a quelque chose que je voudrais souligner à nouveau, si j'ai bien compris ou mal compris la semaine dernière, concernant les camionneurs artisans. Si je ne fais pas erreur, M. Mailloux a dit que les taux n'étaient pas changés même si les charges seront diminuées et que les camionneurs étaient très satisfaits de ça.

Selon les rapports que j'ai eus chez moi en fin de semaine, les camionneurs ne semblaient pas satisfaits des mêmes tarifs, si vous voulez, des mêmes taux, en diminuant les charges. Est-ce que vous avez bien signalé que les camionneurs étaient satisfaits?

M. MAILLOUX: J'ai effectivement dit que lors de la rencontre avec M. René Blais, sous-ministre associé à la Voirie, et à laquelle prenait part M. Jacques Charland du ministère, devant le bureau provincial des camionneurs artisans du Québec, après discussion entre les parties, celles-ci sont venues à une entente à l'effet d'accepter sans aucune modification, des taux de la cédule des justes salaires, et de respecter les conditions des charges permises, soit celles que j'ai mentionnées lors de la rencontre précédente. Si vous désirez avoir l'opinion d'un des participants à la discussion, — je n'étais pas présent, ce matin-là, en raison d'une mortalité dans ma famille — vous pouvez questionner M. Blais, qui pourra vous donner exactement les résultats, obtenus à ce moment-là. C'est lors de cette journée qu'il a été décidé qu'il n'y aurait pas d'augmentation.

M. LE PRESIDENT: J'aimerais entendre M. Blais.

M. DROLET: Pour faire suite...

M. PINARD: Nous allons demander à M. René Blais de faire le résumé ou la synthèse des travaux, et des recommandations acceptées de part et d'autre à ce sujet.

Comme M. Mailloux était en train de le dire, ils ont accepté, sans hausse de taux, les restrictions de charges, moyennant la reconnaissance de fait par le ministère de leur association, comme seul agent négociateur sur les travaux.

M. GAGNON: Sur les travaux des contrats ou des travaux que le gouvernement effectue, en régie?

M. PINARD: Sur les travaux en général.

M. GAGNON: En général. Aussi bien contrats que le gouvernement alloue à des entrepreneurs, en vertu de soumissions publiques.

M. PINARD: Pardon, pas en régie, sur les contrats.

M. LE PRESIDENT: M. Drolet.

M. LAVOIE (Wolfe): Auriez-vous une représentation à faire là-dessus?

M. DROLET: Non, mais je disais tout à l'heure, à la suite de ce que M. le député de Wolfe a dit justement... La semaine dernière, j'avais également compris, lorsque le député de Charlevoix avait dit que les camionneurs semblaient satisfaits du taux qui existait présentement. Les camionneurs que j'ai rencontrés en fin de semaine disaient qu'ils étaient loin d'être satisfaits, et que tous les 60 comtés que représentent les camionneurs-artisans étaient censés se réunir pour faire des représentations assez fracassantes auprès du gouvernement, semble-t-il.

Alors, c'est là que je ne comprenais pas si réellement le député avait dit que les camionneurs étaient réellement satisfaits lors du congrès, à Québec, où ils étaient cinq à six cents, je crois.

M. MAILLOUX: Je pourrais ajouter que durant la discussion lors du congrès à la Bastogne il y avait eu une résolution proposée par un camionneur, appuyée par un autre, à l'effet que le ministère consente des augmentations de 30 p. c, vu la réduction des charges. A la suite de ce congrès, le bureau de direction provincial — où je pense le conseiller juridique était présent, le conseiller juridique de la Société des camionneurs-artisans du Québec — a accepté, vu la reconnaissance de fait à travers le Québec, sauf pour le milieu de Montréal ou de Montréal métropolitain, comme que je l'ai dit récemment, de tenter l'expérience sans augmentation de taux. A présent, il y a une négociation qui est en cours depuis ce temps au ministère de la Voirie au sujet des contrats de la Transcanadienne où il n'y a pas de clauses de protection 75-25 dans quatre comtés environ. Il y a eu des rencontres ce matin entre les hauts fonctionnaires du ministère, M. Rouleau, M. Blais et M. Charland et je sais que ceux-ci rencontrent demain le bureau provincial pour tenter de voir ce que le ministère peut faire dans les circonstances, étant donné qu'il n'y a pas de clause de

protection sur les contrats de la transcanadienne.

M. LESSARD: Vous me dites qu'il y avait une résolution, est-ce que cette résolution a été adoptée lors du congrès?

M. MAILLOUX: La résolution a semblé être adoptée par le congrès général sauf qu'il est difficile pour le ministère de la Voirie de discuter autrement qu'avec le bureau de direction provincial. Je ne pense pas que ce serait logique, évidemment, que le ministère fasse venir à tour de rôle chacune des associations de comté pour savoir s'ils sont heureux. L'Association provinciale a le mandat de négocier pour tous les camionneurs du Québec.

M. LESSARD: Si vous me dites que la résolution a été acceptée au niveau du congrès, cela veut donc dire que l'exécutif de l'ANCAI est responsable de discuter de ce qui a été adopté et accepté au congrès. Moi aussi, j'étais extrêmement sceptique lorsque vous avez affirmé cette chose-là. J'ai moi-même consulté certains camionneurs de ma région et — depuis un certain temps d'ailleurs je les consulte pour essayer de connaître le problème plus à fond — d'après ce qu'on me dit il est absolument impossible de pouvoir vivre avec des camions qui coûtent de plus en plus cher avec des salaires de conducteurs qui sont de plus en plus élevés, avec les prix des réparations dans des garages, par exemple, qui sont de plus en plus élevés et ainsi de suite.

D'après ce qu'on me dit, je pense que le taux de salaire n'a pas augmenté depuis 1943. Au moment où, dans certaines régions, il y a des gens qui, sans avoir de camions, qui valent $25,000 à $30,000 par année, comme c'est le cas pour les camionneurs, mais fournissent simplement leur main-d'oeuvre, et qui gagnent des salaires de $3.50, $4.50 à $5 l'heure je ne peux pas comprendre qu'un camionneur qui a un camion qui vaut $25,000, $30,000 ou $35,000 par année puisse vivre aux salaires actuellement accordés par la commission du...

M. MAILLOUX: Est-ce que je pourrais simplement ajouter...

M. GIASSON: S'il travaille, d'après-moi il va vivre facilement.

M. MAILLOUX: ... pour l'information des députés qu'en général les camionneurs-artisans travaillaient non pas suivant la cédule des justes salaires, soit 20 et 5 ou 20 et 6, mais à des conditions tellement inférieures que ce n'était acceptable en aucune façon. Il y avait également le fait que les camionneurs étaient évincés de trop de travaux, de beaucoup trop de travaux. La reconnaissance de fait, je pense, les assure d'un meilleur partage des travaux et ça nous entrafnerait dans une longue dissertation à savoir quelle économie ces gens vont faire en réduisant les charges et ces choses-là.

Je dois quand même tenir compte de l'opinion émise par le Bureau provincial devant les hauts fonctionnaires du ministère et c'est cette décision qui a été rendue. Je ne fais que répéter l'acceptation qui a eu lieu à ce moment-là.

M. LESSARD: Le Bureau provincial, c'est-à-dire l'exécutif de l'ANCAI aurait accepté qu'on diminue les charges sans augmenter les taux?

M. MAILLOUX: C'est exact.

M. LE PRESIDENT: Le député de Duplessis.

M. COITEUX: M. le Président, la raison pour laquelle je n'ai pas accepté de présider aujourd'hui l'assemblée c'est que la question des camionneurs me touche personnellement.

On a fait un effort pour normaliser ou essayer de normaliser un tarif qui était désuet, comme le député de Saguenay vient de le dire, depuis 1943. Je peux vous dire que cette année, nous avons du travail à faire sur la basse Côte-Nord, nous avons des travaux considérables par l'industrie privée à Sept-Iles. Je peux aussi vous dire qu'actuellement il y avait une différence sur la Côte-Nord de 20 p. c. à 25 p. c. du fait que nos camionneurs étaient obligés de transporter leurs camions par bateau, et pour une petite pièce qui coûtait souvent $0.25 ou $0.50 ou $2, le camion était arrêté pour trois semaines.

Alors, on avait, en principe, établi le fait qu'on reconnaissait une différence de 25 p. c. ce que le nouveau barème de camion ne nous donne pas sur la Côte-Nord.

Je peux vous dire que cette année, actuellement — je m'adresse à l'honorable sous-ministre, M. Claude Rouleau, et je le prie de porter attention à ce que je dis — s'il n'y a pas de différence pour les camionneurs de la basse Côte-Nord qui vont travailler sur la basse Côte-Nord, on n'aura pas un seul camionneur qui va consentir à y aller avec les tarifs établis actuellement par le ministère de la Voirie.

Il est beau de dire: On fait des tarifs. Mais quelqu'un de chez nous qui s'en va à Blanc-Sablon qui est à 600 milles de Sept-Iles, si son camion a une crevaison et que ça prend quinze jours avant d'avoir son pneu parce qu'il n'y en a pas sur place... On rit de nous lorsqu'on va au ministère de la Voirie et on demande une différence pour combler ces affaires-là. Si on ne prend pas au sérieux les remarques que je fais actuellement, on aura de sérieux problèmes pour faire notre travail sur la basse Côte-Nord avec les camionneurs.

Je ne les blâme pas du tout. Il y a suffisamment de travail à Sept-Iles ainsi que dans le comté de Saguenay. Pourquoi ces gens iraient-ils perdre de l'argent pour le ministère de la Voirie à qui ils ne doivent rien? Que le ministère de la Voirie se réveille et qu'il

continue de donner de différence pour les gens qui sont en dehors de toute communication, comme il faisait dans le passé. Si on ne le fait pas, je serai obligé de venir en parade avec les camionneurs de mon comté, contre mon parti, mais je le ferai. C'est aussi simple que cela.

M. LESSARD: Je dois ajouter, M. le Président, que la même situation peut aussi se présenter pour les camionneurs qui vont travailler au mont Wright ou ailleurs. La situation est peut-être moins difficile, mais elle existe quand même. J'appuie énormément ce que vient de dire le député de Duplessis. Il sera absolument impossible pour les entrepreneurs d'avoir des camionneurs si on reste à ces taux.

M. PINARD: M. le Président, j'aimerais ajouter une remarque à celles qui viennent d'être faites, à la fois par le député de Duplessis et par le député de Saguenay. Nous avons mis à l'étude, par le comité qui en est particulièrement chargé, le problème du camionnage dans les territoires éloignés où l'infrastructure routière laisse à désirer, où il faudra évidemment tenir compte des conditions économiques défavorables dans lesquelles les camionneurs auront à exécuter des contrats pour le compte des entreprises ou pour le compte du ministère, selon le cas, mais il faut quand même nous laisser le temps de faire une bonne vérification, de rencontrer certains représentants de l'association et qui ne pourra pas prétendre que tous les membres de l'association vont avoir à travailler dans des conditions identiques? Il est évident que si on envoie une équipe de camionneurs travailler sur la Côte-Nord à des distances de 400 ou 500 milles, alors que les conditions seront très différentes au plan de la géographie, au plan économique et au plan des conditions de travail pures et simples, au plan des conditions de vie également, en plus de l'éloignement considérable du lieu de résidence de ces camionneurs, ce sont autant de facteurs dont il faudra tenir compte pour en arriver à établir une différence qui sera susceptible de satisfaire les exigences les plus légitimes de ces camionneurs, de façon qu'ils reçoivent une juste et raisonnable rétribution pour les services qu'ils rendront et également pour donner une meilleure rentabilité à leurs camions, parce qu'il s'agit quand même d'investissements d'argent assez considérables.

M. COITEUX: M. le Président, la raison pour laquelle je dois dire à M. le ministre pourquoi j'appelle cette solution-là, ce point-là, ici, du discours, c'est que les premières approches que j'ai faites, j'ai été retourné froidement. Les lois sont faites et cela s'applique à la grandeur de la province. C'est pourquoi j'apporte le problème aujourd'hui, pour prendre la défense de nos camionneurs et s'il y a des fonctionnaires qui ne sont jamais venus sur la Côte-Nord, je vais leur payer le voyage, mais qu'ils viennent voir ce que c'est.

M. PINARD: M. Coiteux, vous savez fort bien que le problème, c'est que, quand il y a une réglementation, une législation qui est la base d'une solution à un problème et qu'on en arrive à vouloir faire un régime d'exception, il faut que le régime d'exception soit véritablement une exception: c'est-à-dire que ce soit un régime qui va viser à régler un cas d'espèce et non pas un cas d'ordre général. Il ne faudra pas que l'association tienne pour acquis que, si on en arrivait à la conclusion qu'il faille donner un traitement préférentiel à ces camionneurs qui auront à travailler au loin, dans des conditions très différentes de celles qui prévalent en général, que l'association ne revienne pas à la charge en se munissant du régime d'exception pour s'en faire un argument qui vaudra pour l'ensemble des camionneurs qui, eux, n'auront pas à travailler dans des conditions identiques. C'est cela que j'ai voulu faire comprendre.

M. COITEUX: M. le Président, je suis d'accord. D'ailleurs, ce principe a été reconnu par l'Association des camionneurs du comté de Duplessis. Jusqu'à aujourd'hui, on a eu cette différence et, cette année, on nous le coupe sans explications.

M. PINARD : Je ne voudrais pas alimenter le débat et le prolonger. Ce n'est pas toujours facile de transiger avec des camionneurs ou avec l'association qui, elle, prétend regrouper la grande majorité de ceux qui sont considérés comme des camionneurs-artisans, mais on n'en a pas toujours la preuve certaine. Il y a des rivalités à l'intérieur de l'association. Il faut s'assurer que le conseil d'administration parle toujours au nom de la majorité des camionneurs-artisans, membres de la fédération ou de l'association provinciale.

Il faut en être sûr, parce qu'il y a eu des rivalités à l'intérieur, il y a eu des groupes rivaux, le député de Charlevoix l'a souligné avec beaucoup de justesse l'autre jour. Nous avons rencontré plusieurs camionneurs-artisans qui détenaient trois ou quatre cartes d'appartenance à des associations différentes et ils n'avaient même pas de paiements identiques.

Certains camionneurs m'ont dit qu'il y avait une assez forte différence entre la cotisation qu'ils avaient à payer à un groupement par rapport au montant qu'ils avaient à payer à un autre groupement de camionneurs-artisans. Cela prouvait qu'il y avait assez peu de discipline dans leurs rangs et qu'il y avait peut-être un régime d'exploitation aussi qui pouvait prendre naissance, s'il n'existait pas déjà. Je crois que c'est le droit et le devoir du ministère de faire en sorte que tous soient traités sur un pied d'égalité et de justice, qu'il n'y ait pas d'exploitation ni dans un sens ni dans un autre.

M. LESSARD: M. le Président, une simple remarque. Nous parlions l'autre jour, lorsque nous nous sommes quittés, de la nécessité d'union des camionneurs. Je suis assuré que si

on ne tient pas compte de situations comme celle-là, tant au niveau de l'ANCAI qu'au niveau du gouvernement, nous n'arriverons jamais à une union des camionneurs, parce que jamais les membres de l'association des camionneurs de la Côté-Nord — tout probablement aussi ceux de Duplessis et Saguenay — vont se joindre à une association qui, en fait, ne tient pas compte d'une recommandation qui a été ou qui semble avoir été faite lors d'un congrès. Or, parce qu'il y a des situations différentes au niveau de l'ensemble de la province et à cause de ces situations différentes, l'ANCAI devra aussi prévoir des solutions différentes.

Si nous voulons vraiment en arriver à l'union des camionneurs — je comprends que c'est d'abord un problème de l'ANCAI, mais je pense que ça devient aussi un problème du gouvernement — il devra tenir compte des situations différentes au niveau de l'ensemble de la province.

M. LE PRESIDENT: Je demanderais aux membres de la commission de s'en tenir au poste 4, s'il vous plaît.

M. MAILLOUX: Est-ce que je pourrais ajouter un mot? Cela peut être une conclusion. Etant donné que l'on a parlé de la demande faite lors du congrès et de l'acceptation par le bureau provincial d'une baisse de charge, sans augmentation de tarif, advenant que le ministère consentisse à faire modifier la cédule des justes salaires, il serait obligé de le faire autant pour les artisans que pour l'ensemble des entrepreneurs. Cela la modifie pour tout le monde à la fois.

Et alors qu'un camionneur a fait passer une résolution là-bas, le bureau provincial, tenant compte de toutes les implications d'une augmentation possible et d'une addition du nombre de camions appartenant aux entrepreneurs, agit logiquement en tentant une expérience sans augmentation afin que les entrepreneurs auxquels il doit faire face n'immobilisent pas massivement dans l'achat de camions.

On sait que les entrepreneurs font déjà des profits. Si on leur accordait une différence de 10 p. c, 15 p. c. ou 30 p. c. de ce qui a été demandé, cela deviendrait tellement alléchant qu'à ce moment-là, je pense qu'on aurait un problème particulier sur les bras: on a déjà trop de camions et on en achèterait de toutes parts, encore davantage.

M. LESSARD: Actuellement, vous avez une contrôle sur 75-25?

M. MAILLOUX: C'est un contrôle qui n'existe pas actuellement sur la Transcanadienne.

M. LE PRESIDENT: Le député de Gaspé-Nord.

M. GAGNON: C'était simplement pour faire suite à l'information que M. Blais nous donnait, à savoir l'échange qui avait eu lieu entre le gouvernement d'une part et l'Association des camionneurs d'autre part. Je crois — je ne sais pas si le gouvernement l'a acceptée — je crois que ce sera une bonne chose. On sait qu'après des élections, peu importent les partis, il y a des problèmes qui surgissent. J'ai connu l'expérience, dans Gaspé-Nord, de l'Association des camionneurs qui a été organisée en 1968. Je n'y ai pas pris part. Ils m'ont demandé mon opinion, je leur ai dit: Organisez-vous donc! J'ai l'impression que ces gens-là ont beaucoup plus de misère que de joie, à certains moments. Après l'élection, cela a fait beaucoup de problèmes. Je dois féliciter le député de Charlevoix qui, à certains moments, a tenu le coup quand on voyait, entre autres, un candidat battu, et qui allait rencontrer l'ingénieur divisionnaire, qui allait sur des chantiers donner des instructions. Je ne veux blâmer personne. Je sais que le gouvernement ne peut pas rester insensible. Le député de Charlevoix est même intervenu pour rétablir une certaine justice.

Je verrais bien que l'Association des camionneurs, surtout les comtés où c'est bien organisé, que le gouvernement la reconnaisse comme étant un organisme valable et qui pourrait avoir priorité. Si je prends la plupart des comtés, elle comprend peut-être 90 p. c, 95 p. c. de tous les camionneurs du comté. On oblige à certaines normes pour adhérer à l'association. Ce n'est pas mauvais parce que, sans cela, il peut y avoir un nombre de camions incalculable, quand certains travaux surviennent.

Alors, je verrais bien, je ne suis pas contre la suggestion qui a été faite — je ne sais pas si elle a été acceptée par le gouvernement — par l'Association des camionneurs pour les reconnaître au niveau de la province. Je ne sais pas si le ministre aurait une déclaration là-dessus?

M. PINARD: S'il n'y a pas de reconnaissance au plan légal, il y a une reconnaissance en pratique qui prend un caractère officiel parce que, dans la très grande majorité des comtés, les camionneurs-artisans se sont regroupés ou ont instruction de se regrouper à l'intérieur de l'association provinciale, de façon qu'il n'y ait pas de groupements rivaux. A ce moment-là, ni les hommes politiques, ni les fonctionnaires, ni le gouvernement comme tel ne pourront régler le problème et personne n'a rien à gagner dans cette affaire.

Je ne veux pas politiser le problème parce qu'il est en train de se dépolitiser par la force même des choses et du fait aussi de l'action moins partisane des hommes publics, des hommes politiques et des candidats battus qui ont reçu instruction de ne pas s'en préoccuper plus que les députés qui sont élus par la population.

Alors, les instructions sont précises à ce sujet. Il faudrait aussi que certaines associations rivales, qui ont reçu une accréditation au plan juridique, dans le passé, sous un autre gouvernement, cessent d'exister comme telles, et don-

nent instruction à leurs membres de se regrouper à l'intérieur d'une seule association.

Je pourrais donner des cas. Je ne voudrais pas faire de politique. C'est la vérité que je dirais si je donnais des comtés où il existe des associations rivales,...

UNE VOIX: Parallèles.

M. PINARD: ...Parallèles, et qui ont fait en sorte qu'au moins 50 p. c. des camionneurs qu'il y avait autrefois dans l'Association des camionneurs-artisans n'ont pas eu de travail pendant quatre ans. Il faudrait qu'eux aussi respectent les règles du jeu et se plient à toutes les exigences. Nous les discuterons ces exigences, à la commission parlementaire.

M. LAVOIE (Wolfe): Pour clore ce débat, M. le Président, je voudrais seulement ajouter un mot. Je n'ai pas l'habitude de féliciter pour rien. Je dois féliciter M. Mailloux pour le travail qu'il a fait dans mon comté, lorsqu'il a été question d'un groupe qui a voulu former une association parallèle. Après enquête, il a été démontré que l'association existante était parfaite et il n'y a pas eu d'autres problèmes à ce sujet. J'en félicite M. Mailloux.

M. GAGNON: Imaginons qu'il avait la bénédiction du ministre.

M. PINARD: C'est sûr. Je travaille de façon collégiale et mon adjoint parlementaire est un homme de confiance, un homme compétent aussi. Il le prouve, et je lui fais confiance. C'est un domaine dont il s'occupe d'une façon particulière et aussi avec dévouement. Il y a déjà des résultats tangibles qui se font sentir. D'ailleurs, les députés le disent en toute franchise aujourd'hui, je les félicite. Nous irons plus loin. Nous allons commencer ou continuer, si vous voulez, les travaux qui avaient été entrepris au niveau de la commission, formée par les ministères du Travail et de la Voirie, et peut-être aussi par des représentants d'autres ministères, le ministère des Terres et Forêts entre autres. M. Jean Cournoyer, ministre du Travail, nous a invité à reprendre les travaux, avec lui..

Le ministère sera représenté par l'adjoint parlementaire, M. Mailloux. Nous aurons également un autre délégué du ministère dans la personne de M. Jacques Charland et M. Jean Normand, aussi, qui s'occupe du problème plus spécifique des poids, des charges sur nos routes. Il faudra peut-être envoyer un praticien dans le domaine de la construction, dans la personne de M. Legault, ingénieur en chef, qui a bien connu ce problème du camionnage artisan.

Il a gravi tous les échelons. Il a quand même une contribution valable à offrir de ce côté. Si l'on doit déborder un peu plus tard ces travaux, nous verrons de quelle façon le faire. Il nous faut d'abord entendre de bonnes recommandations de la part de cette commission. M. Jasmin qui était le secrétaire, à l'époque, a fait un rapport-synthèse que nous aurons bientôt et sur lequel nous devons travailler pour parachever ces travaux, et en arriver à des recommandations acceptables, aux uns et aux autres.

M. LE PRESIDENT: Donc, l'article 1 du poste 4 accepté.

M. LESSARD: Est-ce que c'est à ce moment que je devrais poser des questions sur la préqualification professionnelle, au niveau de la construction, au niveau des entrepreneurs?

M. PINARD: On n'a pas de système de préqualification comme tel, comme il peut en exister en Ontario ou dans certains Etats américains. La préqualification se fait par les compagnies d'assurances qui ont à émettre des cautionnements d'exécution, des cautionnements de garantie. Elles se montrent assez sévères à l'endroit des entrepreneurs.

Elles ont fixé des barèmes qui équivalent, en quelque sorte, à un système de préqualification, comme on en trouve ailleurs au Canada ou aux Etats-Unis. Le ministère a pensé, à l'époque, être obligé d'établir ce système de préqualification si les entrepreneurs ne s'étaient pas disciplinés à l'intérieur de l'association, qui les regroupe et qui porte le nom de l'Association des constructeurs de routes et de grands travaux du Québec. Cela va beaucoup mieux que ce ne fut le cas dans le passé. Le ministère n'a pas l'intention, pour le moment, d'implanter un système de préqualification pour brimer les entrepreneurs parce que nous croyons que cette préqualification s'exerce, de toute façon, par les compagnies qui émettent des cautionnements de garantie et d'exécution.

M. LESSARD: Alors, vous croyez que le système, tel qu'il est actuellement, protège à la fois le gouvernement et le public? On s'aperçoit, on constate que vous avez, au niveau des entrepreneurs des faillites qui sont quelquefois assez considérables. On constate aussi que, dans ces faillites, ce sont toujours les petits garages, les petits épargnants qui perdent, bien souvent, le plus. Justement, il peut arriver qu'on ait des entrepreneurs qui, au début, ont la puissance nécessaire, peuvent se qualifier devant certaines compagnies d'assurances. Mais ce n'est pas tout d'avoir la puissance financière, il faut aussi avoir la possibilité physique et qualitative de pouvoir faire les travaux. Pendant une période X de deux ans, trois ans, ça fonctionne, mais par suite du fait que c'est un nouvel entrepreneur qui pénètre à l'intérieur de la construction, eh bien, après trois, quatre ans, cet entrepreneur disparaît. A cause d'un tuyau — ça arrive — ou d'autres raisons, cet entrepreneur décide tout simplement de s'établir comme entrepreneur de route. Il a peut-être les moyens financiers de le faire. Il réussit à s'imposer ou à se faire reconnaître au niveau de compagnies d'assuran-

ces, mais cela dure combien de temps? Cela dure un temps très limité. C'est dans ce sens que je me posais des questions. Le gouvernement ne devrait-il pas exiger des qualifications assez sévères de la part des entrepreneurs?

Je comprends que c'est un système de concurrence très fort, très puissant, mais justement à cause de cette concurrence-là, les personnes qui sont là-dedans doivent être financièrement d'autant plus fortes et surtout aussi, doivent avoir la possibilité de faire les travaux qu'on leur demande au niveau du gouvernement.

M. PINARD: Ce que je peux ajouter là-dessus, c'est qu'à la suite d'études faites par le ministère, j'avais personnellement recommandé à l'Association des constructeurs de routes et de grands travaux du Québec, d'essayer de se donner à elle-même des cautionnements de garantie et d'exécution et de faire la préqualification à l'intérieur de l'association en prenant des barèmes qui étaient bien connus, qui étaient aussi bien connus de l'association comme telle et des entrepreneurs que du ministère et de chercher à obtenir un cautionnement général, en faveur de l'association qui, elle, ferait le "bonding", si vous voulez, de ses membres. Cela a paru, à l'époque, assez intéressant.

Ils en ont fait l'étude. Finalement la recommandation n'a pas été retenue parce qu'il n'y a pas eu d'accord. Il n'y a pas eu de consensus assez large autour de cette suggestion, faite par le ministère de la Voirie. Par contre, nous avons demandé à l'association si elle n'était pas prête à reconsidérer sa décision quant à une autre suggestion, faite par le ministère de la Voirie, d'en arriver à l'établissement d'un système de préqualification comme celui qui existe en Ontario, par exemple, mais, peut-être avec des variantes.

L'association semblait beaucoup plus d'accord que le ministère n'impose pas ce système de préqualification, préférant se laisser "bonder", si vous voulez, ou préqualifier par les compagnies d'assurances. Est-ce qu'il y a réellement discrimination, exploitation, de la part des compagnies d'assurance à l'endroit de certains entrepreneurs? C'est possible. Il faudrait, peut-être, une enquête du ministère des Institutions financières pour le déterminer. Il faudrait, peut-être, avoir des plaintes spécifiques de la part de certains entrepreneurs. Il faudrait, peut-être, aussi, que notre service des contrats puisse déterminer si, vraiment, il y a de la discrimination ou de l'exploitation à l'endroit de certains entrepreneurs.

Il y a matière à une étude plus approfondie de toute cette question. J'ai toujours été, personnellement, partisan d'un système de préqualification. Je connais beaucoup de fonctionnaires, qui m'entourent, qui seraient enclins à vouloir mettre en place un système de préqualification. Cela ne recueille pas une adhésion totale à l'intérieur du ministère, non plus. Il y a deux écoles de pensée, du côté de l'association et du côté du ministère, à ce sujet.

Ce n'est pas une solution miracle, en Ontario, ni dans les Etats américains.

M. LAVOIE (Wolfe): Mais il n'a pas été question de diviser les entrepreneurs en trois catégories: ceux qui pouvaient soumissionner jusqu'à, supposons, $200,000; une autre catégorie qui pouvait soumissionner jusqu'à $500,000; une autre catégorie qui pouvait soumissionner sur des contrats de $1 million et plus. Est-ce qu'il n'a pas déjà été question de cela?

M. PINARD: C'est-à-dire que parfois ils contournent la difficulté en faisant, ce qu'on appelle, des "join ventures". A ce moment-là, quels sont les barèmes pour les empêcher de créer des "join ventures" ou pour le permettre?

M. GAGNON: Je crois que cela doit être assez difficile. J'ai vu des compagnies très puissantes, qui existent encore et, il y a un an ou deux ans, qui ont eu des difficultés financières et ont frôlé presque la faillite. Pourtant, c'étaient des compagnies, au Québec, parmi les plus puissantes, dans la construction de routes.

Alors, ça présente des problèmes assez difficiles. Cela ne résoudra pas tous les problèmes. On voit d'autres petites compagnies qui ont commencé difficilement et qui vont très bien. On a parlé même au ministère, vu les difficultés que les entrepreneurs avaient, à la suite de soumissions un peu basses — parce qu'il entre bien des choses en cause. Un entrepreneur fait un contrat assez important un hiver. L'hiver a été merveilleux, il a aidé l'entrepreneur. L'hiver suivant, il fait une soumission sur un autre contrat d'hiver, et là, l'hiver est excessivement dur. C'est assez pour le planter tête première dans des difficultés financières. C'est très difficile d'en arriver à un modus vivendi qui pourra satisfaire. S'il y avait des normes, si c'était établi, il faudra tout de même que ce soit assez flou. On pourra empêcher les gens de s'épanouir dans leurs talents, dans leurs dons et favoriser d'autres compagnies. Là, c'est dangereux pour former un cartel.

C'est ce qu'on a toujours prévu. C'est ce qui est dangereux lorsqu'il y a des normes assez sévères. Il s'établit, parfois, des cartels entre des grosses compagnies, bien puissantes.

M. PINARD: Il faut prendre garde de généraliser. La constante qui s'est développée de plus en plus est lorsqu'on regarde le dossier des faillites annuelles dans l'entreprise de construction routière, bien souvent, ce ne sont pas les plus petites compagnies qui font faillite, même pas les moyennes, ce sont les plus grosses...

M. GAGNON: Les très grosses.

M. PINARD: ... qui risquent le tout pour le tout...

M. GAGNON: C'est ça.

M. PINARD: ... afin de faire un volume de travaux supposément profitable. Ils commettent une erreur monumentale à ce moment. La marge de profits anticipée n'est pas là. La faillite n'est que plus retentissante. Elle entraîne une foule de fournitures de matériaux et de sous-entrepreneurs dans leur faillite. C'est un problème assez difficile.

Seulement, au ministère, au moins, nous ne faisons pas la préqualification. Nous faisons, ce qu'on appelle, la postqualification. Je demanderais la permission à M. le Président ainsi qu'aux membres de la commission de laisser la parole à M. Roch Bergeron, du service des contrats, au ministère de la Voirie. Il vous expliquera comment fonctionne le système de postqualification.

Un système de préqualification est un système très complexe qui demande un gros bureau, et beaucoup de personnel. Si vous faites de la préqualification sur un projet où il y a quinze personnes qui sortent des plans, vous devez faire enquête sur quinze compagnies différentes. Si vous faites une postqualification, vous étudiez le cas seulement du plus bas soumissionnaire. C'est déjà beaucoup moins de travail.

Deuxièmement, pour 90 p. c. des projets, la plupart du temps le plus bas soumissionnaire est un entrepreneur reconnu qui existe depuis 15, 20 ou 25 ans.

La postqualification est facile à faire. Sur 1,000 projets, dans un an, il y en a peut-être 25 ou 30 qui vont faire l'objet d'une enquête sérieuse, à savoir si la personne est capable de faire ce travail sans se faire mal elle-même. Enfin, une postqualification, c'est pour protéger l'entrepreneur contre lui-même. Nous avons les garanties nécessaires que, s'il ne fait pas le travail, la caution va le faire. C'est pour protéger l'entrepreneur lui-même et non pas le ministère puisqu'il est déjà protégé.

Pour le ministère, décider d'établir un système de préqualification comme il y a en Ontario et dans certains Etats américains, je crois que c'est une décision à prendre de vouloir dépenser des fonds, peut-être logiquement, mais c'est une grosse décision à prendre, à savoir si le bienfait recueilli d'une telle procédure vaut la dépense ou la peine.

M. GAGNON: On dit qu'au cahier des charges, — je me suis déjà fait dire cela par quelqu'un qui le sait très bien — le ministère a tous les avantages. Presques tous les désavantages sont à la charge de l'entrepreneur, c'est peut-être un peu cela parce que quelqu'un m'a déjà dit que, si on faisait respecter totalement et entièrement le cahier des charges, il n'y a pas un entrepreneur qui résisterait.

Il y a peut-être trop de sévérité de ce côté-là. Je ne le sais pas. Il incombe aux entrepreneurs tous les... il part toujours avec la responsabilité de faire la preuve. Cela devrait être le ministère qui devrait dire: C'est nous qui sommes dans le tort, essayons...

M. PINARD: Théoriquement, ce n'est pas exact. En pratique, cela peut être exact parce que le ministère a les moyens de se payer des techniciens compétents pour faire valoir ses droits. Il y a des droits qui appartiennent à l'entrepreneur, selon le cahier des charges, mais il y a peut-être un entrepreneur sur vingt ou sur trente qui peut se permettre de se prendre un expert pour les faire valoir. Ce n'est pas notre métier de dire à l'entrepreneur: Fais-nous une réclamation sur ce point-là ou présente tel argument... Je pense que cela ne serait pas servir notre patron.

A mon avis, c'est une suggestion que nous avons faite souvent à l'association, de pourvoir les services techniques à ses entrepreneurs-membres qui sont cotisés sur une base annuelle et qui paient un assez fort prix pour être membres de l'association, qui, elle, pourrait engager des bureaux de génie-conseil capables d'étudier les réclamations des entrepreneurs, même de suivre certains travaux et de faire de la réclamation contre le ministère avec chance de succès. Il peut en coûter assez cher à une petite entreprise, par exemple, de faire faire une expertise par un bureau de génie-conseil, parce que le ministère refuse de faire droit à la réclamation de ce petit entrepreneur. Il faut dire que, d'après l'expérience, ils ne sont pas si maltraités que cela. Quand, légalement parlant, en vertu du cahier des charges, le ministère a tous les droits, il reste que le ministère ne met pas un entrepreneur en faillite pour le plaisir de le faire. Nous traitons les dossiers de façon spécifique et, la plupart du temps, si nous ne faisons pas droit à la réclamation au plan juridique, comme si c'était le tribunal qui jugeait, c'est que nous réglons ces cas en équité, comme on dit, en vertu même des dispositions du code civil, pour ne pas faire encourir une perte trop lourde à l'entrepreneur, parce qu'il n'est pas de notre intérêt de le mettre en faillite.

M. LE PRESIDENT: Le député de Frontenac, s'il vous plaît. Ensuite le député de Saguenay.

M. LATULIPPE: Ce n'est pas sur le même sujet, M. le Président.

M. LESSARD: Je comprends les remarques qui ont été faites tout à l'heure concernant la possibilité dans un système de préqualification d'établir un certain cartel. Cela peut devenir dangereux. Si je pose le problème c'est justement dans le but, non pas d'empêcher de faire entrer des petits entrepreneurs qui commencent à faire de la construction, mais pour qu'on soit assuré que ces gens entrant dans la construction puissent faire le travail. Je ne sais pas ce qui arrive, mais je vais m'informer auprès du ministère. Il y a actuellement deux ponts, dans mon

comté, commencés depuis des années et, à ce que je sache, la construction en a été arrêtée depuis la faillite d'un certain entrepreneur.

De plus, le problème se pose peut-être parce que c'est plus facile de commencer au niveau des travaux d'entretien d'hiver — tout à l'heure, je pourrai revenir à "entretien", à ce sujet-là — où des petits entrepreneurs peuvent commencer, s'acheter une machinerie de $40,000 ou $50,000, par suite d'un changement de gouvernement, mais là on commence à faire de l'entretien de routes. Le ministre, M. le Président, nous disait, tout à l'heure, que l'Association des constructeurs de routes des grands travaux du Québec n'accepterait pas un système de préqualification professionnelle. Est-ce que c'est cela que vous avez dit?

M. PINARD: C'est-à-dire qu'on n'est pas capable de franchir la barrière. J'en connais plusieurs qui seraient favorables à l'établissement de ce système, mais d'autres ne le sont pas et ils sont malheureusement en majorité, prétextant que cela va être vexatoire, discriminatoire, etc.

M. LESSARD: Comment expliquer que l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec présentait au conseil des ministres de la province de Québec en avril 1969 un mémoire dans lequel on demandait justement l'établissement de ce système de préqualification des entrepreneurs? On disait même: "En 1966, un nouveau gouvernement fut élu et le rapport Wood-Gordon déposé il y a quelques mois fut mis aux oubliettes" de telle façon que, par la suite, ce sont eux qui ont présenté dans ce mémoire un certain nombre de recommandations dont l'une est l'adoption d'une loi régissant la qualité professionnelle des entrepreneurs en construction et l'établissement d'un système de préqualification des entrepreneurs en construction de routes et grands travaux. Il y a un autre problème aussi. J'ai eu un peu l'expérience dans le comté de voir, par suite du fait que des gens décidaient de se lancer dans la construction sans aucune expérience, que vous aviez, après une période de deux et trois ans, des faillites assez considérables. C'est le petit garagiste qui est obligé par la suite de retomber en faillite et ainsi de suite. C'est une chaîne qui se crée là. J'ai eu connaissance, par exemple, d'une faillite où trois garagistes ont failli complètement par en dessous.

M. GAGNON: On dit actuellement que les bons de garantie qui sont donnés sont censés garantir toutes ces créances. J'entends même dire que peut-être au niveau de l'Assemblée nationale, un projet de loi sera déposé accordant une certaine protection à des fournisseurs ou à des salariés dont l'entreprise tombera en faillite.

M. LESSARD: Ils ne garantissent pas...

M. GAGNON: Je sais qu'au niveau des bons de garantie, ils sont censés couvrir toutes ces choses. La seule chose qu'on peut se reprocher, c'est que cela peut prendre un temps assez long avant le règlement de la faillite.

M. PINARD: En pratique...

M. GAGNON: Je n'ai connu personne qui a perdu.

M. PINARD: ... le service juridique du ministère protège les créances qui sont à caractère privilégié, selon l'ordre des créances privilégiées établi par le code civil, à même les retenues faites par le ministère contre l'entrepreneur ou contre le sous-traitant, mais c'est surtout contre l'entrepreneur principal, en attendant que la compagnie d'assurances qui a émis le cautionnement de garantie prenne ses responsabilités et prenne la place de l'entrepreneur qui est en difficulté avec nous.

M. GAGNON: C'est long parfois.

M. PINARD: Seulement, c'est long et parfois, la compagnie d'assurances qui a émis le cautionnement de garantie plaide contre l'entrepreneur qu'elle a elle-même garanti. Le ministère ne peut pas intervenir dans la cause ou bien il choisit de faire continuer les travaux à ses frais, quitte à revenir lui-même en garantie contre la compagnie d'assurances.

M. GAGNON: C'est cela.

M. PINARD: A ce moment-là, il se met dans une situation assez difficile au plan juridique. C'est peut-être un peu le cas qui est arrivé dans le comté de Saguenay...

M. LESSARD: Le petit fournisseur...

M. PINARD: ... où le député prétend qu'il y a deux ponts dont la construction est restée en suspens.

M. LESSARD: Je vais m'informer. Pendant ce temps-là, le petit fournisseur a le temps de faillir avant que cela se règle.

M. PINARD : Malheureusement. Il y a parfois des moyens ou des formules de protection que le ministère peut directement donner au petit fournisseur de matériaux pour l'empêcher d'être en difficulté financière considérable. C'est un cas d'espèce et il faut analyser chaque dossier séparément.

M. LESSARD: C'est très difficile à contrôler.

M. PINARD: C'est très difficile à contrôler. Je suis bien content que le député de Saguenay ait soulevé le problème du fameux mémoire soumis par l'Association des constructeurs de

routes en 1969. Je me souviens de ce mémoire. On m'avait même accusé à l'époque d'en avoir été en partie l'auteur. Je me souviens d'un certain débat que j'ai eu ici à commission parlementaire.

M. GAGNON: Il y en avait qui étaient bien renseignés.

M. PINARD: Non. C'est que le problème m'avait intéressé fortement quand j'étais ministre de la Voirie et je ne m'en suis jamais désintéressé. Le ministère l'a refusé à l'époque parce qu'il avait de bonnes raisons. C'est que l'association renversait peut-être un peu trop le fardeau des responsabilités et s'écartait assez libéralement, si vous le voulez, du système de préqualification établi en Ontario. Si vous remarquez, dans un certain chapitre, l'Association des constructeurs de routes du Québec a fait une analyse serrée des résultats qu'a donnés le système de préqualification en Ontario et elle déclare elle-même que cela n'est pas satisfaisant. Si ce n'était pas satisfaisant pour l'Ontario, je ne vois pas pourquoi ce le serait pour le Québec. C'était plutôt une belle présentation, un peu de "wishful thinking", comme on le dit en anglais — je ne sais pas comment le traduire en français — c'était un peu illusoire de penser que le système proposé peut être mis valablement en pratique avec les résultats escomptés. Je suis surpris, si vous voulez. Cette année, je suis allé assister au congrès de l'association. J'ai été moi-même surpris — et je l'ai dit aux membres du conseil d'administration — qu'on n'y ait pas mis à l'étude le système de préqualification. On m'a répondu: Cette année, voyez-vous, on a d'autres problèmes plus urgents à régler et la préqualification sera peut-être discutée à un congrès ultérieur.

M. LESSARD: Est-ce que tous les entrepreneurs du gouvernement sont nécessairement membres de l'Association des constructeurs de routes et grands travaux?

M. PINARD: Pas tous, mais la majorité d'entre eux maintenant.

M. LE PRESIDENT: Le député de Frontenac.

M. LATULIPPE: Sur un autre sujet.

M. LAVOIE (Wolfe): Juste une minute, sur le même sujet. Je pense qu'une bonne manière d'éliminer ces préqualifications, c'est de dépotiliser les contrats autant que possible. J'ai été un peu surpris d'apprendre que vous aviez passé un arrêté en conseil au Conseil exécutif. Est-ce vrai que vous avez changé d'idée en portant de $5,000 à $25,000 le montant des Travaux, dans vos négociations avec les entrepreneurs?

M. GAGNON: Les travaux...

M. LAVOIE (Wolfe): C'est vous-même qui aviez déjà mis le montant de $5,000 pour la négociation et vous l'avez augmenté à $25,000.

