



Assemblée nationale

journal des Débats

Deuxième session — 29^e Législature

Commission permanente de la Voirie

Crédits du ministère de la Voirie (3)

Les 20, 21 et 25 mai 1971 - N^o 41

Président: l'honorable Jean-Noël Lavoie

DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE

TABLE DES MATIÈRES

Construction et réfection de routes et de ponts permanents	
. Construction de la route Les Boules	B-1523
. Construction de la route transcanadienne	B-1525

PARTICIPANTS

M. Zoël Saindon, président	M. Lucien Lessard
M. André Harvey, président suppléant	M. Denis Hardy
M. Julien Giasson, président suppléant	M. Guy Leduc
M. François Gagnon	M. Jean Bienvenue
M. Bernard Pinard	M. Camille Laurin
M. Claude Charron	M. Gérard Shanks
M. René Lavoie	M. Gérard Cadieux
M. Fernand Lafontaine	M. Fernand Cornellier
M. Alfred Bossé	M. Benjamin Faucher
M. Charles Tremblay	M. Jean-Guy Larivière
M. Jean-Jacques Bertrand	M. Paul Latulippe
M. Robert Burns	M. Marcel Léger
M. Gérard Levesque	M. Fernand Picard
M. Louis-Philippe Lacroix	M. Arthur Séguin
M. Aimé Brisson	M. Bernard Dumont
M. Raymond Mailloux	M. Florian Guay

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

Courrier de la deuxième classe - Enregistrement no 1762.

Commission permanente de la VoirieCrédits du ministère de la Voirie

Séance du jeudi 20 mai 1971

(Seize heures)

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

Avant de continuer l'article 6 où nous avons ajourné hier, est-ce que vous seriez prêts à reprendre l'article 2 qui a été suspendu hier? Alors il s'agit de la construction de la route Les Boules.

Construction de la route Les Boules

M. GAGNON: Nous sommes prêts, M. le Président. Disons si je regarde le rapport de l'année 69/70, à la page 42, je constate que les crédits qui avaient été affectés à la reconstruction et à la réfection de cette route ont été diminués considérablement. La dépense a été de \$4,943,017.74 et les crédits périmés ont été de \$2,170,482.26, ce qui fait un écart de près de 30 p. c. entre les crédits qui avaient été adoptés et les crédits périmés. Alors comme on le sait, dans les prévisions de la construction de cette route, il avait été prévu que les travaux se termineraient plus vite, eu égard à la réalité. Je crois qu'en vertu de l'entente fédérale-provinciale, il est même plus que possible que le gouvernement perde certaines sommes. Parce que l'entente fédérale-provinciale, lorsque périmée, d'après les informations que j'ai obtenues qui sont assez officieuses, ne sera pas renouvelée; et à ce moment-là le gouvernement provincial pourrait être appelé à déboursier des frais supplémentaires qui représenteraient également la part que le gouvernement fédéral refuserait.

D'abord, comment attribuer un retard dans les travaux pour l'année dernière qui ont permis de périmier des crédits pour \$2,170,000?

M. PINARD: La première réponse à la question du député de Gaspé-Nord, c'est que les crédits périmés de \$2,170,482.26 ne sont pas dus à des retards dans la construction pour l'année dernière, mais à des retards dans la construction durant l'année 1969. Retards qui ont été causés par je ne sais trop quelles raisons. M. Michaud pourrait vous les donner de façon plus détaillée.

Quant à l'autre question, à savoir que si le fédéral ne reconduisait pas l'entente Canada-Québec pour la construction de la route Les Boules-Rivière-au-Renard dans le comté de Matane, eh bien je ne pense pas que ça donne lieu à des inquiétudes sérieuses si nous tenons pour acquis que nous sommes en mesure de faire un peu de rattrapage et d'arriver à terminer les travaux selon les prévisions de l'entente.

M. GAGNON: Alors les prévisions de l'en-

tente stipulent que la fin des travaux doit survenir à quelle date?

M. PINARD: M. Michaud va répondre à vos questions pour le reste.

A la première question, disons que s'il y a eu des crédits périmés de \$2,170,000 en 69/70, c'est principalement dû aux cas d'expropriation. Ceux-ci n'étant pas réglés, les travaux n'ont pas pu se faire. Maintenant l'entente se termine à la fin novembre 1971 et la participation du fédéral est de \$125,000 le mille dès que le contrat est donné; \$25,000 le mille additionnel est octroyé pour le pavage, lorsque le pavage est terminé. Actuellement la réclamation qu'on a faite au fédéral est pour un grand total — l'entente est pour 88 milles, à \$150,000 le mille — qui représente environ \$13 millions récupérables. Nous avons \$11,400,000 payés par le fédéral déjà et nous avons fait une réclamation de \$600,000 il y a environ deux semaines, et cette année nous ferons la réclamation de \$900,000 pour récupérer la totalité des montants dus par le fédéral.

M. GAGNON: J'ai posé une question au ministre responsable de l'ODEQ au sujet de la construction de la route de ceinture. Il a dit que des fonctionnaires du ministère de la Voirie prenaient part aux discussions concernant l'entente Canada-Québec.

Alors quels sont les officiers qui prennent part à la discussion et qui accompagnent le ministre des Affaires municipales dans la discussion qui permettra possiblement l'affectation de crédits pour la construction de la route de ceinture de la Gaspésie?

M. PINARD: Je n'ai pas d'objection à répondre à la question tout de suite, même si la discussion devrait venir au poste 8. Les sous-ministres qui font partie de la table de négociations et de discussion pour le compte du ministère de la Voirie sont le sous-ministre en titre, M. Rouleau, et le sous-ministre adjoint, M. Jacques Charland, dans le cadre des activités de l'ODEQ. Les pourparlers vont bon train, il est possible que certaines modifications soient adoptées en cours de discussion, mais ça ne changera pas de façon sensible la portée de l'entente à intervenir dans ce domaine. Il s'agit peut-être d'affecter dans un échéancier différent certaines sommes d'argent nécessaires à la réalisation de certains travaux.

M. GAGNON: Il semble donc que le montant qui sera affecté à ces travaux sera d'environ \$100 millions, pour un parcours d'environ 430 milles. Est-ce que le ministère de la Voirie est à peu près convaincu que cette somme lui permettra de parachever la route de ceinture se tenant pour acquis que la route de ceinture se termine à Mont-Joli?

M. PINARD: Il s'agit de savoir, de façon

peut-être pas absolument certaine, mais relativement certaine, parce qu'on est toujours dans le domaine de la technique, et il y a toujours des conditions adverses qu'il faut prévoir. L'entente prévoyait donc au départ que ça pouvait être réalisé dans le cadre d'un échéancier de cinq ans. Il y a d'autres personnes qui opinent en ce moment que ce serait préférable que l'entente prévoie un échéancier de sept ans. C'est ça qui est en discussion en ce moment. Je pense que si le gouvernement fédéral promet de ne pas faire d'échec à la négociation d'une entente qui ferait que le gouvernement du Québec aurait à perdre certains montants qui ne seraient pas totalement dépensés dans le cadre d'un échéancier de cinq années, à ce moment-là, il faut négocier cette partie pour avoir l'assurance que le gouvernement du Canada, si l'entente prévoit que les travaux devront être réalisés dans un délai de sept ans, mettra à contribution tous les montants disponibles pour que le gouvernement du Québec n'encoure aucune perte à cet égard.

M. GAGNON: On sait qu'en Gaspésie, l'hiver, dans ma région, il y a un chômage assez considérable. S'il y a entente entre les deux gouvernements concernant la réfection de cette route, je ne sais pas si le ministère pourrait prévoir — je parle entre autres du comté de Gaspé-Nord que je connais mieux — que certaines parties de la réfection de la route 6 pourraient être effectuées dans les mois d'hiver où le chômage sévit d'une façon assez alarmante. Je parle entre autres des quais qui longent le fleuve, des caps qui avancent assez profondément dans le fleuve et qui permettent des courbes très avancées et même parfois à 90 degrés. Je ne sais pas si le ministre pourra nous donner la certitude, si l'entente est conclue assez vite, afin qu'on ait le temps de faire la préparation des plans et devis, que le ministère de la Voirie puisse envisager qu'il y aura des demandes de soumissions et que des travaux puissent être faits au cours de l'hiver 72/73 pour remédier au chômage, surtout dans les parties où c'est possible de le faire et dans les parties où le roc domine d'une façon assez considérable.

M. PINARD: Je crois que c'est possible de réaliser des travaux dans la partie dont le député parle, pour donner d'abord du travail aux chômeurs de la région qui ont réellement besoin de gagner.

C'est financièrement et techniquement possible de réaliser ces travaux.

Pourrais-je corriger la déclaration que j'ai faite tantôt concernant le délai de l'entente? J'ai parlé de cinq ans et de sept ans.

M. GAGNON: Cela ne doit pas être assez.

M. PINARD: Ce n'est pas sept ans. C'est un délai de cinq ans. Sauf que le gouvernement du Canada propose une entente qui serait signée

pour un délai de deux ans, quitte à renégocier le renouvellement de cette entente pour la durée qu'il faudra pour nous permettre de terminer nos travaux, ce qui conduirait éventuellement à un délai de cinq ans.

M. GAGNON: Evidemment...

M. PINARD: La protection que le Québec se donne en la matière est d'avoir une clause automatique de renégociation qui stipulerait les mêmes conditions de contribution financière de la part du gouvernement d'Ottawa, c'est-à-dire à raison de 50 p. c. du coût des travaux, après l'expiration du délai de deux ans, de façon que le Québec ne soit pas pénalisé, n'ait pas à continuer tout seul le reste des travaux et n'ait pas à en assumer seul le coût.

M. GAGNON: Ceci est probablement dû au fait que le ministère de la Voirie est plus réaliste dans l'exécution des travaux. Quand on sait que, surtout en Gaspésie, le service d'expropriation a dû résoudre des cas où il n'y avait même aucun billet de location émis sur des propriétés et où des successions, de père en fils, n'avaient jamais été réglées; il a fallu commencer à adresser des demandes au ministère de l'Agriculture et de la Colonisation pour des lettres patentes, et à ce moment-là, j'ai connu des cas où il a fallu deux ans pour les régler.

M. PINARD: Les titres n'étaient pas clairs.

M. GAGNON: Les titres de propriété, loin d'être clairs, étaient des plus embrouillés. Alors comme on sait que le gouvernement d'Ottawa n'est pas toujours au courant de ces problèmes, il propose possiblement des délais qui, à ce moment-là, ne sont pas conformes avec la réalité.

Maintenant, s'il arrivait l'entente fédérale-provinciale à l'intérieur des projets de l'ODEQ, est-ce que les sommes qui sont prévues pour cela apparaissent, comme le disait le ministre tout à l'heure, au poste 8 — nous voulons vider la question une fois pour toutes — ou si le gouvernement serait appelé à adopter un autre budget supplémentaire?

M. PINARD: Les sommes apparaissent au poste 8 de la page 224 du cahier des estimations budgétaires. Tout l'argent nécessaire se trouve indiqué au poste 8 pour l'année en cours.

M. GAGNON: C'est cela. Alors c'est dire que, dans la discussion avec le gouvernement fédéral, évidemment le gouvernement provincial, au niveau du ministère de la Voirie, pourra s'entendre à savoir qu'il y a eu un montant de X dollars d'adoptés au budget et qu'il serait difficile d'en sortir. C'est à ce moment, peut-être, qu'il pourrait y avoir une clause dans l'entente de façon que le Québec ne soit pas pénalisé mais que cela se rapporte à un délai

beaucoup plus que doublé. J'ai la conviction morale que c'est non seulement un délai de cinq ans mais un délai d'au moins dix ans.