M. PINARD: Quand on l'avait fait de cette façon, on s'est aperçu qu'il y avait une formule assez habile de contourner les difficultés qui étaient faites. On s'est mis à faire du morcellement de contrat. Cela va nous obliger à laisser tomber la politique de négociation qui se faisait à l'époque jsuqu'à $50,000 et c'est moi-même qui ai décidé de ramener la négociation au montant de $5,000. En haut de $5,000, c'était obligatoire d'aller en soumissions publiques.

Nous avons eu des représentations de l'Association des constructeurs de routes, des gros comme des petits et des moyens. Nous essayons de nouveau la formule de négociation jusqu'à un montant de $25,000 cette fois. Mais j'ai bien donné l'avertissement sévère alors que j'étais conférencier au congrès de l'association, il y a trois semaines que s'il y avait de nouveau morcellement des contrats, nous reviendrions et de façon définitive à la somme de $5,000 au-delà de laquelle tout le monde serait soumis au même régime, c'est-à-dire au régime des appels d'offre publics.

M. LAVOIE (Wolfe): Je dois vous dire à ce sujet que je suis complètement d'accord que la négociation soit à $25,000. Ce que je trouve curieux, c'est que j'ai essayé de faire accepter ça pendant quatre ans et les fonctionnaires qui conseillaient le ministre lui disaient de ne pas revenir à cette formule. Aujourd'hui, on y revient, c'est ce qui me surprend le plus.

Quant à moi je suis satisfait que...

M. GAGNON: A-t-elle été recommandée par les fonctionnaires?

M. PINARD: Je pense que c'est l'émanation directe d'un travail fait par un comité de fonctionnaires et après qu'on m'a eu donné des bons arguments. Non seulement les fonctionnaires du ministère de la Voirie ont travaillé là-dessus, mais un comité dont la formation a été établie par le Conseil du trésor s'est penché sur le même problème et c'est à la suite de ces recommandations conjointes que nous en sommes venus à cette politique pour cette année, mais avec la réserve que j'ai faite — et c'est très sérieux. Vous savez que le morcellement se fait au niveau des fonctionnaires parfois, quand on les force peut-être un peu à faire du morcellement, à cause des pressions politiques, ou à cause des pressions faites par les entrepreneurs eux-mêmes. Ils ne sont pas satisfaits d'avoir un contrat de $23,000 à négocier et, sachant que l'année prochaine il y aura continuation des travaux sur une autre distance, sur une base d'un plan triennal ou quinquennal, ils disent: Pourquoi ne pas me le donner tout de suite le contrat? En sachant fort bien qu'ils vont faire un contrat de $100,000 en quatre tranches de $25,000.

Ils s'arrangent pour le mettre en bas de $25,000. Ce n'est pas ça que je veux. Ce n'est pas dans mon optique. Je leur ai dit carrément: Si c'est ça que vous entrevoyez, n'y comptez pas, vous n'aurez pas ma bénédiction, vous n'aurez pas ma recommandation. Nous allons revenir au système de $5,000.

M. GAGNON: Evidemment, si c'est pour accorder certains avantages dans des comtés, à des amis, disons que le gouvernement peut toujours...

M. PINARD: Pour protéger le petit et le moyen entrepreneur.

M. GAGNON: Dans bien des cas, ce n'est pas le petit ni le moyen entrepreneur, ce sont de nouveaux entrepreneurs, qui ont été très actifs à une élection. On constate ça. Mais le gouvernement a une soupape quand il veut faire des travaux, il peut les effectuer en régie. Disons que je ne suis pas tellement contre la formule, pour autant que ça retourne à des entrepreneurs qui sont des compagnies reconnues comme faisant des travaux de chemin. Mais ce n'est pas toujours ça. Et on en rencontre plusieurs qui débutent tout simplement avec leur petit contrat de $20,000 ou $24,000. Cela permet de rembourser les dépenses d'élection.

M. PINARD: Pour ne pas politiser le problème...

M. CROISETIERE: ... chez vous?

M. GAGNON: Non, je ne l'ai pas fait, nous ne pouvions pas aller plus qu'à $5,000.

M. CROISETIERE: ... Antonio Normand?

M. GAGNON: Antonio Normand, qui est-ce?

M. CROISETIERE : ... vos élections.

M. GAGNON: Je n'ai jamais connu d'Antonio Normand, ni de près, ni de loin, il est un inconnu pour moi. Qui est-il? Travaille-t-il pour la Voirie? Je ne sais pas.

M. PINARD: Je ne le connais pas.

M. CROISETIERE: C'est le gars qui a eu tous les contrats en régie par l'entremise du député de Gaspé-Nord.

M. GAGNON: Non, M. Antonio Normand n'a jamais eu de contrats en régie. On m'a dit que des soumissions avaient été demandées au ministère des Richesses naturelles et que M. Normand avait eu le contrat en vertu de soumissions publiques.

M. LE PRESIDENT: C'est en dehors du sujet.

M. COITEUX: Laissez-moi donc la paix.

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

M. LATULIPPE: M. le Président, ce serait pour une information personnelle. Au niveau de la direction de la construction, des responsabilités et des diverses tâches, quelle est la fonction de la direction de la construction en regard des plans et devis, du service des ponts, de la direction des plans et projets?

M. PINARD: Le sous-ministre Blais va répondre à votre question pour dire quelle est la fonction de la direction de la construction. Je crois que la direction de la construction a un rôle d'uniformisation. Les projets sont préparés par les services des tracés et projets et par les districts aussi. Avant de les amener aux soumissions publiques, il faut reviser et uniformiser les devis pour pouvoir tantôt uniformiser l'application des devis. Pour être sérieux, tout le système doit être uniforme. Si les devis sont rédigés de façon diverse et surtout appliqués de façon diverse, le résultat va être absolument n'importe quoi. C'est le rôle de l'uniformisation, je pense que c'est le rôle essentiel.

M. GAGNON: Est-ce que dans ce sous-article on peut reconnaître que les officiers sont ceux qui seraient appelés ou même participeraient à la négociation concernant le gouvernement fédéral? Je prends entre autres les projets en préparation concernant l'ODEQ, c'est-à-dire les officiers qui sont payés lorsque l'on signale le poste budgétaire 4, article 1, sous-article 1 donc, $173,000 de salaires. Sont-ils ceux qui feraient la discussion avec le responsable de l'ODEQ?

M. PINARD: Ces fonctionnaires sont payés à même le budget prévu à la direction de la planification.

M. GAGNON: Bon. Ce sont simplement les projets que le ministère de la Voirie exécute personnellement sans qu'il y ait entente entre les deux gouvernements?

M. PINARD: M. Rouleau va nous donner l'explication exacte quant à l'imputation budgétaire. Si on veut prendre le cas de l'ODEQ, qui est en fait un cas concret, nous avons à l'ODEQ un représentant du ministère de la Voirie qui relève de la planification. Mais lorsque les projets sont acceptés, soit celui de la route 6 ou celui de la route 10 ou différents projets, il s'agit de préparer les plans et c'est alors transmis à notre direction de plans et projets, à M. Jean-Paul Matte qui est venu ici. Eux préparent les plans et, lorsque c'est prêt pour la construction, c'est transmis à la construction qui fait des demandes d'offres via notre service de contrats, etc.

M. GAGNON: Est-ce qu'Ottawa, lorsqu'il y a entente avec les deux gouvernements, ne vous oblige pas à certaines normes dans la construction?

M. PINARD: Actuellement, en ce qui touche l'ODEQ et les zones spéciales, Ottawa n'a aucun regard au point de vue technique.

UNE VOIX: Absolument pas.

M. GAGNON: Ottawa accepte de donner X dollars le mille?

M. PINARD: Cela dépend des ententes. Il y a certaines ententes où le fédéral donne tant de dollars le mille. Je n'ai pas les chiffres exacts.

M. GAGNON: Sur la route 10.

M. PINARD: De Matane — Les Boules.

M. GAGNON: C'est ça.

M. PINARD: Dans les autres ententes, le fédéral donne souvent près de 50 p. c. de notre projet, disons d'une construction de $10 millions. Il va payer $5 millions excluant l'expropriation. Dans d'autres cas, évidemment dans les zones spéciales, le fédéral paie 100 p. c., y compris les frais de génie-conseil.

M. GAGNON: Cela concerne tout le bureau qui s'occupe de la préparation des projets.

M. PINARD: C'est-à-dire que les projets préparés via les plans et projets et via nos régions et nos divisions, sont transmis à la direction générale de la construction qui voit à l'uniformité dans l'ensemble de la province. Il y a même des gens qui font le tour des régions pour voir à ce qu'on ait une bonne uniformité. C'est important, parce que les entrepreneurs soumissionnent dans différentes parties de la province, et ce serait un peu ridicule que dans telle section des plans et devis soient faits d'une façon et que dans tel autre secteur de la province il y ait des plans et devis faits d'une autre façon. Ils voient à l'uniformité, et s'assurent que ce soit bien fait. Dès qu'ils voient que tout est normal, ils envoient cela au service des contrats pour demande de soumissions.

M. GAGNON: Il y a 16 employés dans ce service ou s'il y en a moins, quitte à donner une certaine augmentation?

M. PINARD: Oui, 16 employés.

M. GAGNON: Seize fonctionnaires. Y a-t-il beaucoup d'ingénieurs qui font partie de ce projet-là?

M. PINARD: Il y a quatre ingénieurs, les autres sont des techniciens. Ce sont des techniciens et des secrétaires.

M. COITEUX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Poste budgétaire 1, article 1, sous-article 1, adopté. Sous-article 2: Frais de déplacement?

M. COITEUX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Sous-article 4: Frais de bureau, adopté.

DES VOIX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Sous-article 7 : Mobilier, équipement de bureau et d'informatique, adopté?

M. PINARD : Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Services contractuels, adoptés?

M. PINARD: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Autres dépenses, adoptées?

M. PINARD: Adopté.

Service des expropriations

M. LE PRESIDENT: Service des expropriations.

M. GAGNON: Si vous me permettez, je ferai simplement une petite mise au point. L'autre jour, lorsqu'on a discuté du projet de la compagnie Des Monts Inc., le ministre a mentionné qu'il avait dépêché un officier du ministère, du service des expropriations, M. Trudeau. Et quand j'ai relu les notes concernant tous les problèmes qui sont raccrochés à ça, évidemment c'est la vérité, mais lorsqu'il s'est agi de M. Trudeau, je pense qu'à un moment donné j'ai accroché entre ce qui se faisait au niveau du patronage, par des amis, et le fait que M. Trudeau avait été mandaté pour procéder à une enquête.

Je dois dire que je connais M. Trudeau par la voie du téléphone: je lui ai soumis des cas, ça a toujours été un homme très dévoué, et pour tous les officiers du ministère de la Voirie, personnellement je n'ai rien à redire, ils ont été dévoués, ils sont très honnêtes, et ce sont des gens qui ont toujours manifesté une collaboration. Si j'ai voulu faire cette remarque, c'était simplement pour préciser les choses de façon qu'il n'y ait pas dans le journal des Débats quelque chose qui pourrait être disgracieux pour M. Trudeau.

Tout au contraire, j'ai surtout remarqué qu'il avait un nom mémorable. Je n'ai que des félicitations à faire à tous les officiers du ministère de la Voirie; ils ont parfaitement collaboré, même du temps où j'étais dans

l'Opposition comme au pouvoir, dans toutes les demandes qui ont été adressées.

M. PINARD: Est-ce que le député croit que le débat est clos à ce sujet, parce qu'il faudrait revenir à la discussion qui a été faite...

M. GAGNON: Non, justement je voulais faire une mise au point concernant M. Trudeau.

M. PINARD: ...lors de la discussion des estimations budgétaires du ministère des Travaux publics.

M. GAGNON: C'est ça.

M. PINARD: J'avais répondu que c'était M. Trudeau que j'avais mandaté pour aller faire l'enquête,...

M. GAGNON: En revisant le journal des Débats, vous verrez qu'à un moment donné il s'est accroché, question de patronage, et ça ne touchait pas le débat...

M. PINARD: Il ne s'agissait pas d'une enquête de M. Pierre Elliott Trudeau, mais de M. Roger Trudeau, directeur au service des expropriations.

M. GAGNON: Je m'en suis tenu au nom de M. Trudeau, donc...

M. PINARD: C'est bien. Alors, tout le monde a bien compris!

M. GAGNON: Très bien.

M. LE PRESIDENT: Le député de Portneuf.

M. DROLET: M. le Président, au sujet du service des expropriations, est-ce que M. Trudeau a reçu des plaintes concernant l'expropriation des terrains pour le parc industriel de Saint-Augustin, de la part des propriétaires et des cultivateurs de Saint-Augustin? D'après une réunion qui a eu lieu à Saint-Augustin, il semblerait que ce groupement de propriétaires n'était pas satisfait du tout de l'offre qui avait été faite concernant les terrains qui ont été expropriés pour le parc industriel à Saint-Augustin.

M. PINARD: Il faudrait distinguer s'il s'agit d'expropriations faites pour le compte du ministère des Travaux publics ou d'expropriations faites pour le compte du ministère de la Voirie. S'il s'agit...

M. DROLET: De la Voirie, je pense.

M. PINARD: ...du parc industriel de Saint-Augustin, il faudrait distinguer des expropriations qui seraient faites dans le même secteur, mais pour fins de construction de l'autoroute prolongeant le boulevard Charest.

M. DROLET: Non.

M. PINARD: Alors, à l'intérieur du parc lui-même, du parc industriel de Saint-Augustin, c'est la Communauté urbaine de Québec qui procède à ces expropriations.

M. DROLET: Ah bon!

M. PINARD: Il ne s'agit pas d'enlever la responsabilité du ministère de la Voirie ou du ministère des Travaux publics.

M. DROLET: Cela ne relève pas du tout du ministère de la Voirie.

M. PINARD: C'est pour ça que je demande de faire la distinction bien nette, à cet égard.

M. LE PRESIDENT: Le député de Saguenay.

M. LESSARD: M. le Président, il semble qu'il y ait certains problèmes au niveau de l'expropriation, d'ailleurs, le ministre en a parlé l'autre jour à l'émission de Frenchie Jarraud, comment expliquer qu'il y ait autant de retard...

M. PINARD: Cela ne fait pas longtemps, c'est hier.

M. LESSARD: ...hier, comment expliquer qu'il y ait autant de retard au niveau des règlements de ces expropriations-là?

M. PINARD: Il y a eu beaucoup de retard dans le passé; il y en a beaucoup moins maintenant parce que le processus administratif est mieux rodé, a été modifié; l'étude des dossiers se fait plus rapidement, et le paiement des indemnités également. Je ne dis pas que nous avons réussi à faire le rattrapage de façon globale, parce qu'il reste une constante, c'est la vérité quand je le dis, c'est que nous manipulons encore tout près de 15,000 dossiers, 14,000...

12,000 dossiers, mais disons que les dossiers sont plus jeunes qu'ils ne l'étaient autrefois. Les dossiers dont je parlais et qui pouvaient dater de l'époque 1945, 1949, 1952, 1956...

M. LESSARD: Est-ce que les gens sont morts?

M. PINARD: ...sont pas mal moins nombreux qu'autrefois. Nous les avons terminés, ces dossiers, et nous les avons payés. Il en reste encore quelques uns parce qu'il y en a qui sont devant la cour. Dans certains cas, il s'agit de règlements qu'il faut négocier avec les successions maintenant. Cela devient plus compliqué, il faut retracer les personnes, mais ce sont les cas d'espèce.

M. Trudeau pourrait peut-être nous dire quel est l'âge des dossiers qui, dans les 12,000, sont actuellement en voie de négociation, en voie de règlement, sur combien d'années à peu près peut-on les étaler?

UNE VOIX: Disons qu'il y a environ 5,000 dossiers qui dateraient de 1970 en descendant.

M. PINARD: Jusqu'à quelle année en descendant?

UNE VOIX: Cela peut aller jusqu'à 1962.

M. PINARD: Jusqu'à 1962. Alors, est-ce que cela signifie que les 7,000 dossiers — pour faire la somme totale de 12,000 — sont des dossiers nouvellement ouverts?

UNE VOIX: C'est cela.

M. PINARD: Pour donner suite à des travaux de voirie nouveaux.

M. LESSARD: Vous avez parlé d'ouvrir...

M. PINARD: Vous savez qu'on a fait un rattrapage considérable. Je ne sais pas si M. Trudeau pourrait me donner le nombre de dossiers qui remontaient à une plus vieille date que celle qu'il vient de mentionner.

UNE VOIX: Je crois qu'en vous adressant à M...

M. PINARD: M. Michaud, le directeur des...

M. LAVOIE (Wolfe): M. le Président...

M. PINARD: Non, il s'est fait depuis plusieurs années... Il y a eu un effort. On a commencé vigoureusement en 1965 et cela s'est poursuivi sous l'autre régime, je l'admets en toute franchise. C'était une situation intenable à l'époque.

M. LAVOIE (Wolfe): Ce qui retarde surtout le règlement, c'est aussi le manque d'argent du gouvernement.

M. PINARD: Je vais donner la note à M. Trudeau qui va l'expliquer plus spécifiquement que moi.

Dossiers de 1968 et antérieurs non réglés au 31 mars 1971: 3,810.

Dossiers de 1968 et antérieurs réglés entre le 31 mars 1968 et le 31 mars 1971: 7,350, pour un montant de $47,775,000. Dossiers de 1968 et antérieurs réglés depuis le 31 mars 1971: 58.

Est-ce que je pourrais ajouter — pour donner suite à la déclaration que j'ai faite tantôt concernant le rattrapage dans le règlement des dossiers d'expropriations — qu'en 70/71, le montant total des indemnités qui auraient été payées aux expropriés va atteindre $60 millions. C'est le quart de la somme de $240 millions qui était consacrée au budget de construction. Nous avons voulu mettre l'accent de ce côté pour régler un très grand nombre de dossiers, mais régler aussi un problème qui prenait un caractère social frisant l'injustice dans certains cas. Je pense que c'est une nette amélioration dans ce domaine.

M. LESSARD: Vous avez parlé aussi de l'établissement d'un système d'informatique, c'est-à-dire de régler ces dossiers par des systèmes techniques ou d'informatique. Comment va l'instauration de ce système-là? Cela avance-t-il ou...

M. PINARD: Disons que le système administratif étant mécanisé, la procédure d'émission des chèques et de paiement est beaucoup plus rapide.

M. LESSARD: Est-ce que vous avez établi un temps moyen par exemple?

M. PINARD: Le système d'inventaire des dossiers, de vérification perpétuelle des dossiers, est maintenant un fait acquit au ministère. On a constamment les dossiers sous les yeux et on en suit la négociation jusqu'à paiement final. Cela va beaucoup mieux et beaucoup plus rapidement qu'autrefois.

M. LESSARD: Vous parlez dans votre rapport d'un manuel de régie qui permettrait d'avoir des critères uniformes d'expropriation. Il semble que ce manuel, d'après votre rapport, ne serait pas terminé? Est-ce que ce manuel existe?

M. PINARD: Il est actuellement sous presse pour fins d'envoi à chacun des expropriés. Le manuel va expliquer quel est le mécanisme de fonctionnement de la direction des expropriations, quels sont les droits des expropriés, pourquoi le gouvernement ou le ministère de la Voirie est obligé d'entreprendre une emprise sur un terrain privé ou d'une corporation, selon le cas, et quelle est la façon pour l'exproprié de faire valoir ses droits. Il y a une foule de renseignements qui seront donnés dès que nous enverrons un avis d'expropriation à qui que ce soit.

Dans l'enveloppe qui contiendra l'avis d'expropriation qui est donné d'après les dispositions de la loi, nous ajouterons le petit manuel à l'intention de l'exproprié pour lui faire connaître quel est le fonctionnement, pourquoi on l'exproprie d'abord, quels sont ses droits, de quelle façon les faire valoir, à qui il peut s'adresser pour suivre attentivement l'évolution, la négociation et le règlement de son dossier.

M. LESSARD: Est-ce qu'on pourrait vous

suggérer de l'envoyer aussi aux députés, parce qu'on a de nombreuses questions?

M. PINARD: Oui, nous allons envoyer à chacun des députés, évidemment, ce manuel d'information parce que vous avez intérêt à l'avoir en votre possession pour répondre à tout élément d'information de vos commettants, de vos citoyens.

M. LE PRESIDENT: Le député de Frontenac.

M. LATULIPPE: Est-ce qu'au service des expropriations — je prends un sujet qui a été débattu tout à l'heure parce que je ne suis pas sûr d'avoir bien compris — vous faites de l'expropriation pour d'autres ministères également?

M. PINARD: Oui. Alors, par le truchement du ministère des Travaux publics cependant; la loi de la Voirie prévoit que le ministère fait des expropriations pour ses propres fins, construction routière, etc. Mais pour le compte du ministère de l'Education ou d'autres ministères, nous devons fonctionner à ce titre en vertu des dispositions de la Loi des travaux publics, parce que ce sont ces pouvoirs d'expropriation qui nous sont donnés par la Loi des travaux publics pour agir au nom ou pour le compte d'autres ministères.

M. LATULIPPE: Je me demandais, justement, pour les imputations qui vont venir tout à l'heure, dans le même article, si ce n'étaient pas justement des gens d'autres ministères.

M. PINARD: Dans ce temps-là, il s'agit de cas spécifiques que nous pouvons retracer ou bien au budget du ministère des Travaux publics ou bien au budget du ministère de la Voirie, selon le cas. S'il s'agit de payer les salaires...

C'est exclusivement pour la voirie.

Prenons l'exemple de ce qui s'est passé au parc Forillon pour l'acquisition des terrains. C'est le ministère des Travaux publics qui a agi au nom de la province et l'imputation budgétaire s'est faite au budget du ministère des Travaux publics et non pas au budget du ministère de la Voirie.

Alors, ce que vous allez retrouver dans les estimations budgétaires du ministère de la Voirie, c'est exclusivement pour fins de voirie.

M. LATULIPPE: Merci.

M. LE PRESIDENT: Le député de Lotbinière.

M. BELAND: Est-ce que le système qui existe en vue de régler les expropriés, présentement, prévoit le règlement, en premier, des expropriés où le travail a été fait? Supposons la construction d'une route quelconque où il y a eu expropriation et, justement, la route se fait ou se construit. Est-ce qu'on accentue, vis-à-vis de ceux-là en premier, ou si on accorde assez d'indifférence vis-à-vis même des autres où il y a eu expropriation mais dont le travail de construction ne se fait pas encore, ce n'est pas prêt pour quelque raison que ce soit?

M. PINARD: Nous suivons maintenant une nouvelle politique pour éviter de créer la situation que j'ai décrite tantôt et qui a fait qu'à un moment donné, il y avait 15,000 dossiers qui étaient en suspens au ministère de la Voirie. Maintenant, nous allons déposer un plan; mais il n'y aura pas d'exécution de travaux tant et aussi longtemps qu'il n'y aura pas eu rencontre avec l'exproprié et que le dossier n'aura pas été ouvert pour fins de négociation et de règlement.

M. BELAND: Ce n'est pas strictement en vue de cela. Je pense qu'on m'a mal compris. Quand vient le temps, justement, de régler les expropriés. Est-ce que, à ce moment-là, on accentue le travail ou la rapidité en vue du règlement vis-à-vis des personnes qui sont touchées par une route récemment construite sur leur propriété d'auparavant ou si, d'autre part, ceux qui ont été expropriés mais dont la route se construira seulement dans un ou deux ans? Il reste quand même une nuance. Est-ce qu'on accentue plutôt vers ceux qui, justement, où la route se construit ou...

M. PINARD: Nous donnons la priorité aux expropriés qui sont victimes de dommages au moment où nous exécutons. Ce n'est que stricte logique et justice que de leur donner ce traitement de préférence par rapport à d'autres qui ne subissent pas de dommages du seul fait qu'on a déposé un plan d'expropriation alors qu'il n'y a pas d'exécution de travaux.

M. BELAND: C'est bien.

M. LE PRESIDENT: M. le député de Gaspé-Nord.

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

M. PINARD: Mais la meilleure façon d'avoir un meilleur climat, une fois qu'on est décidé à exécuter les travaux et qu'on entrevoit de les exécuter durant une exercice budgétaire donné, c'est de payer un acompte basé sur la valeur municipale.

L'exproprié se trouve alors dans un climat de participation plus favorable. Il se déclare plus satisfait et il négocie beaucoup mieux alors qu'avant, il se faisait souvent un dépôt de plans, les travaux étaient commencés et même terminés et l'exproprié n'avait pas encore été vu. Il n'était pas surprenant de constater que, lors de la première rencontre entre les fonctionnaires et l'exproprié, il y avait des chocs.

M. BELAND: Cela constitue une nette amélioration.

M. PINARD: Il y avait un blocage au plan psychologique.

M. GAGNON: Est-ce que le ministre n'est pas d'avis qu'au service des expropriations, il y aurait quelque peu un manque de personnel? Je suis sympathique aux officiers du service des expropriations, qui se dévouent sans relâche, qui travaillent à des heures, je crois très tardives; j'ai l'impression que le service des expropriations manque de personnel. Est-il également satisfait de la planification? La planification à l'intérieur du service des expropriations, est-elle satisfaisante? J'entends au niveau de la planification celle qui existerait entre le bureau chef, ici, et les services dans les divisions, les régions, même à l'intérieur de Québec, où des bureaux sont un peu dispersés, pour qu'il y ait une coordination parfaite, pour qu'il n'y ait pas de retards et qu'on ne puisse pas imputer aux officiers des causes qui leur échappent totalement. En troisième lieu, les gens qui doivent être dédommagés à la suite d'expropriations, se demandent si, dans certains cas, les dossiers ne sont pas prêts et si le ministère ne paie pas parce qu'il n'y a pas d'argent au trésor et qu'il faut attendre, parfois, des semaines et des mois. Cela ne s'est-il jamais présenté?

M. PINARD: Oui. Cela a pu se présenter dans le passé, mais ce n'est pas la situation à l'heure actuelle parce que nous avons tous les fonds requis pour fins de paiements rapides aux expropriés. Exemple: l'autoroute Dufferin-Montmorency à Québec où il faut agir vite. Nous avons déposé le 13 avril dernier le plan du dernier secteur, c'est-à-dire le secteur du quartier Saint-Roch. Ce plan affecte 84 propriétaires de même qu'environ 200 locataires résidentiels, et 50 locataires commerçants. Le travail d'évaluation a été confié à des bureaux d'experts qui soumettront leur rapport à la direction générale de l'expropriation. C'est déjà chose faite, parce que le rapport que je vous lis date déjà... Effectivement, j'ai signé des recommandations de paiement au Conseil du trésor pour prévoir le paiement d'un versement raisonnable à chacun des expropriés selon la valeur au rôle d'évaluation municipale. Cela totalise jusqu'à aujourd'hui — les paiements partiels et dans certains cas les paiements globaux — $3 millions.

Vous voyez que la procédure est beaucoup plus rapide qu'autrefois et que nous avons les fonds disponibles. Nous les réservons en conséquence, parce que nous avons su planifier à l'avance.

M. LE PRESIDENT: Le député d'Abitibi-Ouest.

M. AUDET: Est-ce qu'il y a des normes précises de différence entre l'offre du ministère pour l'expropriation et la demande de l'exproprié pour un certain autre montant? Par exemple, vous faites une offre qui n'est pas acceptée et l'exproprié revendique un montant supérieur. Est-ce que le ministère prévoit une norme décisive de différence entre l'offre et l'autre montant?

M. PINARD: L'exproprié n'est jamais forcé d'accepter le montant qui lui est offert, sauf que nous lui demandons d'accepter en paiement un acompte basé, comme je l'ai dit, sur la valeur établie au rôle d'évaluation. Bien souvent, c'est 50 p. c. quand on est certain qu'il n'y aura pas de modifications aux plans déposés ou retrait total ou partiel, à ce moment-là, il n'y a pas de risques à courir de la part du ministère et cela peut aller jusqu'à 75 p. c. Si les ingénieurs disent au service des expropriations: Faites attention, donnez un versement, mais il peut y avoir des modifications en cours de route aux plans de dépôt, à ce moment-là, le ministère donnera peut-être un acompte basé sur l'évaluation municipale, mais il n'ira pas plus loin. Mais il va le dire à l'exproprié pour ne pas le fâcher et pour bien l'informer, car il est toujours possible qu'à un moment donné une étude plus approfondie du dossier ou des travaux à exécuter démontre qu'il faut corriger la géométrie de la route qui est proposée, prendre une bande additionnelle de terrain ou en prendre moins, ce qui diminue les dommages causés à l'exproprié dans certains ou qui peut les aggraver dans d'autres cas.

Il y en a qui aiment mieux se faire exproprier à 100 p. c. plutôt que de subir une expropriation partielle. D'autres préfèrent ne pas l'être du tout ou l'être de façon partielle, plutôt que de façon globale.

M. AUDET: Cela veut dire que le ministère pourrait définir, suivant l'évaluation municipale, et imposer cette expropriation au prix...

M. PINARD: Oui. Il y a des normes de base. Il faut quand même que cela reste assez souple. Chaque cas est presque un cas d'espèce. C'est différent, exproprier un commerce et exproprier une industrie. C'est encore un cas bien différent d'exproprier une maison unifamiliale, un édifice à bureaux, par exemple, ou un édifice à logements multiples.

M. AUDET: Est-ce que le ministère a des normes définies sur chacune des expropriations de commerce?

M. PINARD: Oui.

M. AUDET: Des normes assez précises là-dessus?

M. PINARD: Oui.

M. LAVOIE (Wolfe): Cela reste à la négociation.

M. AUDET: Cela reste à la négociation.

M. PINARD: Oui. Ce n'est pas là que les problèmes naissent.

M. LAVOIE (Wolfe): Un problème par ci, par là.

M. PINARD: Il y en a qui sont plus difficiles à négocier que d'autres, selon la personnalité des individus en cause, du tempérament ou parfois aussi de l'approche faite par nos experts ou par nos agents négociateurs. Vous travaillez dans le domaine humain. Vous ne savez jamais quelle surprise vous allez avoir.

M. LAVOIE (Wolfe): Ils veulent avoir des fortunes pour leurs petits terrains.

M. PINARD: C'est cela.

M. LE PRESIDENT: Le député de Wolfe.

M. LAVOIE (Wolfe): M. le Président, advenant l'adoption par l'Assemblée nationale de la loi créant le ministère de l'Equipement, les chemins de colonisation et des mines seront faits par le ministère de la Voirie. Est-ce que la Loi d'expropriation prendra cela en main comme si c'étaient des chemins de la Voirie?

M. PINARD: C'est-à-dire que...

M. LAVOIE (Wolfe): A venir jusqu'à ce jour, il fallait que les gens donnent leurs terrains pour qu'ils puissent passer sur les chemins de colonisation. Est-ce que les gens seront expropriés lorsque ces chemins seront faits?

M. PINARD: La situation qui prévalait antérieurement, sera la même, sauf que l'agent d'exécution change. Le ministère de la Voirie exécutera les travaux. Les besoins auront été établis par le ministère de la Colonisation. Nous nous servirons des règlements ou de la Loi du ministère de la Colonisation pour les expropriations nécessaires. Vous savez comment cela fonctionne. Vous avez l'expérience de ce genre de travaux. Habituellement, il y a cession du terrain par le propriétaire pour permettre l'exécution de pareils travaux. Ce n'est pas possible en vertu de la Loi de la Voirie.

M. LAVOIE (Wolfe): Justement, je croyais que la Voirie allait prendre le travail des chemins de colonisation et que ceux-ci iraient à l'expropriation comme les travaux de voirie.

M. PINARD: C'est pour cela que nous gardons les lois constitutives des ministères en vigueur et en fonctionnement parallèle pour que le ministère puisse s'en servir selon les cas.

M. GAUTHIER: D'ailleurs, les normes de construction ne sont pas les mêmes non plus.

M. PINARD: Non, bien sûr.

M. GAUTHIER: Avez-vous l'intention de garder cela tel quel?

M. PINARD: Pour le moment, oui.

M. GAUTHIER: Parce que je sais que...

M. PINARD : Peut-être pour en arriver à une meilleure iniformisation pour que cela ne constitue pas une surcharge au niveau de l'entretien. Il ne faut pas oublier que le minsitère de la Voirie prend à sa charge les travaux routiers exécutés par les autres ministères. A ce moment, si la procédure n'est pas identique et si les normes ne sont pas uniformes, cela peut causer un problème de surcharge au budget de l'entretien.

M. GAUTHIER: On a fait des gorges chaudes, sous tous les gouvernements, avec ces travaux de colonisation. Pour les petites municipalités, c'était une bénédiction. Cela permettait aux petites municipalités de se libérer, d'assurer la construction de routes qui, autrement, n'aurait jamais pu se faire. Si la Voirie venait à adopter ces normes de construction, telles qu'elles sont ailleurs, je pense bien que, à toutes fins pratiques, cela disparaîtrait.

M. PINARD: Le budget dévolu au ministère de la Colonisation pour exécuter les travaux dont vous me parlez passe intégralement au ministère de la Voirie. Il en affectera la dépense pour les mêmes fins qu'autrefois, sauf le changement majeur qui intervient; l'agent d'exécution est changé. Le ministère de la Voirie exécutera maintenant.

M. GAUTHIER: Je ne vous cache pas pour ma part qu'on a l'impression, la crainte, que cela se noie dans le budget total de la Voirie.

M. PINARD: J'ai bien pris garde de faire cette distinction après avoir négocié cet accord avec le ministre de la Colonisation, M. Toupin. Le protocole d'entente l'indique bien aussi. Cela ne sert à rien de jouer à la jambette, dans un domaine comme cela. Il n'y aura pas beaucoup d'efficacité accrue si on procède de cette façon.

M. GAUTHIER: Mais de toute façon, dorénavant, ce sera la Voirie qui décidera où les travaux se feront.

M. PINARD: La coordination se fait par un comité conjoint et par les fonctionnaires du ministère de l'Agriculture et de la Colonisation qui sont rendus chez nous et qui assureront cette coordination et qui surveilleront la dépen-

se de ce budget pour les fins des travaux que nous discutons en ce moment.

M. LESSARD : Naturellement, lorsque le ministère construit une route, il y a une augmentation du prix des abords de cette route-là. Il y a une plus-value qui se crée. Est-ce que c'est la politique du ministère d'essayer de profiter de cette plus-value, c'est-à-dire d'acheter non seulement la partie qui couvre la route, mais d'acheter aussi les abords de la route?

Est-ce que ça entre dans les politiques du ministère de telle façon que le ministère puisse profiter de la plus-value qui est créée par la construction de cette route?

M. PINARD : La construction de routes ou d'autoroutes, comme vous le constatez, attire immédiatement l'implantation en bordure de complexes industriels, de complexes à caractère commercial ou de développement à caractère domiciliaire. C'est évident que nos propres travaux créent une plus-value qui profitent assez largement à l'entreprise privée, il faut bien l'admettre.

A l'heure actuelle la loi ne nous permet pas de prendre avantage de la suggestion faite par le député de Saguenay. Je pense qu'il y a lieu dans les amendements qui sont apportés à la loi constitutive du ministère... Je pense que ça pourrait être contenu dans la loi qui sera présentée à la suite des recommandations de la commission Alarie qui a fait l'étude très vaste de tout le problème de l'expropriation et de ses conséquences économiques, budgétaires et sociales, etc.

Je pense qu'il y aurait lieu d'amender la loi pour se prévaloir de ces avantages, parce qu'en somme, à l'heure actuelle, le gouvernement se pénalise lui-même après avoir dépensé des centaines de millions. Il est obligé de racheter à grands frais ce à quoi il a participé à améliorer très largement.

M. LESSARD: Dans le même sens, étant donné que vous avez une politique triennale au niveau de la région et quinquennale, au niveau de l'ensemble des grands travaux de la province, ça veut donc dire que vous êtes capables...

M. PINARD: C'est de la démocratie socialistes, ça.

M. LESSARD: ... de prévoir à quelle place se font les très grands travaux sur un période de cinq ans. Vous aviez mentionné que vous ne pouviez pas sortir ces plans-là par suite du fait qu'il y avait un certain danger de spéculation. Est-ce que le ministère, pour prévoir ce danger de spéculation, peut prendre option sur les terrains qui seront occupés par la construction d'un grand réseau routier? Est-ce que vous tentez — dans la politique du ministère — de prendre des options de telle façon qu'on puisse empêcher la spéculation?

M. PINARD: Nous prenons des options, la loi nous le permet, mais ce n'est peut-être la meilleure façon de geler la valeur du territoire dont on a besoin pour créer l'infrastructure routière. Je pense qu'il serait raisonnable de donner au ministère de la Voirie un pouvoir d'homologation qui serait identique à celui qui est exercé en vertu de la Loi par la ville de Montréal, par exemple. Elle a un pouvoir d'homologation de cinq ans. C'est critiqué assez sévèrement dans l'opinion publique, surtout par ceux qui en font les frais.

Je ne demanderai pas nécessairement un pouvoir d'homologation pour cinq ans. Je pense qu'avec notre planification et tous nos moyens techniques, nous pouvons nous satisfaire d'une homologation qui serait de deux ou trois ans. Je crois que le ministère se satisferait de ça, de façon à ne pas geler la valeur du territoire pour une période trop longue, sans que ceux qui sont les propriétaires des terrains gelés, sachent si le gouvernement aura vraiment l'intention de faire construire une route à l'endroit donné.

A ce moment-là ça devient de la discrimination. Mais, par contre, ce serait peut-être le temps de songer à faire ce que la France fait en ce moment pour éviter la spéculation foncière. En France, à l'intérieur de Paris, il y a des propriétaires de terrains qui attendent tout simplement des développements pour avoir à des prix fantastiques des petits terrains.

Le ministre de l'Equipement, M. Chalendon, se propose de faire adopter par l'Assemblée nationale une loi qui va prévoir des pénalités très fortes envers les propriétaires qui ne développeront pas, dans un délai donné, les terrains dont ils sont les propriétaires et qui attendent, tout simplement, la création de la plus-value pour faire des spéculations. Il va les imposer de façon telle que les propriétaires n'auront pas le choix de garder les terrains vacants. Ils vont être obligés de les développer d'une façon ou d'une autre. Je pense que c'est une bonne mesure. Si vous allez dans un sens ou si vous allez dans l'autre, je pense que c'est la meilleure façon d'établir une commune mesure de justice pour protéger l'intérêt collectif par rapport à l'intérêt individuel et aux droits individuels.

M. LE PRESIDENT: Le député de Lotbinière, sur le même sujet.

M. BELAND: Ma question s'apparente à celle qu'un autre député a faite tout à l'heure relativement au budget qui, dans le passé, était accordé soit au ministère de l'Agriculture et de la Colonisation ou au ministère des Terres et Forêts ou au ministère des Richesses naturelles, etc. Dans ce sens-ci, est-ce que vous avez établi des critères de base pour définir par ordre d'importance, par exemple, étant donné que tout va être amalgamé dans un même ministère? Je pense à un point précis. J'apporte l'exemple. Cet avant-midi même, j'ai attiré l'attention de mon divisionnaire de comté sur

un pont qui a descendu d'à peu près quatre pieds, ceci sur un chemin municipal. Donc, entretenu par le ministère de l'Agriculture et de la Colonisation. Là, à ce moment-là, est-ce qu'on va se baser simplement sur l'importance qu'il faut le réparer immédiatement comme si c'était réparé par l'Agriculture et la colonisation ou, si, par exemple, on va acquitter les affaires itinérantes au ministère de la Voirie tel que cela existait auparavant, quitte, s'il reste quelque chose, de s'occuper de ça? Est-ce qu'il y a des critères de base d'établis ou si c'est "at large"?

M. PINARD: Je pense qu'il faut faire la distinction très nette. Le budget du ministère de l'Agriculture comme tel sera dépensé pour des fins agricoles. Le budget de la Colonisation à l'article: Construction de routes, sera dépensé pour des fins de construction de routes de colonisation en vertu de certains critères, d'une certaine catégorie qui est bien identifiée à ce ministère et que nous allons identifier de la même façon au ministère de la Voirie.

M. LE PRESIDENT: Le député de Wolfe.

M. LAVOIE (Wolfe): Y aurait-il possibilité de savoir si les plans sont déposés pour la Transquébécoise?

M. PINARD: Ce n'est pas le même problème, ça.

M. LAVOIE (Wolfe): Les plans sont déposés de Sherbrooke à Richmond.

M. PINARD: Les plans sont déposés de Sherbrooke à Richmond.

M. LAVOIE (Wolfe): Sont-ils déposés pour rejoindre la route no 1 dans le canton d'Ascot?

M. PINARD: C'est de Sherbrooke à aller vers...

M. LAVOIE (Wolfe): En allant vers East Angus dans le canton d'Ascot. C'est une bretelle qui est supposée se faire pour aller rejoindre la Transquébécoise, vers Bromptonville.

M. PINARD: Nous sommes à étudier à la planification, actuellement.

M. LE PRESIDENT: Le député de Gaspé-Nord.

M. GAGNON: C'était dans l'ordre d'idée de tout à l'heure. A un moment donné, on a chevauché. J'ai appris avec surprise que le ministère de l'Agriculture et de la Colonisation avait plus de milles de routes que la Voirie en avait. J'ai été surpris d'apprendre ça, en 1968. C'est le sous-ministre qui m'a informé qu'il y avait plus de milles de routes. Disons que, dans Gaspé-Nord, c'est un peu ce qui se présente quand on fait tout le recensement des routes.

M. PINARD: Il y a des comtés exceptionnels.

M. GAGNON: Le sous-ministre m'avait dit — c'était M. Lalande — On a plus de chemin de routes que la Voirie en a.

M. PINARD: J'ai ici un fonctionnaire qui me donne des statistiques vitales. Le ministère de la Colonisation a 11,600 milles de routes. Le ministère de la Voirie en entretient, l'été, 33,000 milles et, en hiver, 41,000 milles. Vos statistiques vitales étaient inversées, M. le député de Gaspé-Nord.

M. GAGNON: L'information qu'on m'avait donnée n'était pas tout à fait exacte. C'est ce qu'on m'avait dit.

M. PINARD: Cela donnerait 13...

M. GAGNON: Cela donnerait 22,000 milles de différence. Tout de même, au niveau...

M. PINARD: Disons, 13,000 milles, 33,000 milles, 41,000 milles.

M. GAGNON: L'hiver, disons qu'on prend des routes de colonisation à certains moments. Pour se rapporter à l'entretien d'été, cela fait un tiers.

M. PINARD: Vous aviez la taille un peu fine.

M. GAGNON: C'était une taille de sous-ministre. Au niveau de l'entretien, ce sera une bonne chose. Au niveau de la réfection des routes, ce ne sera peut-être pas bon. Au niveau de l'entretien, je prends un exemple dans ma région où des niveleuses ont un territoire de 50 milles desservi par la Colonisation. Cela prenait trois semaines, un mois, un mois et demi avant de l'avoir dans l'autre partie du comté.