M. PINARD: Enfin, je ne voudrais pas être pessimiste.

M. GAGNON: Non mais 430 milles de route, en Gaspésie.

M. PINARD: Je pense que c'est quand même un devoir d'être réaliste. C'est pour cela qu'il y a une négociation en cours en ce moment par le ministère des Affaires intergouvernementales, avec également les fonctionnaires de l'ODEQ, le ministère de la Voirie et, je pense, aussi, que le ministre responsable de l'ODEQ, M. Maurice Tessier, est fort bien au courant de la situation. Nous lui avons fait part de nos craintes en même temps que de notre désir de voir inclure dans cette entente une clause de renégociation ou de renouvellement de l'entente.

M. GAGNON: Alors pour l'article 2, j'ai fini ma série de questions. S'il n'y a pas d'autres députés qui ont des questions à poser...

M. LE PRESIDENT: L'article 2 du poste 7 est-il adopté?

DES VOIX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: L'article 6 du poste 7: Construction de la route transcanadienne, ponts compris. Adopté?

M. CHARRON: Non.

Construction de la route transcanadienne

M. CHARRON: M. le Président, nous avons déjà eu l'occasion, lors de la demande par le gouvernement de crédits supplémentaires en matière de voirie, à la fin du mois de mars dernier, de reprendre, puisque nous l'avions fait dès l'annonce des travaux, l'explication de notre point de vue.

Pour la première fois, d'ailleurs, nous aurons l'occasion d'entendre, de la part du ministre, les réponses qu'il pourra fournir à nos objections. Nos objections font maintenant, bien sûr, annales dans le journal des Débats. Je dois dire que les événements, depuis le 31 mars, pas plus que depuis l'annonce des travaux en novembre dernier, ne nous ont convaincus que nous avions tort.

Au contraire, je pense que cette question est devenue, dans ce quartier de Montréal en particulier et même dans l'ensemble de la ville, mais évidemment plus dans les zones touchées, un des points litigieux les plus forts qu'ait connus la ville de Montréal depuis un bon bout de temps. J'en prendrais à témoin simplement une toute petite anecdote. Il m'était donné, la semaine dernière, de rencontrer des étudiants

français qui sont venus ici dans le cadre de l'Office franco-québécois. Un étudiant français, qui était ici depuis trois ou quatre jours, m'a dit: Mais qu'est-ce que c'est, cette histoire d'autoroute? Il m'a dit: Je vous le demande à vous, parce que vous êtes député. Moi, je lui ai retourné la question pour lui demander comment il se faisait qu'il était déjà au courant. Il m'a répondu: Je n'entends parler que de cela depuis que je suis arrivé.

C'est un fait que le Front commun, qui est né, je crois, trois ou quatre semaines après l'annonce du projet, a considérablement accru, d'abord, ses membres, en allant retrouver des associations, des centrales syndicales et autres groupements sur lesquels il ne comptait pas dès le départ. Deuxièmement aussi, il a sensiblement élargi ses assises populaires, dans le sens qu'il ne s'est pas contenté de faire un regroupement pro forma de différentes associations, mais qu'il a bien veillé également à ce que ces associations-là, d'une part, vérifient le bien-fondé de leur position et que, deuxièmement, elles aillent rencontrer la population pour être bien sûres qu'elles la reflétaient.

C'est ainsi que dans le quartier de Maison-neuve, que représente mon collègue de Maison-neuve au provincial et que représente, au niveau fédéral, un autre adversaire de l'autoroute, le porte-à-porte s'est fait de façon assez massive depuis environ deux mois. A la surprise générale — d'ailleurs, le député de Maison-neuve aura l'occasion d'en parler un peu plus tard lors de l'étude de ce sous-article — il existe vraiment une opposition fondée et qui est sur le point de passer à l'action. Quand je parle de passer à l'action, je veux parler du type d'action qui est prévu lundi soir, à Montréal. Ce sera une deuxième assemblée publique, concernant le projet de l'autoroute, et elle se tiendra en plein centre du quartier Maison-neuve.

Donc, si le Front commun regroupait des gens de plus en plus nombreux chaque jour, approfondissait ses racines populaires au point d'être véritablement le plus représentatif possible sur la question, il gagnait aussi, dans des milieux habituellement assez étrangers à ce genre de questions de voirie, lorsqu'elles n'ont pas une signification aussi importante que celle-là, des appuis qui, jusque-là, n'étaient absolument pas escomptés. C'est assez curieux parce que l'appui populaire que gagne ce Front commun et, en fin de compte, tout le mouvement d'opposition à l'autoroute est-ouest à Montréal, on dirait qu'il s'accroît à la faveur des travaux.

Le ministre ou le sous-ministre pourra peut-être me corriger tantôt, mais je ne crois pas que, depuis l'adoption du budget supplémentaire, on ait entrepris ailleurs d'autres chantiers que ceux présentement en cours, depuis le 31 mars. A toutes fins pratiques, disons que, dans l'avancement de la pieuvre routière, on est rendu à la rue Saint-Denis, actuellement. Par contre, si le Front commun avait une crainte, au départ, que

des gens puissent se dire: Le travail est beaucoup trop avancé, il ne nous sert à rien de nous opposer; nous n'arrêterons pas cela, etc. Ce fut l'une des heureuses surprises du Front commun de s'apercevoir que, plus le travail se concrétisait — on ne peut pas être plus concret que de faire un trou en plein milieu d'une ville — plus il y avait d'opposition.

Parce que là, vraiment, la menace n'est plus dans une promesse gouvernementale qui prend habituellement des années à se réaliser, mais elle faisait partie d'un programme d'urgence et il était entendu que celle-là allait se réaliser un peu plus vite. Comme d'ailleurs il y avait aussi de l'opposition, il était intéressant de réaliser le plus vite possible ce genre de projet. L'opposition augmente donc à peu près chaque jour.

C'est pourquoi, M. le Président, vous ne serez pas surpris — nous en avons déjà prévenu le ministre et le ministre a d'ailleurs suffisamment de flair politique pour savoir que nous reviendrions à la charge — si nous réprenons actuellement en essayant de les étoffer encore mieux si possible, parce que nous n'avons pas réussi lors de l'adoption du budget supplémentaire, les arguments de plus en plus nombreux qui nous sont fournis par des sources de plus en plus compétentes, arguments qui nous amènent à nous opposer de façon carrée à ce projet.

J'ai envie, si vous me le permettez, de vous signaler un texte qui est signé d'un éditeurialiste de Montréal. Le titre n'était pas flatteur, on appelait ça un projet d'incompétent. Je n'en ferai pas mon expression, M. le Président, parce que ce n'est pas parlementaire, mais je lis un court paragraphe de cet éditeurialiste qui dit: "Avec cette autoroute, un large secteur de Montréal, en plus de perdre un horizon de rues et de maisons, obtiendrait un horizon de structures de béton qui, en outre de boucher la vue, empoisonnerait l'atmosphère de pollution de l'air et de bruit. Et ce n'est pas tout, des quartiers et des municipalités entières seraient éventrés, des dizaines de milliers de logements détruits dans la ville du Canada qui manque précisément le plus de logements." Enfin, on y dit que la construction de cette autoroute Est-Ouest donnerait du travail, sans doute un peu, mais ce genre de travaux est celui qui, vu la mécanisation actuelle, fournit le moins de travail aux ouvriers comparativement à la construction domiciliaire.

On peut être d'accord ou pas d'accord sur les énoncés de l'éditeurialiste, mais je sais par exemple pour avoir entendu certaines personnes sur ce qu'on appelle les "hot lines" à Montréal — différents postes de radio en ont maintenant — et en particulier mon collègue de Maisonneuve qui s'est rendu à un "hot line" à l'émission de Frenchie Jarraud à CKVL. Il y a eu très peu d'objection aux positions que nous avons prises; au contraire, l'appui était plus fort qu'on ne l'aurait cru à chaque moment. Vous voulez m'interrompre, M. le Président?

M. LE PRÉSIDENT: Puis-je demander au député de Saint-Jacques qui a écrit cet article?

M. CHARRON: Il s'agit de Jean Lévesque, éditeurialiste du poste CKAC, du réseau Télé-média.

M. PINARD: Celui qui écrit les Antipropos?

M. CHARRON: C'est ça, celui qui a paru dans le Devoir.

Si j'ai commencé avec l'article de Jean Lévesque, j'aurais pu commencer avec d'autres, mais c'est parce qu'il y avait condensé une série d'oppositions. Si nous le faisons, c'est parce que ça résume assez bien les réserves et, plus que ça, les objections des députés du Parti québécois, en particulier ceux des comtés concernés. Il s'agit, à l'exception du comté de Sainte-Anne, de comtés qui sont représentés par des députés péquistes: le comté de Saint-Jacques par moi, le comté de Sainte-Marie, le comté de Maisonneuve et le comté de Bourget.

Ces objections et ces réserves, nous les avons fait valoir à l'Assemblée nationale et aussi dans diverses réunions populaires sur le sujet. J'ai eu l'occasion il y a quelque temps d'aller témoigner, d'ailleurs avec un sous-ministre, je pense, si je ne m'abuse, devant la commission d'audiences publiques que le Conseil de développement social de Montréal a créée sur la question de l'autoroute. J'y suis allé il y a à peu près un mois et j'ai fait part tout simplement à cette commission créée par une agence sociale, des objections que nous avons fait valoir le 31 mars dernier, lors de notre débat de quelques heures.

J'ai fait part d'ailleurs à cette commission que pour moi un des phénomènes qui me permettaient en tout cas d'augmenter mon objection, c'était l'inquiétude que je sentais dans mon comté, en particulier la zone touchée chez nous, dans le comté, je dois le dire en toute honnêteté, M. le Président...

M. LAVOIE (Wolfe): M. le Président, est-ce que je pourrais savoir combien de personnes étaient à cette assemblée?

M. CHARRON: Ce n'était pas une assemblée, c'était une commission où à tour de rôle...

M. LAVOIE (Wolfe): Combien y avait-il de personnes quand même?

M. CHARRON: Je ne sais pas combien de personnes sont allées témoigner. Enfin, je sais que moi, j'ai demandé à aller témoigner, on m'a dit: Venez à cinq heures et demie.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce qu'il y en avait au moins dix?

M. CHARRON: Bien, on pourra, d'ici la fin

de l'étude des crédits, vous fournir ce renseignement. Je ne suis pas au courant, ce n'était pas organisé par nous. Moi, j'ai manifesté l'intention d'y aller et on m'a dit d'y aller à cinq heures et demie. Quand je suis arrivé, il y avait une dame qui était en train de témoigner, j'ai attendu.

M. LAVOIE (Wolfe): Mais vous-même, lorsque vous y êtes allé, est-ce qu'il y avait plusieurs personnes?

M. CHARRON: Non, j'y suis allé à cinq heures et demie, moi. Ce n'était pas public, ce n'était pas nécessairement public, c'étaient des experts, un peu comme le genre des commissions parlementaires.

M. GIASSON: Ce n'était pas public, mais des observateurs pouvaient tout de même assister aux audiences.

M. CHARRON: Je crois que oui.

M. LAFONTAINE: Il avait été annoncé dans les journaux qu'il y avait à peine sept personnes.

M. CHARRON: Sauf qu'à la deuxième, celle qui a eu lieu dans le quartier même, le quartier concerné, celle des 7 et 8 mai, lorsque le député de Maisonneuve est allé présenter au nom du Parti québécois son objection, il y avait environ 200 personnes dans la salle. La première séance, c'était malheureusement fort mal situé, celle où moi je suis allé témoigner, cela se faisait au monastère des Dominicains. Je ne sais pas en quel honneur, ils ont été situer ça là, mais c'était sur le chemin de la Côté Sainte-Catherine, ce qui faisait que les gens concernés n'ont pas pu se rendre. Mais lorsqu'ils sont allés s'installer dans le quartier Sainte-Anne, c'est-à-dire là où les travaux sont...

M. PINARD: Les gens de la rue ne veulent pas se mêler aux gens d'église.

M. CHARRON: Probablement. Et j'ai donc fait part à cette commission du fait que mon bureau était submergé — le jour de bureau le lundi — d'appels de gens qui s'inquiètent, qui se demandent s'ils vont déménager et quand; puis la rumeur, évidemment les cancans courent d'un côté et de l'autre. L'îlot des Voltigeurs est la seule partie de mon comté qui est concernée; je suis moins touché, je l'ai dit tantôt, ce sont 150 personnes qui sont touchées actuellement, donc c'est d'elles que je m'occupe, mais le cas est bien différent pour mon collègue de Maisonneuve qui, lui, reçoit l'autoroute en plein front.

Cette inquiétude est grandissante pour le moment et je signale tout de suite au ministre que les services installés sur la rue Craig n'ont pas reçu de publicité; ils ne semblent pas d'ailleurs avoir la documentation voulue pour

répondre aux inquiétudes des citoyens. Ce qui fait que, même lorsqu'on les réfère à ce numéro de téléphone de l'édifice de la rue Craig, très souvent l'appel du citoyen nous revient après, parce qu'il n'a pas eu la sécurisation nécessaire après avoir causé avec des fonctionnaires de votre ministère.

Alors j'ai fait mention que nous avons déposé un mémoire devant la commission d'audiences publiques et, dans ce mémoire, les députés signataires n'ont fait que reprendre, peut-être plus systématiquement que dans leurs discours en Chambre, les objections majeures qu'ils soulèvent devant ce projet. En fait, il y a trois types de critiques distinctes et qui se détachent très nettement dans nos positions. La première, elle est assez globale, elle est quand même tout aussi fondée que n'importe quelle autre, c'est sur le principe même d'une autoroute dans un centre-ville d'un point de vue strictement urbaniste. D'autre part, dans une optique économique, la priorité, pour un gouvernement à court de moyens, qui a été donnée à une autoroute sur d'autres projets collectifs d'urgence et nécessaires comme les transports en commun, les habitations à loyer modique, la lutte contre la pollution, le domaine des loisirs, etc, chacun des députés membres de cette commission pourrait énumérer des priorités plus urgentes que celle de l'autoroute est-ouest. Et finalement, une objection plus matérielle, si vous voulez, celle qui concerne le tracé choisi par le gouvernement.

Alors vous noterez que ces approches sont nettement de plus en plus restrictives, mais nous nous opposons au projet d'autoroute au nom de toutes les approches et pour les raisons que nous aurons l'occasion, au cours de l'étude de ces sous-articles, d'expliquer encore mieux.

Le ministre a certainement pris connaissance d'un article qui est paru dans le journal français L'Express, il y a quelques semaines, et qui titrait d'une façon peut-être un peu dramatique, "La guerre entre l'auto et la ville", parce qu'à Paris et à Marseille, Lyon, même Bordeaux en France, on commence à connaître ce genre de problème et on y sera tôt ou tard placé devant le même choix que le gouvernement a tranché rapidement.

L'expression peut sembler, à première vue, excessive, mais les contestations des urbanistes dégagés des schémas d'aménagement urbain du début du siècle concordent à peu près toutes. Le règne absolument tentaculaire que l'auto mène à l'intérieur des villes devient de moins en moins supportable pour les poumons, pour les oreilles, pour les yeux, pour les déplacements et la vie sociale en général.

Je prenais connaissance — je regrette de ne pas le connaître, de le maîtriser complètement — juste avant les débuts des travaux de la commission cet après-midi, d'un article qui a paru aux Etats-Unis du maire John Lindsay, de New-York, qui s'intitule — je pourrais en faire parvenir une copie au ministre pour ses heures

de loisir: "les villes peuvent-elles survivre." Il y prend assez carrément, position contre ce genre de projet. Il dit que lui, tant qu'il sera maire de cette ville, ce genre de projet est complètement terminé.

M. PINARD: Quel projet?

M. CHARRON: Ce genre de projet d'auto-route en milieu urbain. Quant à nous, il est indéniable que depuis une cinquantaine d'années, l'aménagement de nos grandes villes a été dicté par l'automobile. Tous les plans d'urbanisme ont été marqués par le fait que l'augmentation du nombre d'automobiles obligeait à restreindre sur un paquet d'autres urgences dans des grandes villes comme la nôtre.

Le terme même de ville ne fait plus qu'évoquer les ceintures de béton et d'asphalte, les feux rouges, les embouteillages, l'oxyde de carbone, les stations-services, les terrains de stationnement, les piétons traversant, peureusement, les intersections achalandées, vraiment toute la ville, et en particulier dans notre quartier, a été livrée au monstre qu'est devenu l'automobile.

Le mouvement est tellement puissant que sans même envisager ici les mythes contemporains de l'automobile comme symbole de virilité, de statut social financier, la plupart des gens qui en ont les moyens, se voient obligés de sacrifier au dieu automobile, devenu indispensable pour se déplacer en milieu urbain, en particulier pour transporter les bagages ou même pour aller de porte en porte. L'automobile est indispensable, actuellement, pour détenir une liberté minimale de mouvement. Uniquement, parce que rien d'autre n'est en place pour la remplacer, si ce n'est les transports en commun qui dans la plupart des villes sont encore insuffisants et, chez nous en particulier, encore très mal intégrés.

Pourtant, par la technique moderne, et on entend parler à chaque jour, des porteurs rapides, peu coûteux, non polluants, existent. Mais, le noeud qui bloque entre les découvertes techniques et la décision politique, semble à peu près indénouable.

M. PINARD: Vous citez un auteur, là.

M. CHARRON: Non, c'est un texte que nous avons...

M. PINARD: Un texte que vous avez préparé.

M. CHARRON: C'est ça.

M. BOSSE: Continuez, ça va bien.

M. CHARRON: Pardon?

M. BOSSE: Continuez, de la vraie rêverie, c'est très bien votre affaire.

M. CHARRON: Très bien, ça concerne le taxi un petit peu plus loin.

M. BOSSE: Bien, je comprends.

M. CHARRON: L'auteur du rapport Bossé serait certainement intéressé.

M. BOSSE: C'est épouvantable ce charriage-là, dans la ville.

M. CHARRON: Non, mais je voudrais bien entendre vos objections, si vous en avez.

M. BOSSE: Bien écoutez, ce que vous êtes en train de décrire, c'est quoi? C'est la cité futuriste?

M. CHARRON: Mais non, c'est la cité absolument moderne.

M. BOSSE: Il y a des réalités, quand même, qu'on doit vivre aujourd'hui. Vous parlez toujours au nom des populations. C'est assez étrange, que nous, on doit représenter quand même quelque chose, ici, dans ce Parlement. On a reçu un certain nombre de votes dans la ville de Montréal. J'ai comme l'impression qu'on en a reçu même plus que vous en avez reçu...

M. CHARRON: J'espère que le député de Dorion n'a pas comme conception que, parce qu'un parti s'est trouvé majoritaire de façon temporaire, que toutes ses décisions reçoivent l'appui populaire.

M. BOSSE: Pas nécessairement, mais je ne crois pas...

M. CHARRON: Il n'a pas parlé de l'auto-route Est-Ouest au moment de votre...

M. BOSSE: Je ne crois pas non plus que le fait d'être minoritaire au Parlement ou dans une ville donne le droit de dicter au gouvernement ou de créer des embêtements inutiles volontairement. Parce que c'est un peu l'impression qu'on a. C'est assez étrange de trouver toujours les mêmes gens à l'intérieur de toutes ces associations ou de tous ces organismes qui contestent. La majorité silencieuse, elle, ne s'exprime pas...

M. CHARRON: On retrouve toujours les mêmes gens dans les organismes qui dominent la société.

M. BOSSE: On retrouve, quand même, un paquet d'activistes qui sont toujours derrière les mêmes associations ou diverses associations. C'est assez étrange. Ce n'est pas nécessairement réaliste, le type de critique que vous faites à l'heure actuelle. J'ai plutôt l'impression que vous faites de la critique, pour faire de la critique.

Or, je pense que vous n'avez pas été élu pour faire de la critique pour le plaisir. Vous avez été élu, comme nous, pour faire de la critique objective.

M. CHARRON: C'est exactement ce que je suis en train de faire.

M. BOSSE: Et tenant compte, évidemment... que vous fassiez de la théorie durant des heures et vous renouvelez cela d'ailleurs, non seulement sur le sujet de l'autoroute. C'est une espèce d'attitude que l'on retrouve un peu partout où vous faites une critique. Souvent, on a carrément l'impression de ce côté-ci de la table, que vous faites de la critique qui est recherchée. Vous ne savez vraiment pas où puiser vos arguments. Vous en prenez un peu partout. Là, vous en avez cherché à New York. Probablement que vous allez trouver aussi, dans quelques auteurs futuristes, des arguments valables pour détruire les autoroutes.

M. CHARRON: J'aurai l'occasion tantôt, quand il me sera donné de continuer, de répondre au député de Dorion...

M. BOSSE: Je m'excuse d'avoir interrompu M. le député de Sainte-Marie...

M. CHARRON: Le député de Sainte-Marie est prêt; il aurait quelque chose à ajouter.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): M. le Président...

M. BOSSE: ... comté que je connais bien d'ailleurs.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): ... le député de Dorion est un résidant du comté de Sainte-Marie. Ce que je voudrais bien faire comprendre, c'est que l'opposition du Parti québécois au projet de l'autoroute Est-Ouest, est-ce que le député de Dorion comprend qu'on ne fait pas cela pour s'amuser et on ne fait pas cela pour étirer le temps...

M. BOSSE: Le temps présent...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Non, laissez-moi finir. Nous représentons — une coïncidence — l'autoroute passe dans des comtés péquistes. Nous sommes les députés des comtés où passe l'autoroute. Voici...

M. BOSSE: Ce n'est pas une raison...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): M. le Président, j'ai la parole. Voulez-vous me laisser finir, s'il vous plaît, mon exposé et après ça vous prendrez la parole? Je l'ai demandée, la parole, et j'ai attendu qu'on me la donne. Alors, je dois avoir le droit de m'exprimer même si ça ne vous intéresse pas.