Lorsque la Voirie aura l'entretien à sa charge, ça pourra se faire en même temps. On a connu sur certains parcours de route qu'il y avait quatre milles qui appartenaient à la Voirie, et par la suite le ministère de la Colonisation avait les six autres milles.

M. PINARD: Est-ce que je peux arrêter le député? Nous sommes hors d'ordre de la façon que nous discutons. Nous prendrons ce problème au poste 5, à la page 222.

M. GAGNON: On chevauche.

M. LESSARD: M. le président, le ministre nous informait tout à l'heure que le service des expropriations expropriait pour d'autres ministères. Est-ce qu'on pourrait savoir quelles sont les relations entre la Régie des services publics

par exemple, et le service des expropriations? Est-ce que la Régie des services publics fait aussi de l'expropriation?

M. PINARD: Non, la Régie des services publics est un tribunal qui adjuge en matière d'expropriation. Le juge Dorion en est le titulaire, avec des commissaires à Québec et à Montréal. La Régie des services publics est sous la responsabilité du ministre des Communications.

M. GIASSON: Elle ne fait pas d'expropriations comme telle, elle sert d'arbitre dans des problèmes de négociations entre...

M. GAGNON: Mais elle octroie des...

M. PINARD: Elle tient des auditions. Dans bien des cas, elle adjuge, à l'amiable, parce que les parties décident de s'entendre devant le tribunal. Maintenant, il y a une distinction assez importante à faire. Contrairement à ce qu'elle faisait autrefois, la Régie des services publics ne sanctionne plus, par jugement, un arrangement, à l'amiable, intervenu devant elle.

M. LESSARD: Si je comprends bien, c'est que...

M. PINARD: Au maximum, 2 p. c.des dossiers d'expropriation vont devant la Régie des services publics pour fins d'audition et d'adjudication par voie de jugement.

M. LESSARD: Si je comprends bien, lorsque le ministère décide d'exproprier, il tente de le faire à l'amiable avec la personne expropriée. Si cette personne ne veut pas accepter l'offre du ministère, à ce moment la Régie des services publics décide.

M. PINARD: Il y a discussion. Nous attendons d'en venir à une entente à l'amiable. S'il y a refus de la part de l'exproprié, alors que nous croyons que notre offre d'indemnisation est juste et raisonnable, nous prenons l'initiative de déférer le dossier à la Régie des services publics. Il est assez rare que l'exproprié le fasse lui-même. Ou bien, nous pressons l'exproprié, vu son refus d'accepter notre offre, de déférer lui-même le dossier devant la Régie des services publics. Nous lui conseillons de prendre un procureur pour bien protéger ses droits.

Alors, la formule est assez souple. L'une ou l'autre des parties en prend l'initiative.

M. LAVOIE (Wolfe): Dans l'ensemble, M. le Président, lorsque quelqu'un va à la Régie des services publics, pouvez-vous me dire s'il y a quelque chose à gagner, ou si, généralement, il ne gagne pas grand-chose?

M. PINARD: La moyenne au bâton du ministère de la Voirie est passablement bonne.

M. GAGNON: Mais c'est dire que quelqu'un ne pourrait pas aller...

M. PINARD : Cela veut dire que les offres du ministère sont assez généreuses pour réellement donner naissance à un accord à l'amiable.

M. LAVOIE (Wolfe): Là, c'est parce que je suis en train de...

M. PINARD: Seulement dans des cas extrêmement techniques ou difficiles d'appréciation où parfois il n'y a pas d'accord, le dossier va devant la régie. Il arrive très souvent que le ministère obtient des jugements favorables.

M. GAGNON: Est-ce qu'une personne qui serait lésée dans ses droits pourrait, indépendamment de la régie, aller devant la cour Supérieure ou bien si c'est...

M. PINARD: Pour homologation du jugement rendu par la Régie des services publics.

M. GAGNON: Il faut nécessairement qu'il passe par la régie avant d'aller à la cour Supérieure.

M. LAVOIE (Wolfe): Il y a le Protecteur du citoyen, aussi...

M. GAGNON: Bine, cela, c'est en dernier.

M. LE PRESIDENT: Alors traitements, salaires et allocations, adopté?

M. LAVOIE (Wolfe): Non, je veux relever une remarque que mon collègue, le député de Gaspé-Nord, a faite tantôt concernant le personnel. Est-ce que vous avez tout le personnel nécessaire dans votre ministère, pour suffire? On me dit que dans certaines choses, certains techniciens ne sont pas assez nombreux pour pouvoir suffire à la tâche. Exemple: les types qui analysent les puits, je ne sais pas comment vous appelez cette profession-là...

M. PINARD: Les puisatiers.

M. LAVOIE (Wolfe): Non, les puisatiers sont ceux qui découvrent les puits, mais ceux qui vont vérifier si l'eau qui, dans un puits, si vous voulez, en construisant un chemin, si cette eau-là va rester dans le puits ou bien...

M. PINARD: Si c'est de l'eau potable, si cela va assécher le puits ou tarir la source.

M. LAVOIE (Wolfe): C'est cela.

M. PINARD: Ce n'est pas fait par l'expropriation, mais je peux vous dire qu'actuellement on fait un effort assez extraordinaire pour essayer de corriger la situation. En fait, on s'est rendu compte que c'est évident, que ça prend

trop de temps pour régler les cas de puits: on a des problèmes dans l'ensemble de la province et on est en train de s'améliorer.

M. LAVOIE (Wolfe): On m'a déjà dit qu'il y en avait seulement quatre de ces spécialistes dans la province.

M. PINARD: Nous faisons appel, maintenant, au service des sols pour mieux déterminer les difficultés ou les causes de tarissement des puits ou de la pollution des puits aussi, cela arrive dans certains cas. Service des sols et matériaux.

M. LAVOIE (Wolfe): En ce qui me concerne, je peux adopter cet article-là.

M. LE PRESIDENT: Adopté 1.2.1.

M. LAVOIE (Wolfe): C'est uri diminution parce que vous avez fermé le bureau de Trois-Rivières?

M. PINARD: Non, il va y avoir des gens responsables de l'expropriation dans les douze régions de la province, alors ça va être beaucoup plus rapide.

M. LAVOIE (Wolfe): Il y avait un bureau à Trois-Rivières avant, il a été transféré à Sherbrooke.

M. PINARD: Il y avait des bureaux de territoire à Trois-Rivières, à Montréal, à Québec et un petit bureau à Sherbrooke.

M. GIASSON: Un à Rimouski.

UNE VOIX: Trois bureaux de territoires.

M. PINARD: Trois bureaux de territoire. Actuellement, on en a dans chaque région, dans nos douze régions.

M. LAVOIE (Wolfe): D'accord, adopté.

M. LE PRESIDENT: Les communications, fournitures et approvisionnements, sous-article 6.

M. LAVOIE (Wolfe): Pourquoi cette petite augmentation de $5,000, pour déménager?

M. PINARD: Cela peut être justifié, je n'ai pas la preuve, par l'augmentation du nombre de poteaux, de piquets d'arpentage, par exemple. Quand on a un budget plus élevé, nos projets sont plus nombreux, alors il faut grossir le nombre de piquets...

M. LAVOIE (Wolfe): Il y en a des piquets.

M. LESSARD: Il y a tellement de cahots qu'on voit des piquets rouges un peu partout.

M. PINARD: Ils ne sont pas rouges les piquets. Habituellement, c'est de l'épinette blanche.

M. LESSARD: Ils sont pas mal rouges. Je veux dire pour annoncer "terrain dangereux".

M. PINARD: On peut bien mettre bleu ou vert, si vous voulez, quelles sont vos couleurs, vous autres?

M. GIASSON : Ce sont des jaunes.

M. LESSARD: La couleur de la raison.

M. LE PRESIDENT: Mobilier, adopté. Sous-article 11?

M. LAVOIE (Wolfe): Services contractuels...

M. PINARD: Il y a une diminution de $10,000, mais il s'agit maintenant de faire l'entretien des machines à écrire pour la somme de $3,000.

M. GAGNON: Cela ne demandera pas un budget supplémentaire.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que les $13,000 ont été dépensés l'an passé?

M. PINARD: Il y a eu $10,000 dépensés.

M. LAVOIE (Wolfe): Cette année, vous prévoyez $3,000 seulement?

M. PINARD: Le mobilier a été renouvelé.

M. LAVOIE (Wolfe): Autres dépenses, adopté.

M. LESSARD: M. le Président, les imputations, cela comprend quoi?

M. PINARD: Ce sont les salaires des employés du service des expropriations qui sont imputés à une immobilisation, pour un nombre de 238 fonctionnaires.

M. LESSARD : Avant de terminer cette partie, si vous me permettez, l'adjoint parlementaire a parlé à Arvida d'une loi plus humaine en expropriation. Est-ce que cette loi serait déposée prochainement à l'Assemblée nationale?

M. MAILLOUX: Cela se fait déjà dans la pratique d'ailleurs.

M. LESSARD: Vous parlez d'une loi.

M. PINARD: Un comité de législation, un comité de légistes est actuellement au travail pour faire la synthèse des recommandations de la commission Alarie. Ces rapports sont très

volumineux et couvrent une foule de problèmes.

Je pense qu'il faut procéder par étapes là-dedans. Autrement, on ne pourra pas déboucher avec un texte de loi qui va nous permettre d'agir rapidement et qui va couvrir tous les aspects de la situation.

Ce travail va bon train. J'ai eu la semaine dernière un rapport de M. Chouinard, qui est en charge du comité de législation. Je pense que nous pourrons prévoir le dépôt de ce projet de loi à brève échéance pour apporter les amendements que tout le monde a réclamés.

M. GAGNON: C'est une loi adoptée en 1965...

UNE VOIX: Adopté.

M. GAGNON: ... et je me rappelle qu'à ce moment-là M. Johnson avait fait état de la sévérité de la loi.

M. PINARD: Il faut reprendre certaines recommandations et les adapter au contexte nord-américain mais aussi au contexte québécois. La commission est allée un peu partout dans le monde vérifier sur place l'application pratique des législations en matière d'expropriation. Cela l'a amenée à déboucher sur une foule de domaines: l'aménagement du territoire, les pouvoirs d'homologation... Une foule de problèmes qui ne sont pas nécessairement pertinents par ordre d'urgence et de priorité. Il ne faut pas s'étouffer avec les problèmes. Il faut les prendre au fur et à mesure qu'ils se présentent mais essayer d'être en avance...

M. GAGNON: Bien pensé.

M. PINARD: ... sur les problèmes qui nous causent le plus de soucis au plan social.

M. GAGNON: C'est ça.

M. LE PRESIDENT: Sous-article 33: Imputations, adopté. Article 3: Service de la route transcanadienne.

Service de la route transcanadienne

M. LAVOIE (Wolfe): A ce sujet, M. le Président, je me demande si on ne pourrait pas y revenir un peu plus tard, en ce qui me concerne. Je vais vous dire, c'est M. Lafontaine qui a le document à ce sujet.

M. PINARD: Pourriez-vous répéter votre question, s'il vous plaît?

M. LAVOIE (Wolfe): Je me demande si on ne pourrait pas revenir un peu plus tard à la route transcanadienne parce que M. Lafontaine m'a téléphoné qu'il ne pourrait pas être ici.

M. PINARD: Si vous voulez, c'est seulement le service de la route transcanadienne et c'est un article qui est aboli...

M. LAVOIE (Wolfe): D'accord.

M. PINARD: ... c'est-à-dire que nous allons nous en servir pour deux ans seulement, pour la partie qui reste à terminer, c'est-à-dire des limites de Lévis à la frontière du Nouveau-Brunswick.

M. GAGNON: Quelle était sa fonction?

M. PINARD: C'était un service qui était dirigé, comme j'ai dit l'autre jour, par M. Olivier Mathieu qui avait des bureaux à Montréal mais qui avait des représentants au niveau régional pour la surveillance des travaux sur la Transcanadienne, pour la rédaction des rapports mensuels...

M. GAGNON: Quand vous dites ça va disparaître, est-ce que ça veut dire à ce moment-là que ce sera intégré à un autre service du ministère?

M. PINARD: Tant que l'entente était en vigueur, c'était une disposition de la loi qui nous obligeait à avoir le médecin de ce bureau. Maintenant que l'entente est terminée avec le gouvernement d'Ottawa, c'est notre responsabilité exclusive, nous sommes capables de prendre nos responsabilités avec tous les services que nous avons déjà dans nos structures.

M. GAGNON: Est-ce que cela veut dire que 73 personnes seront congédiées lorsque le service... ou si elles seront intégrées à d'autres services?

M. PINARD : Elles vont être intégrées un peu dans toutes les divisions du district à notre service de la construction.

C'était du personnel qui appartenait au ministère de la Voirie de toute façon.

M. GAGNON: Ah bon!

M. LAVOIE (Wolfe): En ce qui me concerne, je suis prêt à adopter l'article 3 au complet.

M. LE PRESIDENT: Article 3 au complet, adopté.

Service des contrats

M. LAVOIE (Wolfe): Service des contrats. Ce sont seulement les fonctionnaires comme M. Bergeron, qui demandent des contrats, qui, avec son e'quipe...

M. PINARD: M. Rod Bergeron, qui demande des contrats...

M. LAVOIE (Wolfe): ... analyse les contrats, etc.

M. PINARD: ... qui procède à la publication des appels d'offres, à l'étude des soumissions...

M. LAVOIE (Wolfe): En ce qui me concerne, je suis prêt à adopter l'article...

M. PINARD: ... après l'ouverture, et aux recommandations pour fins d'adjudication des contrats.

M. GAGNON: Dans la compétence de l'ouvrage, je crois que les officiers sont compétents, mais est-ce qu'il y a le personnel voulu pour accélérer au maximum ces travaux? Je sais que M. Bergeron est un type qui n'a pas...

M. PINARD: Il y a peut-être eu un problème de personnel à une certaine époque, mais ce n'est plus le cas maintenant, parce que nous sommes en avant de notre échéancier à l'heure actuelle.

M. LE PRESIDENT: Article 4, adopté?

M. LAVOIE (Wolfe): Au complet en ce qui me concerne.

M. LE PRESIDENT: Article 4 adopté au complet.

Article 5: Bureaux de districts et divisions.

Bureaux de districts et divisions

M. LESSARD: M. le Président, à l'article 5: Bureaux des districts et divisions, on trouve la même chose à l'administration, est-ce qu'on pourrait m'expliquer la différence qu'il y a entre...

M. PINARD: Je vais demander à M. Michaud, le directeur des finances au ministère de la Voirie, de vous expliquer la portée de ce poste budgétaire.

A l'article 1, sous-article 2: Bureaux des districts et divisions, on considérait le chef de district, son assistant ainsi que le personnel d'un bureau, ainsi que le divisionnaire, le divisionnaire adjoint et le personnel du bureau.

Aux articles 4 et 5, c'est le personnel de construction qui est totalement imputé... il fallait le montrer dans les dépenses ordinaires. Aux articles 4 et 5, tout le personnel fonctionnaire — 653 fonctionnaires — il fallait le montrer là et l'imputer par après à "immobilisation" à l'article 7.1. Ce sont les ingénieurs résidents, les techniciens d'arpentage, les dessinateurs.

M. LESSARD: Vous avez le personnel au niveau des bureaux des districts et divisions et ceci, on le trouve à "administration", alors que tout ce qui concerne la construction comme telle, c'est-à-dire les services de la construction, le personnel qui est attaché directement à la construction, c'est aux articles 4 et 5.

M. PINARD: C'est cela!

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce dans cet article-là, qu'on peut parler de la construction d'édifices pour les fonctionnaires?

M. PINARD: Pour les divisions? Pour les licences des divisionnaires?

M. LAVOIE (Wolfe): Oui, c'est cela.

M. PINARD: Les Travaux publics?

UNE VOIX: La construction relève des Travaux publics.

M. GAGNON: Au cours de l'année financière qui s'est terminée le 31 mars, est-ce qu'il y a eu des divisions qui ont été fermées? Y a-t-il eu également des partages au niveau des divisions dans la province?

M. PINARD: Nous avons discuté du problème, je crois, la semaine dernière, lorsque nous avons expliqué le fonctionnement de la nouvelle carte territoriale et le remodelage de nos structures de divisions sur le territoire.

M. GAGNON: J'ai une question directe, parce que je m'intéresse tellement à mon voisin: Est-ce vrai qu'on fermerait la division de Matane au cours de la prochaine année? On en a parlé considérablement.

M. PINARD: C'est une recommandation qui est en ce moment à l'étude. Il n'y a pas de fermeture au plan pratique. Nous essayons de concevoir les conséquences qui pourraient en découler au plan de l'efficacité, au plan de la qualité des services, etc., peut-être aussi au plan des conséquences sociales, tout simplement. S'il n'y a pas de conséquences trop considérables, si toutefois on en venait à la décision de fermer cette division, nous essaierons de trouver une formule de compensation pour ne pas déséquilibrer trop considérablement la qualité des services à donner. Je ne sais pas quel était le nombre d'employés à cette division par rapport au nombre d'employés qui sont en service à l'autre division. Ils n'étaient pas tellement nombreux à Matane.

M. GAGNON: Non, mais tout de même, je crois que cela causerait certainement certains préjudices au plan social.

M. PINARD: C'est ce que nous évaluons actuellement pour ne pas créer d'injustice.

M. LAVOIE (Wolfe): A cet effet-là, M. le Président, j'aimerais avoir un renseignement qui me concerne. Au sujet des fonctionnaires de la Voirie qui demeurent dans mon comté qui travaillent à Weedon et qui relèvent de la division de Cookshire, on me dit que ces gens-là

devront aller travailler à Cookshire ou à Sherbrooke. Ils sont dédommagés pour leur voyage chaque jour, etc. Ils ont leurs locaux actuellement à Weedon. Est-ce vrai que vous prévoyez les transférer à Sherbrooke ou à Cookshire?

Vous pourrez peut-être me répondre demain. J'aimerais avoir le renseignement pour savoir où on va.

M. PINARD: Malheureusement, M. Charland n'est pas ici ni M. Michel Bédard. On n'a pas non plus les documents. On en avait fait la discussion l'autre jour. S'il y a un problème particulier, est-ce que le député de Wolfe pourrait le soumettre?

M. LAVOIE (Wolfe): Les gens de mon comté, les arpenteurs, les dessinateurs...

M. PINARD: Voulez-vous, sans être obligé de donner la réponse devant la commission parlementaire, ici, est-ce que le député serait satisfait qu'on lui donne privément?

M. LAVOIE (Wolfe): Certainement.

M. LATULIPPE: C'est compris déjà dans l'article 7?

M. PINARD: La construction est comprise dans 7.

M. LE PRESIDENT : Comme il est six heures, nous ajournons les travaux jusqu'à 8 h 15.

M. LAVOIE (Wolfe): A la reprise des travaux, pour la Direction de l'entretien, j'aimerais qu'on me renseigne — je vais vous le dire tout de suite — sur les arrangements qui ont été faits concernant les dettes dues par des municipalités au ministère de la Voirie depuis de très nombreuses années, depuis 20 ans, si vous voulez.

M. PINARD: Vous voulez savoir s'il y a eu consolidation ou fermeture des dossiers, purement et simplement?

M. LAVOIE (Wolfe): C'est ça.

M. LE PRESIDENT: Nous allons ajourner jusqu'à 8 h 15.

Reprise de la séance à 20 h 16

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

Nous sommes à la page 222, poste budgétaire 5: Direction de l'entretien. La parole est au député de Chicoutimi.

Direction de l'entretien

Bureau chef

M. TREMBLAY (Chicoutimi): M. le Président, au chapitre de l'entretien, j'aurais quelques questions à poser au ministre. Elles seront précédées de quelques observations brèves, sur un problème qu'il connaît très bien, le problème de l'entretien de la grande artère de communication, le boulevard Talbot. Comme le ministre le sait sans doute, s'il a eu l'occasion d'y passer, comme il le saura lorsqu'il viendra en voiture, cette route est devenue impraticable. Elle est en très mauvais état. L'an passé, on y a mis une couche d'usure dans la partie qui se trouve dans le comté de Chauveau, ignorant la partie qui se trouve dans notre secteur.

Nous voudrions savoir quelles sont les intentions du ministre à ce sujet. Cette artère a autant d'importance pour nous que les grandes artères qui conduisent aux régions métropolitaines. Il y aurait lieu d'envisager pour l'avenir — je sais que ce serait des travaux d'une importance très grande du point de vue financier — dans l'esprit du ministre, d'en faire une autoroute à double voie. Si, pour l'instant, il n'est pas possible d'envisager ce projet, il y aurait lieu d'abord de corriger certaines courbes extrêmement dangereuses, de faire double et triple voie dans certaines côtes afin d'assurer le dégagement, là, où circulent les véhicules lourds. Par ailleurs, il y a aussi l'entrée dans la ville de Chicoutimi, depuis la barrière de Laterrière jusqu'à la ville de Chicoutimi là où commence la ville proprement dite, là où se trouvent les centres d'achat, le centre commercial, pour parler plus français.

Nous avions entrepris d'élargir le boulevard Talbot dans la section qui se trouve dans la ville de Chicoutimi, d'y mettre l'éclairage nécessaire. J'avais reçu l'assurance du ministre qui a précédé l'honorable, devant nous, que ces travaux seraient poursuivis. Pour l'instant, je n'ai pas de nouvelle en dépit des efforts répétés que j'ai faits. Je n'ai pas de nouvelle des intentions du ministère.

Je demande donc, non pas en ma qualité de député de Chicoutimi, mais en ma qualité de député d'une région qui se trouve reliée à celle de la Côte-Nord, à celle de Charlevoix, à celle de Montréal par la route de LaTuque, je demande au ministre quelles sont les intentions de son ministère concernant le boulevard Talbot. S'il y a un budget d'abord pour couche d'usure, réfection, correction des courbes, etc., et aménagement de l'entrée dans la ville de

Chicoutimi depuis la jonction de la route 16-A jusqu'au centre commercial de Chicoutimi et depuis le rond-point qui mène de la route 16-A à la barrière de Laterrière.

M. PINARD: Je n'aurais pas d'objection, M. le Président, à faire la discussion d'un projet comme celui-là au poste: Direction de l'entretien. Je me demande toutefois si ça n'ouvrirait pas la porte à d'autres discussions de même nature, alors que nous devrions faire la discussion du problème porté à mon attention par le député de Chicoutimi au poste 7 : Construction et réfection de routes.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): M. le ministre, si vous me permettez...

M. PINARD: Je n'ai pas d'objection, je ne veux pas faire de juridisme...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Voici, M. le ministre, je veux simplement avoir une idée générale de votre politique à ce sujet, compte tenu que je dois retourner tout à l'heure à la commission de la constitution et que vous vous débarrasseriez de moi plus vite si vous répondiez comme vous savez le faire aux demandes que je vous fais.

M. LE PRESIDENT: Est-ce que les membres sont d'avis de laisser continuer M. Tremblay...

M. DROLET: Quelques minutes, on va le laisser aller.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui, ce n'est pas très long.

(Construction et réfection de route et de ponts permanents)

M. PINARD: Si le député de Chicoutimi me le permet, je vais prendre le programme des immobilisations qui devrait se discuter normalement au poste 7, mais comme le député a invoqué une bonne raison, nous allons en faire la discussion tout de suite. Il y aura effectivement des travaux qui seront exécutés sur la route conduisant à Chicoutimi. Alors, sur la route 54, dans la partie du parc, il y aura effectivement une voie pour camions, une voie de dégagement pour permettre à la circulation lourde de prendre une voie qui n'empêchera pas la ciruclation normale des autres voitures. Cela va coûter environ $265,000. Il y aura des travaux de terrassement et de gravelage et de revêtement bituminuneux.

Il y aura également une somme de $300,000 qui sera dépensée pour des travaux sur la route 54, de Laterrière à Chicoutimi. Ce seront des travaux de terrassement et de gravelage. Le revêtement bitumineux viendra par la suite.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Alors, ce sont les montants. Cela ferait un montant de $565,000.

M. PINARD: Evidemment, il y a les contrats déjà en cours pour la construction du pont et des approches, à Chicoutimi, Chicoutimi-Nord. C'est déjà une somme assez importante, tout près de $3,000,000, c'est $2,700,000. Vous avez tout de suite $3,000,000 qui seront dépensés dans le comté en travaux d'immobilisation.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Cela couvre deux comtés. Les approches vous les faites à Chicoutimi-Nord et Chicoutimi. Il y a le comté de Dubuc et comté de Chicoutimi. Alors, pour les travaux d'approches, c'est environ $2,700,000.

M. PINARD: Le pont et les approches, oui. Chicoutimi, Chicoutimi-Nord.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Le pont et les approches.

M. PINARD: Il y a d'autres travaux aussi qui sont exécutés sur la route 54, comme la construction de haltes routières.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Dans quel secteur du parc?

M. PINARD: A Rivière-du-Moulin. Pardon, la halte routière sera construite à Notre-Dame-de-Laterrière. Dans la section Notre-Dame-de-Laterrière sur la route de Rivière-du-Moulin, il y a la construction d'un nouveau pont.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'était décidé cela, je l'avais annoncé.

M. PINARD: L'évaluation est de $50,000. Cela n'a pas été fait, alors ce sera fait.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui, parce que vous l'avez retardé l'année passée. Continuez.

M. PINARD: Ce n'est peut-être pas la raison exacte.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est la raison officieuse.

M. PINARD: Le député fait de l'interprétation.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui, de l'interprétation rigoureusement juridique. Continuez M. le ministre, ça va bien notre affaire.

M. PINARD: Moi, je fais de l'interprétation budgétaire. Le député fait de l'interprétation politique.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Politique, parce que je sais à qui j'ai affaire.

M. PINARD: On va bien s'entendre.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Mais le fait que vous le fassiez, cela me rassure.

M. PINARD: J'espère que le crédit nous en sera donné.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je vous érigerai un monument, s'il le faut.

M. PINARD: Ah! pas de monument. Ce serait défendu. Votre simple...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je demanderai à Jordi Bonet de venir vous en parler.

M. PINARD: S'il faut faire une petite murale, on s'entendra. Vous prenez les devis.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): D'accord. On ne consultera pas les Affaires culturelles.

M. PINARD: Ce sont les grands travaux que nous prévoyons au budget d'immobilisation — je ne travaille pas pour Chicoutimi. Evidemment, il y a tous les travaux d'entretien dont on pourrait parler puisque nous sommes au poste budgétaire 5: Direction de l'entretien. Je pense que le député n'a pas de question spécifique à ce sujet. Je pense bien qu'il y a une partie des travaux qui peuvent être faits sur la route 54 et qui relèvent du budget de l'entretien proprement dit. J'imagine qu'à cette époque-ci de l'année, à cause du gel et du dégel, c'est une condition peut-être pas absolument normale mais on connaît bien le phénomène qui se produit chaque printemps sur notre réseau routier.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Est-ce qu'il y a des...

M. PINARD: Ce sont des travaux normaux qui vont se faire...

M. TREMBLAY (Chicoutimi):... travaux de construction dans la partie du canton Chicoutimi et Rangs Saint-Pierre, Sainte-Famille, Saint-Martin, Saint-Jean-Baptiste, etc. Est-ce qu'il y a des travaux de construction dans ces rangs-là?

M. PINARD: Je n'ai pas le nom de ces saints ou ces saintes dans mon budget mais...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Vous allez vous occuper des saints quand même.
Cela n'apparaît pas à votre budget.

M. PINARD: Est-ce que le député fait un choix entre les saints ou les saintes?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Cela, M. le ministre, ce n'est pas moi qui choisis, ce n'est pas moi qui ai le budget.

M. PINARD: Vous me laissez la responsabilité de choisir?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Si je tiens compte de votre goût, je ne vous la laisserais pas. Tenant compte des besoins des citoyens...

M. PINARD: Vous avez quand même un assez bon budget par rapport à d'autres que je connais.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Cela fait $2,700,000 plus environ $500,000. C'est moins considérable que dans Drummondville m'a-t-on dit?

M. PINARD: C'est un peu gênant de dire tout haut le budget que vous avez par rapport aux budgets d'autres comtés.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): J'ai toujours eu un bon budget.

M. PINARD: Alors, vous admettez que...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je veux que cela continue.

M. PINARD: ... vous n'êtez pas discriminé.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Non, c'est-à-dire que je veux savoir dans quelle mesure ça correspond aux besoins des citoyens.

M. PINARD: Je crains fort d'être accusé de discrimination par d'autres.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Vous vous défendrez.

M. PINARD: Avec autant de brio et...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): D'intelligence.

M. PINARD: ... utilisant tous les artifices de la langue française.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est-à-dire tous les secrets de la langue.

M. PINARD: Les secrets?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il n'y a pas d'artifice dans la langue. Il n'y a que connaissance...

M. PINARD: Il y a les artifices du language.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il n'y a que connaissance et secrets.

M. PINARD: Ah bon!

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Les artifices, c'est dans la pensée.

M. PINARD: Enfin!

M. LE PRESIDENT: Est-ce que le député de Chicoutimi a d'autres questions?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je vais poser une dernière question, si vous le permettez.

C'est l'ensemble des travaux que vous effectuerez dans le comté de Chicoutimi.

M. PINARD: Oui.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Et qui serviront évidemment toute la région parce que là, je ne défends pas seulement le comté de Chicoutimi. Si on tient compte seulement du comté de Chicoutimi, il n'y a que...

M. PINARD: Il y en a d'autres qui sont faits ailleurs que dans le comté de Chicoutimi.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui, évidemment, mais qui.

M. PINARD: Qui concernent la région.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): J'imagine que mes collègues des autres comtés vont s'occuper de la route Sainte-Anne-Tadoussac...

M. PINARD: Certainement.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): ... la Côte-Nord. Nous pourrons penser, nous pouvons croire que le ministre s'intéresse au réseau routier d'une région qui a besoin de cela pour les développements de la baie James.

M. LESSARD: Je crains que la route Sainte-Anne-Tadoussac ne permette au député de Chicoutimi de venir trop souvent dans mon comté.

M. LE PRESIDENT: Le député de Wolfe.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): M. le ministre, je vous remercie. Alors, j'annoncerai l'heureuse nouvelle à mes commettants.

M. PINARD: Vous leur direz que nous nous sommes très bien entendus.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je leur dirai cela!

M. LAVOIE (Wolfe): Lors de l'ajournement, M. le Président, j'avais mis l'honorable ministre au courant que, lors de la reprise à 20 h 15, je lui demanderais ce que deviendraient les redevances des municipalités depuis de nombreuses années?

M. PINARD: C'est relativement aux ponts ou aux routes que nous remettons aux municipalités?

M. LAVOIE (Wolfe): Aux routes. C'est parce qu'à certains endroits, des municipalités ont brisé l'asphalte, supposons, et le ministère de la Voirie a demandé aux municipalités un certain montant pour la réparation. Il y a des montants...

M. PINARD: Ce sont des créances qui dataient depuis plusieurs années.

M. LAVOIE (Wolfe): J'en connais depuis 1945-1948.

M. GAGNON: En 1962, le gouvernement est supposé avoir fait disparaître toutes ces dettes.

M. LAVOIE (Wolfe): Non.

M. GAGNON: Oui. A des endroits, je suis convaincu... C'est que j'ai été secrétaire municipal et je suis convaincu...

M. PINARD: Il y a eu des comptes... il s'agit de comptes en souffrance, depuis longtemps. Ils s'élevaient à $180,000 en 1968 et sont aujourd'hui de l'ordre de $67,500.

Oui, pour plusieurs municipalités.

Cette diminution est attribuable uniquement aux retenues de subventions. L'étude de ces comptes nous démontre que, dans la majorité des cas, il y a lieu de poursuivre le travail de perception parce que les municipalités ont les moyens financiers de les rembourser au ministère ou au gouvernement.

J'ai ici une liste. Je ne sais pas si c'est indiqué d'en donner le détail.

M. LAVOIE (Wolfe): Il y a une ville en particulier pour laquelle j'aimerais avoir le résultat, c'est la ville de Disraëli. C'est un compte qui datait de 1948.

M. PINARD: Oui. J'ai écrit une lettre le 12 novembre 1970 à M. le maire de Disraëli pour l'informer que la municipalité devait au ministère $14,444.42 depuis 1954 pour la réparation de la route provinciale no 1 éventrée par des travaux municipaux d'aqueduc et d'égouts. Le maire est intervenu pour demander la résiliation ou la radiation de cette dette. Le ministère des Finances surveille la récupération de ces comptes.

M. LAVOIE (Wolfe): J'ai déjà eu des rencontres il y a quelques années avec le ministre de la Voirie, les fonctionnaires du ministère de la Voirie, du ministère des Affaires municipales, le ministre des Affaires municipales, le ministre des Finances, le ministre du Revenu, en tout cas, plusieurs ministres et fonctionnaires. Cette dette-là devait être annulée. Les raisons étaient assez bonnes pour que cette dette soit annulée

complètement. Les fonctionnaires de la Voirie étaient d'accord que...

M. PINARD: Moi, je ne retrace pas au dossier de lettre émanant du ministre de la Voirie de l'époque ou d'un sous-ministre m'informant que le ministère avait envisagé à l'époque de radier tout simplement...

M. LAVOIE (Wolfe): Vous n'avez pas dans votre dossier...

M. PINARD: ... cette dette-là.

M. LAVOIE (Wolfe): ... une lettre signifiant que le compte avait été réduit une fois à $10,000 ou $9,000?

M. PINARD: Il y a eu réduction de $15,308.42 à $14,444.42.

M. LAVOIE (Wolfe): Une fois, on m'a dit que la dette avait été baissée à $9,000 et, après cela, vous m'avez dit qu'elle serait annulée complètement.

M. PINARD: Le maire, dans sa correspondance du 6 novembre 1970, m'a demandé tout simplement d'annuler cette dette-là. Je lui ai répondu le 12 qu'à cause de certaines exigences du ministère des Finances, il m'était difficile de faire droit à sa demande immédiatement sans avoir consulté au préalable le ministre des Finances et le ministre des Affaires municipales qui est en train d'établir un système d'évaluation des demandes de subvention et de radiation de dettes qui nous parviennent des municipalités.

M. LAVOIE (Wolfe): Qu'est devenu le comité qui a été formé à ce sujet-là? Un comité interministériel avait été formé et nous avons déjà eu des rencontres au conseil des ministres pour régler ces problèmes.

M. PINARD: C'est justement ce que je vous dis. Il y a actuellement un comité qui fait l'étude de ces demandes et qui sera en mesure de nous faire des recommandations bientôt au niveau du conseil des ministres pour recommander l'annulation pure et simple de ces créances contre certaines municipalités.

M. LAVOIE (Wolfe): Ce que je ne comprends pas, c'est cet...

M. PINARD: Il est trop tôt pour en faire l'annonce. Je n'ai pas une idée globale de la situation.

M. LAVOIE (Wolfe): ... cela avait été chargé à cette ville-là en 1954 et n'a pas été réclamé de 1954 à 1960, si je fais erreur. De 1960 à 1966, cela n'a pas été réclamé non plus. On a commencé à réclamer cela après 1966.

M. PINARD: Le ministère a retenu sur la subvention d'entretien d'hiver la somme de $288 en 1966. Le même montant a été retenu en 67/68 et un montant indentique de $282 a été retenu en 69/70. Vous avez une retenue de $864, ce qui laisse un solde de $14,444,42.

M. LAVOIE (Wolfe): N'avez-vous pas un rapport des ingénieurs qui vous disent que ce montant-là n'aurait pas dû être retenu? Ils avaient demandé la permission de faire des travaux. Ils ont fait les travaux et cela ne devait pas être chargé à la municipalité, il me semble.

M. PINARD: S'il y avait eu un tel rapport, je ne vois pas pourquoi on aurait fait des retenues pour les années que je viens d'indiquer 66/67, 67/68 et 69/70.

M. LAVOIE (Wolfe): Mais, ce n'est quand même pas normal. Cela devrait être annulé. Des dettes qui datent depuis aussi longtemps devraient être annulées.

M. GAGNON: Sur l'ensemble des dettes, cela a des conséquences. A un moment donné, des municipalités font des travaux d'aqueduc, des travaux de protection contre l'incendie et elles reçoivent du ministère des Affaires municipales une lettre de promesses disant: Vous recevrez une subvention de tant. A ce moment-là, les emprunts sont contractés et les tableaux de remboursement sont faits en fonction des subventions à recevoir. Un bon jour, on reçoit une lettre disant: La subvention que vous devez recevoir au montant de $2,000, $3,000 ou $4,000 sera versée à 50 p. c. La municipalité n'a pas prévu cela dans son budget; le taux de la taxe d'eau et de la taxe d'égouts est fixé. A ce moment-là, on ne peut plus y toucher à moins d'aller devant la Régie des services publics. C'est alors tout un problème qui surgit à l'intérieur d'une municipalité dans son budget.

M. LAVOIE (Wolfe): Il faudrait faire une recommandation au ministre des Finances.

M. PINARD: Voici, nous faisons l'analyse de ces dossiers. Certaines recommandations seront faites par le ministère. J'irai devant le Conseil des ministres pour faire une recommandation. J'espère que celle qui sera faite sera adoptée.

M. LAVOIE (Wolfe): Le rapport mentionne qu'elle a été adoptée. J'avais entendu dire par M. le maire, le patroneux du comté, qu'il avait fait adopter cette affaire et qu'elle avait été réglée.

M. GAGNON: J'ai plus confiance au ministre.

M. LE PRESIDENT: Le député de Portneuf.

M. DROLET: M. le Président, j'aurais deux courtes questions seulement à ce poste budgé-

taire. La première question sur le budget du comté qu'on aura, est-ce que...

M. GAGNON: Est-ce que c'est à ce poste budgétaire? Il doit y avoir un autre poste budgétaire pour ça.

M. DROLET: Est-ce que j'ai la parole? Est-ce que sur le budget du comté, nos municipalités pourront avoir cette année, soit des montants, de petites subventions pour des réparations pour les routes et les rues d'un village?

M. LE PRESIDENT: C'est le poste budgétaire 5: Direction de l'entretien.

M. DROLET: C'est justement pour l'entretien des chemins.

M. PINARD: Cela va venir à la page 223.

M. DROLET: C'est bien. A la condition que ce soit égal pour tout le monde. On permet des discussions sur les municipalités...

M. PINARD: J'aimerais mieux, si vous voulez, faire la discussion du poste 5 : Direction de l'entretien et nous y reviendrons.

M. DROLET: Cela ne me fait rien mais que ce soit égal pour tout le monde.

M. PINARD: Sur le fonctionnement de la direction comme telle, le paiement des salaires aux fonctionnaires qui sont à cette direction.

M. DROLET: J'y reviendrai tantôt.

M. LE PRESIDENT: Le député de Saguenay.

M. LESSARD: M. le Président, je crois que c'est à ce poste que l'on peut discuter de la loi des cimetières d'automobiles et de la propreté sur les routes. D'après ce que j'ai vu, du moins au niveau du rapport, ce serait à ce poste.

M. PINARD: Ce serait discutable au poste budgétaire 5, article 2: Service de la signalisation.

M. LESSARD: Nous sommes justement rendus à ce poste.

M. PINARD: Vous êtes passés au poste 5.

M. LESSARD: Ici, essentiellement. On discute de la direction de l'entretien, non pas service par service. On discute, un peu, du travail de l'ensemble de ce service qui est à ce titre. Dans ce travail, vous avez... Quand on arrivera à: Bureaux chefs et au service de la signalisation, cela pourra passer plus vite. C'est un peu comme dans "Administration".

M. PINARD: Quelle est votre question spécifique?

M. LESSARD: Il y a la loi de l'autoroute. Dans la loi de l'autoroute, il y a une certaine norme concernant les cimetières d'automobiles.

M. PINARD: Et la loi des panneaux-réclame et la loi concernant les cimetières d'automobiles. C'est ça.

M. LESSARD: La loi concernant les cimetières d'automobiles précise un certain nombre de pieds. Est-ce que la loi des cimetières d'automobiles, comme telle, n'oblige pas ceux qui entretiennent certains cimetières, comme ceux-là, d'avoir des panneaux pour cacher, à la vue, ces cimetières d'automobiles.

M. PINARD: Il faut qu'ils soient cachés par des écrans, soit des écrans constitués d'arbres, soit des écrans sous forme de clôtures. Nous avons différents modèles, au ministère, qui...

M. LESSARD: A combien de pieds de la route?

M. PINARD: Il faudrait peut-être vérifier dans la loi même. C'est à 500 pieds.

M. LAVOIE (Wolfe): Lorsque cette loi a été adoptée, on avait donné cinq ans, si je me rappelle bien,...

M. LESSARD: Trois ans.

M. PINARD: Un moratoire avait été établi, oui. Maintenant, il est dépassé.

M. LESSARD: Cela a été passé en quelle année? Alors, voici simplement...

M. PINARD: En 1965 je pense, c'était une loi qui...

M. LESSARD: Voici, on fait une loi. Je comprends qu'il y a là un problème d'utilisation de ces cimetières d'automobiles et de savoir où on va placer ces automobiles-là; prenons, par exemple, vers l'ouest, sur la route Québec-Montréal, à peu près à 20 milles de Québec sur la route 20, nous avons à droite un cimetière d'automobiles qui n'embellit pas le paysage. Je suis intervenu, moi-même, auprès du ministre pour un autre cimetière d'automobiles, cette fois-là sur la route 15, à peu près à 30 pieds de la route: le propriétaire a placé des panneaux pour cacher une partie, mais les automobiles maintenant dépassent les panneaux. Il reste qu'au Québec la question a été posée encore à une émission, à ce sujet, il ne semble pas qu'on prenne de mesures, ou bien on établit une loi et après ça, on ne l'applique pas.

Nous avons aussi le problème de la propreté sur nos routes. Si on va dans le Nouveau-Bruns-

wick ou dans d'autres provinces, si on jette des déchets le long de la route, on est passible de $50 à $100 d'amende. Je ne comprends pas que chez nous... enfin, qu'est-ce qui nous empêche de faire de telles lois pour apporter un peu plus de propreté, parce que ça entre un peu dans les critères touristiques d'avoir une région propre et un Québec propre. Même, on voit qu'on vient jeter des déchets dans la province de Québec; on transporte tout ça le long du Nouveau-Brunswick dans un sac, et quand on arrive au Québec, on jette les déchets et ça va.

Est-ce que le ministre a l'intention de faire appliquer cette loi-là, et deuxièmement, est-ce que le ministre a l'intention de soumettre une loi en Chambre, s'il le faut, pour qu'on apporte, qu'on prévoie même des amendes pour les personnes qui ne s'appliqueront pas à protéger la propreté au niveau de nos routes? La route 15, on est rendu qu'on a des dépotoirs le long de la route.

M. GAGNON: Il n'y a pas d'erreur qu'actuellement, il y a un relâchement relativement à ces choses-là, les dépotoirs d'automobiles et même des individus qui ont des automobiles à côté de leur propriété, qui sont renversées, la tête en bas. Mais mon opinion est que ça relève surtout des ingénieurs de division, et à ce moment-là, je me demande s'il n'y aurait pas lieu pour le ministère, le ministre, d'envoyer des instructions assez sévères, parce qu'il y a certainement un relâchement, et moi qui parcours le chemin de Québec à la Gaspésie, il n'y a pas d'erreur que, depuis quelque temps, on s'aperçoit que les gens ambitionnent. Et même sur des propriétés privées, deux ou trois automobiles qui sont renversées à quinze ou vingt pieds du chemin, ça ressemble...