M. BOSSE: Je regrette, par exemple. Cette remarque-là, je ne l'accepte pas. Cela ne m'intéresse pas! J'habite Montréal et particulièrement le comté Sainte-Marie.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je veux vous dire une chose. Actuellement, nous nous opposons à l'autoroute Est-Ouest parce que la population de nos comtés s'y oppose. Et nous ne sommes pas seuls: la CSN, la FTQ, l'Association des locataires, les comités de citoyens; et j'ai assisté à une commission d'enquête par la Fédération des oeuvres, une commission d'enquête où on a eu une rencontre dans le comté de Maisonneuve. Des gens sont venus exposer leurs problèmes. Ils sont venus nous dire pourquoi ils étaient contre l'autoroute et je pense que leur argumentation est valable. Parce qu'il n'y a pas seulement le coût de l'autoroute, il n'y a pas seulement le côté esthétique, que ça peut défigurer une ville, il y a tout un problème humain. Et ces gens-là nous téléphonent à nos bureaux, ils ne téléphonent pas au député de Dorion — l'autoroute ne passe pas dans son comté — ils téléphonent au député de Sainte-Marie, au député de Saint-Jacques et au député de Maisonneuve et ils viennent nous voir. Ils disent: On vous a élus, vous êtes nos députés et nous sommes contre le projet de l'autoroute parce qu'on n'est pas capable de déménager, parce qu'on va être obligé de vivre à proximité de l'autoroute, parce qu'on va être obligé de vivre dans une atmosphère polluée de bruit, de monoxyde de carbone. Il y a toutes sortes de raisons. Ce sont ces raisons-là qu'on fait valoir à la commission. Il ne s'agit pas pour nous de retarder l'étude des crédits d'une journée, de deux jours ou trois jours. Je pense qu'on peut dire que nous sommes les porte-parole des populations de nos comtés et que nous exprimons ici ce que les gens des comtés voudraient bien pouvoir exprimer s'ils en avaient la chance. C'est tout simplement cela.

Et, dès le début, pour l'information du député de Dorion, quand le ministre de la Voirie a sorti son programme d'urgence à l'Assemblée nationale, avant de prendre position, je me suis renseigné et j'ai attendu. J'ai écouté les gens de mon comté et j'ai écouté pourquoi ils s'opposaient à l'autoroute. Et j'en suis venu à la conclusion qu'ils avaient raison de s'opposer à l'autoroute parce qu'on charcute — je vais dire comme le secrétaire d'Etat — une ville en deux: on détruit des centaines pour ne pas dire des milliers de logements à prix modique et ces gens-là, pour la plupart, on ne s'est même pas occupé de les loger de nouveau ailleurs. Il y a des gens qui sont venus à la commission, qui ont exposé leurs problèmes. Ils ne savent pas où ils vont aller. Et d'autres savent qu'ils vont rester là, dans les rues adjacentes à l'autoroute et déjà ils vivent dans une atmosphère polluée. Cela, on l'a dit à l'étude du budget supplémentaire, cet hiver.

On recommandait même aux gens de ce

coin-là de ne pas sortir de leur demeure parce que le degré de pollution était tellement élevé qu'on leur recommandait de ne pas sortir. On ajoute en plus une autoroute où il est prouvé que la pollution et le bruit vont augmenter. Ces gens ont des familles et vont être obligés de vivre là. C'est là qu'est le problème. Le type qui est capable de déménager, puis s'acheter une maison ailleurs, ce n'est pas un problème pour lui. On va exproprier sa propriété et il va aller demeurer dans un autre quartier. Mais le type qui habite un logement de \$45 par mois et qui retire un salaire de \$60 par semaine, il n'a pas les moyens. Et en plus, on va l'empoisonner lentement. C'est cela l'autoroute du bas de la ville. Ce que je veux bien faire comprendre au député, ce n'est pas le Parti québécois qui s'oppose à l'autoroute. Ce n'est pas le Parti québécois seul. Le ministre, hier, parlait du Parti québécois qui s'opposait à l'autoroute. Le Parti québécois fait partie d'un groupe d'organismes qui s'opposent à l'autoroute. Nous sommes les députés de ces comtés et c'est notre devoir de protéger la population et d'être leur porte-parole. Je pense, ce qu'on dit ici, que nous sommes les porte-parole des électeurs des comtés de Saint-Jacques, Sainte-Marie, Maison-neuve. C'est aussi simple que cela. Ce n'est pas le député de Dorion qui va m'empêcher d'être le porte-parole de mes électeurs.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que je pourrais poser une question au député de Dorion s'il vous plaît?

M. BOSSE: Certainement!

M. LAVOIE (Wolfe): A la suite de ce que vous aviez tantôt, est-ce que vous vouliez dire que, lorsque le gouvernement décide de bâtir une autoroute, le Parti québécois suit les mouvements qui sont contre et aussi que le Parti québécois suit les mouvements qui sont pour la Transquébécoise. Pour autant qu'il y a un mouvement quelque part, ils joignent ce mouvement pour être contre ou pour.

M. BOSSE: Il me paraît très évident, pour répondre à votre question, que politiquement, je ne conteste pas que ce soit le rôle d'un parti de l'Opposition, un des quelconques partis de l'Opposition, de contester évidemment tous les travaux qui peuvent être faits. Ce me paraît, à tort ou à raison, systématique que l'on recherche en somme la mauvaise partie de ce qui peut se faire sur les travaux qui se veulent constructifs.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): On n'a pas critiqué la Transquébécoise.

M. BOSSE: Il est évident, dans ce cas-ci, que vous critiquez à peu près... Écoutez, c'est normal qu'un parti de l'Opposition fasse de la critique. Maintenant, il y a la partie objective de

la critique aussi. C'est évident que, dans des grands travaux comme ceux d'une autoroute dans une grande ville, cela crée des ennuis, que cela doit amener la destruction de certaines propriétés, etc. C'est évident que cela cause des ennuis, que cela cause des malaises pour une certaine population.

Dans le cas, si vous me le permettez, de la population de Sainte-Marie, c'est assez évident que là où l'autoroute passe, on a affaire à une population surtout d'indigents. Le député de Sainte-Marie le sait très bien. Je sais que cela n'est pas, à ce moment-ci, pour autant que l'on trouve des logis convenables pour ces gens, faire une situation plus mauvaise que celle qui existe, que de détruire ces propriétés. Ces propriétés sont déjà, en majorité en tout cas, des taudis comme tels. Donc, transporter ces gens ailleurs, c'est évident que cela cause aussi des ennuis, cela fait des déplacements.

Par contre, sur le plan de la pollution, à l'intérieur de ce territoire, si le député de Sainte-Marie veut être logique avec lui-même, il va commencer par demander le déménagement des industries, entre autres, la MacDonald Tobacco qui n'est pas loin et qui doit polluer quelque peu l'air dans son comté. Il va demander le transfert de ces industries à partir de ce comté-là.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est le travail du gouvernement, cela.

M. BOSSE: C'est cela, c'est le travail du gouvernement quand c'est le temps de faire des choses positives et lorsque le gouvernement a fait des choses positives, c'est évident que cela peut être le travail de l'Opposition que de faire des critiques objectives...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Nous l'avons toujours fait.

M. BOSSE: Encore, doit-elle être objective! En ce qui a trait — je veux relever quand même, un petit moment — je veux relever la remarque du député de Sainte-Marie lorsqu'il dit: Évidemment, la CSN, la FTQ, certains comités de citoyens. Moi, permettez-moi, comme étant un gars qui en connaît de ces comités et de ces organismes de vous contester la représentativité de ceux-là dans ce contexte-ci. Permettez-moi de contester la représentativité de ces groupes. Dans ce cas-ci en tout cas. Je connais ces organismes et je sais la structuration et l'utilisation qu'on peut faire d'un nom pour l'utiliser à des fins destructives.

Dans ce cas-ci, pour moi, c'est clair, c'est apparent, l'autoroute, on n'en veut pas. On utilise tous les moyens. On va chercher quelques gars. Ce n'est pas parce que le Conseil central de Montréal vient nous dire que l'autoroute, c'est mauvais que ça va me convaincre. Je le connais, le Conseil central de Montréal, ses organismes et aussi certains comités de ci-

toyens. Les comités de citoyens, en règle générale, j'en suis, je crois que ce sont des organismes faits pour...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Est-ce que vous me permettez une question?

M. BOSSE: Non. Pas tout de suite. Si vous me le permettez, je vais continuer.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): D'accord. Je vous l'ai demandé.

M. BOSSE: Ces comités de citoyens, en règle générale, sont valables dans la mesure où ils ne sont pas évidemment animés par des agitateurs spécialisés. C'est peut-être l'exception, mais c'est l'exception de trop qui confirme la règle. Pour ma part, je ne connais pas de comités de citoyens qui ont contesté dans ce cas-ci. Je ne porterai donc pas de jugement. Mais je me réserve en tout cas le droit de le contester en temps opportun après avoir vérifié qui, à l'intérieur de ces comités, fait de la contestation. Ceci étant dit, messieurs, vous pouvez dire ce que vous voulez.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je voudrais vous poser une question, si vous connaissez la réponse. Probablement que oui. Est-ce que vous êtes au courant que la CSN et la FTQ...

M. BOSSE: Quand vous parlez de la CSN... Ne me dites pas que c'est la CSN. Ce n'est pas vrai. C'est le Conseil central. Faites la distinction! Ayez l'honnêteté de la faire. Trop de gens charrient ce qui se fait actuellement à Montréal, par exemple, par le Conseil central. Ils disent que c'est la CSN. Or, ce n'est pas la même chose.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Le conseil central de la CSN est un organisme de la CSN.

M. BOSSE: Dites-le honnêtement.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Est-ce que vous savez qu'avant de se prononcer contre l'autoroute Est-Ouest, il a fait des études? Il a présenté des mémoires. Il n'a pas fait cela à peu près. Il a étudié le problème, les conséquences d'une autoroute. Il a soumis des mémoires. Il nous a dit pourquoi il était contre, l'autoroute tout simplement. Je pense que c'était son droit. J'espère que vous n'enlèverez pas au Conseil central de Montréal le droit de prendre position sur des choses importantes comme cela.

M. BOSSE: Vous connaissez trop mon sens de la démocratie pour enlever à qui que ce soit le droit d'émettre une opinion et de contester une décision.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je connais

vos sens de la démocratie, mais je commençais à avoir des doutes.

M. BOSSE: N'ayez pas de doutes.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Le Conseil central de Montréal, c'est la CSN, je crois.

M. BOSSE: Je regrette. Le Conseil central de Montréal est affilié à la CSN, mais c'est un organisme autonome, réunissant et groupant tous les syndicats de la région de Montréal.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Oui, mais dans la CSN.

M. BOSSE: Tous ne sont pas nécessairement représentés à l'intérieur.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Cela n'intéresse pas les gens, l'affaire des...

M. BOSSE: Cela intéresse les gens de savoir qui, à l'intérieur du Conseil central, fait toutes ces histoires. Or, sont-ils tous représentés? Quand on sait qu'il y a des syndicats qui ne paient même pas leur contribution au Conseil central de Montréal par contestation, à l'heure actuelle, contre le Conseil central. Il faudrait peut-être qu'il y en ait qui sachent aussi que le Conseil central est lui aussi contesté.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Bien entendu, tout est contesté.

M. GAGNON: Mais le député de Sainte-Marie — simplement une question — a parlé tout à l'heure d'un secrétaire d'Etat. Quel est ce monsieur?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): M. Pelletier, député d'Hochelaga, un certain écrivain qui n'est pas très populaire.

UNE VOIX: Quel Pelletier?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): M. Gérard Pelletier, le secrétaire d'Etat, qui a dit que c'était de la charcuterie de passer l'autoroute où était le tracé...

M. BOSSE: Le terme utilisé prouve qu'il est poète.

M. CHARRON: Son livre d'ailleurs le prouve encore mieux.

M. LE PRESIDENT: Est-ce que le député de Sainte-Marie pourrait me dire pourquoi le Conseil central s'est prononcé contre l'autoroute Est-Ouest?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Parce qu'il y voit les mêmes inconvénients que nous et que tous les autres organismes.

M. LAFONTAINE: Est-ce que le député de Sainte-Marie pourrait me dire pourquoi le Conseil central de Montréal a commencé à contester en 1970 ou 1971, lorsqu'on sait que l'entente de la Transcanadienne à Montréal a été signée en 1964? J'ai ici une photocopie de l'entente qui a été signée le 14 octobre 1964, en présence de Jean-Paul Deschâtelets, ministre des Travaux publics du temps à Ottawa. Cela a pris exactement sept ans à la CSN pour contester un geste qui était posé...

M. CHARRON: Il y a des tas d'ententes qui sont signées. Les citoyens n'ont pas à manifester chaque fois qu'il y a une intention du gouvernement. Chacun sait que les études...

M. LAFONTAINE: Lorsque l'entente provinciale-municipale a été signée à Montréal, il y a eu énormément de publicité autour de la Transcanadienne à Montréal.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Pour répondre au député de Labelle, j'aimerais poser une question. Chaque fois que le ministère de la Voirie, sous son administration ou sous l'administration actuelle, adopte un projet, si les gens qui sont contre un tel projet commençaient à contester, il y a des fois qu'ils contesteraient pendant dix ans.

M. LAFONTAINE: M. le Président...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): On en fait des projets qui ne se réalisent pas toujours. Ils auraient commencé, depuis sept ans, à contester. Ce que je trouve drôle, c'est qu'à l'étude des crédits supplémentaires, l'ancien ministre de la Voirie a critiqué le tracé. Il a même suggéré qu'on le passe sur la route 3, au sud.

M. LAFONTAINE: Non, M. le Président. J'ai dit que la route transcanadienne, dans les faits, existait de l'autre côté. Le gouvernement du temps avait passé une entente fédérale-provinciale avec le gouvernement d'Ottawa. Je blâmais le gouvernement fédéral de ne pas tenir ses promesses. J'ai ici l'entente fédérale-provinciale passée entre la ville de Montréal, le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral, dans laquelle on dit: "Considérant qu'à ces fins le gouvernement du Québec a proposé au Canada la modification du tracé de la route transcanadienne sur l'île de Montréal; considérant que le Canada a accepté le principe du parcours..."

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je me souviens, etc.

M. LAFONTAINE: Mais je ne critiquais pas la politique de construire la Transcanadienne dans la ville de Montréal. Je critiquais le gouvernement fédéral qui laissait tout simplement tomber la ville de Montréal et le gouver-

nement provincial après avoir engagé le gouvernement provincial à signer un contrat avec la ville de Montréal.

UNE VOIX: Dans le journal...

M. LAFONTAINE: Ce que je dis, à ce moment-ci, il est évident — comme dirait le député de Saint-Jacques — que la population n'est pas saisie, à chaque moment, d'un geste que le gouvernement fait. Mais, je me souviens très bien qu'en 1964, l'entente fédérale-provinciale a reçu une publicité monstre. En 1966, lorsque j'ai été assermenté ministre de la Voirie, une contestation s'est faite dans la ville de Montréal parce que je n'allais pas assez vite pour construire la route transcanadienne à Montréal. Hier, à la commission de la Voirie, j'ai entendu une autre contestation, à l'effet que le gouvernement n'allait pas assez vite dans la Transquébécoise.

Et je tire comme conclusion que lorsque le gouvernement commencera à aller assez vite dans la Transquébécoise, on formera des mouvements de contestation blâmant le gouvernement de construire la Transquébécoise parce que...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): A ce moment, le député, dans l'autre comté, était un député qui était du côté du pouvoir. Il n'était pas pour contester les projets du gouvernement.

M. LAFONTAINE: A ce moment-là, la contestation vient de la députation PQ et non pas des comités de citoyens.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Nous, nous sommes des porte-parole des gens du comté, actuellement. Nous ne sommes pas obligés d'appuyer tous les projets du gouvernement.

M. CHARRON: La différence entre la Transquébécoise et l'autoroute, est que la Transquébécoise correspond — et depuis longtemps, le ministre de la Voirie le sait parce qu'il avait eu l'occasion de prendre les décisions nécessaires et il ne les prenait pas — à un besoin de la population. Elle est attendue. Les comités de citoyens se forment pour la réclamer. A Montréal les comités de citoyens se forment pour la déconcer et la refuser. C'est différent.

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

M. CHARRON: Je reprends l'exemple du député de Labelle qui dit que ça a été signé en 1964. Donc, ils auraient dû contester depuis ce temps. Depuis l'annonce de la...

M. LAFONTAINE: C'est parce que je trouve...

M. CHARRON: ... route de ceinture de la

Gaspésie, si les Gaspésiens contestaient, ça ferait un bout de temps qu'ils contesteraient.

M. LAFONTAINE: En 1965 ou 1964, en dessous de la gare Bonaventure, en dessous de l'hôtel Reine-Élizabeth, il y a un complexe routier valant \$22 millions qui n'est pas apparemment. Il est bâti. Il ne reste qu'à s'en servir. Je n'ai jamais entendu, en 1964, 1965, 1966, personne contester la construction de cet échangeur de circulation, le plus gros au monde, en tunnel. Il faut attendre, en 1971, qu'on remette tout en question, lorsqu'il y a au-delà de \$100 millions de dépensés présentement sur la Transcanadienne.

Maintenant le député de Saint-Jacques dit : A cause de la pollution, etc. Est-ce que le député de Saint-Jacques connaît la ville qui a la densité de circulation la plus grande dans toutes les provinces canadiennes? La ville la plus densément peuplée de toute l'Amérique du Nord est la ville de Montréal. D'ailleurs le ministre de la Voirie a un document que j'aimerais qu'il lise.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Est-ce que le député par son argumentation veut nous dire que l'autoroute Est-Ouest diminuera la pollution?

M. LAFONTAINE: Quand je vois le Parti québécois contester la construction de la Transcanadienne à Montréal, j'ai l'impression que le Parti québécois veut scléroser la ville de Montréal. Où je blâmais le gouvernement, lors de l'étude des crédits supplémentaires, c'est pour ceci: l'entente de la Transcanadienne a été signée. Nous aurions pu, à ce moment, réclamer du gouvernement fédéral ce qui en a coûté pour construire l'autoroute no 3, sur la rive sud, on ne l'a pas fait. A un moment donné, la Transcanadienne passait sur le boulevard Métropolitain. Il a été question, dans le temps de l'ancien gouvernement libéral, que le gouvernement fédéral paie 50 p. c. du boulevard Métropolitain, mais le tracé a été changé par la suite pour prendre le tracé est-ouest, la trouée dans la ville de Montréal, comme d'ailleurs le boulevard Décarie. Je n'ai pas entendu de municipalité de l'ouest de la ville de Montréal blâmer la construction du boulevard Décarie à Montréal, c'était utile.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Ce n'était pas le même problème. Ce ne sont pas les mêmes résidents. Ce n'est pas la même population. Vous n'avez pas le même niveau de vie; des gens qui ont été expropriés sur le boulevard Décarie et les gens qui vont être expropriés...

M. LAFONTAINE: Autrement dit, cela existe seulement pour les gens de l'ouest et non pas pour les gens de l'est de Montréal.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Non, non.

M. LAFONTAINE: J'entends le député de Sainte-Marie, j'ai entendu le député de Dorion qui se dit résidant du comté de Sainte-Marie... J'ai été résidant du comté de Maisonneuve pendant 25 ans. Je connais aussi l'est de la ville.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Vous semblez oublier que les gens qui vont être déplacés dans Sainte-Marie ou dans Maisonneuve, ce n'est pas la même classe de gens que ceux qui ont été déplacés quand on...

M. LAFONTAINE: A ce moment-là, si vous voulez attaquer le gouvernement sur sa politique de relocalisation des gens, c'est un autre problème.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Vont-ils être logés ailleurs? A-t-on prévu tout ça?

M. BOSSE: Je reviendrai sur un point et je serai d'accord avec le PQ, sur un point, sur la relocalisation des populations. Je serai d'accord avec le PQ. Je pense qu'il est important qu'on ait une politique très humaine pour relocaliser ces populations. Cependant, je pense que c'est un double service à rendre à la ville de Montréal que de démolir certaines de ces constructions dans les quartiers et dans les comtés où l'autoroute va passer et particulièrement dans les comtés de Sainte-Marie, Saint-Jacques et Maisonneuve. Je connais suffisamment ces quartiers pour voir là une occasion dans la mesure où on aura une politique d'habitation et de construction d'habitations nouvelles parce que beaucoup de ces propriétés, dans ce coin, font que les gens qui vivent là sont soit des indigents, soit des gens en difficulté. Au prix où on paie les loyers, à \$45 par mois, c'est très évident qu'on a affaire à des taudis. Ce ne sont peut-être pas toutes les propriétés, mais une bonne partie des propriétés.

M. CHARRON: En réponse au député de Dorion en même temps, au début de l'exposé qui est maintenant viré en débat, je n'ai aucune objection, non plus, j'ai signalé que nous traiterions de ce point de vue. C'est un des trois points de notre objection à l'autoroute. J'étais à parler de l'objection de principe qu'on a et j'espère que le député de Dorion ne se veut pas à ce point pragmatique. Il y a une conception du pragmatisme qui oublie d'aborder parfois le problème de fond c'est-à-dire celui qu'il y a une autoroute — pour employer l'expression du député de Labelle — qui vient faire une trouée à travers la ville de Montréal. C'est une objection. Là-dessus, le député de Dorion ne nous rejoint peut-être pas. Peut-être que dans ses conceptions, parmi les urbanistes qu'il a consultés avec le ministère de la Voirie, peut-être que dans ses discussions, peut-être que, parmi les savants qu'il a rencontrés, il a trouvé des hommes qui sont pleinement capables de défendre le principe d'une autoroute à l'intérieur d'une ville en

1971, peut-être. A ce moment-là, je serais très intéressé. Si le député me permet de dire: Moi, ce que j'ai trouvé — et je n'en ai pas trouvé qui défendaient le principe d'une autoroute en centre urbain en 1971 — et c'est pour ça que je serais très intéressé d'échanger avec le député de Dorion, avec le ministre de la Voirie qui a dû certainement en consulter aussi, pour prendre cette décision-là.

J'étais sur le premier point d'un exposé. Peut-être que nous tomberons d'accord avec le député de Dorion ou que le député de Dorion sera d'accord avec nous. Pour le moment, et je crois, M. le Président, que j'en ai tout le loisir d'expliquer l'opposition de principe que nous avons à cette autoroute-là. Je serais très heureux d'entendre n'importe quel député ministériel ou des deux autres partis de l'Opposition défendre le principe d'une autoroute en centre urbain. Je pense que la commission a pleinement le droit de répondre à ce défi-là.

M. LE PRESIDENT: Si vous me le permettez, j'aimerais bien faire une remarque au député de Saint-Jacques, même à d'autres si cela les concerne. Je suis peut-être bouché, mais je me demande si on est ici pour faire un débat idéologique ou bien pour discuter de crédits. Il me semble que ce qui s'est discuté jusqu'à maintenant, c'est pas mal loin des crédits de la Voirie.

M. CHARRON: M. le Président, mettez ces termes-là. Je suis en train d'expliquer pourquoi nous sommes contre l'adoption du budget à l'article 6.

M. LE PRESIDENT: A moins que je ne comprenne pas, il me semble qu'en Chambre, lorsqu'un bill est présenté, c'est là qu'on discute les principes du bill. Depuis que nous sommes ici cet après-midi, nous avons discuté de principes de bill. Nous n'avons pas discuté de crédits.