M. LESSARD: Je suis intervenu auprès du ministre, on m'a dit qu'on faisait enquête et il n'y a eu aucune solution apportée à cette affaire, et pourtant la loi est là.

M. GAGNON: Il s'agit de donner des instructions aux ingénieurs divisionnaires.

M. PINARD: Voici, j'admets que tout ce que vous venez de dire a beaucoup de bon sens parce que, moi aussi je me promène sur les routes de la province, et je déplore ces laideurs. Surtout dans la Beauce où je suis allé il n'y a pas tellement longtemps, c'est incroyable le nombre de cimetière d'automobiles en bordure de la route no 1.

M. DROLET: On en a un sur la route 2, aussi.

M. PINARD: Il y en a même en bordure de l'autoroute transcanadienne, mais au moins ceux-là, on a réussi à leur faire respecter les règlements, ils ont érigé des clôtures selon les normes établies par le ministère. Il y a eu énormément d'avis d'infraction qui ont été envoyés aux propriétaires de cimetières d'automobiles. La loi a été adoptée, mais ce sont les règlements qui n'ont pas été suffisamment bien rodés pour pouvoir appliquer de façon efficace cette loi-là. Je ne sais pas ce que ça donnerait si on faisait une poursuite devant les tribunaux.

Cela vaudrait la peine de faire au moins, ce qu'on appelle un "test case", pour voir si le tribunal maintiendrait notre poursuite contre le propriétaire qui ne voudrait pas appliquer ou respecter la loi et se soumettre aux exigences, en érigeant une clôture de huit pieds de hauteur, tel que le prévoit le règlement, à 500 pieds de distance, au cas où ce serait la distance qui ne serait pas respectée. Mais, il y a le fameux moratoire. On me dit que le moratoire était de dix ans, alors il y a eu une prolongation du moratoire, si je comprends bien.

M. LESSARD: Oui, mais on est loin du moratoire.

M. PINARD: Alors, le moratoire daterait de juillet 1965, il y a presque six ans d'expirés. Je trouve que c'est un peu long. Pendant le moratoire, cependant, les avis d'infraction sont envoyés aux propriétaires et ils sont obligés de se soumettre aux exigences du ministère, d'ériger les clôtures, si c'est cela qui est nécessaire ou de se relocaliser à 500 pieds de l'emprise de la route. Je vais vérifier si la loi a besoin d'être amendée, mais je pense que c'est surtout du côté des règlements qu'il pourrait y avoir une amélioration.

M. LESSARD: S'il y a un moratoire aussi long, je ne comprends pas pourquoi on ne peut faire des lois avec des moratoires aussi longs.

M. PINARD: C'est-à-dire qu'il y avait des pertes de commerce assez considérables qui auraient été faites si on avait procédé de façon draconienne; cela c'était entendu, mais je vais contourner les difficultés parce que j'ai donné la liste de tous les cimetières d'automobiles dont nous avons fait l'inventaire dans la province à des industriels des matériaux de rebut qui vont se porter acquéreurs parce qu'ils ont réussi à trouver un débouché favorable à Sidbec. J'ai parlé à M. Gignac, le président de Sidbec et il m'a dit: Nous sommes acheteurs et je pense que ce serait une bonne décision si vous décidez de donner la liste de tous les cimetières d'automobiles à travers la province, de façon que nous puissions avoir ce matériel que nous allons mettre en état de fusion.

M. LESSARD: Je vais vous soumettre un cas...

M. LAVOIE (Wolfe): Une industrie doit s'établir à Bécancour avec deux haut-fourneaux électriques, ils sont supposés de...

M. PINARD: Le général Allard est venu nous voir. Il nous a entretenus passablement longtemps de ce problème. Il nous a même dit qu'il avait des intérêts avec une compagnie française, alors nous avons dit: Bravo, allez-y. Mais je trouve que les choses traînent maintenant en longueur parce qu'il est en train de se faire voler son projet par d'autres. Il ne bouge pas, il n'y a plus de réponse du général Allard à ce point de vue.

M. LESSARD: Un autre exemple...

M. LAVOIE (Wolfe): Avez-vous eu une réponse d'Ottawa, à ce sujet-là?

M. PINARD: Pourquoi?

M. LAVOIE (Wolfe): Pour avoir une subvention pour bâtir cela.

M. PINARD: Peut-être, je ne sais pas, mais enfin s'il prend trop de temps à fonctionner, il y en a d'autres qui sont prêts à fonctionner parce qu'au Québec il en existe des entreprises du même genre. Alors, je ne regarderai pas si la personne est juive, ou canadienne-française ou si elle est anglaise, pour autant qu'elle va réussir à nous débarrasser de ces laideurs et qu'elle va trouver preneur du côté de Sidbec, eh bien, je vais les encourager à le faire.

M. LAVOIE (Wolfe): Maintenant, il y a le nouvel équipement qui va écraser les automobiles...

M. PINARD: C'est cela. Cet appareil est portatif maintenant. Us sont capables de se déplacer à travers le Québec et de faire la mise...

M. GAGNON: Aplatir.

M. PINARD: ... en pile avec leur machine portative et les camions ramassent les "briquettes", c'est peut-être un diminutif, et s'en retournent avec cela à l'usine.

M. LESSARD: Pour vous donner un autre exemple. Il y a trois ans, à peu près, quelqu'un s'est construit dans notre région un très beau terrain de camping, à Pointe-Lebel dans mon comté.

Il y avait une très belle plage et, un ou après, une certaine population a décidé d'aller jeter ses carcasses d'automobiles sous prétexte que le rivage commençait — je comprends qu'il y avait aussi le problème du rivage qui commençait à s'effriter... L'an passé ça été la grande attraction des Américains, un beau terrain de camping et, à côté, un beau cimetière d'automobiles. On prenait des photos pour montrer ce qu'on pouvait trouver au Québec. Un terrain de camping très bien monté et le gars, en fait, est défavorisé par tout cela.

Je reviendrai l'année prochaine, certainement, sur cette question.

M. PINARD: Vous avez raison.

M. LESSARD : J'ai fait parvenir au ministre certaines demandes à ce sujet. J'ai précisé les cimetières d'automobiles qui existaient dans ma région et je surveille cela. J'ai bien l'intention, l'année prochaine, s'il n'y a rien de fait... Le gars, je sais qu'il a le moyen de se déménager et de se construire des clôtures à côté. De plus, c'est un coin extrêmement dangereux. De toute façon, c'est un cas, il y en a d'autres.

M. PINARD : Il faudrait quand même être juste envers le ministère. En plus de tous les cimetières d'automobiles que vous retrouvez le long de nos routes provinciales numérotées, vous avez tous les cimetières d'automobiles qui sont dans les limites territoriales des municipalités. Le ministère ne peut pas agir légalement à moins de faire adopter un règlement par la municipalité qui concorde avec le règlement déjà adopté par le ministère ou avec les dispositions de la loi concernant les cimetières d'automobiles.

On a beaucoup de difficultés à convaincre les conseils municipaux d'adopter ces règlements.

M. LAVOIE (Wolfe): Il faudrait que la responsabilité soit à 100 p. c. au gouvernement.

M. PINARD: Si, à un moment donné, il n'y a pas plus de collaboration entre les gouvernements municipaux et le gouvernement du Québec, à ce moment-là, nous allons demander les pouvoirs, par la loi, d'agir à la grandeur du territoire et nous agirons.

M. LESSARD: Sur cela, on vous appuiera certainement parce qu'il n'y a pas une municipalité qui va agir. Pourquoi? Bien souvent, ce sont des gens qui sont trop bien connus, qui ont de l'influence et paient un certain montant de taxes. Alors, c'est là le problème. C'est que la plupart des cimetières d'automobiles sont situés à l'intérieur des limites d'une municipalité. C'est d'ailleurs ce que le ministre avait répondu dans sa lettre. C'est pour cela que j'interviens en disant que le ministère, étant donné qu'il est quand même, responsable avec le ministère du Tourisme, des sites sur les parcours de la route, dont, il le faut, en relation avec le ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche, prendre ses responsabilités de ce côté-là et d'une façon complète.

M. LAVOIE (Wolfe): Cela va dépendre de l'Environnement, M. Goldbloom.

M. PINARD: C'est ça. Alors, ce sera beaucoup plus facile parce qu'il y a au moins un ministère qui va être capable de faire de l'information populaire et de mieux sensibiliser la population sur ces laideurs que l'on voit partout sur le territoire du Québec, alors que nous investissons des centaines de millions pour améliorer l'infrastructure et embellir bien sou-

vent le parcours du territoire. A ce moment-là, ça devient extrêmement déprimant de constater jusqu'à quel point certains s'acharnent à vouloir rendre laid ce qui devrait être beau.

M. LESSARD: Mais pourquoi le ministère, actuellement, M. le Président, à part les cimetières d'automobiles, ne fait pas aussi une loi pour soumettre à une amende quelqu'un qui jettera des déchets le long de la route? Il me semble que ce sont des choses que l'on voit ailleurs, partout, et quand on arrive au Québec, on ne l'applique pas. Est-ce que c'est parce que le gouvernement ne veut pas agir ou...? Je sais, vous avez donné un peu la réponse l'autre jour mais moi je ne peux pas comprendre qu'on retarde, par exemple, des mois et des mois l'instauration d'un tel règlement.

M. GAGNON: Disons qu'en ce qui concerne les déchets, par exemple, il ne faudrait pas trop blâmer le ministère de la Voirie, sauf pour les grandes routes. En ce qui concerne les déchets, les conseils municipaux ont tous les pouvoirs en vertu du code municipal pour agir, passer les règlements...

M. LESSARD: Pas sur les grandes routes, non.

M. GAGNON: Non, mais disons qu'on trouve cela surtout à proximité de nos petites municipalités, à l'entrée. Sur cela, ce sont les conseils municipaux qui vont prendre leurs responsabilités. Ils peuvent agir en vertu de leurs pouvoirs. Ils ont des services de vidanges d'organisés. Ils peuvent le faire mais... Evidemment, peut-être que l'amitié à l'endroit de telle ou telle personne... Je crois que le ministère de la Voirie, sauf sur les grandes artères, ne peut pas mobiliser les gens sur les petites choses comme cela alors qu'il y a tellement de projets importants au niveau du Québec.

M. LESSARD: Je calcule que c'est quand même important.

M. GAGNON: Oui, mais les municipalités sont là.

M. LESSARD: Elles ne font rien. Et vous avez, à part cela, des routes où l'on va faire jeter des déchets, à la frontière des deux municipalités et il n'y en a pas une qui sait qui est responsable, de l'une ou de l'autre. Entre autres, par exemple, entre Portneuf et Saint-Paul-du-Nord, à peu près dans le centre, on a un genre de dépotoir comme cela. Pour ma part, je calcule — pas le comté de Portneuf, la municipalité de Portneuf — que ça enlève la beauté du paysage. Les constructions de routes coûtent de l'argent au gouvernement. Il relève donc du gouvernement de faire une loi qui obligera les municipalités à faire un travail qu'elles ne font pas. Actuellement, ça fait des années qu'on se bat sur cela, ça fait des années, je pense, qu'il y a eu des interventions au niveau des crédits de la Voirie sur cela, et il n'y a absolument rien qui se fait. Au contraire, cela empire d'année en année. A mon avis, je pense que c'est la première responsabilité du ministère du Tourisme, du ministère de la Voirie en collaboration avec l'Environnement, de faire une loi efficace et effective, que les municipalités soient obligées de l'appliquer ou pas, je m'en fous, mais que la loi soit appliquée.

Je veux que le ministère intervienne en ce sens pour régler une situation qui ne laisse pas une très bonne opinion chez les visiteurs qui viennent, chez nous, voir un peu nos paysages, mais aussi nos dépotoirs.

M. PINARD : Je ne peux pas faire autrement que de donner raison au député de Saguenay. Devant l'unanimité des membres de la commission parlementaire, si c'est vrai qu'on a l'appui de tous les députés de l'Assemblée nationale, vous comprendrez qu'il sera plus facile au ministère de faire appliquer la loi et les règlements édictés. Cela nous donnera aussi beaucoup plus de poids pour faire valoir nos revendications, auprès des gouvernements municipaux. Si on n'était pas capable d'obtenir la collaboration efficace des municipalités, à ce moment, il sera mieux indiqué de faire adopter une loi, par l'Assemblée nationale, pour couvrir ce problème à la grandeur du territoire du Québec et pour faire appliquer la loi, même si elle sera très dure à certains égards.

M. LAVOIE (Wolfe): En 1965, je me rappelle bien, M. le ministre, lorsqu'on a passé la loi, les gens n'étaient pas habitués à cette loi. Il fallait sensibiliser la population.

M. PINARD: C'est cela!

M. LAVOIE (Wolfe): Maintenant, la population semble plus sensibilisée à ces horreurs. Maintenant les règlements sont beaucoup plus faciles à appliquer.

M. PINARD: C'est un problème d'éducation populaire. Au Québec, notre esprit civique n'est pas aussi développé que dans certaines autres provinces. C'est un problème d'éducation, à la base.

M. LESSARD: Parce qu'on a toujours laissé faire. La population... étant donné qu'on n'a jamais établi de normes...

M. PINARD: Chez nous, au Québec, il y eut le régime de la tolérance qui a empêché la réalisation de bien des choses, à bien des niveaux, pas seulement au niveau politique, à bien d'autres niveaux.

M. LESSARD: L'intolérance à d'autres niveaux...

M. PINARD: Peut-être, mais...

M. LE PRESIDENT: Poste budgétaire 5, article 2, sous-article 1. Adopté au complet?

M. LAVOIE (Wolfe): Quelle est la différence entre $2,013,000 l'an passé et $1,278,000 cette année: Traitements et salaires? Il y a beaucoup de différence.

M. DROLET: Poste budgétaire 5, article 1.

M. PINARD: Non. Cela a été adopté tantôt. Nous sommes rendus au poste budgétaire 5, article 2 : Service de la signalisation.

Service de la signalisation

M. PINARD: Je vais demander à M. Michaud de vous donner l'explication.

A l'article 2, sous-article 1: Traitements, en 1970-71, il y avait des ouvriers qui, cette année, sont chargés à un autre sous-article.

M. GAGNON: Des ouvriers à temps permanent ou à temps partiel?

M. PINARD: A temps permanent. Ils étaient chargés de faire la signalisation. On a décentralisé la signalisation dans les districts pour les lignes blanches, dans les régions...

M. LAVOIE (Wolfe): Vous avez moins d'ouvriers cette année et les dépenses de déplacement sont plus élevées. $115,000 l'an passé, $130,000 cette année.

M. PINARD: L'an passé, les $115,000 ont été insuffisants. Il a fallu dépenser $150,000 par des virements de crédits, à l'intérieur de l'article. La prévision est de $130,000, sur le nombre de fonctionnaires qui vont voyager, basé, sur les comptes de dépenses de l'année écoulée.

M. LAVOIE (Wolfe): Avez-vous autre chose sur cela?

M. DROLET: M. le Président, concernant l'article 2: Service de la signalisation. J'ai à quelques reprises fait des représentations au ministère...

M. LAVOIE (Wolfe): M. Drolet, excusez-moi, mais vous pourriez peut-être parler de cela à l'article 2, sous-article 7... à l'article 2, sous-article 6: Fournitures et approvisionnements.

M. DROLET: Voyons ! Non. C'est le service de la signalisation. Ce qui regarde, en général, la signalisation dans tout notre réseau routier, dans notre comté...

M. LAVOIE (Wolfe): Oui, mais cela doit être à l'article 2, sous-article 6.

M. GIASSON: C'est cela, mais c'est sur les commentaires généraux.

M. DROLET: Je vais les faire. Si je ne suis pas à l'ordre, vous me le direz dès qu'ils seront faits.

M. le Président, j'ai fait des représentations, au ministère, à deux ou trois reprises, à la suite de demandes de certaines municipalités du comté de Portneuf, concernant la signalisation du comté. Vous savez, à peu près, comment est fait le comté. Il y a seulement sept municipalités, sur le bord du fleuve, qui longent la route 2. Plus de vingt municipalités sont au nord. On a des endroits, comme Rivière-à-Pierre, ou il y a maintenant la réserve Portneuf qui est extrêmement connue. Mais les gens ne savent pas où aller. Ils ne savent pas quel chemin prendre pour s'y rendre. Il n'y a aucune signalisation. De même pour d'autres municipalités. A Pont-Rouge, qui est une grosse municipalité, on ne trouve aucune signalisation. Saint-Marc-des-Carrières, où il y a de la pierre, peut-être une des plus belles pierres du Canada, ce n'est pas annoncé en bordure de la route 2.

On annonce peut-être la municipalité la plus éloignée ou une grosse ville comme Saint-Raymond, mais les autres ne sont pas annoncées. La lettre — qui était signée par M. Deshaies, je pense — que j'ai reçue du ministère me disant qu'il ne voulait pas qu'il y ait des genres de litanies sur le bord du chemin, je suis bien d'accord. Mais quand il s'agit, par exemple, du lac Saint-Joseph où tous les gros "big shots" de la ville de Québec vont se reposer les fins de semaine, il est annoncé à peu près dix fois au bord de la route no 2. Tous les notaires et les juges de la ville de Québec vont se reposer là.

Mais lorsqu'il s'agit des municipalités ou de nos richesses, les seules richesses qu'on a dans le comté, de grâce, qu'on les annonce! Les municipalités du comté le demandent. Je pourrais même dire au ministre que j'ai le programme du Parti libéral, du 29 avril, qui dit: Améliorer la signalisation du réseau routier de Portneuf qui est inadéquate. Je ne comprends pas au juste les deux réponses que j'ai reçues du ministère disant qu'ils ne veulent pas trop changer cela, qu'ils ont peur qu'il y ait des litanies sur le bord de la route. Il n'y aura pas plus d'accidents qu'il y en a. J'aimerais avoir des éclaircissements là-dessus et, si possible, des améliorations.

M. PINARD: Comme c'est M. Deshaies qui vous a répondu, je vais lui demander d'expliciter davantage sa réponse.

M. DROLET: Merci.

M. PINARD: La signalisation dans la province, autant sur la route transcanadienne que sur les routes numérotées ou régionales est faite d'après certaines normes et une de ces normes-là, c'est de ne pas multiplier l'information

écrite. Les experts en circulation et en signalisation tiennent mordicus à réduire le message écrit au strict minimum. Ils ont des chiffres à l'appui, des statistiques au point de vue des accidents et au point de vue de l'information de l'automobiliste, pour justifier leurs prétentions. Jusqu'à ce jour, le ministère s'en est tenu à ces normes-là. A l'endroit d'une intersection, on identifie la plus grosse ville sur la route qui fait jonction à cet endroit-là. Le long de la route, chaque municipalité va être identifiée à mesure qu'on y arrive. Changer les normes, je pense que ce serait difficile et identifier toutes les municipalités, dans le cas du comté de Portneuf, c'est un peu particulier. Ce serait difficile pour la route no 2, la route de Pont-Rouge, par exemple...

M. DROLET: Oui.

M. PINARD: ... de les identifier toutes.

M. DROLET: M. Deshaies, je pense qu'il y aurait peut-être deux ou trois améliorations à apporter. C'est surtout là-dessus que j'avais insisté dans ma deuxième lettre. Ce n'était pas de tout virer le comté à l'envers. Vous savez que vos normes ne sont pas suivies à la lettre partout. Si vous passez sur la route no 2, vous arrivez dans Champlain même, les saints et les saintes qu'il y a dans le nord de la municipalité de Champlain, je pense qu'il y en a six ou sept annoncés de suite...

M. PINARD: Cela ne devrait pas l'être.

M. DROLET: ... sur une route qui...

M. PINARD: On devrait les enlever.

M. DROLET: Oui. Je l'ai vu. J'y ai passé.

M. PINARD: Il doit y avoir un député là.

M. DROLET: Vous avez un ministre dans ce coin-là. Je pense que même si c'était ajouté, Rivière-à-Pierre, au moins, ou Saint-Marc-des-Carrières, à deux ou trois endroits sur le bord de la route no 2, cela aiderait énormément. Je ne pense pas qu'il y ait un accident de plus. Car autrement, ce n'est pas mieux; ils arrêtent sur le bord du chemin et ils commencent à regarder leur carte et là, ils se font accrocher. Ce n'est pas mieux. Je pense que, là-dessus, le ministère devrait réviser sa décision, parce que je vais vous écrire de nouveau. Les mêmes municipalités m'ont fait des représentations et j'espère que cela va être réglé cette année, parce que l'année prochaine ça va faire dur.

M. LE PRESIDENT: Le député de Lotbinière.

M. BELAND: Peut-être une information supplémentaire. Ce que M. Deshaies a dit, c'est peut-être un voeu réel, sincère, de sa part, mais par contre, si on tombe en pratique, justement... Là, j'apporterai un exemple concret sur la Transcanadienne. Si je prends comme base ce qu'il a dit, sur la Transcanadienne, on voit, à un moment donné, les rangs 2 et 3 de Saint X. Il n'y a absolument rien, excepté un gros hôtel — cela, c'est probablement un ami du parti — ou encore un gros restaurant, c'est tout ce qu'il y a. Par contre, à l'intersection suivante, où c'est une route qui a cinq ou six municipalités d'un côté et qu'on peut se rendre peut-être à 50 milles de l'autre côté avec cinq, six et sept municipalités, peut-être une ville au travers, là, c'est une toute petite annonce, la dernière municipalité à l'autre bout du 50 milles, une annonce très petite, tandis que les rangs 2 et 3 de, je ne sais pas, Saint-Xénophon, eux, c'est une grande pancarte de 8 1/2 par 16 ou par 20.

Il y a de petites anomalies qui existent présentement. Elles mériteraient d'être regardées de près. Il faut que ce soit corrigé parce que cela annonce mal.

M. PINARD: Je crois que je connais l'endroit auquel le député fait allusion. Il s'agit d'une rivière où il y a un carrefour, relié au pont. Si ce carrefour n'est pas indiqué, le quatrième rang en haut, je pense, le quatrième rang en bas, ou quelque-chose de semblable, c'est parce que le prochain carrefour est assez loin. Cela a été tout simplement une indication, pour l'utilité des gens qui devaient se servir de ce carrefour.

On n'a pas tous les mouvements, à ce carrefour-là.

M. BELAND: Vous ne situez pas exactement l'endroit. Je ne voudrais pas préciser la municipalité, parce qu'enfin cela gênerait peut-être une certaine quantité de personnes. Comme on regarde l'avenir et que l'on ne regarde pas, le moins possible, le passé, c'est pour cela que je ne veux mettre personne mal à l'aise. C'est pour cela. Il n'y a aucune rivière à l'endroit que justement je mentionne. Il y a deux ou trois endroits comme cela. Il y a, précisément, trois endroits, très spécifiques, sur la Transcanadienne entre Québec et Montréal où cela se répète.

M. PINARD: Dans le comté de Lotbinière?

M. BELAND: Il y en a une dans le comté de Lotbinière.

M. PINARD: Il y a le rang Pierriche, c'est à cela que vous faites allusion?

M. BELAND: Pas précisément cela.

M. PINARD: Enfin, je ne vois pas pourquoi le député ne veut pas mentionner le nom de la municipalité. Je ne vois pas en quoi cela diminuerait...

M. BELAND: J'apporterai une précision à M. Deshaies.

M. PINARD: Si vous avez un exemple concret à donner pour indiquer que le système de signalisation, que nous avons mis en vigueur, est réellement mal équilibré, je pense que...

M. GIASSON: ... le cas de Sainte-Eulalie, 14e rang, 13e rang, 11e rang, c'est assez unique entre Québec et Montréal.

M. BELAND : Prenez des rangs, par exemple, 5 et 6 d'une part, Villeroy. Prenez l'entrée Villeroy-Deschaillons d'un côté et de l'autre côté, c'est justement la route pour se rendre à Plessisville, Thetford. Réellement, il faudrait regarder de près ces annonces, parce que, d'une part, la route qui se rend à Deschaillons et de l'autre côté à Plessisville, Thetford, il y a une très petite enseigne comparativement à l'autre enseigne des rangs 5 et 6, Villeroy, qui est tout simplement un environnement. Ce sont deux rangs tout simplement. Ce n'est pas autre chose que cela. Réellement,...

M. PINARD: Je suis bien prêt à demander que l'on fasse une étude des normes pour savoir si elle colle à la réalité des besoins exprimés, compte tenu aussi de ce que vient de dire M. Deshaies quant à la sécurité routière, à la signalisation qui se fait de façon de plus en plus symbolique, etc. Enfin, si réellement, cela devient injuste à l'endroit de certaines municipalités parce que vous prétendez que certaines municipalités sont privilégiées, par rapport à d'autres, il faut savoir pourquoi elles le sont, si elles sont privilégiées. Il faut avoir de très bonnes justifications techniques. Il ne faut pas que ce soit à caractère politique, ces justifications.

M. BELAND: C'est évident. C'est justement pourquoi j'ai apporté cela. C'est une question de service général à la population, un point, c'est tout. Je ne veux rien d'autre que cela.

M. GAGNON: Au niveau de la signalisation — je pense bien que le ministre est un peu moralement convaincu comme moi — il manque peut-être de personnel. Je donne un exemple. La signalisation devrait être réparée au plus tard à la fin de juin. Dans plusieurs comtés on voit qu'à la fin du mois d'août, on n'a pas encore terminé toutes les réparations, toutes les lignes blanches, mais surtout les affiches qui ont été cassées par l'entretien de chemins d'hiver. Peut-être parce qu'on manque de personnel pour assurer que le travail soit fait, au plus tard, à la fin de juin. Il y a également aussi au niveau des routes et je veux parler...

M. PINARD: Le problème, c'est de planifier nos travaux d'entretien. Vous connaissez la période du dégel. Elle est assez prolongée dans le Québec. Lorsqu'on est certain qu'il faudra faire un revêtement bitumineux sur un tronçon de route, cela devient bien embêtant pour nous d'aller faire la ligne blanche avant de faire le revêtement bitumineux.

Vous faites un gaspillage à ce moment-là.

C'est normal que la direction de l'entretien attende d'avoir procédé au revêtement bitumineux avant de faire l'application des lignes blanches. Sur la route transcanadienne, je voyage de jour et de nuit aussi, mais surtout de nuit. Par période de temps très sombre et de pluie, par exemple, on ne les voit pas du tout, parce qu'il n'y en a plus. Il en reste à peine de chaque côté. On vient de placer des commandes fantastiques de peinture. Il y a eu des appels d'offres. Il y a eu des appels d'offres publiés dans les journaux. Nous avons des spécifications très sévères. A ma grande surprise, ce ne sont pas les grands fabricants de peinture qui nous donnent les meilleures soumissions. La peinture nous revient à $1.80 le gallon. J'ai trouvé ça tellement douteux que j'ai demandé de faire une nouvelle vérification. Nous allons faire l'analyse de la peinture qui nous a été soumise pour fins d'échantillon. Je voudrais aussi que l'on sache...

M. LAVOIE (Wolfe): C'est de la peinture à l'eau.

M. PINARD: ... vraiment si c'est une peinture de qualité, qui va avoir un caractère de durabilité.

M. GAGNON: Les normes de la peinture.

M. PINARD: On a fait la vérification des normes. La soumission et l'échantillonnage produits sont conformes à toutes les spécifications, toutes les normes du laboratoire. Je doute encore. Seulement, là, il faut bien que je me rende à l'évidence qu'il faut quand même adjuger le contrat au plus bas soumissionnaire compétent, solvable qui répond à nos spécifications. Je l'avertis d'avance qu'on va le faire surveiller et, s'il faut choisir un laboratoire indépendant, on va choisir un laboratoire indépendant qui va prendre des échantillons, non pas seulement sur le premier qui va nous arriver mais sur tous les barils qui vont nous arriver.

Il y aura aussi un échantillonnage et une expertise de faite dans le camion qui fait l'épandage de la peinture proprement dit pour savoir si le mélange est bien fait aussi.

M. LAVOIE (Wolfe): J'ai eu connaissance...

M. PINARD: On me dit que cela a été fait dans le passé, pour essayer de vérifier si on ne nous jouait pas à l'endroit où la peinture est finalement transportée par camion...

M. GAGNON: En petites quantités, j'ai déjà été informé...

M. LAVOIE (Wolfe) : J'ai eu connaissance dans le passé que des soumissions ont été demandées à des compagnies de peinture. Il y a une compagnie qui a soumissionné en bas de son prix coûtant et elle s'est fait battre par une autre compagnie. Est-ce que la qualité était là? Je ne le sais pas. Mais, il y a certainement quelque chose qui se passe.

M. PINARD: C'est le cas que j'ai discuté la semaine dernière. J'ai demandé à M. Charland qui était autrefois le directeur du service de la circulation d'en prendre charge personnellement. Il m'a donné toutes les assurances. Il m'a dit qu'au besoin il ferait faire des vérifications par un laboratoire indépendant au cas où il y aurait quelque chose qui surviendrait.

M. GAGNON: Une intervention faisait mention surtout...

M. PINARD: Ce sont quand même de grosses quantités. Cela représente 400,000 gallons de peinture.

M. GAGNON: Je faisais surtout mention des affiches de signalisation. Il y a également un problème qui a apporté mon attention, indépendamment du gouvernement actuel. Disons la route Anse-Pleureuse-Murdochville-Gaspé. A plusieurs reprises, le conseil de Murdochville a demandé que le ministère de la Voirie donne un nom à la route. Elle a été construite il y a 17 ans.

M. PINARD: Un nom ou un numéro?

M. GAGNON: Un nom, on a demandé un nom. Peut-être qu'à tout événement le conseil de Murdochville a fait part qu'il aimerait qu'on donne à la route un nom ou un numéro, je ne le sais pas. Je ne sais pas si c'est le ministère de la Voirie, à ce moment-là, ou si c'est le conseil ou si ce sont les municipalités ensemble qui décident.

M. LESSARD: Cela pourrait être Route de la mort, etc.

M. PINARD: Je pense que la meilleure formule à choisir c'est la formule du numérotage en vertu du nouveau système de classification des routes. A ce moment-là, vous ne soulevez pas de débat...

M. GAGNON: Autour d'une personne.

M. PINARD: ... autour d'une personne ou entre des intérêts divergents de municipalités...

M. GAGNON: C'est plus facile à lire, c'est plus vite.

M. PINARD: J'ai eu nombre de résolutions et de recommandations et qu'on donne le nom de telle personne, de tel pionnier, à tel endroit. A ce moment-là, vous ne vous embarrassez pas, non plus, dans les dédales du comité de toponymie qui s'occupe de ça, aussi.

M. GAGNON: On va donner le problème à M. Deshaies et qu'il la baptise d'un numéro.

M. LAVOIE (Wolfe) : Etes-vous avancés dans la planification?

M. PINARD: Nous l'avons acceptée. Nous allons envoyer une copie du document à chacun des députés.

M. LAVOIE (Wolfe): Très bien. Au sujet de la signalisation, concernant les carrefours dangereux, on ne semble pas porter assez d'attention et poser assez de clignoteurs rouges et jaunes pour avertir du danger. A un endroit chez nous, à Bishopton, cela fait déjà quelques années que l'on réclame les clignoteurs. Je ne sais si on les aura bientôt.

Vous n'êtes pas pire que moi d'abord. On est pareil.

M. GAGNON: Cela relève de la compétence de qui? Du ministère des Finances?

M. PINARD: De la technique.

M. LAVOIE (Wolfe): Quand il y a des accidents mortels...

M. PINARD: La technique a des exigences que la politique n'a même pas!

M. LAVOIE (Wolfe): Quand il y a des accidents mortels...

M. PINARD: Je vais vous admettre ça, bien candidement. Je ne chicane personne autour de moi, mais qu'est-ce que vous voulez? J'ai été ministre et j'en ai demandé. On m'a donné les meilleures raisons du monde pour dire que ce n'était pas possible d'en installer. Je suis retourné dans l'Opposition, j'ai continué à faire les mêmes demandes. Je n'ai pas été plus chanceux. Je suis redevenu ministre puis...

M. GAGNON: Dans le même...

M. PINARD: La technique, vous savez...

M. LAVOIE (Wolfe): Pourtant à Drummondville, il ne manque pas grand-chose.

M. PINARD: C'est-à-dire qu'il y a encore des gens qui se plaignent.

M. LAVOIE (Wolfe): C'est vrai?

M. PINARD: Bien oui!

M. LAVOIE (Wolfe): Cela me surprend.

M. LE PRESIDENT: Le député de Portneuf.

M. GAGNON: Une dernière question.

M. DROLET: C'est sur la couleur des lumières.

M. LE PRESIDENT: A l'ordre!

M. DROLET: Est-ce que ça relève de votre ministère, les restaurateurs, les hôteliers ou tous les gens de ce genre, qui ont des annonces sur le bord du chemin? Est-ce que c'est vous qui les faites reculer? A combien de pieds ont-ils le droit de mettre des annonces, sur le bord du chemin?

M. PINARD: C'est assez compliqué à expliquer mais enfin... Il y a une loi qui s'appelle la loi des panneaux-réclame. Elle est appliquée assez sévèrement. On a envoyé beaucoup d'avis d'infraction. On a même fait l'enlèvement de certaines affiches parce que le propriétaire ne voulait pas se soumettre à certaines exigences...

M. DROLET: C'est vrai.

M. PINARD: On a même fait des poursuites devant les tribunaux, poursuites qu'on a gagnées dans la plupart des cas. Mais ça aussi, c'est difficile d'application.

M. DROLET: Mais normalement, d'après la loi, c'est à combien de pieds?

M. PINARD : Cela varie avec la grandeur du panneau. Un petit panneau peut être plus près qu'un gros.

M. DROLET: Est-ce la même loi partout, à la campagne et en ville? Parce qu'à l'entrée de la ville on n'a, parfois, pas de place pour mettre des grandes annonces. Elles sont plus sur le bord du chemin qu'à la campagne.

M. PINARD: Il y en a beaucoup qui empiètent sur l'emprise de la route provinciale.

M. GAGNON: Mais je ne crois pas qu'en ville le ministère de la Voirie ait compétence au niveau des affiches, des annonces.

M. PINARD: Sur...

M. GAGNON: Les grandes artères.

M. PINARD: En bordure de nos routes à caractère provincial, à l'intérieur d'une municipalité, oui.

M. GAUTHIER: Est-ce qu'il y a aussi une réglementation concernant les projecteurs qui existent le long des hôtels ou des restaurants? Est-ce qu'il y a une réglementation à ce sujet?

M. PINARD: Oui. Nous avons le droit d'agir à ce niveau. J'ai remarqué qu'à certains endroits on était...

UNE VOIX: Aveuglés.

M. PINARD: ... aveuglés par certains projecteurs. Je ne vois pas comment c'est un meilleur moyen d'annonce qu'un autre. C'est très distrayant pour l'automobiliste en tout cas.

M. GAGNON: Qu'ils éclairent la cour, non pas la route. Ils peuvent éclairer leur cour mais non pas la route, à des endroits.

M. PINARD: Il faudrait avoir une escouade très mobile et nombreuse pour être capable de prendre soin de tous les cas.

M. GAGNON: Cela relève plutôt de la Sûreté du Québec, qui elle...

M. PINARD: Elle est complètement surchargée de travail. Il n'y a rien à attendre de ce côté. Elle n'a pas le personnel requis. Tous les directeurs qui se sont succédé à la Sûreté du Québec m'ont donné la même raison, elle est vraie.

M. GAGNON: Il y a tant de gens qui veulent travailler, qu'on leur fasse passer des concours.

M. LAVOIE (Wolfe): A la demande générale, il a été demandé d'enlever un certain globe, trop fort...

M. PINARD: Il est trop tard, à ce moment-là, lorsqu'il faut attendre la mort de personnes pour qu'on agisse.

M. LAVOIE (Wolfe): Mais le globe existe toujours. Le maire a demandé qu'il soit enlevé.

M. PINARD: Il faudrait être en faveur de la prévention.

M. LESSARD: M. le Président, je ne comprends pas la réponse du ministre qui dit: "Ils sont débordés de travail".

M. PINARD: A la sûreté du Québec?

M. LESSARD: Oui. Mais on passe, nous, et on le constate. J'ai eu connaissance d'un accident qui est arrivé dans ma famille, dans des circonstances semblables. Nous passons et nous le constatons. Pourquoi eux, qui sont supposés circuler beaucoup plus que nous, ne sont-ils pas capables d'aller directement — et même la place dont je parle, ils s'y rendent pour aller au restaurant — et d'avertir le propriétaire lui-même? Je suis assuré que si la Sûreté provinciale voulait, de ce côté, faire un travail, il est possible de le faire.

Mais justement, on le fait lorsqu'il y a un accident mortel. Là, ça change.

M. LAVOIE (Wolfe): Même là, on ne le fait pas encore.

M. LESSARD: Parce que les policiers s'amusent, pas mal, à nous courir après, bien souvent, mais lorsque c'est le temps de faire leur travail...

M. PINARD : Je ne veux pas être injuste envers le ministère de la Justice, envers la Sûreté du Québec non plus. Nous connaissons la complexité de la tâche qu'ils ont à accomplir. Il y a du personnel, en nombre insuffisant, pour prendre soin de tous les besoins que vous exprimez. Encore, cela se résoudrait au plan budgétaire, mais il serait peut-être bon d'avoir, ce qu'on appelle, la police de la route, pas nécessairement rattachée à la Sûreté du Québec. Cela existe dans tous les Etats américains, les "State patrols".

Ce serait, peut-être, la formule la plus efficace pour en venir à l'application plus intégrale de nos règlements et de nos lois. Ce sont d'excellentes recommandations que vous me faites. Elles ne tomberont pas dans une sourde oreille. Vous pouvez être convaincus que nous allons tout faire pour faire appliquer la loi.

M. LAVOIE (Wolfe): Nous sommes maintenant rendus au sous-article 6. Je veux savoir la différence entre $2,800,000, acceptés l'an dernier, et cette année, il y a $3,618,000, il y a $800,000 de différence.

Est-ce que vous vous attendez de faire plus de signalisations?

M. DROLET: Probablement qu'il y aura quelques annonces pour mon comté.

M. PINARD: J'aimerais mieux donner une explication, quitte à ce que vous la critiquiez, si vous ne la jugez pas satisfaisante.

M. DROLET: Ils vont placer trois annonces sur la route no 2.

M. PINARD: M. Michaud donnera des explications quant à l'augmentation des crédits demandés cette année.

A la nature 6, vous avez la nature 6.3, "éclairage et pouvoir", pour $1,170,000. La nature 6.4, "matériaux de construction et d'entretien" pour $2,448,000. Maintenant, à "éclairage et pouvoir", il y a une augmentation assez forte due à des comptes en retard pour le pont-tunnel Hippolyte-Lafontaine et différents comptes de...

M. LAVOIE (Wolfe): Cela ne rentre pas dans le projet de la Transcanadienne?

M. PINARD: Non, c'est de l'entretien. L'éclairage et le pouvoir du tunnel est à la charge du ministère de la Voirie.

M. GAGNON: Un éclairage comme le pont de Québec peut représenter une dépense de combien, dans un an? Simplement une information. $20,000, $25,000? Cela doit être très considérable.

M. PINARD: Le nouveau pont? Le pont Pierre-Laporte? Tout le système d'éclairage qui y est installé?

M. GAGNON: Le coût d'éclairage. Le coût de l'électricité.

M. PINARD: L'approvisionnement de l'électricité.

M. GAGNON: C'est cela.

M. PINARD: Je n'ai pas d'idée précise.

M. GAGNON: Cela doit être très, très dispendieux.

M. LAVOIE (Wolfe): On voit cela, les lumières, cela doit coûter assez cher cela.

M. LATULIPPE: ...par unité, $5 par année?

M. GAGNON: Comme le pont-tunnel Hippolyte-Lafontaine, avez-vous une idée du coût annuel de la dépense d'éclairage?

M. PINARD: $120,000.

M. GAGNON: Simplement pour la dépense d'éclairage, c'est fantastique.

M. PINARD: Oui, mais cela comprend l'électricité nécessaire pour le fonctionnement des tours de ventilation, la lutte contre la pollution à l'intérieur du tunnel. Il faut ventiler, je ne sais pas la quantité de gaz toxiques, tel volume par minute, c'est très considérable.

M. GAUTHIER: Cela prendra de la signalisation, là. Sauf erreur, est-ce que je n'ai pas déjà entendu l'actuel ministre se plaindre qu'il n'y avait pas assez d'appareils, de machines pour faire, justement, le marquage des routes? En avez-vous acheté?

M. PINARD: Nous en avons acheté plusieurs unités depuis. Nous les avons envoyées dans les districts, pour ne pas obliger l'équipement de partir de Québec pour Montréal.

M. GAUTHIER: Est-ce qu'elles sont en dépôt dans chaque disctrict?

M. PINARD: Il y en a plusieurs maintenant. Nous allons racheter d'autres unités pour précisément arriver à faire plus tôt et plus rapidement le traçage des lignes blanches sur nos routes.

M. LAVOIE (Wolfe): Avez-vous des machines manuelles ou seulement sur camion?

M. PINARD : Il y a peut-être de petites machines pour les courtes distances, mais c'est surtout le traçage des lignes blanches qui se fait avec les camions.

M. LAVOIE (Wolfe): Celles qui font les barres de côté, en avez-vous plusieurs?

M. PINARD: Oui, il faut en faire dans les sorties, dans les entrées.

M. LAVOIE (Wolfe): Maintenant, est-ce que vous en avez suffisamment de ces machines?

M. PINARD: Il y a quatorze machines.

M. LAVOIE (Wolfe): Maintenant, il y a des annonces à fabriquer au ministère de la Voirie?

M. PINARD: Il y a des machines qui sont opérés manuellement pour faire les lignes transversales, comme celles qui servent dans les villes habituellement.

On a trois sortes de machines, on a les gros camions traceurs, on a les camions intermédiaires pour faire les carrefours et les courtes distances, ensuite on a les machines à main.

M. LAVOIE (Wolfe): Quel est le coût d'une machine à main?

M. PINARD: Pas tellement dispendieux. $500... un peu plus cher que cela, mais pas tellement.

M. LAVOIE (Wolfe): Vous le direz, je peux vous en faire fabriquer pour $300 chez nous.

M. PINARD: Certainement.

M. LE PRESIDENT: Sous-article 7: Mobilier, équipement de bureau et d'informatique...

M. PINARD: Demandez à votre protégé de nous faire une offre et on l'enverra au service des achats.

M. LE PRESIDENT: Sous-article 10: Loyers, accepté.

M. LAVOIE (Wolfe): Services contractuels. Pourquoi les $100,000 cette année?

M. GAGNON: En quoi consistent les services contractuels? Cela n'existait pas auparavant.

M. PINARD: On me dit que c'est pour l'entretien des tours de ventilation au pont-tunnel Lafontaine.

M. GAGNON: Ah bon! Mais, l'année dernière, est-ce que cela faisait partie d'un autre article, parce que cela n'apparaît pas au budget de l'année dernière.