M. CHARRON: Il n'y a pas eu de bill présenté sur l'autoroute...

M. LAFONTAINE: L'intervention du député de Saint-Jacques est complètement pertinente au débat. C'est l'endroit pour en discuter et non pas en Chambre. C'est normal.

M. CHARRON: Il n'y a pas eu de bill de présenté sur l'autoroute.

M. LAFONTAINE: Et, je pense que, d'après les règlements de la Chambre, le député de Saint-Jacques peut parler de ce point pendant une heure.

M. LE PRESIDENT: Oui. Il a probablement le droit, mais c'est une remarque que je fais, en passant. Si on passe notre temps à discuter d'idéologie, on ne discutera jamais de crédits.

M. CHARRON: Le président connaît-il...?

M. LE PRESIDENT: Je demande la coopération des membres.

M. CHARRON: Le président connaît-il un autre endroit où je pourrais exercer tous mes droits?

M. LE PRESIDENT: Je demande votre coopération...

M. LAVOIE (Wolfe): Quand on va à la Chambre, on se fait dire: On reparlera de ça aux crédits.

M. LE PRESIDENT: Je demande votre coopération parce que, premièrement, vous avez déjà eu l'occasion de vous exprimer et vous l'aurez encore.

M. CHARRON: Quand, M. le Président?

M. LE PRESIDENT: En Chambre.

M. CHARRON: A quelle occasion? Il n'y a pas de projet.

M. LE PRESIDENT: La semaine prochaine, on le référera...

M. CHARRON: Vous avez une expérience parlementaire plus vaste que la mienne...

M. LE PRESIDENT: D'ailleurs, ça a été discuté longuement déjà. Ce n'est pas une obligation, vous avez le droit, c'est sûr, mais je demande votre coopération.

M. BOSSE: M. le Président, lors de mon interruption du savant exposé de mon confrère de Saint-Jacques, ce n'était pas évidemment pour l'empêcher de s'exprimer ou de le censurer. Personnellement, je suis pleinement d'accord aussi que c'est l'endroit approprié. Je suis un de ceux qui croient que les commissions doivent servir à l'expression totale et entière. Cela prendra le temps que ça voudra. Mais qu'on s'exprime ici, quitte à ce qu'on se dise des choses où on diffère d'opinion. C'est l'endroit approprié, pour ma part. Mon intention n'était pas de l'empêcher de s'exprimer.

Je lui disais au tout début qu'il charriait légèrement. Je continue d'avoir cette opinion. Cependant, ça ne doit pas l'empêcher de continuer à charrier.

M. LE PRESIDENT: Je suis entièrement d'accord là-dessus, mais il ne faudrait quand même pas répéter et répéter les mêmes choses, parce qu'à ce moment-là...

M. CHARRON: M. le Président, j'ai l'impression...

M. LAFONTAINE: M. le président, vous avez tout de même le pouvoir de limiter son

droit d'intervention à une heure, ça me ferait plaisir.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): On étudie les crédits de \$82 millions pour cette autoroute?

UNE VOIX: C'est ça.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): On a le droit d'en discuter, du principe de l'autoroute.

M. BOSSE: Cela va faire du bien au comté de Sainte-Marie.

M. LE PRESIDENT: J'ai tout simplement demandé votre coopération, je n'ai jamais voulu...

UNE VOIX: Economiquement?

M. CHARRON: J'ai l'impression, M. le Président, que dans votre remarque concernant les travaux de la commission, vous jugiez en même temps les arguments que j'apportais.

M. LE PRESIDENT: Bien non!

M. CHARRON: Si une partie des arguments que j'ai annoncés étaient d'ordre de principe, c'est mon choix et mon droit de les exprimer.

M. LE PRESIDENT: C'est sûr.

M. CHARRON: Il peut arriver à un autre moment que notre opposition soit tout à fait matérielle et là, peut-être qu'on répondra à votre désir. Mais dans le cas actuel...

M. LE PRESIDENT: J'ai demandé votre coopération pour ne pas répéter à maintes reprises la même chose, c'est tout. Ce qui est dit est dit, ça ne servira pas à autre chose, si vous répétez dix fois.

M. CHARRON: M. le Président, j'étais à dire qu'on décelait derrière les paroles du ministre de la Voirie ou du premier ministre sur l'autoroute Est-Ouest, une attitude mentale profonde qui, plus que tout, sans doute, est à la base de la décision qu'ils ont prise en novembre dernier. On sent qu'implicitement, ils sont incapables de se décentrer de l'impérialisme automobile. Ils sont peut-être accessibles, ils nous l'ont montré, aux critiques sur le tracé, à celles de la possibilité de consacrer des sommes à autre chose. Mais, dès que le principe même d'une autoroute au centre-ville est évoqué, on dérape.

On dirait que le parti ministériel — le député de Dorion vient de nous en donner la preuve — est encore braqué sur une conception d'une ville utopique et modèle des années 1940, où chaque rue serait une autoroute, où la ville serait une vaste plaine d'asphalte, si on poussait la logique au bout. Nos dirigeants ne sont plus

sur la longueur d'ondes des grandes villes modernes qui se développent. Quand on pense que le maire Lindsay songe sérieusement, et il le dit dans son texte, à interdire la circulation automobile dans tout le sud de l'île de Manhattan, c'est qu'il est en train de choisir une nouvelle série de valeurs pour la conception de la vie urbaine, alors qu'une pareille décision, avant le raz-de-marée automobile qu'ont amené les autoroutes à l'intérieur de la ville de New York, aurait paru à peu près, pour employer le vocabulaire du député de Dorion, utopique, délirante, etc.

Mais, actuellement, c'est un maire responsable qui fait face à un problème. Il se dit qu'on a trop longtemps sacrifié à l'automobile. Elle a rendu la vie invivable. Il faut maintenant l'exclure de notre vie parce que la ville est d'abord faite pour des humains, avant d'être faite pour des automobiles.

M. BOSSE: Qu'ils commencent à en donner une à chaque famille au moins, au Québec.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que je pourrais poser une question au député de Saint-Jacques?

M. LE PRESIDENT: Certainement.

M. LAVOIE (Wolfe): Quelle est sa solution? Où voudrait-il que cette route passe? Sur la rive sud, ou pour décongestionner la circulation si vous voulez? Avez-vous une solution à proposer?

M. CHARRON: Nous aurons l'occasion, c'est-à-dire que mon collègue de Maisonneuve aura l'occasion, un peu plus tard, au cours des travaux de la commission d'aborder le troisième point qui est celui qui concerne le tracé même de l'autoroute.

M. LAVOIE (Wolfe): D'accord.

M. CHARRON: Alors, M. le Président, je dis que ce qui est encore plus grave, c'est que le problème de l'autoroute Est-Ouest est discuté, en soi, comme s'il ne suffisait pas à lui-même. En procédant de cette façon, nous oublions le plus important, c'est-à-dire de replacer cette autoroute dans tout le contexte de l'aménagement de la grande ville de Montréal. Penser à cette autoroute révèle plus que tout que les gouvernements n'ont aucune politique d'aménagement pour la ville de Montréal à l'échelle d'un budget gouvernemental plus élevé. Il s'agit, bel et bien, d'une bonne vieille "politiquette" de bouts de chemin, sans planification aucune sinon entre les divers bouts de chemin. Tout ceci veut d'abord dire que nous nous opposons à cette autoroute parce qu'à la suite des expériences internationales en ce domaine, à la suite des constatations et des prédictions de la

plupart des urbanistes et des spécialistes de la ville, nous contestons la place que l'actuelle politique d'aménagement fait aux routes, en général, à l'intérieur des villes, contradictoire, selon nous, avec le mode de développement que devraient épouser désormais les grandes villes comme celle de Montréal.

Pour prendre un exemple, la ville parfaitement "automobilisée", si le mot est français, peut se trouver dans l'exemple de la ville de Los Angeles. Cette ville-là compte plus de 700 milles d'autoroute en périphérie ou au centre de la ville. Par rapport aux besoins de la population et à l'espace occupé, c'est la plus forte concentration mondiale d'asphalte. Inversement, pour ceux qui ont eu l'occasion d'y aller, les transports collectifs, vous l'aurez découvert, sont quasiment inexistantes si bien qu'on pu dire qu'il est impensable de survivre à Los Angeles sans automobile. Conséquences négatives, on connaît l'intensité dramatique du "smog", de nuages de pollution atmosphérique qui tuent indirectement des centaines de gens par année; le "smog" de Los Angeles, le pire au monde, est causé à 65 p. c. , selon les statisticiens des Etats-Unis, par les gaz qui s'échappent des automobiles.

D'autre part, la pénurie des transports collectifs dans cette ville-là se fait tellement sentir que le maire de Los Angeles a déclaré et vous pouvez retrouver cette citation dans "L'Express" du 3 novembre 1969, page 66: "La meilleure solution à tous ces maux serait la construction, comme à San Francisco, d'un "rapid transit system", une sorte de métro futuriste dont on entend souvent parler et qui aura 140 kilomètres de voies". Alors, la situation de Los Angeles illustre l'extensibilité presque sans fin de la quantité d'autos en circulation. Devant les embouteillages et la congestion, le premier raisonnement qui vient à l'esprit est: Construisons d'autres voies rapides. Mais par la suite, ces voies rapides se congestionnent elles aussi, au fur et à mesure de leur aménagement. A Montréal, si nous considérons deux des grandes voies rapides actuelles, le boulevard Métropolitain et le boulevard Décarie, il appert qu'ils fonctionnent constamment à la limite de leur capacité d'absorption maximale du flot automobile. "Du lundi au vendredi, ces deux routes sont surchargées au-delà de ce qu'elles peuvent porter". C'était dans la Presse du 16 février 1971, dans l'article qui s'appelait "Les voies rapides le sont-elles vraiment?" Ce qui nous fait dire... Premier argument: Puisqu'elles sont surchargées, faisons-en une autre. Combien de temps se produira-t-il avant que nous ayons besoin de construire une autre autoroute pour soulager la circulation trop dense et congestionnée sur l'autoroute Est-Ouest qui sera en fonction? C'est comme un cercle vicieux dans lequel les grandes villes se sont embarquées, une après l'autre. Tôt ou tard, la nouvelle voie qui vient pour échapper à une voie congestionnée se trouve elle-même congestionnée parce que c'est

une invitation à l'automobile. Par rumeur, les citoyens se disant: Puisque désormais il y a des autoroutes, je peux utiliser mon auto pour aller en ville, il en vient de plus en plus. Nous sommes encore surchargés et je ne suis pas urbaniste, M. le Président, je ne suis qu'un citoyen de la ville de Montréal. Mais advenant la fin des travaux, selon le plan tracé de l'autoroute Est-Ouest, actuellement, je ne donnerais pas un an au gouvernement, quel qu'il soit à ce moment-là pour avoir à prendre une décision à savoir s'il ne fait pas une autre autoroute pour décongestionner celle d'est-ouest qui aura le nom qu'on voudra, par exemple, en empruntant la route 3 sur la rive sud de Montréal.

En d'autres termes, les voies rapides ne font pas qu'absorber et soulager la circulation automobile, souvent elles la créent.

Le flot d'automobiles grandit au fur et à mesure qu'on lui ouvre des voies. Le processus, que j'appelais tantôt cercle vicieux, n'a plus de limite. Si ça continue, les villes deviendront une vaste plainé d'asphalte.

Quand on étudie ce problème, et les urbanistes qu'on a eu l'occasion de lire, proposent des solutions. Il y en a une qu'on appelle, la plupart du temps, la solution collective. C'est complètement à l'autre bout de l'échelle que celle employée par le ministre de la Voirie actuel. On conçoit la cité comme commence à la concevoir d'ailleurs le maire Lindsay, comme étant un endroit où les habitants se déplacent uniquement par les transports collectifs et en particulier le métro. Cette formule a des avantages que nous reprendrons plus loin sous une forme mitigée, mais je souligne immédiatement ces désavantages par rapport à l'automobile. Deux pays retiennent notre attention à ce propos. La France, dès le début du siècle, construisait le métro de Paris et consolidait en même temps le meilleur système de transport ferroviaire au monde avec le Japon d'aujourd'hui. Des trains rapides, en grand nombre, desservent toutes les banlieues parisiennes.

Dans le même sens, les Suédois ont installé, pour desservir Stockholm et ses banlieues, un magnifique réseau de métro, particulièrement dense.

Dans ces deux cas, depuis une dizaine d'années, on s'aperçoit que la population préfère quand même utiliser l'automobile. Seuls les embouteillages, les retards, la pollution et les coûts plus élevés d'utilisation retiennent, semble-t-il, les voyageurs interurbains d'utiliser uniquement leurs autos. Dans l'absolu, l'auto est vue comme supérieure aux transports collectifs, même dans ces villes.

A côté d'avantages objectifs du transport automobile, ce qui fait basculer l'adhésion, ressort très souvent, c'est signalé par les urbanistes et ça fait partie du bagage, du stock qu'un gouvernement doit considérer quand il a une décision à prendre. C'est de la psychosociologie qui entre en jeu. L'auto procure l'isolement de la foule alors que les transports

en commun affectent la psychologie des gens. Les enquêtes, menées dans les grands centres urbains l'ont prouvé.

Les deux solutions extrêmes, celles qui donnent toute priorité à l'asphalte et celle qui, de l'autre côté, l'interdit complètement, comportent trop de désavantages les unes comme les autres. Il faut les renvoyer, dos à dos.

M. BOSSE : Il n'y a pas une place au centre.

M. CHARRON: J'y arrivais, pour satisfaire le député de Dorion. C'est-à-dire...

M. LAVOIE (Wolfe): En ville, on se plaint qu'on a trop d'asphalte et en campagne on se plaint qu'on n'en a pas assez.

M. CHARRON: Exactement.

M. BOSSE: Un peu des deux.

M. CHARRON: Ce qu'on a recherché, chez nous, c'est essayer à mélanger, pour ainsi dire, le transport collectif et les routes urbaines. Il s'agit d'une technique de superposition, de chevauchement, de deux apports, selon un dosage variable. C'est le choix actuellement de la ville de New York, de San-Francisco, de Paris et même de Montréal si on se décide à fonctionner de cette façon.

Si la formule est avantageuse sur les deux autres, elle culmine rapidement et apparaît insuffisante pour résoudre les problèmes récents. Du strict point de vue de circulation de personnes, on s'aperçoit lentement, que dépassé un certain stade, les deux modes de transport deviennent incompatibles.

Nous signalions tout à l'heure l'extensibilité infinie du flot automobile. Elle exige des autoroutes urbaines et parallèlement des autoroutes qui accentuent la marée sur quatre roues.

Dès qu'une agglomération comme Montréal possède une infrastructure routière minimale, il devient urgent et décisif de stopper l'escalade de l'asphalte, si on peut employer l'expression. Il faut alors avoir la lucidité et la volonté nécessaires pour comprendre qu'à ce stade — et nous croyons que la ville de Montréal est rendue à ce stade — on doit passer à autre chose, c'est-à-dire l'intégration réelle des transports collectifs.

Saisir que le transport n'égal pas obligatoirement l'automobile est malheureusement, semble-t-il, un exercice mental hors de la portée de certains des dirigeants.

L'automobile rend donc les centres-villes invivables, congestionnés, bruyants et ce malgré toutes les autoroutes urbaines et très souvent à cause des autoroutes urbaines. La juxtaposition, le chevauchement des routes et des transports collectifs tels qu'on les retrouve maintenant ne suffisent pas, de toute évidence. Une troisième voie doit être étudiée rapidement pour l'avenir, même si elle était sans doute inadéquate dans le passé.

Alors, face à ces trois culs-de-sac, la science urbaniste moderne a commencé à élaborer un modèle d'aménagement urbain global, non plus axé sur les voies routières ou plus généralement le transport, mais les incluant dans une vision plus large de la cité de 1970.

Sans entrer dans les détails, pour ne pas importuner le député de Dorion, on retiendra une distinction de base entre un vaste centre-ville, libéré de ses usines — c'est déjà presque réalisé à Montréal — devenant de moins en moins un lieu résidentiel, mais se concentrant davantage dans des fonctions de loisirs comme le cinéma, le théâtre, les sports et dans le commerce de détail ou dans les administrations et services, c'est-à-dire les édifices à bureaux.

D'autre part, de très vastes centres périphériques, du type de banlieue, qu'on commence à connaître, entrecoupés de parcs industriels. C'est là qu'on retrouverait les usines, la majeure partie de la population de cette grande ville y demeurerait dispersée en rayons concentriques autour du centre-ville. Si on y pense bien, cette description ne se réfère pas une cité utopique de l'an 2000. Elle est le choix actuellement de certaines grandes villes américaines. Mais elle atteint déjà la disposition fonctionnelle de la grande amélioration montréalaise.

Dans cette optique, que devient le réseau de transport? Plusieurs types de transports sont à considérer: ceux entre les diverses banlieues, ceux dans les banlieues mêmes, les liaisons entre les banlieues et le centre-ville, les réseaux de sortie; finalement, le réseau interne du centre-ville. C'est de ce dernier que nous allons parler, puisque l'autoroute Est-Ouest s'y insère.

Les modèles d'aménagement optimaux de la cité vivable concordent tous. Tous les urbanistes que nous avons lus s'entendent là-dessus. Le centre-ville est nécessaire sur tous les plans, en particulier pour l'organisation sociale, l'efficacité administrative d'une société et la santé mentale des individus.

On ne peut penser à faire éclater la ville en disloquant son centre en banlieue périphérique. C'est alors toute la question. Quand on admet le principe qu'il doit nécessairement y avoir un centre de vie dans une ville, toute la question est l'accessibilité à ce centre, en provenance de la périphérie qui est en jeu.

Alors, construire une autoroute entre la périphérie et la banlieue, ce que serait l'autoroute Est-Ouest, ne règle rien. La plaie centrale du centre-ville est déjà sa congestion due aux automobiles, tout le monde le sait, l'absence de stationnements ou, alors, les coûts exorbitants de ceux-ci, pour ceux qui connaissent Montréal, de même que la lenteur désespérante de la circulation, la pollution à l'oxyde de carbone. Une autoroute accroît encore plus tous ces problèmes, en rendant davantage accessible le centre-ville. L'autoroute Est-Ouest déversera, chaque jour, près de 80,000 automobiles dans des rues déjà surchargées. A quoi bon une autoroute rapide, si l'automobiliste se retrouve, la minute après, en file d'attente au coin des

rues Peel et Sainte-Catherine? C'est un peu comme si on collectait un gros boyau de pompe à incendie sur un robinet de cuisine. Cette autoroute ne dégagera pas du tout la circulation, mais ne fera qu'amener davantage, dans le centre-ville, comme le fait déjà l'autoroute Bonaventure, une série d'automobiles.

UNE VOIX: Ce sont des hypothèses.

M. LAVOIE (Wolfe): M. le Président, je ne voudrais pas interrompre le député de Saint-Jacques, mais est-ce qu'il en a encore pour assez longtemps? Le protocole d'entente dit une demi-heure. Je pense que vous avez dépassé largement votre demi-heure. Moi, cela ne me fait rien, mais je pense bien que si on s'entend...

M. CHARRON: Je ne pense pas avoir dépassé la demi-heure, parce que, pendant une bonne période, il y a eu un échange entre plusieurs députés.

M. LAVOIE (Wolfe): Ah! certainement.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est le règlement de la Chambre, ce n'est pas le règlement pour l'étude des crédits.

M. LAVOIE (Wolfe): Quand même, je vous en prie, c'est la même chose pour les commissions.

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

M. PINARD: Le règlement s'applique aussi bien à l'Assemblée nationale qu'aux commissions parlementaires.

M. BOSSE: M. le Président, j'interviendrai en faveur du député de Saint-Jacques. Si vous me permettez, même si les règlements sont rigides, je pense qu'il est important que ces gens n'aient pas l'occasion de dire qu'ils ont été censurés par les journaux ou par d'autres moyens. Je crois qu'il est opportun, avec votre permission et avec la permission des membres de la commission, que ces gens se fassent entendre jusqu'au bout, de telle sorte qu'on ne dise pas qu'on a tenté de les bâillonner et de les empêcher de s'exprimer.

M. LAVOIE (Wolfe): Oui, pour autant que cela crée un précédent. Si notre parti une bonne journée, désire en faire autant, qu'on nous accorde la même permission.

M. LE PRÉSIDENT: Disons qu'il reste encore dix minutes pour finir la demi-heure.

M. CHARRON: Sincèrement, M. le Président, je pense même avoir fini avant ça, si la commission me le permet. On peut préciser les objections des urbanistes que nous avons consultés de cette façon-ci. Premièrement, l'auto-

route occupe de très larges bandes de terrain dans le centre-ville, où le terrain libre est rare, coûteux, occupant des espaces pouvant être utilisés par des bâtiments. D'autre part, l'autoroute accapare des espaces qui deviennent non imposables pour les municipalités. Troisièmement, l'autoroute entraîne forcément un plus haut degré de pollution de l'air.

On répond quelquefois qu'au contraire elle la diminue, car, quand les autos roulent plus vite, elles polluent moins. En soi, c'est exact, mais c'est très incomplet. Encore là, on s'enferme à l'intérieur d'une certaine logique: Les autos lentes polluent le centre-ville, donc accélérons la vitesse.

Et on se trouve à comparer les avantages de l'autoroute dans la lutte à la pollution, non pas par rapport à d'autres transporteurs, comme le métro, qui ne pollue à peu près pas, mais en rapport avec les rues ordinaires, plus grandes causes de pollution. Autrement dit, on substitue un mal à un autre, sans voir, à côté, les autres options, qui, elles, seraient carrément bienfaitantes.

Finalement, l'expérience passée nous apprend que la majorité du temps les autoroutes intra-urbaines sont tellement congestionnées qu'il n'y a à peu près pas de différence avec une rue ordinaire, surtout aux heures de pointe, c'est-à-dire exactement au moment où on devrait profiter des autoroutes. Le boulevard Métropolitain et le boulevard Décarie sont déjà assez révélateurs à ce sujet-là. L'autoroute provoque un embouteillage des artères routières sur lesquelles se greffent les voies de service; par conséquent, outre cette congestion, l'autoroute décuple les problèmes de stationnement déjà très aigus du centre-ville. Indirectement, elle nuit au commerce, au profit des grands centres commerciaux des banlieues périphériques dotées de vastes stationnements.

Une autoroute au niveau du sol ou en tranchée, comme c'est le cas de celle qui traverse mon comté, nuit fortement à la circulation transversale, oblige à des viaducs coûteux comme celui de l'autoroute Décarie.