M. PINARD: C'était sur le budget de la Transcanadienne.

M. GAGNON: Et ça a été transféré au budget de...

M. PINARD: Comme cette partie de la Transcanadienne est terminée, il faut impliquer la dépense à un autre poste budgétaire maintenant.

M. GAGNON: Est-ce que vous procédez par demandes de soumissions publiques ou bien par contrats signés, simplement? Des contrats négociés?

M. PINARD: On me dit qu'il s'agit d'un contrat négocié.

UNE VOIX: Est-ce que c'est $25,000?

M. PINARD: Est-ce pour le lavage du tunnel? Quelle est la nature des travaux qui sont exécutés à même ce sous-article?

On me dit que souvent il y a des poteaux d'éclairage, des bases qui sont brisées et tout cela. On les répare sur une base de services contractuels et on a — surtout autour de Québec et de Montréal — qui... C'est ça.

M. GAGNON: Est-ce que le contrat est toujours négocié avec la même compagnie? Est-ce que ce sont les mêmes compagnies avec lesquelles vous négociez existent depuis de nombreuses années? Ce sont des gens spécialisés dans ce travail-là.

M. PINARD: Ils sont polyvalents parce qu'ils sont dans plusieurs spécialités de la construction routière.

M. GAGNON: Polyvalents?

M. PINARD: Polyvalents à bien des points de vue.

M. GAGNON: Le mot n'est pas péjoratif mais il est vache.

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

M. LE PRESIDENT: Le député de Frontenac.

M. LATULIPPE: Etant donné qu'il s'agit d'un travail permanent, à mon opinion parce qu'il faut ventiler cela à l'année, est-ce qu'il y a des raisons spéciales pour que le ministère fasse faire cela par du personnel de l'extérieur et non par ses permanents eux-mêmes?

M. PINARD: Pour l'entretien du tunnel, c'est $15,000 annuellement. Pour l'entretien de tous les poteaux d'éclairage en bordure de la Transcanadienne ce sont d'autres contrats. C'est là que...

M. LATULIPPE: Donc, les $100,000 ne sont pas seulement pour les...

M. PINARD: ... vous ventilez la dépense et que vous avez une somme totale de $100,000. Il faut quand même que l'entrepreneur soit outillé en conséquence. Il lui faut des échelles hydrauliques pour être capable d'aller jusqu'au faite des poteaux pour remplacer les lampes, pour remplacer les têtes lorsqu'elles sont brisées ou lorsqu'elles fonctionnenent mal.

M. LATULIPPE: M. le Président, c'est parce que j'avais compris qu'il s'agissait seulement des valves de circulation d'air.

M. PINARD: J'ai donné un exemple. C'est un des domaines de l'entretien. Il y a tout le reste aussi.

M. LE PRESIDENT: Poste budgétaire 5, article 3, sous-article 1: Traitements, salaires et allocations.

Service du matériel et communication

M. DROLET: M. le Président, est-ce à cet article ou à celui qui suit qu'on pourrait parler de calcium un peu avant qu'il y ait trop de poussière?

M. PINARD: Poste budgétaire 5, article 4.

M. DROLET: La question ne sera pas très longue. Est-ce que nos bureaux de comté vont avoir plus de facilité cette année à avoir du calcium. L'année passée, il semblerait que, du moins chez nous, il ont eu de la difficulté à avoir du calcium. Ils en ont étendu, je pense, à deux occasions seulement. Et Dieu sait, avec Lac-aux-Sables, en haut, on a eu beaucoup de touristes dans le haut du comté et, aux chaleurs de l'été, les gens appelaient et étaient fâchés parce qu'ils étaient dans la poussière. Ils en ont passé deux fois seulement, au début de l'été et à la fin de l'été. Est-ce qu'ils vont avoir plus de facilité à en avoir cette année, parce qu'on a encore... à moins que le ministre fasse faire toutes les routes en asphalte.

M. PINARD: Je veux être honnête avec le député. C'est que l'année dernière, le budget a été adopté assez tard, vous vous en souvenez, et...

M. DROLET: C'est vrai.

M. PINARD: ... nous n'avions pas les crédits pour en faire l'achat rapidement et la procédure est toujours trop lente à notre goût. A ce moment-là, les arrivées de calcium ont été tardives. C'est ce qui explique que nous avons été assez malpris à certains endroits.

M. DROLET: Donc, ce sera plus facile cet été?

M. PINARD: Oui, parce que...

M. DROLET: Est-ce que ce sera encore du calcium...

M. PINARD: ... justement, ils vont être placés beaucoup plus de bonne heure.

M. DROLET: ... liquide ou si...

M. PINARD: Cela dépend. Nous appliquons du calcium soit solide, soit liquide. Dans certains cas, c'est du niosol qui est employé. Dans d'autres cas, ce sont des huiles abat-poussière, des huiles de rebut quand la circulation n'est pas très dense et qu'il n'y a pas danger d'accidents graves. Il faut avoir recours à différentes formules économiques, parce que le calcium, quand la circulation est très dense, ne dure pas plus que certaines huiles abat-poussière à meilleur marché.

M. LAVOIE (Wolfe): Ce qui arrive, M. le ministre, c'est que ce n'est pas employé à bon escient. Ils vont mettre ça avant un orage, ils vont passer la nivelleuse par dessus, ils enterrent cela et...

M. PINARD: Ce n'est peut-être pas fait de façon assez scientifique. Il y a peut-être quelque chose de ce côté-là. Nous allons prendre note.

M. GAGNON: M. le Président...

M. LATULIPPE: Sur le même sujet, M. le Président. Ce n'est peut-être pas à l'article encore une fois mais, étant donné que le calcium est considéré dans certains milieux comme un agent polluant parce qu'il est entraîné par les cours d'eau et autres, est-ce qu'il y a eu des études faites pour remplacer le calcium comme abat-poussière?

M. PINARD: Oui. Je me souviens. La compagnie Anglo-Pulp qui fabrique le niosol en faisait un gros argument contre la pollution pour mieux nous vendre sa marchandise en disant que c'était moins polluant que le calcium solide ou liquide que nous employons sur nos routes. Nous avons essayé le niosol, mais cela aggrave l'incidence des glissades sur la route parce que c'est quand même assez "siroteux" — si l'expression est française — et sirupeux — ça prend un médecin pour le dire — c'est un genre de mélasse. C'est glissant. En période de pluie cela se délaie davantage et à ce moment-là toute la surface de la route devient plus glissante. Il y a eu des accidents qui ont été véritablement causés par ce phénomène que j'explique.

M. GAGNON: La compagnie n'a pas fait mention que la meilleure chose c'est encore l'asphalte.

M. PINARD: Ce n'était pas à son avantage de nous le dire. C'est au ministère à prendre ses

responsabilités, mais l'asphalte coûte beaucoup plus cher au mille que le niosol.

M. LAVOIE (Wolfe): Il y a beaucoup de cultivateurs qui se plaignent que les animaux ont été malades ou empoisonnés par le calcium qui s'est décomposé l'hiver et qui est allé dans des sources d'eau potable.

M. PINARD: Oui, il y a eu la pollution de certains puits d'approvisionnement. Ce n'est pas tellement fréquent. A ce moment-là, nous envoyons notre service d'enquête. Nous avons envoyé des spécialistes du laboratoire. Ils font une analyse et parfois, nous avons recours au ministère de la Santé aussi. S'il y a relation de cause à effet et que la responsabilité du ministère est engagée, nous offrons une indemnité juste et raisonnable au plaignant.

M. LAVOIE (Wolfe): Je voudrais faire une parenthèse, M. le ministre, il faudra peut-être dépasser l'article, mais quel est le résultat des travaux qui ont été effectués avec de l'asphalte mêlé avec de l'amiante?

M. PINARD: C'était dans la partie de Danville, si je me souviens bien. J'avais été inaugurer cette section-là, mais je ne suis pas resté assez longtemps au ministère pour avoir les rapports à cet effet.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que c'était glissant?

M. PINARD: Je me souviens qu'il y a eu un grand débat qui s'était engagé à savoir si on devait utiliser la fibre longue de l'amiante par rapport à la fibre courte. La compagnie, elle, voulait nous vendre sa fibre courte parce qu'elle ne trouvait pas preneur sur le marché. Nos ingénieurs, qui s'y connaissent, nous ont dit que si on voulait une bonne qualité de mélange asphaltique et avoir tous les effets désirés, il fallait que le mélange soit fait avec la fibre longue de l'amiante, mais que c'était beaucoup plus coûteux. Le débat en est resté là. Je ne sais plus quel résultat a été obtenu. M. Legault peut maintenant nous le dire.

A Danville, l'expérience qui avait été faite... J'y suis allé, lors d'un voyage dans la région. Je peux vous dire que je ne voyais aucune différence apparente parce qu'on avait fait une espèce de damier soit 200 pieds d'un côté et 200 pieds de l'autre. Il était impossible de savoir où il y avait de l'amiante et où il n'y en avait pas, au point de vue de l'apparence extérieure. Au point de vue de la fissuration, on n'a pas été capable de faire les moindres constatations non plus.

M. LAVOIE (Wolfe): Au point de vue de l'usure?

M. PINARD: La même chose pour l'usure. C'est clair que, si on mettait de la fibre longue, on pourrait peut-être empêcher des petites fissurations parce que la fibre serait là. Cela serait comme le poil de vache qu'on mettait anciennement dans le mortier en fin de compte. C'était seulement pour empêcher les fissurations.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce plus dispendieux?

M. PINARD: C'est beaucoup plus dispendieux. Cela peut coûter jusqu'à $4,000 ou $5,000 le mille pour un revêtement. Quand on ne voit pas les résultats... On n'a pas recommandé en ce qui nous concerne de continuer l'expérience.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que vous avez encore des couches d'usure, des petites roches, de l'huile? Est-ce que cela existe encore?

M. PINARD: Oui. Ce sont des tapis bitumineux.

M. LAVOIE (Wolfe): Des tapis bitumineux?

M. GAGNON: Dans ma région, surtout à l'endroit où l'eau salée lave considérablement la route 6, il y a deux ans, je crois on a fait une expérience avec de l'asphalte, un contenu quelconque parce que l'eau salée endommage considérablement le pavage. Je ne sais pas si les résultats ont été assez bons parce que la population de l'endroit m'a fait part que les résultats attendus n'avaient pas été atteints.

M. PINARD: Je ne suis pas au courant.

M. GAGNON: Vous n'êtes pas au courant. Vers l'année 1968. C'est une compagnie de Trois-Rivières qui avait effectué cela.

M. LE PRESIDENT: Poste budgétaire 5, article 3, sous-article 1 : Traitements, salaires et allocations.

M. LAVOIE (Wolfe): Le chiffre 55, qu'est-ce que ça représente ça? C'est à "direction de l'entretien", ça? Ce n'est plus à service de la signalisation".

M. PINARD: A la page 223.

M. LE PRESIDENT: A la page 223. Sous-article 2: Frais de déplacement.

DES VOIX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Sous-article 4 : Frais de bureau.

M. LAVOIE (Wolfe): Adopté.

M. LE PRESIDENT: Sous-article 6: Fournitures et approvisionnements.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que c'est ça qui concerne, le calcium, l'hiver et l'été?

UNE VOIX: C'est ça?

M. PINARD: C'est pour achat de carburant, de lubrifiant, de pièces de rechange pour véhicules moteurs et l'outillage.

M. LESSARD: Cela correspond à l'entretien, à ce qu'on avait à l'entretien l'an dernier.

M. LAVOIE (Wolfe): Concernant le lubrifiant, est-ce que le ministre donne des ordres aux fonctionnaires, aux employés pour encourager tout le monde.

M. PINARD: Oui.

M. LAVOIE (Wolfe): ... pas seulement...

M. PINARD: C'est très décentralisé maintenant.

M. LE PRESIDENT: Mobilier, équipement de bureau et d'informatique.

M. LESSARD: M. le Président, je voudrais poser une question. L'an dernier — c'est parce que les budgets ne correspondent pas — on avait: Equipement, outillage, véhicules moteurs Entretien et opération: $6,800,000. Au sous-article 6, on a: Fournitures et approvisionnements, $6,539,000. Je voudrais savoir la correspondance, parce que tout à l'heure, on va... On a dans le rapport de l'an dernier $6,800,000 pour équipement, outillage, véhicules moteurs et on a en plus: Equipement et outillage, $6,500,000. On avait: Equipement, outillage, véhicules moteurs - Achats: $2,500,000.

M. PINARD: Il y a eu un budget supplémentaire.

M. LESSARD: Oui. Cela va être pour les achats.

M. PINARD: Fournitures et approvisionnements, à ce qu'on me dit, vu qu'on a acheté pour pas loin de $3 millions quelques cent mille dollars de nouvel équipement, cela va évidemment coûter moins cher en pièces de rechange cette année. C'est pour cela qu'il y a une diminution.

M. LESSARD: Il y a une diminution considérable.

M. PINARD: Non de $6,700,000 à $6,500,000.

M. LESSARD: L'an dernier, on avait trois sous-articles au sujet de l'équipement. On avait au sous-article 4: Equipement, outillage et véhicules moteurs, $2,500,000. Cela va. On va le retrouver au sous-article 8.

M. PINARD: Nous l'avons ici.

M. LESSARD: Sous-article 5: Equipement, outillage et véhicules moteurs - Entretien et réparation, l'an dernier, $6,800,000. Celui-là, quelle correspondance a-t-il cette année? Est-ce que c'est le sous-article 6?

M. PINARD: Oui.

M. LESSARD: Mais on avait aussi l'an passé: Equipement et outillage.

M. PINARD: Loyers.

M. LESSARD: Loyers: $6,500,000.

M. PINARD: On le retrouve au poste budgétaire 5, article 4, sous-article 10.

M. LESSARD: D'accord. On en discutera après le poste budgétaire 4.

M. LAVOIE (Wolfe): $5,064,000 pour 55 employés, au sous-article 1...

M. PINARD: C'est cela. Ce sont des ouvriers. Ce sont principalement des ouvriers. Leur salaire est ajouté à ce poste budgétaire. C'est chargé aux dépenses ordinaires, 750 ouvriers et 55 fonctionnaires.

M. LAVOIE (Wolfe): Qui s'ajoutent à cela?

M. PINARD: C'est cela.

M. LE PRESIDENT: Sous-article 7: Mobilier, équipement de bureau, adopté?

UNE VOIX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Véhicules moteurs et outillage.

M. LESSARD: M. le Président, à "véhicules moteurs et outillage", l'an dernier, on avait prévu $2,500,000. Il y a eu un budget supplémentaire de telle façon que nous sommes rendus à $4 millions. En 69/70, on avait dépensé $549,542. Cette année, on prévoit — parce qu'il y avait quand même un budget supplémentaire assez important l'an passé, c'est-à-dire $2 millions — à peu près la même somme que l'an dernier, à savoir, $2,500,000. Avant de prévoir tout ce montant-là, est-ce que, actuellement, il y a un inventaire au niveau du ministère pour connaître ce qu'on a actuellement, ce qu'on n'aura pas dans un an, c'est-à-dire ce qui commence à être en mauvais état et

ce dont on va avoir besoin dans X années dans ce sujet-là?

M. PINARD: Actuellement, au ministère en ce qui touche à l'équipement, les véhicules moteurs et l'outillage, je dois dire que tous les rapports sont assez complets. Des études ont été faites. Nous sommes au courant de l'équipement, du vieillissement de l'équipement et de toutes ces choses-là. Nous avons une politique d'achat sur plusieurs années. Il ne s'est pas acheté d'outillage pendant un certain nombre d'années et il faut faire du rattrapage. Cela coûte excessivement cher, une camionnette qui a fait 300,000 milles. En fait, c'est pour cela qu'on tend à en acheter plus et à faire diminuer le sous-article 6: Fournitures et approvisionnements, afin de diminuer les réparations qu'on fait et en même temps de diminuer les pièces de rechange et tout cela. Cela coûte très cher.

M. LESSARD: A la suite des différents rapports — parce que vous avez reçu plusieurs rapports, je pense que vous avez reçu quatre rapports à ce sujet-là — est-ce qu'on peut s'attendre qu'il y ait une politique établie maintenant pour l'équipement du ministère?

M. PINARD: Nous avons une politique d'achat afin de faire le rattrapage voulu et...

M. LESSARD: Est-ce que l'on prévoit un budget supplémentaire cette année?

M. PINARD: Je m'aperçois que le député est bien informé. Est-ce qu'il a les rapports en main?

M. LESSARD: Pourquoi? Est-ce que j'aurais des rapports qui seraient secrets? Est-ce que le rapport qui semble avoir été refusé par le service d'information du ministère et aurait été accepté par notre service d'information?

M. PINARD: Est-ce que c'est vrai, la réponse que l'on vous a donnée?

M. LESSARD: Oui, cela va. Elle satisfait. Est-ce que le ministère a une planification concernant la machinerie qu'il a? Est-ce qu'il décide de changer de machinerie en fonction de son millage ou en fonction des années de service ou en fonction de sa détérioration? Sur quel critère, à un moment donné, se base-t-on pour faire l'échange de niveleuses?

M. PINARD: Sur des critères économiques.

M. LESSARD: Sur des critères économiques? Indépendamment de son millage, c'est quand vous vous apercevez...

M. PINARD: Comme critère économique là-dessus, il n'y a pas seulement le millage. Il peut y avoir plusieurs facteurs. Mais il y a aussi des équipements que l'on n'achètera plus parce que l'on ne s'en sert que 20 heures par année... On va plutôt les louer. C'est toute une politique de rentabilité économique, tout est basé là-dessus. Ce n'est pas une question de nombre d'années, un équipement peut durer dix ans et un autre peut durer deux ans, une camionnette peut durer deux ans.

M. GAGNON: Oui.

M. LAVOIE (Wolfe): Parce que, pour une camionnette, est-ce que le garage reprend la vieille ou si elle est revendue par le service des achats?

M. PINARD: Actuellement, cela fait partie du rapport, on essaie de placer aux rebuts le plus possible, au lieu d'échanger une camionnette à 300,000 milles. Elle retombe dans les mains d'un entrepreneur d'une municipalité, qui souvent, essaie de nous la relouer. On met donc ces véhicules aux rebuts actuellent.

M. GAGNON: Je me suis déjà fait dire par une division que l'on demandait le remplacement de machinerie, entre autres des camionnettes qui avaient 200,000 ou 300,000 milles et qui coûtaient des fortunes au gouvernement et qu'à ce moment-là ce n'était pas remplacé avant un an, deux ans, et même trois ans.

M. LE PRESIDENT: Loyers, accepté.

M. LESSARD: Non, non. J'ai une autre question. Le sous-ministre a parlé du rattrapage. C'est dans le rapport.

M. PINARD: On peut poser des questions quand on a le rapport en main comme cela.

M. GAGNON: Et qu'un économiste l'a préparé. Le ministre de la Voirie peut-il nous le dire? Par qui ce rapport-là a-t-il été préparé?

M. LESSARD: M. le Président, nous voulons très bien connaître la marche de nos ministères. Nous essayons d'aller en profondeur, de savoir ce que l'on fait avec les deniers publics du gouvernement; nous sommes très heureux lorsque nous pouvons constater qu'à l'intérieur du ministère, les rapports sont appliqués. Tant mieux, c'est cela que l'on veut savoir. Le sous-ministre a parlé de périodes de rattrapage; est-ce que l'on espère se rattraper d'ici quelques années? Quand la période de rattrapage sera-t-elle terminée?

M. PINARD: Cela dépend des budgets que nous avons.

M. LESSARD: Cela dépend des budgets que vous avez. Est-ce que c'est prévu, par exemple, à quel montant va se stabiliser le budget, une fois que la période de rattrapage sera terminée,

à quel montant à peu près? J'ai demandé tout à l'heure au ministre si on allait pouvoir avoir un budget supplémentaire de $2 millions encore cette année. Espérons que cela ne sera pas le cas puisque l'on prévoit $2,500,000; est-ce que l'on peut prévoir que le budget va se stabiliser à un montant à la suite des différents rapports que vous avez reçus et des différentes études?

M. GAGNON: Est-ce que cela ferait partie d'un autre rapport?

M. PINARD: Cela dépend des enveloppes budgétaires lorsque le gouvernement ou le ministre des Finances ou le Conseil du trésor nous convoque pour présenter le budget, on nous remet des enveloppes budgétaires et à l'intérieur des enveloppes budgétaires, nous essayons de diviser le budget le mieux possible. Et nous avons quand même donné priorité à l'équipement encore cette année parce que nous savons que c'est très important, mais on ne peut pas couper partout.

M. LESSARD: Mais vous m'avez dit que vous aviez un plan sur une période de temps. Ce sont quand même des besoins, ce matériel roulant-là, ou tout autre matériel. A partir de cela, à partir d'une politique de planification, si vous voulez, sur une période de X années, est-ce que vous êtes capable de dire qu'après la période de rattrapage cela va vous coûter tel montant annuellement?

M. PINARD: Il y a plusieurs facteurs. On ne sait pas exactement, même après la période de rattrapage, ce que cela va nous coûter, parce que cela dépend de la charge de travail. Si on pouvait paver demain matin toutes les routes de la province, cela nous coûterait moins cher et on aurait moins d'équipement à acheter. Cette année, nous avons fait un effort pour paver comme on a dit, je pense, dans la discussion des crédits auparavant, le plus de chemins possible sur toutes les formes qui avaient été faites dans les trois ou les quatre dernières années afin de diminuer la charge de l'entretien.

C'est évident que si, demain matin, toutes les routes étaient excellentes, si toutes les routes étaient en asphalte, cela coûterait moins cher et il y aurait moins d'équipement à acheter. Mais dans le rapport, il est bien spécifié que toute pièce d'équipement qui travaille moins que X nombre d'heures et qu'on va user et qu'après ça, on ne les achètera pas, on va les louer. Cela va être plus économique. Ce qui va diminuer notre personnel des mécaniciens.

M. LESSARD: Est-ce que c'est un autre rapport qui parle de locations du ministère?

M. PINARD: C'est une annexe au rapport.

M. LESSARD: C'est une annexe au rapport.

M. LAVOIE (Wolfe): Quelle est la différence? L'an passé, il n'y avait pas d'argent, à ce sous-article. Cette année il y a $245,000. Qu'est-ce que c'est?

M. PINARD: M. Michaud va nous répondre là-dessus. Les $245,000 sont pour les services contractuels, pour le service des télécommunications donné à Canadian Marconi ou une compagnie du genre pour l'entretien des tours de communication. Ce service a été transféré au ministère des Communications en date du 1er avril. A l'intérieur de cette enveloppe de $14,457,500, un montant de $600,000 réparti dans les natures de dépenses a été transféré au ministère des Communications.

M. LAVOIE (Wolfe): Cela a été approuvé par le fédéral?

M. PINARD: C'est interministériel.

M. GAGNON: M. Pelletier n'a pas fourni de rapport.

M. LE PRESIDENT: Adopté?

DES VOIX: Adopté.

M. LESSARD: Dans "services contractuels," vous n'avez pas de location qui se fait à ce niveau-là?

M. PINARD: Disons que ces $245,000 ne relèvent plus du ministère de la Voirie en date du 1er avril. Ce sont des contrats qui étaient signés avec la compagnie Canadian Marconi et d'autres compagnies qui se spécialisent dans les équipements électroniques pour la télécommunication.

M. LESSARD: A quel sous-article peut-on poser des questions au sujet du matériel qui est loué et non pas acheté par le ministère de la Voirie?

M. PINARD: Au poste budgétaire 5, article 4, sous-article 10: Loyers.

M. LESSARD: Nous sommes encore au sous-article 8. Excusez.

Bureaux des districts et divisions

M. LE PRESIDENT: Article 4: Bureaux des districts et divisions. Sous-article 1: Traitements, salaires et allocations, adopté?

DES VOIX: Adopté.

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

DES VOIX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Sous-article 4: Frais de bureau, adopté?

DES VOIX: Adopté.

M. GAGNON : Au sous-article 1 : Allocations. Ce sont les dépenses de voyages? Cela concerne toutes les divisions et les districts? Toutes les dépenses qui se rapportent aux divisions et aux districts? Il y a une diminution avec l'année dernière. Peut-être que c'est dû à la fermeture d'une division, comme le budget de Voirie grossit considérablement chaque année.

M. PINARD: On a régionalisé aussi; tous nos gens sont rendus dans leur région. A ce qu'on me dit cela coupe un peu les dépenses. Mais aussi, il y a peut-être moins d'employés.

M. GAGNON: Moins d'employés que l'année dernière?

M. PINARD: Il y a 5,400 employés au ministère, des ouvriers.

M. GAGNON: Est-ce que le nombre a augmenté sur ce budget comparativement à l'autres?

M. PINARD: C'est à l'entretien?

M. GAGNON: Est-ce que le nombre d'employés est plus considérable sur ce budget qu'il ne l'était l'année dernière, pour les employés qu'on appelle les saisonniers?

M. PINARD: Il y a une diminution d'environ 20.

M. GAGNON: Une diminution de 20 par rapport à l'année dernière.

M. PINARD: C'est ça.

M. GAUTHIER: Est-ce que c'est une politique générale du ministère de prendre tous les cantonniers et de les amener à la division? Différents cantonniers qu'il y avait dans différentes paroisses sont apparamment rappelés et s'en vont dans la division...

M. PINARD: Au lieu d'avoir un cantonnier limité à une paroisse, on a formé des équipes avec un chef d'équipe, une camionnette ou un camion et deux ou trois hommes qui circulent à travers deux ou trois paroisses.

M. LAVOIE (Wolfe): Ce n'est pas nouveau, M. le ministre.

M. PINARD: A certains endroits, c'est encore nouveau.

M. GAUTHIER: Mais il semble qu'il y ait...

M. PINARD: C'est-à-dire que plusieurs divisions l'avaient déjà, mais il y a plusieurs comtés où ce n'était pas en application. La politique avait déjà commencé à être établie, nous la poursuivons à un rythme peut-être accéléré.

M. GAUTHIER: Mais ça oblige les cantonniers à déménager, à s'en aller auprès de la division.

M. PINARD: C'est possible.

M. GAUTHIER: C'est un désastre, premièrement pour ces familles et deuxièmement pour les paroisses où ils demeuraient.

M. PINARD: Ils ont des véhicules.

M. GAUTHIER: Je comprends, mais au point de vue social, vous allez prendre ces chefs de famille qui restaient dans de petits villages et s'en vont en dehors du comté comme dans mon cas, ils sortent de Berthier et s'en vont rester à Joliette. Cela amène tout un bouleversement pour la famille et, à part ça, vous videz les villages en centralisant. Dans un petit village, cela a son importance.

M. PINARD: La même chose s'applique au niveau des régions où on avait notre ingénieur régional qui était à Québec et que l'on a déménagé à Rimouski avec tout le personnel voulu. La même chose s'applique à Chicoutimi et on a l'impression qu'au point de vue du service au public, on a amélioré grandement les choses.

M. GAUTHIER: On va arriver tout à l'heure avec des comtés dortoirs et des comtés satellites d'un autre comté. Vous allez prendre le comté de Berthier-Joliette, au point de vue des ministères de la Voirie et de la Justice, au point de vue n'importe quoi, on vit aux dépens de Joliette, et ça va justifier la fusion tout à l'heure. Cela n'a aucune raison d'être.

M. LE PRESIDENT: Le député de Frontenac.

M. LATULIPPE: Est-ce que vous pouvez me dire combien d'étudiants le ministère emploie au chapitre des emplois d'été au niveau des divisions pour la province de Québec?

M. PINARD: Une somme de $319,000 est prévue cette année pour l'engagement des étudiants. On peut dire, en règle générale, qu'un étudiant peut gagner environ $1,000 durant l'été, il y en a qui peuvent gagner $1,200, ça dépend des travaux, plus ou moins spécialisés qu'ils peuvent accomplir. Cela peut vous donner le nombre, environ 300.

M. LAVOIE (Wolfe): Dans certains districts, il ne font pas les foins bien longtemps. Cela dure à peu près quinze jours et ils arrêtent. On leur dit qu'il n'y a plus d'argent pour l'entretien.

M. PINARD: Le foin ne pousse pas tout le temps.

M. LAVOIE (Wolfe): Je comprends, mais ils le laissent debout, ils ne le coupent pas, on leur dit qu'il n'y a plus d'argent.

M. GAGNON: Plus que jamais, le foin reste debout en bordure de la route.

M. PINARD: L'année dernière, on était réellement mal pris avec le budget d'entretien qui ne nous a pas permis de faire tous ces travaux parce que le budget était déjà défoncé. Il y avait 75 p. c. du budget d'entretien qui étaient dépensés quand nous sommes arrivés.

M. GAGNON: Je ne sais pas si dans certains cas...

M. PINARD: C'est ce qu'on appelle une affirmation gratuite.

M. GAGNON: Ah non! Dans la Gaspésie, venez voir pour vous renseigner. Mais je ne sais pas, au niveau du coupage de fardoches ou de foin, si c'est la peine de mobiliser tous les employés de la Voirie. Pendant qu'ils font la coupe de foin, qui dure un mois, les routes sont un peu négligées.

Au lieu de dire à un cultivateur: Voici, on te donnera peut-être deux, trois, quatre milles en bordure de la route, qu'est-ce que tu nous chargerais? , cela pourrait être fait par le divisionnaire et le ministère de la Voirie épargnerais considérablement. Je vous le dis, toutes les dépenses du camion, quelquefois les heures supplémentaires que cela demande à des employés à double temps; alors, le cultivateur pourrait faire cela: Ramasse le foin, fais-nous un prix, qui serait minime, qui serait très raisonnable.

M. PINARD: Cela ferait bien du monde sur la route.

M. GAGNON: Non, il y a de bonnes faucheuses maintenant.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce qu'il n'y aurait pas un liquide pour empêcher.

M. PINARD: Là, vous aggravez le problème de la pollution.

M. GAGNON: Cela va faire de l'herbe rouge, ça ressemble au diable !

M. LE PRESIDENT: Le député de Portneuf.

M. DROLET: M. le Président, sur cet article concernant les employés saisonniers. Est-ce que le ministère a pensé leur accorder bientôt l'assurance-chômage?

M. LAVOIE (Wolfe): C'est une bonne question.

M. PINARD: Cela a été discuté à maintes reprises avec le gouvernement d'Ottawa. Ils ne travaillent pas suffisamment longtemps pour se rendre éligibles aux bénéfices de l'assurance-chômage. Il faudrait que cela soit une négociation entreprise, probablement, entre le ministre du Travail du Québec et le ministre du Travail fédéral et peut-être aussi faire l'objet d'une discussion au cours d'une conférence fédérale-provinciale parce que c'est un problème qui existe à la grandeur du pays.

M. DROLET: Mais est-ce que les négociations sont en cours présentement?

M. PINARD: Nous en avons fait plusieurs fois la demande et notamment, nous, au ministère de la Voirie, mais on nous fait toujours la même objection. Je ne dis pas que c'est un refus catégorique, mais on nous dit qu'ils ne réussissent pas à gagner suffisamment pour se rendre éligibles et que, si on les rendait éligibles, cela appauvrirait considérablement la caisse d'assurance-chômage.

M. GAGNON: Surtout cet argument et d'ailleurs, vous en discutez depuis 1965.

M. LAVOIE (Wolfe): Dans votre programme électoral il me semblait que vous aviez réglé ce problème?

M. PINARD : La discussion est encore ouverte à ce point de vue, mais on n'a pas trouvé de formule qui nous permette de déboucher vers une solution rapide.

M. LAVOIE (Wolfe): La solution était plus facile avant l'élection...

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

M. LATULIPPE: Quelle est la durée de ces emplois?

M. PINARD: La définition du saisonnier, c'est l'employé dont le travail a une durée limitée, mais si son emploi dépasse la période de douze mois, il finit par se qualifier comme ouvrier régulier; alors, il finit par atteindre sa permanence.

M. GAGNON: Mais la durée du saisonnier qu'on appelle communément, pour l'entretien de la voirie, quelle est la durée de son travail, quatre mois, cinq mois?

M. PINARD: De quatre à six mois.

M. GAGNON: Parce que, pour les prestations d'assurance-chômage, surtout pour les

supplémentaires qui commencent le 1er novembre, on demande quinze semaines de prestations. Une journée dans une semaine compte pour une semaine, mais là, il y a la nouvelle loi qui va entrer en vigueur le 1er juillet. Je sais que les discussions sont arides parce qu'Ottawa n'accepte pas de vider ses coffres. On dit que le nombre d'ouvriers est trop considérable l'été, soit en régie, soit des ouvriers saisonniers...

M. PINARD: Justement, c'est que la fluctuation sur une base annuelle est trop grande.

M. GAGNON: C'est cela.

M. LE PRESIDENT: Le député de Frontenac.

M. LATULIPPE: Je voudrais faire écho à la réponse du ministre, tout à l'heure. J'explique mal la réaction d'Ottawa là-dessus parce que, dans le secteur privé actuellement, qu'un gars vienne travailler une semaine, on paie ses prestations d'assurance-chômage même pour une semaine. Dans le secteur public, je me demande pourquoi on ne ferait pas la même chose. Le gars peut travailler ailleurs et parce qu'il aura été travailler pour la Voirie, disons, trois semaines durant l'été, il va lui manquer seulement cela pour avoir droit à son assurance-chômage dans son année. Il sera pénalisé à cause de cela.

M. PINARD: C'est un problème auquel nous sommes sensibilisés et le ministre du Travail, avec qui j'en ai discuté, fait des représentations en ce moment auprès de son homologue fédéral et nous espérons toujours en arriver à une solution équitable de ce problème.

M. LE PRESIDENT: Le député de Lotbinière.

M. LATULIPPE: Sur le même sujet. Est-ce qu'il faut absolument que ce soit négocié avec le fédéral puisque c'est déjà reconnu dans le secteur privé?

M. PINARD: Ecoutez, ce n'est pas seulement au Québec que ces problèmes se posent. Ils se posent dans toutes les provinces du pays. Je ne sais pas combien de centaines de milliers de personnes ça peut englober.

M. LATULIPPE: Sur le même sujet, est-ce que vous me permettez une dernière question? Combien de saisonniers le ministère de la Voirie emploie-t-il durant l'été, durant une saison de douze mois?

M. PINARD: 1,592 saissonniers. Des occasionnels, 14,666.

M. LATULIPPE: Je ne fais pas bien la distinction.

M. PINARD: L'occasionnel, c'est celui qui est demandé pour faire un travail spécifique comme surnuméraire bien des fois mais surtout lors de l'exécution des travaux en régie ou à la journée.

M. LE PRESIDENT: Le député de Lotbinière.

M. BELAND: A propos de l'engagement des saisonniers ou occasionnels, est-ce que c'est le divisionnaire de la Voirie, qui engage cesdites personnes ou si ce sont d'autres personnes qui voient à l'engagement de ces employés?

M. PINARD: Il y a une liste qui est prévue dans la convention collective et, à ce moment-là, il y a un rappel des personnes qui ne sont pas encore à l'emploi et si les travaux exigent que des emplois additionnels soient créés et que le réservoir est vidé, à ce moment-là le divisionnaire fait appel à des employés en nombre supérieur.

M. BELAND: A ce moment-là, est-ce que justement les divisionnaires sont avertis en conséquence de cela ou s'ils acceptent ou sont portés ou forcés à accepter certaines listes que leur fournissent des patroneux de paroisse ou de comté?

M. PINARD: Je pense bien que je vous conterais des mensonges si je ne vous disais pas que certaines personnes n'interviennent pas pour que le divisionnaire engage certaines personnes. Cela s'est fait de tout temps en politique, que ce soit sous un gouvernement ou sous un autre. J'imagine que, si jamais vous prenez le pouvoir, si jamais cela vous arrive, vous allez avoir le même problème à régler ou il y aura quelqu'un qui va le faire pour vous, si vous ne le faites pas vous-même directement. Je pense bien que cela nous amènerait dans une discussion très longue, très détaillée, cas par cas. Quelle est la meilleure formule? On la cherche encore. Si vous en avez une tout de suite à me donner, je suis prêt à l'écouter.

M. BELAND: Je n'ai pas pensé personnellement...

M. LE PRESIDENT: Le député de Saguenay.

M. BELAND: Est-ce que vous me laissez la parole sur le même sujet?

M. LE PRESIDENT: Oui.

M. BELAND: Merci. Je n'ai pensé à aucune formule précise. Par contre, vous savez très bien ce qui arrive, mais il ne faut pas s'appuyer sur le fait que ça existait comme cela dans le passé pour dire qu'il ne faut pas changer ou qu'il ne faut pas essayer de changer. A ce moment-là, si

à un moment donné, il y a un père de famille qui a cinq ou six enfants et qui est depuis cinq ou six mois à ne rien faire, parce qu'il n'a pas de travail, à ce moment-là, il a une certaine difficulté au point de vue du bien-être social, parce que cela ne suffit pas. Que nous dit-on à nous, députés, en somme, en réalité? On nous dit: Il faut passer par un tel dans une paroisse donnée. On ne nous le dit pas, mais c'est le patroneux du coin, du parti au pouvoir. A ce moment-là, en pratique, qu'est-ce qui arrive? C'est que tout le monde est à la gêne. Tout le monde est à la gêne! Je veux bien croire qu'il y a des personnes qui peuvent être proposées par cette sorte de gens, cela peut avoir un certain sens, et réellement, ils peuvent avoir besoin de travail. D'autre part, je pense qu'il serait temps de mettre la hache là-dedans. Je pense qu'il serait temps. Car, à qui s'adressent les principaux indigents du comté? Ce n'est pas aux patroneux, c'est au député. Et si le député ne fait rien, qu'est-ce qui arrive?

Qu'est-ce que je fais? Qu'est-ce que je fais à ce moment-là? Dorénavant, je les ferai parvenir au ministre concerné tout simplement et le ministre s'arrangera avec ces demandes.

M. PINARD: Je n'ai pas objection à ce que le député fasse des recommandations au divisionnaire, pour autant que la chose est régulière et que le motif qui est sous-jacent à sa recommandation est pour venir en aide à une famille qui est dans le besoin. Dans mon comté, cela m'arrive de le faire, moi aussi, et j'ai toujours donné des instructions bien précises: Donnez la préséance à ceux qui sont vraiment dans le besoin. Ce n'est pas une question de couleur politique. Il peut arriver que ce soit un libéral qui soit dans le besoin. Il peut arriver que ce soit un créditiste, que ce soit un péquiste. Je n'ai jamais demandé à ceux qui venaient me demander du travail de quelle façon ils avaient voté aux élections. Je ne me suis jamais préoccupé de cela, personnellement. J'espère que les hommes politiques ont assez le sens des responsabilités pour agir selon leur bon jugement, selon leur conscience pour donner réellement la chance à ceux qui en ont plus besoin que d'autres.

M. BELAND: Je ne veux pas ici mettre en doute...

M. PINARD: A ce moment-là, cela se pose au niveau du divisionnaire. Nous faisons appel à son bon jugement. Il est en mesure de savoir si des recommandations sont meilleures que d'autres et sont plus valables que d'autres, parce qu'il est en mesure de faire certaines enquêtes aussi. Il y en a qui dramatisent la situation d'une personne qu'ils veulent protéger et quand nous faisons l'enquête, nous nous apercevons parfois que la personne n'est pas autant dans le besoin qu'on nous l'a représentée.

M. BELAND : M. le Président, je ne veux pas mettre en doute...

M. LAVOIE (Wolfe): M. le Président, comment se fait-il que les divisionnaires sont si gênés avec nous depuis qu'on est dans l'Opposition?

M. PINARD: Ne vous demandez pas pourquoi. Vous avez connu ce système-là.

M. BELAND: M. le Président, je n'ai pas voulu mettre en doute les décisions d'un divisionnaire quelconque. Ce n'est pas cela du tout. Le divisionnaire, dans chaque comté... Je présume qu'ils sont tous pareils. Ils essaient de rester au milieu de la clôture à ce moment-là. Ils ne savent pas sur quel pied danser. Ils sont en très mauvaise posture. J'en conviens. Par contre, étant donné qu'ils sont simplement des fonctionnaires, s'ils écoutent un, l'autre est en maudit et vice versa. A ce moment-là, c'est une situation intenable pour tout le monde. Si je me transporte dans les culottes du divisionnaire, je vais être drôlement mal placé. Je conçois cela. Je pense que le ministre est au courant de cela. Par contre, il faudrait absolument trouver une façon de procéder pour tâcher que cette histoire-là s'améliore.

M. LESSARD: M. le Président, le ministre vient de nous dire tout à l'heure que, pour les employés saisonniers, il y a une liste de rappel. Le ministre nous dit que, quand la liste est épuisée, c'est le chef divisionnaire qui fait appel à d'autres personnes. Que fait le Centre de main-d'oeuvre dans tout cela?

On a un Centre de main-d'oeuvre du Québec qui est supposé s'occuper de l'engagement au niveau des employés pour les entrepreneurs, pourquoi n'a-t-il plus le droit de s'en occuper?

M. MAILLOUX: Le Centre de main-d'oeuvre s'occupe essentiellement depuis quelques semaines des métiers de la construction. Il ne prend aucune autre demande de quelque façon que ce soit.

M. LESSARD: ...du nouveau décret.

M. MAILLOUX: En raison du nouveau décret. Ils tiennent compte simplement des demandes...

M. LESSARD: Qui, à ce moment-là, va passer à l'engagement en dehors de la construction?

M. PINARD: Il y a peut-être une lacune de ce côté-là, parce que je ne vois pas de structure à caractère gouvernemental qui pourrait s'occuper de leur cas. Ils sont à la recherche d'un travail et ils s'adressent à Pierre, Jean, Jacques. Quand ils trouvent une oreille attentive, une personne qui a suffisamment d'influence pour

venir à bout de leur trouver du travail dont ils ont besoin pour gagner leur vie...

M. LESSARD: Ce que je ne comprends pas, c'est que l'on crée deux organismes. On est rendu avec deux centres de main-d'oeuvre, un au gouvernement fédéral et un au gouvernement provincial pour faire justement du placement. Ce que je ne comprends pas c'est-à-dire je comprends que c'est la fonction du Centre de main-d'oeuvre et on me dit que c'est changé. Je l'apprends. Le décret est assez compliqué, c'est le troisième que l'on a. On va peut-être venir à en avoir un qui est définitif. Je ne comprends pas que nous ayons des organismes gouvernementaux qui sont en relation avec des ministères du gouvernement et que les ministères ne passent pas par ces organismes-là. C'est justement-là — j'appuie ce que disait le député de Lotbinière — que le divisionnaire en arrive à être dans une situation presque politique alors qu'il est fonctionnaire. Si le divisionnaire faisait tout simplement comme les autres au niveau de la construction, comme les autres employeurs, par exemple, s'il ne faisait que soumettre sa liste de besoins au Centre de main-d'oeuvre du Québec, le Centre de main-d'oeuvre du Québec pourrait ainsi remplir sa liste. A ce moment-là, on n'aurait pas les problèmes que l'on vit chaque été dans nos comtés.

M. GAGNON: Le problème, je pense bien, c'est qu'il y ait des hommes, qui, à un moment donné appellent le divisionnaire et que cela soit des patroneux. Je crois que, quand ils le font d'une façon objective, calmement, cela est humain. Mais, ce qui est à plaindre, c'est qu'il y ait des patroneux qui appellent le divisionnaire sous le coup de la menace et cela n'est pas bien. Cela est à rejeter. Je dis qu'il y a des patroneux qui appellent des divisionnaires et qui recommandent quelqu'un d'une façon objective, disant: C'est un père de famille, c'est humain et je n'ai pas d'objection. Mais qu'ils appellent les divisionnaires et qu'ils fassent des menaces au divisionnaire, cela est moins bien. C'est à condamner, que ce soit pour n'importe quel parti politique, c'est à condamner et c'est cela qui est déplorable.

On peut voir un maire appeler un divisionnaire, on peut voir même un commissaire d'école. Ce sont des menaces parfois que des individus peuvent faire. C'est moins pardonnable, c'est moins bien.

M. PINARD: Je suis bien d'accord sur la pureté de vos intentions au niveau individuel et collectif. C'est de mettre ça en pratique qui est plus difficile.

M. GAGNON: Le ministre admet, quand il s'agit d'appeler un divisionnaire...

M. PINARD: J'ai des demandes. J'ai eu une demande qui m'a été faite par le chef du Ralliement créditiste. Je m'en suis occupé. Il m'avait demandé de trouver du travail à M. Gérard Beaulieu de Saint-Gérard-de-la-Rive de Mégantic. Très bien. J'ai pris ça en note.

M. GAGNON: Le député de Lotbinière écoute.

M. PINARD: J'ai demandé à mon chef de cabinet d'envoyer une formule d'emploi à ce monsieur, le 1er avril 1971. Ce qui a été fait. J'imagine que cela a dû fonctionner. Nous avons informé le divisionnaire de la demande d'emploi de ce monsieur. A d'autres services aussi, j'en ai de la correspondance. Nous avons communiqué avec M. Léon Gauthier, chef du service du matériel, ministère de la Voirie, route Sainte-Claire, Charlesbourg-Ouest. Nous lui avons recommandé ce monsieur. Nous faisons notre possible.

M. DROLET: Pour faire suite...

M. PINARD: Vous avez affaire à des humains.

M. DROLET: M. le ministre, pour faire suite à ce qu'ont dit les deux députés, ce n'est peut-être pas à l'échelle du ministre ou peut-être du sous-ministre. C'est vrai. Bien des fois, vous n'êtes même pas au courant. Ce sont dans nos comtés, où l'on en croit parfois, de vraies "mémères", qui essaient continuellement de se fourrrer le nez où ils n'ont pas affaire. C'est ça. Bien des fois, vous n'êtes même pas au courant. C'est là où c'est bien "plate".

M. PINARD : Je vais vous poser un problème de façon bien honnête et bien franche aussi. Vous êtes député, quelqu'un se présente à votre bureau. Il vous demande d'user de votre influence, comme député, pour lui trouver un emploi. C'est normal.

M. DROLET: Oui, on en a!

M. PINARD: Il arrive qu'il est créditiste, ce monsieur. Dans la même journée il en arrive un dont vous n'êtes pas sûr de son allégeance politique. Il a peut-être autant besoin, sinon davantage, que celui qui est venu vous voir précédemment. Quel choix allez-vous faire avant de faire votre recommandation au divisionnaire, en tenant pour acquis que votre influence est assez forte pour trouver de l'emploi à une de ces personnes ou aux deux? Qu'est-ce que vous allez faire? C'est comme ça que se pose le problème, tous les jours. Qu'est-ce que vous allez faire? Allez-vous faire un choix?

M. DROLET: C'est assez difficile. Bien des fois, on ne sait même pas pour qui le gars a voté.

M. LE PRESIDENT: A l'ordre! Je ne vois aucun article à ce poste qui s'applique au patronage.

M. LAVOIE (Wolfe): Au patronage.

M. PINARD: Il est commandé en surplus par un de vos organisateurs, ce qui est encore normal.

M. DROLET: Cela arrive aussi.

M. PINARD: Vous pouvez difficilement vous défiler devant vos responsabilités. Vous aurez probablement raison de dire: Mon organisateur, il m'a aidé. Si j'étais capable de lui faire plaisir en plaçant tel gars qu'il me recommande, tant mieux.

M. LAVOIE (Wolfe): Lorsqu'on fait partie d'un parti qui n'a jamais été au pouvoir et qui ne sera jamais au pouvoir, on peut avoir une belle philosophie de ça. C'est quand on est passé par là...

M. DROLET: Je n'ai pas parlé de votre parti qui ne retrournera jamais au pouvoir.

M. LESSARD: M. le Président, je crois...

M. BELAND: Cela doit être ça.

M. LESSARD: M. le Président, je crois que, pour ma part, il y a moyen de trouver une solution à ça, une solution qui entrera dans les critères d'administration publique. Je l'ai dit tout à l'heure, on a des centres de main-d'oeuvre, qu'on les utilise. Quand il arrive quelqu'un qui s'en vient à mon bureau et qui veut avoir de l'emploi, je prends toujours le même moyen, c'est-à-dire que j'appelle le centre de main-d'oeuvre, et je donne son nom, ses critères et ses besoins. C'est la seule chose que je fais, je ne tords la main de personne, je n'utilise pas de menaces vis-à-vis de cette personne-là. Pourquoi fais-je ça? Parce qu'à mon sens, le centre de main-d'oeuvre est justement l'organisme qui doit faire enquête au niveau de la région pour connaître les besoins des individus qui sont actuellement en chômage et ensuite pour les placer.

Cela devient de l'administration publique, mais pas ce qu'on fait là. C'est de la vieille pourriture.

UNE VOIX: Si je veux qu'un gars reste en chômage, je le dirige vers le Centre de main-d'oeuvre. Quand je le place moi-même, je suis sûr à ce moment-là qu'il sera placé. Si je l'envoie au centre de la main-d'oeuvre...

M. LAVOIE (Wolfe): Quels sont vos critères?

M. LESSARD: Justement, à ce moment-là, ça devient votre administration, ça devient le ministère du Travail qui ne prend pas ses responsabilités, parce que les centres de main-d'oeuvre ne fonctionnent pas. Ce que vous voulez tout simplement, vous arrêtez les centres de main-d'oeuvre de fonctionner pour mieux faire de la pourriture par la suite. C'est ça que vous faites.

M. LE PRESIDENT: A l'ordre, s'il vous plaît!

M. MAILLOUX: Est-ce que le député de Saguenay me permettrait une observation? C'est qu'à travers les 14,000 employés dont on parle actuellement, il y a des travaux qui se situent sur une période de quinze jours, d'autres sur une période de quatre semaines, d'autres sur une période de six semaines. Ce que je veux dire au député de Saguenay, c'est qu'il y a une chose que le centre de main-d'oeuvre ne sait pas, c'est que la personne à qui on offre de l'ouvrage pour une période de cinq ou six semaines, d'avance elle refuse, parce qu'elle est mieux avec le Bien-Etre social.

M. LESSARD: Comment se fait-il, à ce moment-là que vous en trouvez?

M. MAILLOUX: On trouve des gens célibataires ou qui n'ont pas un montant suffisant, mais en dehors de ça, n'essayez pas de placer des gens suivant les besoins de la famille. S'ils retirent $250 par mois, ils préfèrent en rester là de toute façon plutôt qu'aller prendre un travail de quinze jours, de trois semaines ou de quatre semaines que le ministère de la Voirie va leur offrir.

M. LESSARD: A ce moment-là, vous dites que vous acceptez, que vous en recevez, soit par manque d'argent, soit parce que le salaire... Alors ces gens-là travailleraient simplement à temps partiel pour le ministère de la Voirie?

M. MAILLOUX: Forcément, ce sont 15,000 employés...

M. LESSARD: C'est-à-dire qu'ils travaillent à temps partiel mais sur une période d'une journée complète par exemple. Cela veut donc dire que vous engagez des assistés sociaux peut-être, qui voient par la suite réduire leur montant d'assistance sociale, parce qu'ils ont travaillé deux ou trois jours pour le ministère. Cela ne règle pas du tout votre situation. Quand vous me dites quinze jours ou trois semaines, je sais qu'il y en a qui sont engagés plus longtemps que pour la période de l'été et, à ce moment-là, si ça passait par le Centre de main-d'oeuvre, on serait capable de savoir quels sont les véritables besoins.

M. LE PRESIDENT: A l'ordre, s'il vous plait!

M. MAILLOUX: Je ferais remarquer au député que ceux qui travaillent pour une période plus longue sont normalement engagés par des entrepreneurs et ont des timbres d'assurance-chômage. Ce sont normalement les entrepreneurs qui les engagent. Même si vous vouliez recommander un assisté social, s'il n'a pas la même formation ou s'il n'a pas la même préparation qu'un employé qui est meilleur, il va vous le laisser sur les bras et va prendre celui, évidemment, qui l'intéresse pour exécuter son contrat dans les meilleures...

M. LESSARD: On parle du ministère de la Voirie.

M. LE PRESIDENT: On revient au sous-article 10, de l'article 4, du poste budgétaire no 5.

M. MAILLOUX: Nous en parlerons sérieusement l'année prochaine après enquête sur cette situation.

M. LAVOIE (Wolfe) : Fournitures et approvisionnement, qu'est-ce que c'est?

M. MAILLOUX: Vous devriez demander à votre chef comment il a agi alors qu'il était à l'Hydro-Québec. Cela s'est fait exactement de la même façon...

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

M. MAILLOUX: ... quand la politique...

M. LESSARD: Le chef, quand il était à l'Hydro-Québec et qu'il était ministre des Richesses naturelles, c'est lui qui a fait entrer le syndicat des camionneurs à l'Hydro-Québec, alors que l'Union Nationale les a laissés crever pendant des années. C'était la baibnnette qui réglait à un moment donné les problèmes syndicaux sur les chantiers de l'Hydro-Québec.

M. MAILLOUX: Je n'ai pas de leçon à recevoir du député de Saguenay, parce que c'est le premier régime...

M. LESSARD: Jodoin à l'Hydro-Québec, vous devez vous en rappeler!

M. MAILLOUX: C'est le premier des ministres de la Voirie qui accepte de reconnaître toutes les options politiques de tous les camionneurs du Québec. Cela ne s'est jamais fait dans aucun régime précédent. Puis le pont que vous voulez que le ministère franchisse actuellement c'est un pont difficile.

M. GAGNON: On accuse un gouvernement avant 1960, est-ce que l'Association des camionneurs existait? Il faudrait faire enquête.

M. MAILLOUX: C'est la première fois qu'il est reconnu à travers...

M. GAGNON: Le député de Saguenay englobe...

M. LE PRESIDENT: A l'ordre, s'il vous plaît! Article 4, sous-article 6.

M. PINARD: Alors le montant de $21,462,000 demandé sera attribué de la façon suivante; pour l'achat de matériaux de construction et d'entretien: $12,302,000; pour l'achat de produits chimiques: $9 millions; pour l'achat de vêtements et de literie: $10,000; pour l'achat de vivres: $90,000.

M. LAVOIE (Wolfe): Avec cela, il n'est pas question de bâtir des résidences pour les divisionnaires.

M. PINARD: C'est aux Travaux publics.

M. LAVOIE (Wolfe): Excusez-moi, mais...

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

M. LATULIPPE: Sur le même sujet, M. le Président, est-ce que le ministre serait en mesure de nous dire si tous ces achats ont été faits par un bureau central d'achats ou si c'est fait au niveau des régions?

M. PINARD: Par notre service des achats.

M. LATULIPPE : Service des achats. C'est parce que justement j'avais...

M. LE PRESIDENT: Adopté. Sous-article 10: Loyers.

M. LATULIPPE: Justement, là-dessus, je me demandais... J'ai déjà communiqué avec le sous-ministre adjoint, au député délégué...

UNE VOIX: L'adjoint parlementaire.

M. LATULIPPE: ... et puis on m'avait dit à ce moment-là que pour certains petits achats, cela ne passait pas par le service des achats.

M. MAILLOUX: Il prend ses responsabilités. Il faut qu'il achète à l'endroit où il pense, évidemment, que ça peut convenir au ministère de la Voirie.

M. LATULIPPE: Mais, il existe réellement un service des achats pour les achats massifs du gouvernement, même qu'il est réparti au niveau des divisionnaires de comté.

M. PINARD: Pour un montant inférieur à $100, le divisionnaire a l'autorité requise pour acheter en confirmation les matériaux ou les marchandises dont il a besoin parce que ce serait trop coûteux et trop long aussi de recourir à la procédure normale mise en vigueur

par le service général des achats.

En général, c'est le service général des achats qui procède à l'achat de matériaux et de l'équipement dont le ministère a besoin.

M. LE PRESIDENT: Adopté?

M. PINARD: Loyers, $9,001,000.

M. LAVOIE (Wolfe): Services contractuels.

M. LESSARD: Excusez, M. le Président...

M. PINARD: Pour la location d'outillage, $8,970,000 et le coût de location de terrains et pour payer les loyers d'édifices et autres locaux, $31,000.

M. LESSARD: Vous parlez de...

M. PINARD: C'est surtout dans le cas de garages.

M. LESSARD: Location d'outils?

M. PINARD: D'outillage.

M. LESSARD : Maintenant, à ce sujet — non pas parce que je connais les rapports au niveau du ministère — mais est-ce que c'est à ce niveau puisque ce sont...

M. PINARD: Vous prenez des précautions maintenant.

M. LESSARD: ... les anciens ministres qui parlent de leurs rapports et comme nous essayons d'aller chercher ce qui se passe avant ou ce qui s'est passé avant, vous avez reçu le rapport Meunier qui proposait...

M. PINARD: Le rapport Meunier?

M. LESSARD: Le rapport Meunier.

M. PINARD: Qu'est-ce que c'est?

M. LESSARD: Est-ce qu'il n'y a pas eu un rapport Meunier pour étudier le taux de location de la machinerie au niveau du ministère de la Voirie?

M. PINARD: Est-ce que c'est le rapport Gaston Meunier?

M. LESSARD: Oui.

M. PINARD: Gaston Meunier.

M. LESSARD: Oui, ce doit être cela. Je ne connais pas son prénom. Est-ce que c'est en application?

M. PINARD: C'est en application depuis le 1er avril.

UNE VOIX: Services contractuels, qu'est-ce que c'est?

M. PINARD: Cela a été mis en application le 1er avril. Il y a plusieurs personnes qui ont siégé là-dessus. C'est approuvé par le ministère de l'Industrie et du Commerce et il y a un arrêté en conseil de passé, et c'est en application.

M. LE PRESIDENT: Est-ce qu'il y a d'autres questions sur loyers?

M. LAVOIE (Wolfe): Il s'est bâti un local, un garage à Weedon, dans mon comté. Qu'est-ce que le gouvernement s'attend de faire avec cela? Il était supposé d'avoir un genre de lieu pour réparer les...

M. PINARD: C'est un sous-centre probablement.

M. LAVOIE (Wolfe): Il faut avoir un lieu pour réparer les camions. Un centre de services. Est-ce qu'il va y avoir besoin de mécaniciens là-dedans?

M. PINARD: On a déjà trop de mécaniciens. Ce centre, plus spécifiquement Weedon, servirait surtout comme centre de service pour les véhicules, pour les réparations mineures, de pneus, par exemple, le graissage, la vérification des freins, etc..

M. LAVOIE (Wolfe): Et l'entreposage?

M. PINARD: Exactement.

M. LAVOIE (Wolfe): Services contractuels, vous me dites que c'est l'entretien d'hiver.

M. PINARD: Et couches d'usure.

M. LAVOIE (Wolfe): Les subventions, $7,840,000.

M. PINARD: Ce sont les subventions d'entretien d'hiver.

M. LAVOIE (Wolfe): Subventions d'entretien d'hiver aux municipalités.

M. GAGNON: Cela ne comprend pas les subventions accordées. Il y a une question que je voulais poser tout à l'heure concernant les petites subventions que les petites municipalités reçoivent, de temps en temps, pour faire des réparations dans les villages. Ce n'est pas cela non plus.

M. PINARD: C'est à l'article 6 que vous allez trouver ce sous-article.

M. DROLET: On en parlera demain.

M. GAGNON: Concernant une subvention,

au montant de $7 millions, accordée aux municipalités. Evidemment, les montants ont été établis depuis, je crois, 1951, ajustés quelque peu. Est-ce que le ministère prévoit un ajustement? Toutes les municipalités se plaignent que le coût a doublé, même triplé relativement à l'entretien d'hiver des routes secondaires. On demande au gouvernement de réétudier le problème des subventions.

M. PINARD: M. Deshaies va vous répondre. Actuellement, on est à terminer une étude assez détaillée du coût d'entretien d'hiver pour chaque municipalité de la probince, pour les chemins. On la compare avec le taux qu'on paierait, que le ministère paierait s'il donnait le même entretien à contrat, basé sur la formule de pondération qu'on applique à nos entrepreneurs. Le prix que cela coûte aux municipalités se compare assez bien avec le prix qu'on paierait. Actuellement on est à terminer le portrait, pour le présenter au ministre, pour montrer la divergence entre le taux de subvention payé, pour toutes les régions de la province et le coût réel aux municipalités.

M. GAGNON: Est-ce que vous pouvez nous dire quelle est la différence que cela représente entre le coût payé et les subventions accordées?

M. PINARD: Cela varie d'une région à l'autre. Dans le Nord-Ouest québécois, la subvention a été très près du montant...

M. GAGNON: Je parle pour les routes secondaires.

M. PINARD: Oui.

M. GAGNON: $400 le mille.

M. PINARD: Oui. C'est $325 qu'on paie dans le Nord-Ouest.

M. GAGNON: Dans le Nord-Ouest?

M. PINARD: En Gaspésie, je crois que la moyenne...

M. GAGNON: C'est $400, je crois.

M. PINARD: On paie $400 et je crois que la moyenne du coût se situe entre $800 et $900.

M. GAGNON: Oui. Est-ce que le ministre a demandé les études que vous faites pour lui permettre d'étudier et de connaître la possibilité qu'il y aurait pour son ministère d'augmenter les subventions...

M. PINARD: C'est...

M. GAGNON: ...dans les régions?

M. PINARD: ...à la suite de représentations très nombreuses d'à peu près toutes les municipalités de la province qui demandent qu'on relève les taux de subventions qu'on a fait cette étude-là.

M. GAGNON: A l'attention du ministre, à la suite des études que son comité fait et, entre autres, de ce que M. Deshaies vient de dire qu'en Gaspésie, l'entretien d'hiver dans les routes secondaires, fait plus que doubler, est-ce que le ministre prévoit à ce moment-là la possibilité de faire un ajustement sur le prochain entretien d'hiver 71/72, dans des régions où il est prouvé que le coût est de beaucoup supérieur à la subvention reçue? Ainsi, en Gaspésie, on dit que c'est près de $900. Est-ce qu'à ce moment-là...

M. PINARD: Comme j'ai déjà eu l'occasion de prendre une décision favorable dans le sens indiqué par le député de Gaspé-Nord à une certaine époque où j'étais ministre de la Voirie, je vais attendre les recommandations qui me seront faites à la suite de l'étude dont a parlé M. Deshaies et je prendrai mes responsabilités.

M. GAGNON: Très bien.

M. LE PRESIDENT: Adopté?

M. LATULIPPE: M. le Président, est-ce que vous faites également l'étude en comparaison avec les coûts, avec ce que ça coûte actuellement au ministère pour entretenir lui-même ces chemins d'hiver? Je peux vous dire que, dans mon comté, cela coûte à peu près $1,400 le mille pour entretenir un chemin de route par le ministère. Je comprends que le ministère fait beaucoup plus de travail. Il pose plus de calcium, plus de sel et c'est mieux entretenu en règle générale. Mais il reste que, quand je regarde la moyenne dans mon comté, la subvention est de $300. Est-ce que vous tenez compte également du facteur de ce que ça coûte? Est-ce que le ministère a également l'intention de s'orienter vers une politique de faire entretenir ces chemins d'hiver de plus en plus, quitte à s'en tenir seulement à employer ces employés en permanence?

M. PINARD: La politique qu'on a toujours visée, c'est d'entretenir le plus possible, non seulement avec le personnel, mais avec l'équipement disponible et adapté à l'entretien d'hiver. Beaucoup de camions ne peuvent pas servir à autre chose qu'au "salage". On ne peut pas installer des charrues. On essaie, autant que possible, d'utiliser tout notre équipement et notre personnel à de l'entretien pour le compte du ministère, pour l'occuper tout l'hiver.

M. BELAND: A ce moment-là, on constate que ce n'est pas seulement dans le comté de Frontenac, mais dans la plupart des comtés ruraux où c'est sensiblement le même cas. Cela va varier entre $1,200 et $1,500, $1,600 le

mille pour entretenir avec la machinerie du ministère de la Voirie, selon les chiffres qu'on peut sortir des comptes publics et, quand même, on essaie de donner à des entrepreneurs au plus bas coût, soit $250,000, $350,000, $600,000 le mille. Or, à ce moment-là, est-ce qu'il y a une justification quelconque, à cause de main-d'oeuvre disponible? Est-ce qu'il y a un facteur quelconque qui entre en ligne de compte pour que le ministère même cherche à en entretenir autant?

M. PINARD: C'est que le seul poste budgétaire que nous avons au cours de l'hiver, c'est l'entretien d'hiver. Alors, tout le personnel permanent est chargé à ce poste-là. Au printemps, on divise les dépenses par le nombre de milles que l'on a entretenus et si l'on a très peu de milles, cela fait un coût très dispendieux.

M. BELAND: Si vous me permettez, je pense que cela vaudrait la peine, parce que cela regarde très mal dans le public, à ce sujet-là. Cela vaudrait la peine de disloquer ces différents coûts et c'est compréhensible que le ministère de la Voirie a des employés permanents et il faut qu'ils travaillent autant que possible, du moins. Alors, cela vaudrait la peine que ce soit disloqué et placé selon une échelle qui soit acceptable...

M. PINARD: Comparable.

M. BELAND: Parce que tel que c'est là, cela porte à confusion terriblement.

UNE VOIX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 4, adopté au complet.

M. LAVOIE (Wolfe): Maintenant, M. le ministre et M. le Président, j'aurais une proposition à faire, que l'on ajourne et que l'on remette les articles à suivre à une séance subséquente.

Subventions

M. PINARD: Est-ce que l'on ne pourrait pas terminer le problème des subventions...

M. LAVOIE (Wolfe): Des subventions?

M. PINARD: Oui, à la page 215, vous voyez la somme de deux millions: Subventions. Si on en faisait la discussion tout de suite, ce serait terminé. Nous ne serions pas obligés de revenir demain. Ce sont les subventions aux municipalités. On en a parlé cet après-midi.

M. LAVOIE (Wolfe): Oui, d'accord.

M. PINARD: Alors, adopté.

M. LATULIPPE: On pourrait l'adopter et les députés qui n'étaient pas présents pourraient demander des explications supplémentaires.

M. LESSARD: Il y a un député ici qui avait posé la question.

M. GAGNON: On pourrait peut-être demander au ministre de nous faire parvenir la liste, à quel endroit sont affectés ces deux millions affectés aux municipalités, par comté. Est-ce que cela a été tout étagé de façon à pouvoir dire: Voici, tel montant sera divisé dans tel comté, dans telle municipalité, ou si c'est laissé à la discrétion du ministre, un montant comme cela?

UNE VOIX: Je crois que c'est laissé à la discrétion du ministre.

M. PINARD: Les demandes sont très fortes. Evidemment, les disponibilités budgétaires sont très faibles par rapport aux besoins ou aux demandes. Il y a déjà une assez forte somme engagée à même le montant de $2 millions. Il y avait eu des engagements faits antérieurement. Pour être en mesure de les respecter, envers les municipalités, j'ai été obligé d'étendre le paiement de ces subventions sur deux ans et parfois, dans le cas de subventions plus considérables, sur trois ans.

Il nous reste, environ $813,304 qui sont engagés à l'heure actuelle, ce qui diminue le montant disponible d'autant. Il nous reste $1,186,696 pour fins de subventions à des municipalités. Nous allons essayer d'être justes dans la mesure du possible et de payer les subventions aux municipalités qui en ont le plus besoin.

M. GAGNON: Combien y a-t-il de comtés dans la province? Ce ne sont pas tous les comtés qui peuvent bénéficier de ces subventions parce qu'il y a les comtés de ville. Combien y a-t-il de comtés qui pourraient bénéficier de subventions? Environ?

M. PINARD: Entre 65 et 70 comtés.

M. GAGNON: Cela fait environ $27,000 par comté.

M. BELAND: Comme question supplémentaire, il...

M. PINARD: Il y a 69 comtés qui en ont reçu l'année dernière.

M. BELAND: ... y aurait peut-être ceci. Est-ce qu'il s'agit de cet article précis qui donne le montant disponible par exemple, redistribué dans les 60 comtés, etc., ruraux ou qui sont attribués, devrais-je dire, par exemple, au montant de X, assez précis, $25,000 ou $50,000 à chaque député, quitte lui, à ce qu'il le redonne

aux municipalités dont les besoins sont les plus pressants, dans chaque comté respectif? Si je comprends bien l'article, ce serait à cet article.

M. LATULIPPE: Est-ce que cela existe, cette pratique que le député fait des recommandations pour X montant. Je ne dis pas qu'il est accepté automatiquement, mais disons que si le ministère consent...

M. PINARD: Habituellement, le député nous fait des recommandations et nous envoie une copie des résolutions adoptées par les conseils municipaux. Nous demandons aux divisionnaires de faire l'étude des besoins exprimés par les municipalités et d'adjuger en fonction de l'urgence des travaux à exécuter. Nous faisons faire une enquête au niveau du ministère des Affaires municipales pour connaître la situation financière des municipalités.

Parfois, on découvre que la municipalité a des coussins budgétaires qu'elle n'utilise pas pour faire ses propres travaux, mais c'est la pratique courante de tirer à gauche et à droite pour avoir des subventions de plusieurs ministères, mais sans jamais dépenser les fonds qui sont en réserve au budget de la municipalité. Nous tentons de savoir à quoi nous en tenir à ce sujet-là et nous avons parfois des surprises assez désagréables.

M. LATULIPPE: Est-ce que je pourrais demander au ministre si le ministère a l'intention de maintenir cette forme de subventions ou si, de plus en plus, son ministère entend régresser un peu dans ce domaine-là, parce qu'il considère que c'est un peu discrétionnaire?

M. PINARD: Il y a eu beaucoup d'abus. Je pense qu'il faut en arriver à un régime mieux équilibré. Nous allons voir ce que va donner la réforme entreprise par le ministère des Affaires municipales. Il y aura probablement un partage de l'assiette fiscale. Le ministre des Finances a déjà indiqué qu'il n'était pas financièrement en mesure d'y accéder de façon globale. Je ne peux pas engager le ministre des Finances ce soir. Je sais que nous essayons de trouver une formule de péréquation pour permettre aux municipalités de s'occuper elles-mêmes de leurs besoins d'entretien ou de construction, relativement à leur réseau municipal.

M. LATULIPPE : Je comprends donc que le ministère de la Voirie veut graduellement se retirer de ce domaine.

M. PINARD: Je pense que ce serait plus logique, parce que la vocation du ministère de la Voirie est de construire le réseau routier à caractère provincial. C'est ce qui se fait en Ontario et je pense que la formule est bonne, mais la formule est différente. Le ministère de la Voirie d'Ontario s'occupe des grands projets routiers et les structures font que ce sont les conseils de comté qui obtiennent une part du budget du ministère de la Voirie d'Ontario et qui redistribuent aux municipalités les subventions dont elles ont besoin pour exécuter certains travaux.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce qu'il y aurait moyen d'avoir une liste des travaux qui vont être effectués dans chaque comté dans le cours de la saison?

M. PINARD: Oui. Après que le budget aura été adopté, il me fera plaisir d'envoyer la liste des comtés.

M. LESSARD: Si vous voulez une suggestion, j'aimerais bien que ce ne soit pas seulement limité à un comté, c'est-à-dire notre comté, mais que nous puissions avoir aussi la répartition de l'ensemble des autres comtés.

M. PINARD: Vous voudriez l'avoir de façon régionale? Pour toute la province?

M. LESSARD: C'est-à-dire des 108 comtés de la province.

M. PINARD: Ce sera un joli document à vous faire parvenir!

M. LESSARD : Pourquoi pas dans le rapport à la fin de l'année? Vous faites un rapport.

M. PINARD: Oui, mais on a alors eu le temps de le compiler. Mais au moment où nous entreprenons l'exécution des programmes, vous allez demander à une foule de fonctionnaires de faire du travail de statistique. Ces gens-là ne pourront pas travailler alors à l'exécution...

M. LESSARD: Puisqu'ils nous envoient, à chacun des députés, la répartition des dépenses, cela veut donc dire qu'ils sont obligés de le compiler.

Il reste quoi? Il reste 108...

M. PINARD: Je ne dis pas que c'est impossible, mais ce sera une tâche assez difficile à...

M. LE PRESIDENT: Le député de Lotbinière. Une dernière question.

M. BELAND : Oui, une dernière question. Voici, étant donné que, l'an passé, j'ai fait plusieurs demandes dans ce sens relativement à des municipalités et c'étaient, entre autres, des rues de villages, etc., des besoins urgents, et comme toutes les demandes ont été refusées intégralement, cette année, évidemment, je tenais à avoir des précisions à ce sujet. J'espère que, justement, il va y avoir de petits changements qui seront...

M. PINARD: Dans le comté que vous représentez, vous avez quand même $15,000 de

subventions. Sainte-Flavie a $10,000 et Laurier-Station, $5,000.

M. BELAND: Ces deux demandes ne m'étaient pas parvenues. Je n'en n'avais jamais pris connaissance.

M. PINARD : De toute façon vos municipalités en ont bénéficié quand même.

M. BELAND: Peut-être...

UNE VOIX: Une nouvelle division.

M. LE PRESIDENT: Article 6, adopté?

DES VOIX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Les travaux sont ajournés à la prochaine séance.

(Fin de la séance 22 h 40)

Séance du mercredi 19 mai 1971

(Seize heures dix-sept minutes)

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

Nous allons continuer l'étude des crédits de la Voirie. Poste budgétaire 7.

M. RUSSELL: Si le commission me le permet, d'une façon très brève.

J'étais absent lors de la dernière journée. Les études ont été faites, mais je relisais les Débats et il y a ici une affirmation de la part du député de Saguenay qui se lit comme suit et je cite textuellement ce qui est écrit: "Le chef, quand il était à l'Hydro-Québec et qu'il était ministre des Richesses naturelles, c'est lui qui a fait entrer le syndicat des camionneurs à l'Hydro-Québec alors que l'Union Nationale les avait laissés crever pendant des années. C'était la baïonnette qui réglait, à un moment donné, les problèmes syndicaux sur les chantiers de l'Hydro-Québec." Je pense bien qu'à ce moment-là, le député de Saguenay voudra peut-être, lui-même, faire une rectification. Je crois qu'il référait à la police provinciale et non pas à l'armée. On sait que, dans la situation actuelle, lorsqu'on parle de baïonnette, on réfère à l'armée et je ne me rappelle pas, à aucun moment, soit avant 1960 ou depuis 1960, que l'armée ait été appelée à régler les problèmes de camionneurs à l'Hydro-Québec.

M. LESSARD: M. le Président, pour ma part, je n'ai pas d'objection à changer le terme "baïonnette" pour le terme "garcette." Pour moi, ça ne change pas le problème du tout. Il est vrai que ce n'est pas l'armée qui réglait les problèmes, mais cependant, par exemple, on sait qu'à l'Hydro-Québec, à Labrieville en particulier, à ce moment-là, il n'était absolument pas possible d'entrer sur les chantiers et que toute grève était tout simplement écrasée par l'intervention de la police provinciale. C'était dans ce sens que j'avais affirmé, dans un débat assez mouvementé, ce qu'on vient de lire.

M. GAGNON: Je crois, simplement pour ajouter, qu'hier le député de Saguenay a admis que le syndicat des camionneurs n'existait pas avant 1960, c'est-à-dire au moment où le gouvernement de l'Union Nationale mettait en chantier Manic 5 et tout cela.

M. LESSARD: M. le Président, je faisais appel à une décision qui est arrivée par la suite, au moment des travaux de l'Hydro-Québec, alors que c'étaient les patroneux qui pouvaient réussir à se placer sur les chantiers de l'Hydro-Québec. C'est à ce moment-là que M. René Lévesque a poussé l'une des premières associations des camionneurs à se former, c'est-à-dire l'Association des camionneurs de la Côte-Nord et c'est à ces choses-là que je faisais allusion et

c'est dans ce sens là. Et lorsque je parlais de baïonnette, je ne les appliquais pas tant aux camionneurs qu'au règlement des conflits syndicaux.

M. RUSSELL: M. le Président, je ne veux pas continuer à discuter sur le terrain de l'Hydro-Québec. Il s'agit d'une question de voirie et je ne sache pas que le ministère de la Voirie ait à régler les problèmes de l'Hydro-Québec. Je pense bien qu'il s'agit tout simplement d'une question de syndicalisme, d'une question de syndicat de camionneurs.

Je présume que c'est dans le feu de la discussion qu'on s'est lancé des flèches d'un côté et de l'autre. Je pense que les paroles du député de Saguenay, à ce moment-là, ont dépassé sa pensée. Je suis satisfait qu'il ait rectifié et dit que ce n'était pas l'armée qui réglait les questions à ce moment-là, mais qu'elle était simplement là pour maintenir la paix et l'ordre parce que c'était nécessaire que la police provinciale soit appelée sur les lieux comme cela arrive encore aujourd'hui en temps opportun.

M. LESSARD: M. le Président, à ce moment-là, je répondais à une accusation qui avait été portée par le député de Charlevoix contre le chef du Parti québécois, M. René Lévesque.

M. LE PRESIDENT: Incident clos.

M. PINARD: M. le Président, nous sommes prêts à entreprendre la discussion du poste 7, parge 224.

Construction et réfection de routes et de ponts permanents

M. LATULIPPE: M. le Président, j'aurais une question à poser. Je voudrais savoir du ministre s'il est en mesure de nous dire quelle était la répartition du budget de la Voirie, secteur rural, secteur urbain. Est-ce qu'il y aurait, dans votre ministère, un fonctionnaire en mesure de nous donner un aperçu de la répartition du budget? Je sais fort bien, par contre, que l'effort a été mis depuis plusieurs années dans le secteur urbain. C'est parfaitement clair. J'aimerais avoir une vue précise avec des chiffres.

Si c'est trop compliqué, M. le ministre, j'accepterais un dépôt de documents un peu plus tard.

M. PINARD: Le problème à ce sujet c'est la ventilation du budget. De la façon que le député le demande, c'est un peu difficile à faire. Il faut toujours revenir à la définition de ce que nous avons appelé, au cours de la discussion, le programme quinquennal, le programme triennal, les projets spéciaux de la voirie régionale par rapport à ce qu'on appelle communément la voirie locale ou rurale. Nous pouvons toujours brosser un tableau assez large de la nature des travaux qui vont être entrepris, mais cela ne pourrait pas être tellement précis. Si vous voulez que nous les placions dans des catégories, comme je viens de l'expliquer, nous pouvons vous donner l'ordre de grandeur de la dépense qui sera faite cette année.

M. LATULIPPE: J'accepterais cette présentation.

M. PINARD: Je vais demander à M. Michaud, le directeur du budget du ministère, de vous donner cette ventilation comme vous l'avez demandée.

Cette année, en projets spéciaux, ce sont de grands projets d'autoroutes incluant la route transcanadienne. Nous avons pour $165 millions de travaux directement sur le chantier, excluant l'expropriation, les salaires des fonctionnaires et tout cela. En voirie régionale, nous en avons pour $66 millions au grand total de la province.

M. LATULIPPE: Dans la voirie régionale, il y a aussi de grands travaux?

M. LAVOIE (Wolfe): Il veut savoir si la route no 34 va se faire cette année.

M. PINARD: Dans Winslow?

M. LAVOIE (Wolfe): Entre Stratford et Stoneway, dans le canton Winslow.

M. PINARD: Je crois qu'il y a $200,000 prévus pour le comté de Frontenac pour le tronçon de 1.96 mille de terrassement et pavage. Il y a d'autres tronçons à paver. Ce sont des tronçons déjà octroyés pour faire des tronçons qui seront pavés cette année à la suite du tronçon en question ainsi que dans le comté de Wolfe.

M. LATULIPPE: C'est bien sur la route no 34?

M. PINARD: Oui.

M. RUSSELL: M. le Président, au poste budgétaire 7, article 1, il ne s'agit pas de travaux de la Transcanadienne.

M. PINARD: Au poste budgétaire 7, article 6, nous avons donné le montant global de la dépense à faire cette année en immobilisation. Nous avons fait une large ventilation de cette somme. Nous reviendrons tantôt de façon plus spécifique à l'autoroute transcanadienne, si vous le voulez, au poste budgétaire 7, article 6.

M. RUSSELL: Je préférerais que l'on procède un par un. Je crois que ce sera beaucoup plus facile et on pourra s'entendre...

M. PINARD: Non, non. Le député avait

quand même raison de poser cette question, à savoir de quelle façon se ventile la dépense qui est prévue pour la somme de $191,787,300.

M. RUSSELL: C'est justement pourquoi je pose la question.

M. PINARD: C'est $293,609,300.

M. RUSSELL: L'an dernier, il y a un montant de $159 millions qui a été voté pour immobilisation. Est-ce que ce montant est totalement épuisé?

M. PINARD: Il y a des crédits périmés de $5.8 millions.

M. GAGNON: Pour être dans l'esprit du député de Shefford, j'aurais quelques remarques à faire concernant le rapport annuel du ministère de la Voirie. Il ne s'agit pas de remarques à faire contre le gouvernement. Les rapports ont toujours été préparés ainsi. Mais, j'ai l'impression que le rapport du ministère de la Voirie est un peu un trompe-l'oeil. Voici ma pensée.

Je regarde dans Gaspé-Nord où on dit: Total des dépenses: $2,364,000. Or, en regardant le rapport et regardant la réalité des faits, ce n'est plus pareil. Le gouvernement a peut-être transféré $1 million au fonds consolidé de la province. En vertu d'un budget supplémentaire, il a pris, à même ce montant, qu'il a peut-être transféré dans un autre comté. Je donne un exemple.

Disons qu'en 1969 il a été demandé une soumission, à Cap-Chat, pour la réfection de la route 6, conformément à l'entente fédérale-provinciale. En 1970, le contrat n'a pas été effectué. Il commence simplement cette année. Cette somme de $300,000, $400,000 ou $500,000 qui, à ce moment-là, apparaît dans le rapport du ministère de la Voirie; sera dépensée, deux ans après. Les rapports ont toujours été préparés de cette façon. C'est un trompe-l'oeil.

Si je prends un bilan, un état de revenus et dépenses, au niveau municipal et scolaire ce n'est pas la même chose. Lorsque je parle du gouvernement provincial, on y consolide les sommes qui ne sont pas dépensées. On les remet au fonds consolidé. On prépare un budget spécial. On prend des sommes et on les redistribue aux quatre coins de la province. A ce moment, c'est une façon adroite de retarder ou du moins de ne pas effectuer les travaux, mais de prendre cet argent et le transférer 500 milles plus loin.

Là, les rapports annuels du ministère de la Voirie ne donnent pas la réalité. Es se basent sur les dépenses, alors qu'ils devraient se baser sur les déboursés. Du moins, s'ils se basent sur les dépenses, en fonction du budget, il pourrait y avoir un état adjacent aux dépenses qu'on appellerait état "déboursés". On pourrait y trouver les sommes qui ont été réellement dépensées et qui sont destinées à la construction.

Parce que, encore une fois, dans des programmes de travaux de construction, on s'aperçoit que le rapport est de deux ans en retard, avec la réalité. Cela permet de constater que ce ne sont pas $2,364,000 qui ont été dépensés dans le comté de Gaspé-Nord pour 1969/70. C'est peut-être $1 million de moins. Nous ne le savons pas. Il faudrait que le ministre fouille dans tous les rapports. Il y a un contrat qui a été adjugé en 1969, à l'automne, dans la ville de Cap-Chat. Il n'est pas commencé. Il n'y a pas même une pelletée de terre de levée. Mais il apparaît dans ce rapport. L'année prochaine, on va le revoir.

Or, quand le ministre étudie ses crédits pour la redistribution au niveau du comté, il prend ce rapport. Il dit: Dans Gaspé-Nord: $2,300,000, il y en a pas mal de donné. On fait comme on a fait l'année dernière. Les $400,000 de voirie rurale, on les enlève totalement. En enlevant les $400,000 de voirie rurale que le comté a toujours eus depuis qu'il existe parce qu'on effectue un programme de travaux qui se situe dans une entente fédérale-provinciale. Sur une distance de 15 milles dans le comté de Gaspé-Nord, alors que le comté a 120 milles de longueur. A ce moment-là, on prive 105 milles de comté de travaux gouvernementaux au niveau du budget rural. Pourquoi? Parce qu'on dit: Voici, dans Gaspé-Nord, il se dépense $2,364,000. D'abord, ce n'est pas vrai. Ce n'est pas dépensé. En deuxième lieu, je pourrais dire au ministre que l'année dernière on a totalement enlevé le budget de voirie rurale parce qu'on disait qu'il se dépensait pas mal d'argent.

Dans cette partie des travaux, en vertu de l'entente fédérale-provinciale, il y en a eu 70 milles d'effectués dans le comté de Matane sur tout le parcours du comté. Dans Gaspé-Nord, il y en a environ sur 15 milles dans un comté qui a un parcours de 120 milles.

Or, on a privé 105 milles de parcours, tout le comté de Gaspé-Nord, de budget de voirie rural sous prétexte qu'il y avait un montant considérable. Cela a causé des préjudices et cela a eu pour effet de retarder des projets qui sont essentiels dans l'économie d'un comté ou d'une région. C'est pour ça que je veux d'une façon particulière, inciter le ministre de la Voirie à en tenir compte. Lorsqu'il prépare son rapport, qu'il demande à ses fonctionnaires de faire un état des déboursés qui ont été effectués dans le comté, dans chaque comté de la province mais non pas un état de dépenses qui est loin de donner la réalité des faits.

M. PINARD: Je prends bien note des remarques faites par le député de Gaspé-Nord. On m'informe que le sommaire des dépenses qui apparaît à la page 79 pour le comté de Gaspé-Nord concerne des dépenses réellement faites dans le comté au chapitre de la construction des routes, de la réfection ou de l'améliora-

tion des routes, de l'entretien d'été, de l'entretien d'hiver, pour le paiement des subventions aux municipalités pour les contrats adjugés à des entrepreneurs et pour la construction des ponts ou pour leur entretien.

Il s'agit d'une somme globale vraiment dépensée dans le comté. Autrement, si la prétention du député de Gaspé-Nord était fondée, à l'effet qu'il ne s'agit pas de dépenses réelles faites mais de dépenses qui étaient prévues à l'intérieur de l'enveloppe budgétaire prévue par le ministère de la Voirie, il faudrait renvoyer les sommes non dépensées au fonds consolidé de la province à titre de crédit périmé.

Ceci paraîtrait en surplus du montant que vient de vous donner M. Michaud, alors qu'il a affirmé que les crédits périmés, pour l'exercice de 1970, étaient de $5.3 millions sur une somme globale de $159,251,900.

M. GAGNON: Disons qu'à ce moment-là, je vais donner un exemple. Le ministre peut-il me dire...? On parle de construction, de réfection et d'amélioration de routes. Cela comprend également, j'imagine, la construction des ponts, parce que ceci relève maintenant du minsitère de la Voirie. Est-ce que le ministre, sur $1,299,000, pourrait donner le montant du contrat qui a été signé et la dépense qui a été effectuée?

M. PINARD: J'aimerais souligner tout de suite que ce sommaire des dépenses est préparé par le bureau de la division, vérifié par le chef de district, et ces chiffres sont envoyés pour fins de rapport à la comptabilité, en vue de la préparation du rapport annuel. Nous pouvons toujours demander une vérification additionnelle sur les dires ou les prétentions du député de Gaspé-Nord, pour savoir si vraiment il n'y a pas erreur de ce côté. Enfin, je dois, pour le moment, me fier au directeur du budget et à ceux qui ont la responsabilité de compiler les statistiques au plan de la dépense vraiment faite dans les comtés.

M. GAGNON: Comme je dis, je ne blâme pas le ministre, les rapports ont toujours été faits ainsi, parce qu'à même les $5 millions qui ont été périmés, comme exemple, est-ce qu'on pourrait dire que les $5 millions qui ont été périmés — ou s'il y a eu des transferts de fonds — ne paraissent pas dans le montant total du rapport du ministère de la Voirie, mais qu'ils ont été diminués? Je prends comme exemple le budget qui est approuvé au début de l'année, soit $200 millions; à la fin de l'année, on a dépensé $195 millions. Or, est-ce que là-dedans, c'est $200 millions ou si c'est $195 millions? Est-ce qu'on a enlevé les transferts de fonds à d'autres endroits, à d'autres ministères, et est-ce qu'on a tenu compte, également, des crédits périmés de fin d'année ou si c'est un rapport qui est exactement basé sur le budget tel qu'il est approuvé et comme on le fait actuellement?

M. PINARD: Alors, M. Létourneau qui est le comptable représentant du Conseil de la Trésorerie peut vous donner des renseignements plus précis à ce sujet. Je m'excuse, M. Létourneau représente le ministère des Finances au sein du ministère de la Voirie.

Voici le rapport tel que présenté ici. Ce sont des chiffres qui ont été compilés par les divisions et ça représente la dépense réelle, sans que ce soit vérifié, par exemple, par le service comptable, cela représente les dépenses réelles encourues dans chacun des comtés.

M. GAGNON: Alors, c'est la dépense déboursée, si on peut dire ainsi.

M. PINARD: C'est-à-dire qu'il peut y avoir un certain décalage, parce que si une division effectuait un déboursé, par exemple, au cours du mois de mars, la comptabilité peut avoir payé sur le budget de l'année suivante.

M. GAGNON: Parce qu'entre la dépense et le déboursé, l'écart n'est pas pareil.

M. PINARD: Oui, c'est exact. Mais ces chiffres sont compilés par les divisions. Seulement, le paiement peut être effectué sur le budget de l'année suivante.

M. GAGNON: De l'année suivante?

M. PINARD: Pour le dernier mois. Alors, on peut avoir un décalage...

M. GAGNON: S'il est effectué sur le budget de l'année suivante, à ce moment-là, est-ce qu'on prend sur les crédits de l'année en cours ou bien s'il y a des crédits qui ont été conservés à même le budget de l'année antérieure?

M. PINARD: C'est-à-dire que les crédits ne peuvent pas être conservés, ils sont périmés dès que le budget de l'année est terminé et il faut prendre sur les crédits de l'année suivante.

M. GAGNON: Alors, c'est dire que le crédit de l'année en cours qu'on est en train d'approuver, peut peut-être payer des dépenses de $10 millions, $15 millions, $20 millions sur le budget de l'année antérieure, c'est peut-être élevé, mais c'est un exemple que je veux donner...

M. PINARD: En principe, il peut y avoir certains déboursés de l'année précédente qu'il faut payer sur l'année en cours.

M. GAGNON: C'est cela.

M. RUSSELL: M. le Président, le ministre pourrait peut-être nous donner, nous indiquer le montant déjà engagé sur le montant de $191,787,000.

M. PINARD: A quelle date? Au 31 mars?

M. RUSSELL: Oui, c'est-à-dire, il faudrait prendre le 31 mars. C'est au 31 mars qu'il faut prendre ces...

M. PINARD: A ce moment-là, il s'agit de travaux qui n'ont pas été terminés dans une année budgétaire spécifique et dont le parachèvement est prévu sur un autre exercice financier.

M. RUSSELL: Le montant engagé...

M. PINARD: A ce moment-là, il faut bien prévoir qu'il faut parachever ces travaux. Alors, nous conservons à l'intérieur du budget un certain montant pour nous permettre de payer la fin des travaux. M. Michaud peut nous donner ces renseignements.

Pour les travaux proprement dits, on a des travaux à terminer en projets spéciaux pour $28 millions et en voirie régionale, à contrat et à la journée, pour $17 millions. Les deux s'additionnent, vous avez $45 millions en travaux directement. Maintenant il y a des engagements d'expropriation qui peuvent se chiffrer à $7 millions, pour l'an prochain.

M. RUSSELL: A même ce même montant qui comprend les mêmes travaux de $17 millions.

M. PINARD: Oui, c'est inclus dans le $191 millions.

M. RUSSELL: Qui s'ajoute au $45 millions, ce qui fait $52 millions.

M. PINARD: D'accord.

M. RUSSELL: En plus, toute autre expropriation qui n'est pas encore réglée, qui est en litige...

M. PINARD: D'accord!

M. RUSSELL: ... peut être prise à même cet article dont on ne connaît pas le montant et qui peut être quoi: $50 millions, $60 millions, $80 millions.

M. PINARD: De $25 millions à $30 millions.

M. LATULIPPE: Pour les montants qui ne sont pas réglés actuellement, je crois que M. Trudeau, hier soir, a fait le "bilan" de tout ça et ça se chiffrerait à $77 millions.

M. RUSSELL: A $77 millions.

M. PINARD: C'est ça.

M. RUSSELL: Est-ce que...

M. PINARD: Cela va être réglé d'ici deux ans.

M. RUSSELL: Cela comprend les $7 millions que le ministre vient de mentionner?

M. PINARD: Oui. C'est, disons, le total d'expropriation à débourser pour être à jour.

M. RUSSELL: Est-ce que le ministre peut informer la commission que le montant qui vient d'être mentionné pour terminer les travaux déjà commencés, incluant les travaux de Voirie régionale, comprend aussi les travaux faits en régie ou à la journée, si vous voulez?

M. PINARD: Oui.

M. RUSSELL: Ceux qui ont été commencés il y a deux ans et qui ont été mis de côté et qui seront terminés cette année, qu'on n'a pas eu le temps de finir.

M. PINARD: Ceux qui ont été commencés l'an passé; certains parachèvements pour un montant inférieur à un million, soit $181,760, des travaux en régie à terminer cette année.

M. RUSSELL: M. le Président, ce que je voudrais que le ministre comprenne est ceci. Il y a eu des travaux qui étaient commencés en régie il y a deux ans. Ces travaux ont été suspendus. L'an dernier, ils n'ont pas été touchés. Et, cette année, est-ce qu'on a l'intention de les compléter?

M. PINARD: Le député de Shefford veut savoir si notre programmation routière, au plan de la dépense, prévoit que nous allons nécessairement continuer les travaux entrepris à la journée il y a deux ans.

M. RUSSELL: Oui. La continuation de ces travaux qui ont été entrepris par la division, selon la recommandation du divisionnaire et qui ont été suspendus pour des raisons — je n'explique pas, ce n'est pas à moi à les expliquer, M. le ministre avait certainement de bonnes raisons de les arrêter — peut-être budgétaires ou autres et qui, l'an dernier, n'ont pas été continués et qui, cette année, restent encore en suspens.

M. PINARD: Il est possible qu'une partie de ces programmes de travaux soit continuée en régie ou à la journée et que, dans le cas des autres, si c'est inscrit dans la planification et dans la programmation, que ces travaux soient également continués mais à contrat, cette fois, s'il ne nous paraît pas indiqué, en vertu des nouvelles normes, qu'il est plus économique de les exécuter en régie plutôt qu'à contrat.

M. RUSSELL: M. le Président, est-ce que le ministre va tenir compte des recommandations du divisionnaire dans ces cas-là?

M. PINARD: Il est évident que nous tenons compte des recommandations du divisionnaire

qui, lui, est plus en mesure que quiconque de déterminer s'il est plus économique de faire exécuter les travaux en régie c'est-à-dire avec l'équipement du ministère et avec le personnel du ministère, sauf le peu de personnel qui peut être engagé venant de l'extérieur et quelques pièces d'équipement qui peuvent être louées occasionnellement. C'est lui qui nous dira aussi s'il n'est pas préférable de faire exécuter ces travaux à contrat pour réaliser des économies appréciables. Parce que, en règle générale, nous devons dire que, sauf dans de très rares cas, il est plus économique de les exécuter à contrat qu'en régie...

M. LESSARD: M. le Président...

M. PINARD: Tout dépend de la nature du terrain où il faut travailler et des caractéristiques de la route à construire.

M. RUSSELL: M. le Président, je n'ai aucune objection à ce que le ministre fasse terminer les travaux par contrat ou à la journée ou en régie. Je pense que c'est un préjudice lorsque les travaux sont déjà commencés et que la route est laissée un peu délabrée, parce qu'on sait qu'il faut démolir ou partiellement démolir une route pour en faire la construction, et que ceci traîne pendant deux ans. Cela ne représente pas des montants énormes. Cette année, on n'a pas encore l'assurance du ministre, d'une façon définitive, malgré les recommandations des ingénieurs de la Voirie, que ces travaux seront terminés.

Le ministre aurait l'occasion, bien choisie, pour assurer la commission, étant donné le cas, lorsque le divisionnaire recommande fortement que ces travaux soient terminés, de prendre les dispositions pour les terminer.

M. PINARD: Je dois dire au député que, si le divisionnaire estime que le parachèvement de ces travaux reste dans l'ordre des priorités établies, le ministère doit poursuivre ces travaux. Il peut arriver que le divisionnaire nous dise qu'il n'est plus urgent ou prioritaire de continuer les travaux entrepris. Je ne peux pas dire, de mémoire, tous les projets qui seront continués, ou qui seront mis en suspens. Il peut arriver que le divisionnaire fasse des recommandations en ce sens.

M. RUSSELL: Est-ce que je peux comprendre que si le divisionnaire insiste trop, et que le ministre ne veut pas, que le divisionnaire sera changé à la place où les travaux sont moins prioritaires?

M. PINARD: Pardon?

M. RUSSELL: Est-ce que je dois comprendre que si le divisionnaire insiste trop pour terminer les travaux et que cela ne plaît pas au ministre, il sera transféré à un endroit où il y a moins de travaux prioritaires?

M. PINARD: Ce n'est pas le ministre qui décide cela.

M. RUSSELL: Non?

M. PINARD: Non.

M. RUSSELL: M. le Président, qui pourrait informer la commission à savoir qui décide...

M. PINARD: Je prends une responsabilité globale, comme chef du ministère, mais sur la base des recommandations qui sont faites par les divisionnaires, par les chefs de district et par ceux qui sont chargés de la planification et de la programmation.

M. LESSARD: M. le Président, au sujet des travaux qui sont faits en régie, est-ce qu'il y a certains critères ou certaines normes qui détermineront, par exemple, que tels travaux se feront en régie ou seront donnés à contrat. Est-ce qu'il y a un montant maximum pour les travaux qui seront accordés en régie, par exemple $25,000, $50,000, $75,000? Est-ce qu'il y a des critères?

M. PINARD : Nous pouvons exécuter les travaux en régie lorsque c'est indiqué de le faire et que nous avons l'assurance que nous avons les contremaîtres compétents, pour bien les surveiller. Surtout, en tenant compte de l'incidence du chômage, dans une région ou dans un comté donné. A ce moment-là, nous allons peut-être aller du côté de la formule des travaux en régie. Il ne faut pas que ça dépasse les $100,000, s'il y a possibilité, parce que l'économie à réaliser n'est plus indiquée.

M. LAVOIE (Wolfe): Je crois que les contremaîtres compétents sont assez rares.

M. PINARD: Il y a un problème de ce côté, comme je l'ai expliqué, au début de la discussion des estimations. Nous sommes en train de créer cette école qui permettra de former des techniciens routiers qui prendront un caractère de permanence. Ils ne seront pas obligés d'être constamment changés, à cause des élections, par exemple. Ce n'est pas payant pour le ministre de toujours recommencer à former du personnel qualifié et compétent. Former du personnel, cela coûte cher dans l'industrie et cela coûte cher également dans l'entreprise gouvernementale.

A mon avis, ce n'est pas une formule rentable que d'agir comme on l'a fait traditionnellement. Tenant compte des exigences de la Loi de la fonction publique, des conventions collectives et de toutes sortes de facteurs qui nous embêtent assez considérablement parfois, je pense qu'il est temps de former une école de techniciens routiers. Une fois que ces gens-là sont formés, que leur compétence est établie par voie de concours, il faut leur donner la protection à laquelle ils ont droit pour qu'ils

puissent travailler en paix, avec efficacité et compétence, indépendamment du régime politique en place.

M. LESSARD: M. le Président, si vous me le permettez, j'aimerais recevoir une réponse du ministre. Je voudrais savoir s'il y a un plafond au sujet de ces travaux.

M. PINARD: Si le député me le permet, je vais lire ici les critères qui servent à décider si nous allons exécuter les travaux en régie ou si nous allons les faire exécuter à contrat. Dans le cas des travaux en régie, les critères sont les suivants: simplicité et facilité d'exécution du projet, envergure du projet, urgence réelle, difficulté à mesurer les quantités d'ouvrage, disponibilité du personnel permanent de la voirie, disponibilité de l'outillage de la voirie et le manque de soumissionnaires dans un comté ou dans une région donnée.

M. LESSARD: Est-ce que le...

M. PINARD: A ce moment-là, il pourrait arriver, par exemple qu'un entrepreneur qui, se sachant seul et n'ayant pas beaucoup de concurrents autour de lui produise une soumission qui dépasserait largement l'estimation calculée par les ingénieurs du ministère. Nous serions obligés de lui accorder le contrat, même s'il n'y a pas d'obligation légale de le faire. Cela deviendrait assez embêtant pour le ministre de ne pas lui accorder le contrat s'il n'a pas toutes les justifications pour ne pas le lui donner.

M. LESSARD : Est-ce que les travaux faits en régie depuis quelques années ont tendance à augmenter ou à diminuer proportionnellement à l'ensemble du budget du ministère? Par exemple, est-ce qu'on peut estimer dans le montant qui est alloué à "Construction et réfection de routes." que pour un certain pourcentage de ce montant, il y aura un certain nombre de travaux qui seront faits en régie? Est-ce qu'on peut estimer le pourcentage du budget qui nous évalue, qui nous donne à peu près les travaux qui seront faits en régie?

M. PINARD : En vérité, je dois dire que le budget consacré aux travaux en régie ou à la journée a diminué sensiblement.

M. LESSARD: A diminué sensiblement?

M. PINARD: Oui.

M. LESSARD: Pratiquement, est-ce qu'on pourrait me dire quels sont les montants estimés dans le budget de $191 millions pour les travaux qui seront faits en régie?

M. PINARD: On me donne ici un chiffre. C'est un chiffre approximatif qui serait de $10 millions comme étant l'ordre de grandeur des travaux qui seraient entrepris en régie.

M. LESSARD: Merci, M. le ministre.

M. LEGER: M. le Président, je dois participer à l'autre commission et j'aurais juste quatre questions à poser. Est-ce que vous me permettriez de poser quatre questions?

M. PINARD: Voulez-vous donner vos questions au président qui lui déterminera si nous sommes dans l'ordre de la discussion et si les membres de la commission doivent permettre cette discussion? Nous sommes au poste 7 mais...

M. LEGER: Concernant la construction de l'autoroute?

M. PINARD: ... nous avons entrepris la discussion du sous-article 1.

M. LEGER: Construction et réfection de routes?

M. PINARD: Oui. Si vous en avez quatre d'affilée, voulez-vous les dire au président, pour savoir si elles sont bien inscrites?

M. LEGER: Ma question est la suivante... Hier, vous avez permis à l'ancien ministre des Affaires culturelles de poser sa question parce qu'il allait à l'autre commission. Hier, je n'ai pas profité de l'occasion et maintenant je dois aller à l'autre. J'aurais quatre questions concernant la Transquébécoise, si vous n'avez pas d'objection.

M. PINARD: Je ne suis pas le maître des débats ici, si le président vous accorde la permission et si les membres sont également consentants, je n'ai pas d'objection.

M. LE PRESIDENT: Nous sommes au sous-article 1 et hier, s'il y a eu un précédent de créé, je n'étais pas ici hier moi, je crois que nous devrions nous en tenir à l'ordre du jour, nous en sommes actuellement à l'article 1, quand nous serons à l'article 6, vous reviendrez.

M. LEGER: A l'article 6 c'est la route transcanadienne, ce n'est pas la Transquébécoise. A l'article 1, c'est "Construction et réfection de routes".

M. PINARD: Vous pouvez y aller, poste 7, article 1.

M. LEGER: Merci, M. le Président. Je voulais savoir, premièrement, quel montant a été voté pour cette année et quel montant total le gouvernement prétend-il mettre pour la construction totale de la route transquébécoise, de Trois-Rivières à Sherbrooke?

Quel montant pour l'année 1971? Probablement que le ministère a préparé un plan d'ensemble pour la route au complet, déterminant que dans tant d'années, la route sera

complétée, il y a certainement un plan de prévu.

M. PINARD: Si ma mémoire est fidèle, le montant de la dépense prévue pour la construction de la route transquébécoise pour la partie qui sera située entre Trois-Rivières et Shawinigan, le coût global envisagé est de $8.5 millions. Nous dépenserons dès cette année tout près de $5.5 millions.

M. RUSSELL: Cela comprend l'expropriation en même temps?

M. PINARD: L'expropriation est faite et a été payée.

M. LEGER: C'est en vous en allant vers l'est, ça?

M. LAVOIE (Wolfe): Sherbrooke-Richmond c'est encore...

M. PINARD: Le coût global de la construction de la route transquébécoise entre Sherbrooke et Richmond est de l'ordre de $16,800,000; nous dépenserons cette année $2 millions.

M. LEGER: Cela veut dire que vous prévoyez construire le tronçon Sherbrooke-Richmond, cette année, pour une somme de $2 millions?

M. PINARD: Je crois qu'il y a des demandes de soumissions publiques qui ont été publiées dans les journaux tout récemment.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que ça inclut le viaduc à Sherbrooke, ça?

Il ne restera pas grand-chose pour la route.

M. PINARD: C'est $2 millions cette année. Le coût du viaduc à Sherbrooke sera d'environ $300,000.

M. LAVOIE (Wolfe): Cela veut dire qu'il reste seulement $1,700,000 pour faire la route?

M. LAFONTAINE: D y a combien de milles entre Richmond et Sherbrooke?

M. LAVOIE (Wolfe): Trente-cinq milles.

Entre Sherbrooke et Drummonville, il y a 35 milles.

M. PINARD: Il faudrait distinguer. Nous allons rédiger des contrats pour tout près de $5 millions cette année, mais nous n'anticipons pas dépenser plus que $2 millions.

M. LAVOIE (Wolfe): La section Trois-Rivières-Shawinigan?

M. PINARD: De Sherbrooke à Bromptonville sur une distance de 6.7 milles, le coût envisagé est de $4,800,000; de Bromptonville à Richmond, sur une distance de 24 milles, le coût prévu est $12 millions, ce qui donne un total de $16,800,000 comme coût global prévu.

M. LEGER: Maintenant, de Sherbrooke à Bromptonville, est-ce que vous prévoyez compléter cela?

M. PINARD: Pour la section de Sherbrooke à Bromptonville nous prévoyons dépenser $2 millions cette année. En 72/73 $6 millions et, en incluant la section de Bromptonville à Richmond, nous prévoyons dépenser, en 72/73, $6,200,000.

M. LEGER: Vous prévoyez terminer Sherbrooke-Richmond pour l'année 1973?

M. PINARD: Oui, tout dépend de la rapidité de l'exécution des travaux, compte tenu de la nature du terrain. Je n'ai pas les résultats des expertises devant moi. Si on travaille dans le roc c'est un peu plus lent, si le terrain est sablonneux ça va beaucoup plus vite.

M. LEGER: Prévoyez-vous terminer Sherbrooke-Bromptonville cette année?

M. PINARD: Non, l'an prochain.

M. LEGER: En 1972.

M. PINARD: Oui.

M. LEGER: Est-ce que vous prévoyez commencer les travaux cette année?

M. PINARD: Oui.

M. LEGER: Vers quelle date?

M. PINARD: Les contrats sont commencés. Dans la région de Sherbrooke les contrats sont commencés mais il y a d'autres appels d'offres qui sont publiés dans les journaux pour la section de Sherbrooke à Bromptonville.

M. RUSSELL: Je pense que le ministre veut dire que les contrats ont été octroyés mais ne sont certainement pas commencés.

M. PINARD : Il y en a deux de commencés, un pour l'intersection et l'autre est en soumission.

J'ai mis des appels d'offres dans les journaux.

M. LEGER: Dans vos prévisions, quand prévoyez-vous que la route Sherbrooke-Trois-Rivières sera terminée?

M. LAFONTAINE : Une chance que le ministre lit les journaux!

M. PINARD: Il faut les lire parce qu'on sait où cela nous mène quand on les lit. Il y en a qui sont pour les autoroutes à un endroit et contre les autoroutes à un autre endroit.

M. LEGER: C'est pour ça qu'on est bien d'accord qu'on transfère tous les montants de la Transcanadienne à la Transquébécoise. Il n'y a aucune objection de ce côté-là.

M. LESSARD: Il y a une différence.

M. PINARD: Quand vous avez la responsabilité d'administrer le ministère de la Voirie, vous prenez vos responsabilités; tant et aussi longtemps que cette responsabilité sera la mienne, je vais accomplir ce que je crois être mon devoir.

M. LESSARD: Il faudrait dire qu'il y a une différence entre l'autoroute Est-Ouest et la Transquébécoise. Ce n'est pas du tout la même comparaison et le même phénomène.

M. PINARD: Ce n'est pas de même nature mais cela se défend bien.

M. LEGER: Maintenant à propos de la question que j'ai posée au ministre — il était allé chercher des chiffres pendant ce temps-là —, à quelle date prévoyez-vous que la route transquébécoise de Sherbrooke à Trois-Rivières sera terminée? Avez-vous un plan quinquennal ou triennal?

M. DROLET: Ou diagonal.

M. PINARD: C'est sûr que nous avons un plan.

M. LESSARD: Patronal.

M. PINARD: Mais un plan, si beau soit-il, si précis soit-il, est toujours assujetti aux disponibilités budgétaires. Un jour vous allez apprendre ça.

M. LEGER: Nous sommes en train de l'apprendre à mesure. Comme vous allez là, on va essayer de voir...

M. PINARD: Si ce jour peut réellement arriver pour vous.

M. LEGER: Mes questions, M. le ministre, vous semblez les prendre pour des questions partisanes.

M. PINARD: C'est un aparté... comme vous avez la tentation d'en faire de temps à autre.

M. LESSARD: Il faut commencer à parler de la planification.

M. LEGER: Vous voulez dire que la partie de Sherbrooke à Richmond sera terminée en 1973 et celle de Bromptonville ne sera pas terminée avant 1972.

M. LESSARD: En 1975 elle va être finie.

M. PINARD: Cela prend deux étés pour construire une route. H faut être de bonne foi. Cela prend deux bonnes saisons pour faire les travaux qui seront entrepris.

M. LEGER: L'autoroute qui part de Sherbrooke, est-ce qu'elle va être faite à quatre voies ou à deux voies?

M. PINARD: Je l'ai annoncé en toute franchise. Nous avons réservé l'emprise pour une autoroute à quatre voies. Mais à cause des contraintes budgétaires, j'ai également expliqué que le ministère envisage de construire au départ une chaussée à deux voies pour nous permettre d'aller plus vite dans d'autres sections où ces travaux sont tout aussi prioritaires qu'à Sherbrooke.

La capacité budgétaire du gouvernement n'est pas illimitée. Les besoins se font sentir partout. Tout le monde intervient pour dire qu'il y a un caractère d'urgence et de priorité. Analysez toutes ces priorités et toutes ces urgences. Le budget n'est jamais assez considérable pour satisfaire tous les besoins exprimés.

M. LAFONTAINE: Est-ce que le ministre pourrait nous dire la densité de la circulation entre Trois-Rivières et Sherbrooke?

M. PINARD: M. le Président, j'aimerais faire remarquer au député qui m'interroge que toute cette discussion a été faite largement, en détail, la semaine dernière. Ce n'est pas que je suis impatient. Cela devient injuste pour les autres membres de la commission de refaire des débats qui ont été faits et pendant lesquels les députés, membres de la commission ont eu toute latitude d'interroger le ministre ou ses fonctionnaires à cet égard. Il ne faudrait pas...

M. LEGER: On a parlé de la Transquébécoise, à la commission de la Voirie.

M. PINARD: Il ne faut pas trop prendre trop de temps de la commission, pour s'engager dans un débat...

M. LAFONTAINE : Est-ce que le ministre peut nous donner la densité de la circulation entre Trois-Rivières et Sherbrooke?

M. PINARD: Personnellement, je...

M. LAFONTAINE: Non, juste une moyenne.

M. PINARD: Entre Trois-Rivières et...?

M. LAFONTAINE: Sherbrooke.

M. PINARD: Evidemment, la densité est beaucoup plus forte sur certaines sections...

M. LAFONTAINE: Alors, il y a certaines sections, plus prioritaires que d'autres.

M. PINARD: Oui.

M. LAFONTAINE: Alors, on ne peut envisager la construction de la route globalement, comme telle, de Trois-Rivières à Sherbrooke?

M. PINARD: De Richmond à Sherbrooke, la densité de la circulation est forte. La géométrie de la route 22 est mauvaise. La profilométrie est également mauvaise. Il y a des courbes très raides. Il y a des montées extrêmement dangereuses. D'ailleurs les accidents nous le démontrent bien, que ce soit en période d'été ou d'hiver. Les fins de semaine, on ne peut y passer, en ce sens qu'il faut filer à 20, 25 ou 30 milles à l'heure, au maximum. C'est indiqué, qu'il faut aller là, en priorité.

Sur d'autres sections, la densité de circulation est moins forte. Notre planification en tient compte.

M. LEGER: M. le Président, le ministre semblait dire que cette question a été discutée. Je vous ai posé la question au début, vous m'avez dit: Vous me la poserez à telle occasion.

M. PINARD: Il faut discuter dans l'ordre. Si vous êtes rendus à l'article budgétaire où la discussion est impossible...

M. LESSARD: M. le Président, lorsque nous avons discuté quelques points de la Transquébécoise, il y a certains députés, dont moi-même, qui ont soumis le fait que la construction de la Transquébécoise devait être discuté. Nous avons touché le problème global. Nous n'avons pas discuté du tout à fond de la route transquébécoise. Nous avons demandé aussi certaines informations générales concernant la répartition du budget de la construction de routes. Nous n'avons pas discuté en détail de cet article.

M. LEGER: Les dernières questions que je voulais poser au ministre sont: Est-ce que la dépense de $2 millions, prévue pour l'autoroute de Sherbrooke à Brompton-ville, comprend les voies de contournement de Sherbrooke?

M. PINARD: Oui, l'autoroute périphérique sera construite pour dégager la circulation qui est à l'intérieur de Sherbrooke, pour donner plus de fluidité à la circulation qui surcharge en ce moment le réseau municipal et le réseau provincial actuel qui est inadéquat.

M. LAVOIE (Wolfe): En quelle année la prévoyez-vous?

M. PINARD: Elle fait partie intégrante du programme des travaux entrepris, cette année.

M. LAFONTAINE: Elle mesure combien de longueur?

M. PINARD: Ce n'est pas que la distance soit tellement considérable. C'est un endroit stratégique où il faut travailler, en priorité.

M. LAFONTAINE: Oui, mais combien de longueur? Je suis à calculer les montants que le ministre mentionne et la longueur de la route.

M. PINARD: Le contournement de Sherbrooke donne environ deux milles.

M. LAFONTAINE: Deux milles.

M. LEGER: Maintenant, le ministre...

M. LAFONTAINE: En voie simple?

M. PINARD: Oui. Nous allons la faire éventuellement en autoroute, mais...

M. LAFONTAINE: Il y a la construction première.

M. LAVOIE (Wolfe): C'est ça qui va rejoindre la route numéro 1?

M. PINARD: Oui.

M. LEGER: Le ministre est conscient que dans la région de Sherbrooke — c'est la raison pour laquelle je dis ça — il y a un front commun qui tente de faire des pressions pour trouver dans la...

M. PINARD: Je m'en doutais bien.

M. LEGER: ... construction de l'autoroute, une solution au chômage de cette région. Vous savez que la ville de Sherbrooke elle-même a environ 5,000 chômeurs. Peut-être, 5,000 dans la région, dans un rayon, très petit, de Sherbrooke. D'après vous, la construction ou les travaux qui commenceront cette année, qui pourraient prendre deux ans pour terminer le tronçon Sherbrooke-Bromptonville, combien cela peut-il créer d'emplois dans cette région? Avez-vous une idée du nombre d'emplois que vous pouvez occasionner?

M. RUSSELL: Le viaduc va en prendre plus.

M. LAVOIE (Wolfe): Le mouvement PQ qui s'occupe de cela à Sherbrooke doit savoir comment cela peut prendre d'emplois.

M. LEGER: Mais on ne sait pas ce qu'il va faire.

M. PINARD: C'est parce que la thèse change

avec les endroits. Quand on parle de l'autoroute Est-Ouest, on dit: Le ministère aurait dû consacrer tout cet argent pour créer de nouveaux domiciles. Quand on est rendu à Sherbrooke, le ministère ne va pas assez vite, il devrait faire tout de suite l'autoroute à quatre voies pour donner plus de travail aux chômeurs. Quand c'est Montréal, l'autoroute Est-Ouest ne donne pas assez d'ouvrage aux chômeurs, il faudrait les faire travailler à la construction domiciliaire. La thèse n'est pas la même partout. Il reste donc au public de juger de la valeur de l'argumentation du Front commun, qui se rapproche assez directement du Parti québécois.

M. LEGER: M. le Président, est-ce que je pourrais dire au ministre ici que je n'ai fait aucune partisanerie politique dans mes questions qui sont directes. Je veux avoir des réponses. Mais, selon les réponses du ministre, il pourrait y avoir après cela des répercussions selon les responsabilités que le ministre aurait prises. Actuellement je n'ai aucune réponse, je pose des questions directes et vous répliquez par des réponses partisanes. Je pense que ce n'est pas normal. Cela viendra plus tard d'après les réalisations que vous auriez faites. Tout à l'heure, je vous ai posé une question et vous ne m'avez pas répondu. J'ai dit: Selon votre plan triennal ou quinquennal, dans combien de temps prévoyez-vous que la route Trois-Rivières-Sherbrooke sera terminée? On parle de 1973 pour Sherbrooke-Richmond, ça nous mène pas mal loin pour le reste.

M. PINARD: Je pense qu'il est prioritaire de faire nos travaux de la Transquébécoise entre Trois-Rivières et les limites du parc de la Mauricie, pour qu'il y ait le plus grand nombre de touristes qui aillent séjourner dans le parc de la Mauricie. Du côté de Sherbrooke, j'ai indiqué les sections qui nous paraissaient les plus prioritaires: c'est de Sherbrooke à Bromptonville, de Bromptonville à Richmond. Une section de la Transquébécoise a déjà été entreprise du côté sud, entre les approches du pont de Trois-Rivières vers Saint-Grégoire de Nicolet. Je ne sais pas si, cette année, nous avons un programme des travaux pour continuer ces travaux de Saint-Grégoire vers Saint-Célestin et éventuellement de Saint-Célestin vers Saint-Léonard, de Saint-Léonard vers la Transcanadienne, pour faire la jonction avec la Transcanadienne. Eventuellement, il faudra aussi songer à dégager la circulation qui se fait à Victoriaville et aménager une voie de dégagement en direction de la Transcanadienne pour donner un lien direct de Victoriaville à la Transcanadienne.

M. LEGER: Est-ce qu'il y a une partie des fonds du Québec qui sont remboursés par le gouvernement fédéral dans cette route?

M. PINARD: Non.

M. LEGER: Aucune.

M. PINARD: Non. C'est-à-dire qu'il y a une partie qui est à l'intérieur de la zone spéciale du côté nord du Saint-Laurent, mais qui nous ramène du côté sud dans les limites du parc industriel de Bécancour. Quant à la section de Trois-Rivières à Shawinigan, elle fait l'objet d'un plan conjoint fédéral-provincial, le ministère de l'Expansion régionale, dirigé par M. Marchand, et le ministère de M. Jean Chrétien, le ministère du Grand-Nord canadien y contribuent pour une somme de $4 millions.

M. RUSSELL: Sur une période de trois ans.

M. PINARD: Pour cette année, quitte à renégocier une autre entente pour l'année prochaine et les années à venir.

M. LAFONTAINE: Sur les $5 millions que le ministre a mentionnés tout à l'heure, il a dit qu'il en dépenserait $4 millions cette année, est-ce que ce sont les $4 millions du fédéral?

M. PINARD: Nous allons dépenser $5.5 millions; $4 millions viendront du budget du gouvernement fédéral et le reste sera dépensé à même les fonds de la province.

M. LEGER: Le ministre ne m'a pas répondu, concernant le nombre d'emplois possible à régler, étant donné que c'est une priorité de son gouvernement. La dépense dans ce domaine ne lui a pas donné quand même dans sa planification des chiffres possibles d'emplois par la construction de la Transquébecoise.

M. PINARD: Je peux donner des statistiques qui n'ont pas de caractère précis, parce que c'est toujours variable, ce sont des travaux exécutés à contrat en très large partie, sauf pour une somme de $100,000 où il est urgent d'exécuter ces travaux en régie. Alors, c'est...

M. LAVOIE (Wolfe): C'est surtout la machinerie lourde qui fait le travail.

M. PINARD: Il y a une méthode de calcul qui a été préparée par le ministère de l'Industrie et du Commerce. Environ 250 emplois.

M. LEGER: Ma dernière question: quel serait le coût total...

M. PINARD: Il y a plus d'emplois s'il s'agit de travaux de structure que s'il s'agit de travaux routiers proprements dits.

M. LEGER: Quel serait le montant total prévisible pour la route de Trois-Rivières à Sherbrooke? C'est une première question que j'ai posée au début et on ne m'a pas répondu.

M. PINARD : Tous les chantiers englobés?

M. LEGER : De Trois-Rivières à Sherbrooke.

M. PINARD: Vous parlez du nombre d'emplois?

M. LEGER: Je parle du coût total. Il est dit dans votre plan.

M. PINARD: Le coût total. Nous allons faire l'addition.

M. LEGER: Vous avez parlé de $16 millions entre Sherbrooke et Richmond, alors, le coût total de Sherbrooke à Trois-Rivières donne quoi?

M. PINARD : Trois-Rivière à où?

M. LEGER: Trois-Rivières à Sherbrooke, la partie est de...

M. PINARD: Nous allons vous donner la dépense pour les tronçons dont j'ai donné l'explication. Sherbrooke à Richmond et de Trois-Rivières à Shawinigan, Grand'Mère.

M. LEGER: Ma question n'est pas là, M. le ministre. Vous avez certainement l'intention de les raccorder ces routes-là. Vous n'avez pas, dans votre ministère, prévu un budget à savoir combien ça coûterai cette autoroute qui va se rejoindre, la partie de Trois-Rivières du côté est...

M. PINARD: Vous voulez dire le budget de cette année ou le budget global?

M. LEGER: Vous faites cela par étapes mais vous ne prévoyez pas par étapes. J'espère que vous avez quand même prévu combien ça va coûter.

M. PINARD: Oui, nous avons prévu une dépense jusqu'en 74/75. Précisez votre question, je vais préciser ma réponse.

M. LEGER: Ma question est précise. Tôt ou tard, il va y avoir une route. Quelqu'un va partir de Trois-Rivières pour aller à Sherbrooke. Alors, il va embarquer sur l'autoroute qui aura coûté combien?

M. PINARD: Je vais vous le dire, nous allons faire l'addition. Si nous allons jusqu'en 74/75, nous allons dépenser $40.3 millions.

M. LEGER: En 74/75, vous aurez fait seulement Richmond jusqu'à Sherbrooke et Trois-Rivières à Shawinigan.

M. PINARD: On aura dépensé $7.5 millions.

M. LEGER: Combien?

M. PINARD: $7.5 millions, c'est-à-dire $5.5 millions Shawinigan-Trois-Rivières et $2 millions de Sherbrooke à Richmond.

M. LEGER : Je ne sais pas, il me semble que ma question est bien simple. C'est clair que ce ne sont pas des routes qui ne se rejoindront pas un jour ou l'autre. Si le gouvernement n'a pas déterminé que ces routes-là se rejoindraient, ce n'est pas une Transquébécoise.

M. GIASSON: Le député de Lafontaine n'est pas intéressé à savoir le coût de Trois-Rivières à Shawinigan. Il est intéressé à savoir le coût global lorsque la route sera terminée de Trois-Rivières à Sherbrooke. C'est ça.

M. LEGER: Merci, M. le député libéral, vous devriez être ministre de la Voirie.

M. LESSARD: Il a la question mais il n'a pas la réponse.

M. LEGER: Il comprend bien ma question mais ce n'est pas sûr qu'il aura la réponse.

M. PINARD: Je dois me contenter de donner les chiffres pour lesquels des calculs assez précis ont été faits par les ingénieurs. Je n'inventerai pas de chiffres pour faire plaisir à une personne, à un membre de la commission. Je ne donnerai pas de chiffres en l'air qui seraient des chiffres de mon cru, pour alimenter une discussion qui pourrait s'avérer bien stérile dans les circonstances. Je vais donner les chiffres qui sont comparés sur le tableau qui a été préparé par des techniciens et non pas par un homme politique...

M. LESSARD: On vous interroge sur votre plan quinquennal dont vous avez parlé l'autre jour, vous devez l'avoir.

M. PINARD: Si ça satisfait le député, très bien, sinon, je suis désolé mais je ne peux pas lui faire plaisir plus que ça.

M. LEGER: Si vous me laissez sans réponse, ça répondra à la question sur laquelle les gens s'interrogent: il n'y a pas de plan.

M. PINARD: Je vous donne un plan de travail de la dépense prévue cette année, l'année prochaine, en 1973, 1974 et 1975. Cela fait un plan de cinq ans.

M. LAVOIE (Wolfe): Pouvez-vous donner une précision? Combien cette route peut coûter de Sherbrooke à Trois-Rivières?

M. PINARD: Les calculs ne sont pas suffisamment précis, en ce moment, pour que je donne un chiffre qui pourrait être capté par certaines personnes et avec lequel on pourrait jouer.

M. LAVOIE (Wolfe): Quelle est la distance...

M. PINARD: A ce moment-là, on pourrait essayer de mettre le ministère en contradiction s'il arrivait que ça coûte plus cher ou moins cher que le montant indiqué. On accuserait le ministère de ne pas avoir dépensé l'argent prévu.

M. LAVOIE (Wolfe): Quelle est la distance entre Sherbrooke et Trois-Rivières?

M. LAFONTAINE: Environ 70 milles. On peut estimer entre $1 million et $2 millions le mille.

M. PINARD: Tout dépend du nombre de structures à bâtir, du nombre de carrefours, du nombre de ponts à construire, aussi du tracé final qui aurait été choisi sur d'autres sections.

M. LEGER: Alors, ça voudrait dire qu'en 1975 vous aurez dépensé environ $40 millions qui auront donné une partie de route transquébécoise, de Sherbrooke à Richmond et une partie de Trois-Rivières qui ne rejoindrait même pas la Transcanadienne, partant de Trois-Rivières...

M. PINARD: Nous sommes actuellement à faire des expertises de sol sur les autres sections qui ne sont pas couvertes par les calculs que je vous ai mentionnés tantôt.

Si l'enveloppe budgétaire nous permet d'amorcer d'autres travaux cette année sur d'autres sections dont je n'ai pas parlé, tant mieux. Je n'en suis pas sûr. Et je ne fais pas de promesses.

M. LAFONTAINE: M. le Président, il ne faut pas oublier non plus que la Transquébécoise existe présentement dans les faits. Il s'agit de la refaire dans les sections les plus prioritaires et quand j'entends le député de Lafontaine dire — il ne faut pas confondre avec le député de Labelle — qu'entre Trois-Rivières et la Transcanadienne, il n'y a pas de route de liaison, je regrette, mais il y a une route, la route, je crois, 34 et la...

M. PINARD: A partir de Saint-Célestin, vous avez deux routes presque parallèles, la 34 et la 32, je pense...

M. LAFONTAINE: La route 13.

M. PINARD: Vous vous en venez avec deux bretelles. En fait, si on met une autre route, pour avoir des priorités dans l'ensemble de la Transquébécoise du point de vue de la planification du ministère de la Voirie, cela serait un peu fort pour tout de suite d'avoir trois routes dans l'espace de je ne sais pas combien de milles. Il y a des sections beaucoup plus prioritaires entre Sherbrooke et Richmond.

M. LEGER: Dans la section près de Saint-Albert, je pense, qui est une jonction pour aller à Victoriaville, il n'y a rien de prévu d'ici 1975?

M. PINARD: J'ai dit tantôt que nous étions à faire des études de sol...

M. LEGER: De terminer des études...

M. PINARD: ...des études de tracés possibles. Nous avons toujours fait des études sur des tracés alternatifs. Une fois les études comparatives faites, nous établissons les coûts et nous choisissons le tracé qui nous semble le plus fonctionnel, le plus économique et le plus direct pour servir les besoins d'une population au niveau régional.

M. LEGER: Je suis convaincu, M. le ministre, comprenant les maux de tête que vous pouvez avoir avec le financement de ces...

M. PINARD: Et après avoir engagé le dialogue avec des corps intermédiaires...

M. LEGER: ...projets, je comprends la hâte que les gens ont de ce côté de voir que cela se réalise étant donné qu'on en parle depuis tellement longtemps. Je comprends les maux de tête du ministre surtout s'il n'a pas l'argent nécessaire, mais vous comprendrez que les gens s'impatientent dans cette région pour avoir des réponses précises. Aujourd'hui vous me donnez des réponses concernant une petite partie qui équivaut à 16 milles à peu près, une vingtaine de milles...

M. LAFONTAINE: Elle n'est pas importante celle-là!

M. MAILLOUX: ...dans Saguenay, c'est la route Duplessis-Saguenay, n'est pas aussi importante? Si les gens n'insistaient pas autant?

M. LEGER: La rue à Gagnon.

M. LE PRESIDENT: A l'ordre, s'il vous plaît!

M. LESSARD: M. le Président, nous avons discuté au cours de cette commission d'un plan quinquennal et le ministre nous a dit qu'il existait. Les questions qui proviennent du député de Lafontaine concernent justement un de ces plans, le plan quinquennal du ministère de la Voirie. Etant donné que ce plan est supposé être prêt, que ce plan existe, les réponses devraient aussi être prêtes et claires.

M. PINARD: Il me semble que, l'autre jour, j'ai donné d'excellentes raisons pour expliquer que même si nous parlons d'un plan quinquennal, qui est une réalité de la planification au ministère de la Voirie, il n'est pas indiqué, pour

le ministre, de dévoiler le contenu de ce plan quinquennal quand nous n'avons pas acquis toutes les emprises nécessaires, quand nous n'avons pas réglé tous les cas d'expropriation, quand cela pourrait donner lieu à de la spéculation, et quand nous n'avons pas, sur certaines sections, déterminé le tracé final. Il y a encore des groupes de pression qui font entendre leur voix et qui voudraient faire changer la décision du ministère dans certains cas. Il faut prendre les précautions nécessaires.

M. LEGER: On peut conclure que la section Richmond qui rejoint Trois-Rivières n'est pas dans vos priorités.

M. LESSARD: Pour le moment.

M. LEGER: Pour le moment.

M. PINARD: Il y a des priorités à court terme et des priorités à moyen terme et des priorités à long terme. Il peut arriver que le plan quinquennal dont je parle soit susceptible de modifications en cours de route si le budget s'accroît considérablement et si nos études nous permettent de nous apercevoir que nos besoins sont plus grands que nous l'avions prévu. S'il arrivait une grosse industrie, par exemple, dans le territoire dont j'ai parlé tantôt, qui a besoin d'avoir une route rapide, large, sécuritaire, compte tenu de l'ordre de grandeur de cet investissement, il serait peut-être indiqué de modifier notre programmation pour aller plus vite que prévu.

M. LEGER: N'est-ce pas plutôt l'inverse du point de vue des gens de la région? S'ils veulent avoir des industries, celles-ci vont venir s'installer dans les endroits où il y aura des facilités d'accès.

M. PINARD: Oui, mais il faut avoir déjà des indications que des industries vont venir s'installer sur le territoire. Cela se négocie. Il y aura des dossiers dans d'autres ministères qui nous indiquent où il faut aller dans nos priorités.

M. LEGER : Mais dans votre planification, vous devez réaliser que la région de l'Estrie est défavorisée actuellement au niveau des individus qui veulent s'y implanter. A ce moment-là, n'est-ce pas une solution pour amener les individus, de faire en sorte que la route transquébécoise soit construite?

M. PINARD: C'est toujours la solution idéale que d'avoir l'infrastructure routière toute prête pour recevoir les industries qui veulent s'établir dans un territoire donné. Il y a quand même des contraintes budgétaires qui parfois nous empêchent d'aller aussi vite que nous le voudrions.

M. LEGER: A ce moment-là, on ne pourrait pas se vanter.

M. PINARD: Je ne tiens pas à me vanter. Je vous dis la vérité.

M. DROLET: M. le Président, vous m'aviez donné la parole.

M. PINARD: Ce n'est pas une question de vantardise. C'est une question de faire comprendre aux citoyens qu'il y a une limite à demander, surtout quand il faut faire payer quelqu'un...

M. LEGER: Vous ne pourrez pas vous vanter d'avoir réglé le problème du chômage...

M. PINARD: ... et que ces contribuables sont justement les citoyens auxquels nous demandons de payer les taxes et qui pensent à l'heure actuelle qu'ils en paient assez. Je ne sais si vous avez une formule miracle du côté de votre parti pour nous dire comment nous pourrions régler les problèmes que vous soulevez un peu partout sur votre passage, alors que le gouvernement a quand même pris des responsabilités au niveau de l'infrastructure routière, aux endroits qu'il jugeait prioritaires.

M. LEGER: C'est quand même notre rôle de soulever les problèmes parce que c'est vous qui avez le gouvernement, qui avez les décisions à prendre. C'est notre rôle de soulever les problèmes. Vous nous demandez une solution. C'est parce que vous n'en avez pas.

M. PINARD: Oui. Je n'ai pas objection à ce que vous souleviez les problèmes mais ce serait utile parfois que l'Opposition se montre objective et nous donne des solutions susceptibles...

M. LEGER: ... des solutions.

M. PINARD: ... d'éclairer notre jugement et d'infléchir notre planification.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Le ministre n'a qu'à lire la solution dans notre programme.

M. PINARD: Je me méfie des solutions symboliques, comme celles que vous préconisez.

M. DROLET: M. le Président, même si le député de Lafontaine a eu plus de quatre questions...

M. LEGER: Merci, M. le ministre.

M. DROLET: ... je n'en aurai qu'une. Je ne veux pas retarder le député...

M. PINARD: Allez contester le projet de la baie James.

M. DROLET: ... de Berthier qui peut-être avait la même question que moi concernant l'autoroute de la rive nord. Je fais remarquer

immédiatement au ministre que je trouve toujours drôles les discussions entre le Parti québécois et le ministre concernant l'autoroute de Montréal. Si à un moment donné cela vient à bloquer, on pourra toujours envoyer les crédits à l'autoroute de la rive nord.

M. PINARD: Je l'ai déjà dit. Seulement, la population n'est pas d'accord avec le Parti québécois à Montréal.

M. DROLET: Ah! là, par exemple, je ne me mêlerai pas de ce débat.

M. PINARD: On s'en est aperçu depuis.

M. DROLET: Ma question, M. le Président, est la suivante: Le ministère de la Voirie a reçu des représentations concernant une route où il y a beaucoup de circulation entre la ville de Saint-Raymond et la municipalité de Pont-Rouge, où il y a eu encore cet hiver de très graves accidents à un pont où il y a deux grandes courbes. Est-ce que le ministère de la Voirie a l'intention de rectifier cette courbe-là qui est extrêmement dangereuse sur une route aussi passante, dès cette année? J'aimerais savoir. Je sais que le conseil de comté, toutes les municipalités du comté, ont fait la demande et des pressions aurpès du ministère et on avait fait voir à ce moment-là que tout était à l'étude et qu'on prenait cela sérieusement en considération. Avant qu'il n'arrive d'autres accidents aussi graves, est-ce que c'est prévu cette année?

M. PINARD: A quelle place?

M. DROLET: Entre la ville de Saint-Raymond et la municipalité de Pont-Rouge. Il y a un pont. Il y a eu justement trois gardiens de la prison d'Orsainville qui se sont tués cet hiver, des gens de Saint-Raymond.

M. LESSARD: C'est pour cela que les gars sortent. Trois gardiens de moins...

M. PINARD: Saint-Raymond-Rivière-à-Pierre?

M. DROLET: Oh! non. C'est Saint-Raymond-Pont-Rouge. Vous avez eu beaucoup de représentations de la part du conseil de comté et des municipalités. Il y a Saint-Raymond-Rivière-à-Pierre qui est censé se terminer cette année aussi je pense. Cela fait 50 ans qu'on attend, ce n'est certainement pas privilégié.

M. PINARD: Est-ce que le député peut me dire si la résolution dont il parle a été envoyée récemment au ministère?

M. DROLET: Non. Elle a été envoyée cet hiver. Je pense que toutes les municipalités s'étaient donné le mot et avaient envoyé une résolution, parce que j'en ai eu un bon nombre et j'ai tout fait parvenir au ministère de la Voirie. J'ai eu des réponses. On m'a dit qu'on en prenait bonne note. Depuis ce temps-là, nous n'avons pas eu d'autres nouvelles. Justement, le maire de Pont-Rouge s'informait...

M. LAFONTAINE: Est-ce que le ministre en a pris note?

M. PINARD: Il s'agit de corriger la courbe.

M. DROLET: C'est une courbe à corriger Il ne s'agit peut-être pas de déplacer le pont. C'est une courbe extrêmement dangereuse. De toute façon, j'attire l'attention du ministère là-dessus. C'est un chemin, qu'on le veuille ou non, qui est très passant entre Pont-Rouge et Saint-Raymond, parce qu'aujourd'hui, avec la réserve Portneuf qui est ouverte à Rivière-à-Pierre, tous les gens passent par là. D'ailleurs, c'est la seule route qui monte jusqu'en haut.

M. PINARD: Vous me l'enverrez par écrit.

M. DROLET: Je vais vous l'envoyer par écrit? D'accord. Merci.

M. GAUTHIER : Ma question est plutôt d'ordre général et comporte construction et entretien.

Je trouve ma question d'autant plus pertinente que je voyais tout à l'heure les doutes du député de Gaspé-Nord, relativement au budget qui avait été dépensé dans son comté.

Comment se fait-il que dans la présentation du rapport annuel de la Voirie, c'est moins détaillé que les années passées, où nous retrouvions, dans chacun de nos comtés, les montants engagés tant pour la construction que pour l'entretien, paroisse par paroisse, même avec le millage? Nous ne retrouvons pas ça cette année. Est-ce qu'il y a une raison particulière, est-ce que le ministère a l'intention de revenir à l'ancienne méthode, au moins l'an prochain?

M. LAVOIE (Wolfe): C'est parce que, dans certains comtés, ça les gêne.

M. GAUTHIER: C'était très intéressant de voir dans chacun de nos comtés où l'argent avait été dépensé.

M. PINARD: Il n'y a pas de raison particulière, à mon point de vue. C'est peut-être une nouvelle formule de présentation du rapport annuel, au plan statistique.

M. GAGNON: Ce n'est pas l'idéal.

M. PINARD: Franchement, je ne saurais vous répondre, parce que je ne me suis pas préoccupé de ce problème, j'ai plutôt été assez mécontent qu'on ait attendu encore à la dernière minute pour préparer le rapport annuel et le faire imprimer. J'espère que, l'an prochain, il sera préparé plus à bonne heure.

M. GAUTHIER: J'émettrais le voeu qu'on revienne à l'ancienne méthode. Nous pourrions mieux nous retrouver.

M. PINARD : On a peut-être voulu épargner du temps pour être capable de le déposer suffisamment rapidement et permettre une meilleure discussion des estimations budgétaires. On a peut-être fait moins de statistiques cette année que les années dernières.

M. GAUTHIER: De toute façon, ce doit être le rapport qui vient des divisions.

M. PINARD: Oui, enfin, moi, je ne vois pas de raison pourquoi on aurait caché la dépense du budget voté par l'ancien gouvernement.

M.GAUTHIER: Moi, je vous demande de revenir à l'ancienne méthode.

M. PINARD: Si vous voulez savoir ce que vous avez vous-même dépensé, je peux vous le dire.

M. GAUTHIER: Indépendamment de ça, le député de Gaspé-Nord émettait des doutes; s'il avait eu ça paroisse par paroisse, il aurait retrouvé ça facilement.

M. GAGNON: Cela fait une meilleure référence.

M. PINARD: Il y a au moins deux écoles de pensée; il y en a qui disent que ça ne vaut rien les rapports annuels dans les ministères en général, que ce sont des rapports statistiques, que ça n'a aucune importance. D'autres voudraient que le rapport soit encore plus épais, donne plus de détails qu'il n'en donne. Entre deux maux, on ne sait pas lequel choisir.

M. GAGNON: Pour le moment présent, c'est possible qu'on ait tous présent à la mémoire tel projet qui a été exécuté, mais j'ai l'impression que ces rapports sont préparés en fonction d'une référence ou ce qui a été exécuté, peut-être même sur une période définie, c'est-à-dire de 1960 à 1970. Voici, sur la route des Boules jusqu'à Saint-Joachim-de-Tourelle, nous avons effectué telle dépense. Je crois que c'est une excellente référence, mais quand on discute un budget, évidemment on n'est plus à la page sur ce budget-là, mais dans deux ans on ne se rappellera pas beaucoup.

M. GAUTHIER: Si pour une raison ou pour une autre, vous jugiez bon de ne pas l'inclure dans le rapport annuel, nous pourrions au moins, chacun des députés, recevoir ce rapport-là détaillé, parce qu'on le retrouve sur deux articles, Construction, réfection, entretien, amélioration. C'est bien intéressant de voir ça paroisse par paroisse.

L'an dernier, ce que vous nous aviez remis, c'était global. Moi, en tout cas, je vous demande celui de l'année passée et celui de l'année qui vient, si vous voulez me faire ce plaisir-là. Merci.

M. LE PRESIDENT: Le député de Frontenac.

M. PINARD: M. Legault m'explique que les rapports annuels, dans leur présentation traditionnelle, ne donnaient pas l'image réelle de l'activité du ministère dans les comtés et dans les régions. C'étaient des statistiques qui n'étaient pas précises et qui portaient beaucoup plus à confusion et à erreur que la présentation que nous avons faite cette année, qui au moins, elle, est réelle. Nous avons affirmé que c'était la dépense réelle faite dans les comtés. Nous avons eu beaucoup de reproches dans le passé à l'effet que le rapport annuel contenait trop de statistiques qui n'étaient pas vérifiables.

Nous avons choisi une nouvelle formule cette année. Est-ce qu'elle est la meilleure? J'écoute la réaction et nous verrons.

M. GAUTHIER: A tout événement, si vous ne voulez pas l'inclure dans le rapport annuel, je demanderais, moi, qu'on le fasse parvenir aux députés.

M. PINARD: Je ne vois pas pourquoi, si le député veut rencontrer le divisionnaire, avoir le rapport pour la dépense faite dans le comté...

M. GAUTHIER: Les divisionnaires, nous ne cherchons pas trop à les rencontrer, nous avons l'impression de les mettre mal à l'aise. J'ai écrit à mon divisionnaire, il y a deux mois, et je n'ai pas encore eu la réponse.

M. PINARD: Ils n'ont pas toujours été mal à l'aise les divisionnaires à votre endroit.

M. GAUTHIER: C'est pour ça, je ne comprends pas le mal à l'aise actuel.

M. GAGNON: De cause inconnue.

M. LESSARD: A ce sujet, l'an dernier j'avais reçu une lettre de l'adjoint parlementaire, M. Mailloux, me disant que si je voulais avoir des informations supplémentaires, de m'adresser à mon divisionnaire.

Pour avoir les informations, il m'a fallu apporter la lettre de M. Mailloux. Lorsque les crédits sont votés, comment se fait-il qu'au niveau de la région... Ici, au niveau du gouvernement, nous avons passablement toutes les informations que nous voulons avoir. Lorsque nous arrivons au niveau de nos comtés pour discuter avec les divisionnaires, il me semble que ces gens ont une tout autre attitude. Ils se demandent s'ils doivent nous donner telle information ou de ne pas nous donner telle information.

Comme représentant de la population, au

niveau des divisionnaires, nous devrions être capables d'obtenir les renseignements qui concernent notre région, en particulier, au niveau de la Voirie.

Moi, aussi, j'ai senti la même attitude, l'an dernier. Cela m'a un peu surpris puisqu'au niveau du gouvernement j'avais toutes les informations qui pouvaient m'être données.

M. PINARD: Et même davantage.

M. LESSARD: Je ne passais pas par le ministre pour les avoir.

M. PINARD: Je sais par où vous passez.

M. LAVOIE (Wolfe): Cela ne paraissait pas que vous mettiez le divisionnaire mal à l'aise.

M. LESSARD: J'ai vu la même attitude.

M. PINARD: L'explication est assez plausible et elle est raisonnable aussi. Tant et aussi longtemps que l'Assemblée nationale n'a pas adopté les crédits, au ministère de la Voirie, le divisionnaire se montre prudent...

M. LESSARD: Les crédits étaient adoptés.

M. PINARD: ...dans l'information qu'il a à donner. Une fois les crédits adoptés, il est beaucoup plus libre de donner les informations que pourrait demander un député. Il faut bien situer l'époque où il y a une demande d'information qui est formulée à l'endroit du divisionnaire. Une fois les crédits adoptés, je ne vois pas pourquoi il fait des cachettes envers le député.

M. GAUTHIER: Le cas que je vous ai cité tout à l'heure n'était pas une question de crédits, absolument pas. Je ne sais pour quelle raison, il n'a même pas répondu.

M. PINARD: Les instructions que nous avons données sont assez précises. Je ne suis pas responsable du comportement de tous les divisionnaires.

M. LESSARD: On s'en occupera à ce moment-là.

M. PINARD: Il y en a qui sont plus coopératifs que d'autres, fort probablement. C'est une question de personnalité, parfois aussi, une question d'approche.

M. LE PRESIDENT: Le député de Frontenac.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Il y en a peut-être quelques-uns qui ne sont pas des péquistes. C'est pour cette raison qu'ils n'ont pas donné d'information.

M. PINARD: Connaissez-vous votre divisionnaire?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Dans mon comté à Montréal, dans Sainte-Marie, il n'y a pas tellement de voirie. Il n'y a pas de grands bouts de chemin.

M. PINARD: Pourtant, vous avez beaucoup d'information pour contester nos décisions.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Vous parlez toujours de contestation des décisions. Vous parlez toujours de la question de l'autoroute.

M. PINARD: Non, non.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Ce n'est pas le Parti québécois qui conteste ça. C'est un front commun et le Parti québécois en fait partie. Nous ne sommes pas les seuls. Nous en parlerons tantôt, d'ailleurs. Vous dites toujours que le Parti québécois conteste l'autoroute. Ce n'est pas le Parti québécois seul. C'est la population avec tous les corps intermédiaires, comité de citoyens, associations de locataires. C'est faux de dire que c'est le Parti québécois qui s'oppose à ça. En tout cas, nous en reparlerons à l'article, tantôt. Je suis chanceux de n'avoir pas été mis hors d'ordre.

M. BELAND: Pas mal chanceux.

M. PINARD: Vous vivez dans un régime de liberté. D'autres questions?

M. LATULIPPE: Sur le même sujet. Si j'ai bien compris hier, le ministre déposait pour chaque député des projets qui seraient faits dans leur comté, que ce soient des projets spéciaux ou des projets régionaux. Est-ce que j'ai bien compris?

M. GAGNON: Un projet régional, en vertu du budget rural.

M. LATULIPPE: J'aimerais aussi vous poser une question. Sur la route Kennedy, est-ce qu'il y a des projets qui se font?

M. PINARD: Dans la Beauce? Dans quel comté?

M. LATULIPVE: Qui relie Québec aux Etats-Unis en passant près de Jackman.

M. BELAND: Entre autres, Sainte-Marie-Québec.

M. LATULIPPE: Cela commence à être une route passablement achalandée.

M. PINARD: Nous allons vous dire ça. Quelle route?

M. LATULIPPE: La route 23.

M. PINARD: Près de $200,000 seront dépensés.

M. LATULIPPE: Dans le bout de Sainte-Marie.

M. PINARD: Saint-Georges, Saint-François. Dans Sainte-Marie, paroisse.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que le pont de Scott est inclus là-dedans?

M. PINARD: Non, il n'est pas inclus.

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

M. PINARD: Non, mais il y a un projet à l'étude cependant.

M. LAVOIE (Wolfe): Le pont.

M. PINARD: Oui.

M. LATULIPPE: J'aimerais revenir sur le même sujet. Tout à l'heure, le sous-ministre m'a dit qu'il y avait des projets pour la route 34, je me demande s'il n'a pas confondu avec la route 24 parce que, justement j'ai une lettre de mon sous-ministre ici qui est datée du 4 mai, qui dit que, pour cette année, il n'engage pas de travaux sur la route 34. Il faut dire que le sous-ministre vient justre d'entrer en fonction par exemple.

M. LAFONTAINE: Quel sous-ministre?

M. LATULIPPE: Pas mon sous-ministre, je m'excuse mon divisionnaire, qui vient tout juste d'entrer en fonction.

M. LAFONTAINE: Le sous-ministre n'écrit pas souvent.

M. LE PRESIDENT: M. Roy Fournier.

M. LATULIPPE: Disons que je ne blâme pas...

M. PINARD : Sur la route 34, dans le canton Winslow-Sud, des travaux de $200,000 vont être exécutés. Travaux de terrassement et gravelage.

M. LATULIPPE: Est-ce que c'est dans la section qui se rattache à Stratford surtout ou également la section dans Winslow? C'est du pavage?

M. PINARD: Terrassement et gravelage.

M. LATULIPPE: Terrassement et gravelage.

M. LAVOIE (Wolfe): La moitié du projet, le projet au complet est...

M. PINARD: Oui, le projet total est évalué à environ $700,000.

M. LATULIPPE: Il se fera sur une période de deux ans.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que le ministre pourrait prévoir l'an prochain de mettre un tracteur à la disposition du public pour passer les deux autres milles qui resteront, à ce temps-ci de l'année. Il faut un tracteur pour passer là de ce temps-ci. Le ministère pourrait mettre un tracteur là pour sortir les automobiles.

M. PINARD: Si c'est à ce point dramatique, je n'ai aucune objection à ce qu'un tracteur soit disponible, pour permettre au député de se rendre chez lui.

M. LAVOIE (Wolfe): Ce n'est pas mon chemin.

M. PINARD: Ce n'est pas votre chemin?

M. LATULIPPE: C'est quand même une route où les courbes sont très accentuées.

M. PINARD: Alors, sur la route 34 dans le canton de Stratford, il y aura du pavage pour $45,000 dans le comté de Wolfe.

M. LAVOIE (Wolfe): Oui, pour finir les chemins qu'on avait faits, pour compléter les routes qu'on avait bâties.

M. PINARD: Oui, mais imaginez-vous qu'à la Voirie il y a quand même un élément de continuité absolument nécessaire.

M. LESSARD: M. le Président, ...

M. PINARD: Y a-t-il d'autres questions à l'article 1, M. le Président?

M. BELAND: Il y en a plusieurs.

M. LESSARD: Vous me permettrez, M. le Président, de parler à mon tour de l'autoroute de la Côte-Nord. Est-ce que je pourrais savoir quels sont les travaux qui sont prévus, même si on en a parlé sur le plan général, quels sont les montants qui sont prévus cette année pour améliorer la route 15 entre Tadoussac et Sept-Iles? D'ailleurs, dans une lettre que j'ai fait parvenir au ministre, j'ai attiré l'attention du ministre sur certains problèmes que posait cette route, en particulier le fameux détour de Saint-Paul-du-Nord, la côte Saint-Nicolas où il y a eu depuis environ trois ou quatre ans, 36 morts, la côte de Tadoussac en direction de Bergeronnes — il me semble qu'on pourrait construire deux voies dans cette côte-là puisque c'est à la sortie de la traverse Tadoussac-Sainte-Catherine — ainsi que la côte du côté est, la côte des Escoumins. Il y a là au moins quatre priorités qui sont passablement importantes, et, qui j'espère, seront faites cette année.

M. PINARD: Sur la route 15, dans la municipalité des Escoumins, $300,000 seront dépensés cette année. Rivière-à-Baude, la municipalité de Sacré-Coeur: $350,000. Les nouveaux ponts, un de $200,000 et un autre de $70,000.

M. LESSARD: Où ça?

M. PINARD: Rivière-aux-Outardes-Ouest et un autre à Rivière-à-Baude.

M. LESSARD: Enfin!

M. LAFONTAINE: Est-ce que le ministre affirme que ces montants-là vont être dépensés cette année?

M. PINARD: Lorsque nous les incluons dans le budget, c'est que nous avons l'intention de les dépenser.

M. LAFONTAINE: Est-ce que le ministre pourrait nous donner le total de toutes ces estimations-là? La dernière page de son...

M. LESSARD: Mais je voudrais le...

M. PINARD: Celui de Saguenay?

M. LAFONTAINE: Non, le total de tous les comtés. Il est pratiquement assuré que cela décupléra au moins le montant qu'il demande de voter cette année.

M. LESSARD: Si vous voulez, auparavant, on pourrait continuer de voir... Pour la côte Saint-Nicolas, est-ce qu'on prévoit quelque chose?

M. PINARD: C'est le montant total prévu au budget que nous demandons de voter. C'est fait en fonction du budget.

M. LESSARD: Est-ce qu'on prévoit quelque chose, cette année, sur la côte Saint-Nicolas?

M. PINARD: Sur la côte Saint-Nicolas?

M. LESSARD: Côte Saint-Nicolas, à environ trente milles de Baie-Comeau. La côte où il y a eu un effondrement de terrain il y a environ six ans. Cinq accidents mortels encore cette année.

M. PINARD: La côte Saint-Nicolas, je n'ai pas cela ici. Dans le comté de Saguenay?

M. LESSARD: Oui, M. le Président. M. le Président, j'attire l'attention, d'une façon particulière, du ministre sur cette côte extrêmement dangereuse. Il y a eu, là un effondrement de terrain il y a six ans, la côte est extrêmement dangereuse. D'après mes calculs, depuis environ six ans, il y a eu 36 morts dans 36 accidents, dont cinq encore cette année. Alors, ça fait assez longtemps que les gens attendent. Le chef divisionnaire aurait dû attirer l'attention du ministre sur cette situation.

M. PINARD: C'était un projet de tunnel dont le coût, à l'heure actuelle, est évalué à un million de dollars. Vous comprenez que l'étude doit être plus précise, l'analyse des sols faites aussi en conséquence, parce qu'il s'agit d'un sol pas tellement solide. Il y aurait peut-être une modificaiton du tracé, à cet endroit, pour éviter d'autres glissements.

M. LESSARD: Oui, si on construit sur le rocher ou si vous parlez d'un tunnel, cela peut régler le problème. Si on construit là où existait la route auparavant, cela ne donnera pas grand-chose. Cette côte avait coûté, d'ailleurs, $1 million en construction. Cependant, c'est à peu près la pire place actuellement sur la Côte-Nord, au point de vue du danger. Comme il y a une circulation extrêmement intense, une circulation lourde, il faudrait étudier le projet d'une façon prioritaire.

M. PINARD: Le projet est actuellement à l'étude et il y a des choix proposés. Il faut faire le tableau des coûts comparatifs maintenant.

M. LESSARD: Merci.

M. LE PRESIDENT: Adopté?

M. BELAND: M. le Président, est-ce que ce serait mon tour, sur votre décision?

M. LE PRESIDENT: Vous venez justement de la demander, vous allez l'avoir, la parole.

M. BELAND: Tantôt, j'avais levé la main et vous sembliez accepter alors...

Voici, je pose les questions préalables. En ce qui concerne la route Villeroy-Sainte-Françoise, pavage en asphalte. Est-ce qu'il est réellement prévu que ce sera entièrement fini cette année?

M. PINARD: La route?

M. BELAND: La route entre Villeroy et Sainte-Françoise, c'est une route qui n'est pas numérotée, à moins qu'elle porte le numéro 49 A.

M. PINARD: Villeroy-Deschaillons.

M. BELAND: Villeroy-Deschaillons, oui, c'est un parachèvement.

M. PINARD: Travaux d'asphalte pour $170,000.

M. BELAND: Alors, ce serait le complément sans doute.

M. PINARD: Sans doute.

M. BELAND: Ensuite, quant à ce qui con-

cerne notre fameux chemin Beaurivage reliant les routes inter-localités — c'est même une route régionale — Sainte-Marie et Saint-Sylvestre. Quel montant est alloué pour...

M. PINARD: Le député m'a posé une question tantôt à savoir si nous ferions des travaux entre Sainte-Emilie et Saint-François?

M. BELAND: J'étais pour en arriver également à ce sujet.

M. PINARD: Il va y avoir un nouveau pont à cet endroit. L'autre question, c'était quoi?

M. BELAND: L'autre question, c'est le chemin Beaurivage.

M. PINARD: Je ne l'ai pas sur la liste ici.

M. BELAND: Je pense que ce serait très important de s'arrêter d'une façon toute spéciale sur cette route-là, étant donné les circonstances, l'an passé, le dur printemps et même ce printemps-ci. Cela a été vraiment un chemin bouleversé. La voirie, sur la base de la région, a quand même fait son possible. Mais dans les côtes, c'est très prononcé. Il y a beaucoup de courbes, très étroites. C'est un chemin où voyagent des enfants continuellement à la régionale.

M. PINARD: Est-ce que le député se souvient d'une rencontre que nous avons eue...

M. BELAND: Exact.

M. PINARD: ...et au cours de laquelle nous nous sommes entendus pour établir des priorités? A ce moment-là, je me souviens qu'il avait mentionné l'urgence d'exécuter des travaux à l'endroit mentionné mais, placé en face d'un choix, le député a exprimé sa préférence pour que nous dépensions plutôt notre argent sur la route 3 à Saint-Antoine-de-Tilly.

M. BELAND: Voici, là-dessus, c'est ce que l'honorable ministre voulait me faire dire. Mais ce que j'ai dit c'est que, justement, c'était une priorité, c'est entendu, la route 3. Mais ce devrait être un budget spécial à consacrer à la route 3 parce que ça fait longtemps que c'était dû. C'est évident. Seulement, par contre, il existe d'autres priorités dans le comté et il ne faut pas les ignorer. Ce chemin Beaurivage, quand on considère que les enfants voyagent là tous les jours et que l'an passé, par exemple, il y a eu une période de trois semaines où absolument aucun enfant n'était capable de se rendre à l'école, où les cultivateurs sortaient en tracteur, non pas en automobile ou en camion mais en tracteur. Je pense que...

M. PINARD: Je me souviens très bien du cas qui m'a été soumis par le député de Lotbinière. S'il y a possibilité de faire davantage, nous le ferons.

M. BELAND: Il existe un écart quand même, à ce que je sache, sur le montant de la plus basse soumission relative à l'amélioration de la route 3, qui est un montant assez appréciable et je me demande si, justement, il n'y aurait pas possibilité de récupérer ce montant-là, ça représenterait à peu près la valeur de la reconstruction pour un mille. Je pense que ça vaudrait la peine de s'en occuper.

M. PINARD: L'économie qui semble être faite sur la présentation d'une soumission par rapport aux estimations du ministère, n'est pas une économie automatique parce que sur l'autre contrat pour lequel il va y avoir une demande de soumissions publiques, il peut arriver que l'entrepreneur soumissionne un prix plus élevé que celui de l'estimation. A ce moment-là, il faut garder les crédits disponibles pour être capable de payer cette différence. Je comprends bien l'argument du député. C'est un argument qui est invoqué souvent par plusieurs députés. Ils s'imaginent que c'est automatique, que nous avons des économies sur certains projets parce que l'entrepreneur les prend à un prix plus bas que celui estimé par le ministère. Il y a parfois d'autres travaux aussi qui coûtent plus cher. Il faut garder suffisamment de crédits pour compenser.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que le ministre se tient au courant des représentations qui lui sont faites par des corps intermédiaires? Je vais vous donner un exemple: la route 49. Il y a certainement beaucoup de corps intermédiaires ou de chambres de commerce qui exigent que cette route soit refaite jusqu'à Saint-Pierre-les-Becquets. Prévoyez-vous quelque chose cette année au budget?

M. PINARD: La route 49. Est-ce que Saint-Pierre-les-Becquets se trouve dans Wolfe? Saint-Pierre-les-Becquets, c'est dans Mégantic.

M. LAVOIE (Wolfe): Non. Mégantic et...

M. PINARD: ... Nicolet.

M. LAVOIE (Wolfe): Nicolet.

M. PINARD: Oui. Il y aura un montant de ... C'est sur la route 3, cependant, non pas sur la route 49. $60,000 seront dépensés dans Saint-Pierre-les-Becquets.

M. LAVOIE (Wolfe): Il n'y aura rien sur la route 49.

M. LAFONTAINE: Quelle est la nature des travaux?

M. PINARD: Des travaux de terrassement et de gravelage.

M. BELAND : A quelle municipalité?

M. PINARD: A Saint-Pierre-les-Becquets.

M. LAFONTAINE : Ce seront des travaux en régie.

M. PINARD: Dans le comté de Nicolet.

M. LAVOIE (Wolfe): Entre Sainte-Cécile et peut-être Saint-Pierre ou Sainte-Cécile-Sainte-Sophie?

M. PINARD: Je n'ai pas le détail ici. Je n'ai pas de références.

Evidemment, le député comprendra que nous avons ici un tableau sommaire des endroits où les crédits seront dépensés. Je n'ai pas le détail au complet.

M. BELAND: Je comprends cela, mais en ce qui concerne cette route entre les localités, toujours le chemin Beaurivage, je pense que cela va valoir la peine de s'y arrêter définitivement. Encore dernièrement, une niveleuse du ministère de la Voirie s'est enlisée en plein centre du chemin. Ce n'est rien de magnifique!

M. PINARD: On va l'étudier.

C'est sur la route 49 pour répondre au député de Wolfe tantôt.

Il y aura des travaux dans Mégantic, dans la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes, paroisse, travaux de revêtement bitumineux, $40,000

M. BELAND: Est-ce qu'il n'y a pas un pavage simple de prévu entre les municipalités de Joly et Val-Alain de Lotbinière? Toujours l'asphalte.

M. PINARD: Est-ce que c'est en gravier présentement.

M. BELAND: Oui.

M. GAUTHIER: En attendant...

M. PINARD: Dans le programme d'exécution des pavages économiques qui n'apparaît pas au tableau sommaire que j'ai en ma possession, ici, il est possible que des travaux soient exécutés comme le suggère le député.

M. GAUTHIER: Quell est la différence entre un pavage économique et un pavage ordinaire?

M. PINARD: Je vais demander à M. Legault de vous donner la distinction entre le pavage économique et le pavage ordinaire.

M. MAILLOUX: C'est moins coûteux.

M. LAVOIE (Wolfe): Et pourquoi ça se pratique dans certains comtés et, dans d'autres, ça ne se pratique pas?

M. PINARD: Cela dépend de la densité de la circulation. Cela dépend de la nature du sol...

UNE VOIX: ... de la pesanteur des...

M. PINARD: ... de la capacité de support de la route. Précisément, c'est ce qu'on a adopté, pour les voies de service de la Transcanadienne, qui ne comportaient que très peu de circulation, probablement moins de 100 véhicules par jour. Cela consiste en un double traitement de surface qui s'est avéré suffisant pour plusieurs années. C'est beaucoup plus économique. On peut faire cela entre $3 et $4 le mille, à part le rechargement, s'il faut en faire un, contrairement à un pavage ordinaire qui peut coûter entre $16 et $18 le mille. C'est ça qui est un pavage économique.

M. LAVOIE (Wolfe): Avec quel mixage?

M. PINARD: C'est un double traitement de surface.

M. LAVOIE (Wolfe): Gravier et huile seulement?

M. PINARD: C'est-à-dire que c'est de la pierre habituellement, deux applications d'huile et deux applications de pierre.

M. LAFONTAINE: C'est une consolidation.

M. PINARD: Oui. Cela fait une consolidation.

M. LE PRESIDENT: Adopté.

M. LATULLIPPE: Une dernière question. Dans mon comté, qui est un comté assez étendu où il y a beaucoup de routes en gravier, on voit souvent des employés qui se rendent à leur travail avec la niveleuse. Il sera obligé de faire trois heures de route avant de commencer son travail de la journée. Il faut qu'il revienne pointer à 5 heures. C'est une pratique courante. Il y a énormément de perte de temps avec cela. Le conducteur, lui-même se plaint de ce fait. Est-ce qu'il n'y aurait pas une politique pour améliorer, quitte à donner à contrat le nivelage, je ne sais pas, pour éviter...

M. PINARD: Dans plusieurs divisions, on avait ce problème. Actuellement, on essaie d'améliorer. On envoie des gens, des représentants de la construction et de l'entretien pour essayer d'améliorer le rendement de notre machinerie. Il y a certaines divisions — je ne voudrais pas présumer de la qualité des divisionnaires — mais...

M. LAFONTAINE: M. le Président, cette question a trait à l'entretien. Nous sommes à l'article "construction". Je demanderais de revenir à l'article.

M. LATULIPPE: A l'article "entretien", est-ce qu'il y en a encore?

M. LE PRESIDENT: Article 2.

M. PINARD: Adopté.
Nous avons tout intérêt à en terminer au plus vite.

M. LAFONTAINE: Il ne reste qu'une question à poser.

M. LAVOIE (Wolfe): A propos de votre déclaration en Chambre hier ou avant-hier, je voulais relever quelque chose à ce sujet-là.

M. PINARD: Ma déclaration en Chambre? A quel sujet?

M. LAFONTAINE: Disons suspendu.

M. LE PRESIDENT: Article 3, adopté.

M. LAFONTAINE: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article, 4.

M. LAFONTAINE: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 5.

M. LATULIPPE: Terrains de camping, c'est quoi ça?

M. LAVOIE (Wolfe): Passages à niveau, je vous demandais l'autre jour s'il était pour y avoir des améliorations là-dedans...

M. PINARD: A quel endroit?

M. LAVOIE (Wolfe): Partout.

M. PINARD: Oui. L'année dernière c'est la caisse des passages à niveau du gouvernement fédéral qui a été complètement vidée, nous avons été obligés d'arrêter nos travaux.

M. LE PRESIDENT: Article 5, adopté.

M. LATULIPPE: J'aurais une question. Est-ce que le ministère envisage de conserver cette politique de contribuer à l'élaboration de certains terrains de camping en province? Ou si c'est la dernière année?

M. PINARD: Oui, mais ce sera sous la tutelle du ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche. Ceux qui sont actuellement en construction par le ministère de la Voirie le sont pour fins de construction seulement; mais au plan de l'administration, une fois terminés, ils seront sous la juridiction du ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche.

M. LAFONTAINE: Est-ce que les relais routiers sont dans la même situation que les terrains de camping?

M. PINARD: Non, je crois que c'est la responsabilité directe du ministère de la Voirie d'établir les relais routiers le long de nos routes.

M. LAVOIE (Wolfe): Etes-vous venus à bout de vous entendre avec le Tourisme, la Chasse et la Pêche à ce sujet-là?

M. PINARD: Oui. Il peut y avoir des différences de conception, je crois que c'est normal, dans le cours de la discussion.

M. LAVOIE (Wolfe): Prévoyez-vous la construction de plusieurs haltes routières cette année?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est à moi, M. le Président.

M. PINARD: Je vais donner la réponse à la question qui vient de m'être posée. Il y aura une somme de $800,000 qui sera dépensée pour fins de construction de haltes routières.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce qu'on peut savoir où?

M. PINARD: Environ une centaine de haltes routières seront construites.

M. LAVOIE (Wolfe): Dans quelles régions en particulier? Est-ce qu'il y en a dans les Cantons de l'Est?

M. PINARD: Passablement dans toutes les régions du Québec.

M. LAFONTAINE: Le ministre normalement a la liste des haltes routières.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce qu'on peut avoir une copie de cette liste-là?

M. PINARD: Je n'ai pas d'objection à la faire parvenir aux députés. Est-ce que nous pourrions nous entendre à savoir si nous allons siéger ce soir vu que la commission parlementaire des Richesses naturelles siège ce soir?

M. LAFONTAINE: Le ministre doit comprendre qu'il fait chaud.

M. PINARD: Il fait chaud partout.

M. GIASSON: Ici, il fait beaucoup moins chaud.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): A l'Assemblée nationale, cet après-midi, il avait été question qu'on ne siégeait pas ce soir.

M. PINARD: La commission parlementaire des Richesses naturelles siège ce soir.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je n'ai pas d'objection mais je vous dis que les heures réglementaires...

M. LAFONTAINE: M. le Président, nous sommes aussi intéressés à la commission parlementaire des Richesses naturelles.

M. PINARD: Je pose tout simplement la question.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je n'ai pas d'objection.

M. PINARD: Est-ce que vous aviez une question à poser? Vous pouvez la poser tout de suite si elle n'est pas trop longue.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Elle n'est pas trop longue.

M. LE PRESIDENT: Il reste deux articles, si cela pouvait aller plus vite, on pourrait finir.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Vous voulez finir pour six heures l'article 6? Vous ne finirez pas pour six heures.

M. GIASSON: Nous pouvons finir pour sept heures.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Nous finirons à sept heures.

M. LAVOIE (Wolfe): Je remarque, M. le ministre, dans le cas des haltes routières sur la route 20 elles sont dispendieuses, pour le peu d'ouvrage qu'il y a là-dedans!

M. PINARD: Oui, vous vous souvenez, nous en avons fait la discussion l'année dernière là-dessus. Je ne me souviens pas quel fonctionnaire a répondu. Il avait fait la ventilation des montants dépensés. Cela comprenait le coût de la construction, du creusage du puits, de l'éclairage, de l'approvisionnement en eau, en électricité et les bâtiments sanitaires. Finalement, quand nous faisons l'addition de toutes les dépenses faites séparément, cela donnait un montant qui s'inscrivait dans un coût normal pour pareille construction.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que des soumissions sont demandées pour ces haltes routières-là?

M. PINARD: Oui.

M. CHARRON: Je m'excuse, je voudrais vous faire remarquer qu'il est six heures actuellement.

M. PINARD: Nous avons posé le problème à savoir si les membres de la commission étaient prêts à discuter jusqu'à sept heures pour essayer de terminer la discussion de nos estimations budgétaires. Si c'est possible, nous allons continuer. Si ce n'est pas possible...

M. LAFONTAINE: Je voudrais faire remarquer au ministre que c'est l'avis à peu près unanime de l'Opposition de ce côté-ci de ne pas siéger ce soir surtout que la commission des Richesses naturelles...

M. CARON: D'autre part, il y a une commission très importante.

M. PINARD: Nous pourrions reprendre les articles un par un pour savoir lesquels sont adoptés de façon définitive, et que nous sachions ce qui nous reste à discuter demain.

M. LE PRESIDENT: Alors, demain. Est-ce que l'article 2 est suspendu?

M. PINARD: Je n'aurais pas d'objection à ce que le député de Gaspé-Nord pose une question là-dessus, mais enfin...

M. LAFONTAINE: Il a été suspendu, mais si le ministre le veut, on l'acceptera demain.

M. LE PRESIDENT: Est-ce qu'il est adopté?

M. LAFONTAINE: Il est six heures. Il est suspendu. Il ne sert à rien de faire des chicanes.

M. PINARD: Je n'ai pas d'objection à le laisser en suspens pour répondre à la question du député de Gaspé-Nord.

M. LE PRESIDENT: Article 6, adopté?

M. CARON: Non, pas tout à fait encore. Nous préférerions revenir demain.

M. LE PRESIDENT: L'article 6 n'est pas adopté.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): On ajourne à 6 heures, et on va à la commission des Richesses naturelles.

M. PINARD: Alors, la commission est ajournée à demain. Cela ira à demain après-midi, demain jeudi, après les affaires du jour.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je voudrais bien être d'accord, mais vous sembliez vouloir faire ça très vite, l'article 6.

M. PINARD: Pas plus vite que vous allez.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Vous vouliez nous avoir par la faim!

(Fin de la séance 18 h 3)