Une autoroute désagrège le tissu urbain, pour reprendre les arguments de M. Gérard Pelletier, non seulement matériellement, mais socialement. Et cela, c'est sérieux. Il s'agit précisément d'une entaille vive au cœur de quartiers qui sont déjà fortement intégrés socialement. Une charcuterie sociale, selon l'expression d'un écrivain.

Des réseaux de circulation pour le travail, les loisirs, les relations d'amitié et de voisinage existent dans cette partie de la ville, par suite de son ancienneté et de son homogénéité sociale et ethnique. Cette incision ne peut manquer de les dissoudre, de les bouleverser, de les désorganiser, comme l'a fait l'autoroute Décarie, dans un quartier déjà moins intégré. On ne crée pas aussi lestement des frontières naturelles sans tenir compte de ces facteurs.

Autre argument, M. le Président, que j'ajou-

te: une autoroute constitue une source continue de bruit et de trépidation pour les habitants des environs. En termes de création d'emplois, puisque nous allons retrouver là le programme essentiel du parti au pouvoir, si une ligne de métro en construction emploie à peu près autant de gens qu'une autoroute en chantier, il est important de noter qu'un métro ou des systèmes analogues constituent un secteur plus hautement technique, incluant des industries de pointe. Et on encourage ainsi plus l'avenir de l'économie de la société que par les carrières de pierre ou d'asphalte.

Toujours par comparaison avec le métro, l'autoroute importe avec elle des probabilités plus élevées d'accidents d'automobiles, donc des pertes humaines et matérielles considérables. Le métro, au contraire, cause très rarement de telles pertes. Un métro, ou l'équivalent, utilise l'énergie électrique pour se mouvoir. Celle-ci est moins chère que l'essence pour la collectivité et, en plus, est produite par un organisme public, ce qui fait qu'en quelque sorte l'argent circule à l'intérieur même de notre économie.

Une autoroute, au contraire d'un métro, exige de coûteux entretiens d'hiver. Elle se retrouve relativement figée, en hiver. Un métro correspond mieux aux ruées des heures de pointe, apanage et problème central du centre-ville.

Autre argument, le coût d'exploitation et d'établissement d'un métro est considérablement plus bas que celui d'une autoroute pour l'ensemble de la collectivité. Si, en effet, on comptabilise, d'une part, le coût de construction et de fonctionnement d'un métro et, d'autre part, les coûts de transport routier, construction de la route, entretien d'hiver, coûts d'achat et opération d'autos y circulant, accidents matériels et humains, le transporteur public revient largement moins cher, la distance parcourue et le nombre de passagers demeurant constant pour la comparaison. D'après les enquêtes que nous avons vérifiées, une automobile en circulation urbaine transporte, en moyenne, 1,3 personne, même si elle est conçue pour quatre ou six personnes. C'est donc dire l'énorme gaspillage économique que le transport par auto individuelle représente en termes d'espace occupé par une auto, l'énergie dépensée pour déplacer une personne. Dans ce cas précis, il faut aussi souligner que l'autoroute déplace quelques millions de personnes qui résident dans des habitations au loyer assez bas, actuellement.

L'expropriation de ces maisons est, évidemment, une bonne affaire pour les propriétaires qui demeurent sans doute ailleurs, mais les locataires n'ont à peu près aucune chance de retrouver des logements à loyer modique. On a procédé avec eux comme s'il s'agissait de déplacer quelques pions dans un plan anachronique d'un ingénieur en circulation.

J'admets, M. le Président, que d'autres remarques pourraient être amenées mais je pense

que celles-ci sont sans doute suffisantes pour convaincre de la supériorité nette du transporteur collectif sur l'auto individuelle en zone de centre-ville, surtout qu'une autoroute en centre-ville constitue un recul de vingt ans sur l'évolution dans l'aménagement des centres urbains.

Il est d'ailleurs significatif que ce projet date déjà de sept ans. Nous demandons aux autorités...

M. LAVOIE (Wolfe): Justement, M. le Président, en parlant de ce projet, il y a sept ans, lorsque l'entente fédérale-provinciale-municipale a été signée, M. Jacques Parizeau n'était-il pas le conseiller économique du gouvernement, en ce temps-là?

M. LAFONTAINE: Il était en faveur des autoroutes dans ce temps-là.

M. LAVOIE (Wolfe): Pourquoi s'y oppose-t-il aujourd'hui? Je vois d'après le journal, ici, qu'ils feront une marche lundi: M. Jacques Parizeau, M. Bourdon, M. Henri Sirois.

M. CHARRON: M. Parizeau était, à ce moment, fonctionnaire. Ce n'était pas son rôle de prendre les décisions.

UNE VOIX: Il était conseiller.

M. CHARRON: Il a, tant qu'il a été fonctionnaire, sur cette question comme sur les autres, essayé de sauver les meubles devant des décisions gâcheuses, c'est tout. Dans ce cas, il a certainement dû conseiller de son mieux, comme il peut s'en trouver à l'intérieur du ministère de la Voirie, actuellement, qui ne sont pas favorables, qui ont été ébranlés par des arguments de ce genre mais, devant la volonté inébranlable d'un ministre, ils essaient de faire le mieux possible.

M. LAFONTAINE: M. le Président rendu en 1971...

M. CHARRON: Je crois que quand le gouvernement — si le député de Labelle me permet — aura accepté de changer son tracé, c'est qu'il faisait justement face à une décision inébranlable. Il pliait au moins devant quelques oppositions intérieures qui ont certainement eu plus d'effet que la nôtre. Mais quand un conseiller économique ou un haut fonctionnaire de n'importe lequel ministère se heurte à la volonté d'un gouvernement inébranlable, malgré tout ce qu'on dit, il fait de son mieux. C'est ce que M. Parizeau faisait à ce moment. C'est tout.

M. BOSSE: Il ne se heurtait pas beaucoup dans le temps.

M. CHARRON: Pardon?

M. BOSSE: Il ne se heurtait pas beaucoup dans le temps, à moins que le député soit en mesure...

M. LAFONTAINE: M. le Président j'aimerais ajouter quelque chose, si le député de Dorion me le permet. Quand je vois qu'en 1971 M. Parizeau est rendu dans la rue pour contester, on dirait que sa conscience se réveille, en 1971; je me demande pourquoi elle ne s'est pas réveillée en 1964, alors qu'il était conseiller technique auprès du gouvernement. Ce sont les seuls commentaires que j'ai à faire, M. le Président, au sujet de la Transcanadienne.

M. LE PRÉSIDENT: Le temps du député de Saint-Jacques est maintenant écoulé. Le député de Dorion m'avait demandé la parole il y a déjà dix minutes.

M. BOSSE: Je ne voudrais pas relever tous les points, évidemment, de la recherche poussée du député de Saint-Jacques. Une chose qu'il faut admettre, c'est qu'il y a un travail assez recherché dans ce qu'a fait le député de Saint-Jacques. Evidemment, cela suppose que, derrière cela, il y a une volonté réelle de faire une critique que je qualifie de négative.

Je relèverai cependant une couple de points. A entendre l'exposé, on a carrément l'impression que votre démonstration s'oppose carrément à toute forme de développement ou d'utilisation des sciences nouvelles. Je songe, par exemple, quand vous parlez de pollution, au développement des divers types d'avions, de turbo-jets et tout. Si nous prenions votre philosophie, il faudrait nécessairement en venir à la conclusion que ces appareils ne doivent pas être utilisés puisqu'ils comportent un danger de pollution plus grand.

D'autre part, j'ai carrément l'impression, si vous avez fait du travail de recherche chez les urbanistes et les autres spécialistes de même acabit, que vous en avez fait très peu du côté de la science proprement dite, à savoir chez les gens de l'automobile qui, probablement, peuvent nous arriver, dans un délai très bref, avec une automobile électrique, ce qui aurait pour effet de foutre par terre une grande partie de votre exposé. Quand on a des autos qui fonctionnent à l'électricité, cela pollue pas mal moins. Du moins, c'est ce que certaines gens me disent. Moi, évidemment, je suis dans le comté de Dorion. Je ne suis pas spécialisé dans la pollution. Vous autres, dans les comtés pollués, vous avez sûrement une idée de ces choses. Il serait peut-être bon que vous en mentionniez la possibilité aussi.

M. CHARRON: Si le député de Dorion pouvait m'assurer que l'automobile électrique arrivera en même temps que l'avancement des travaux...

M. BOSSE: Je dirai à ce moment: Le député

de Saint-Jacques peut-il m'assurer que toutes les hypothèses qu'il a émises sont vraies? Ce ne sont que des hypothèses que vous avez émises à partir de bouquins fort brillants, vous avez consulté des auteurs brillants, c'est évident.

Mais il faut se rappeler aussi — je pense que tout le monde sait cela — que si Aristote, d'une part, était très fort en philosophie, comme par hasard, en astronomie il ne l'était pas. Il a eu une conception qui a toujours été fautive. Il ne faudrait quand même pas prendre... Je veux bien que vous fassiez de la critique. C'est votre rôle. Il est légitime, je ne conteste pas cela. Seulement, vous la faites longuement. Vous la faites d'une façon très recherchée, mais ce n'est pas prouvé que ce soit très efficace. C'est tout ce que j'avais à dire, M. le Président.

M. LE PRÉSIDENT: Le député de Sainte-Marie.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Pour commencer, je voudrais répondre à une remarque de l'ancien ministre de la Voirie. Quand il parle d'un ancien conseiller financier du gouvernement, M. Jacques Parizeau, on peut en donner un exemple. M. Parizeau avait fait partie d'une commission qui avait étudié le projet des chutes Churchill. Ses fonctions étaient de faire un rapport au gouvernement, ce n'était pas lui qui prenait les décisions. Cela, vous le savez, vous avez été ministre. Ce ne sont pas les conseillers, ce ne sont pas ceux qui font des études sur un projet qui disent au gouvernement: Vous allez exécuter ce projet ou pas.

Il ne s'agit pas de parler des anciens fonctionnaires qui étaient pour ou contre telle chose. Quand ils étaient fonctionnaires, c'était leur travail, ce n'était pas la même chose.

M. LAFONTAINE: Je m'excuse, je pense que le député de Sainte-Marie m'a mal compris.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): En tout cas. C'est parce que ce matin, dans le journal, j'ai remarqué que M. Parizeau doit lundi... Je remarque tout simplement la coïncidence du débat d'aujourd'hui. C'est tout simplement une mise au point. "M. Jacques Parizeau, membre de l'exécutif national du Parti québécois et spécialiste des questions économiques et financières, accompagné d'un président d'un comité d'action politique de Sainte-Anne, d'un vice-président du Conseil central de Montréal." sont supposés faire un grand défilé, lundi, avec le Front commun, contre l'autoroute Est-Ouest.

Un dépliant en couleurs a déjà été tiré et distribué dans la région métropolitaine; il stigmatise l'autoroute Pinard. Je regrette que cela porte son nom. De toute façon, je trouve curieux qu'en 1971 M. Parizeau soit rendu à contester dans la rue et qu'il ne l'a pas fait en 1964, lorsque l'entente a été signée avec la ville de Montréal. Si sa protestation, en 1971, est valable, pourquoi ne l'a-t-il pas faite en 1964,

lorsqu'il n'y avait pas d'argent de dépensé dans la ville de Montréal? Depuis ce temps, il y a \$100 millions, de l'argent des Québécois, qui sont déjà investis dans le tracé de la Transcanadienne. C'est tout simplement une remarque à l'effet que je trouve la protestation de M. Parizeau, un peu en retard; sept ans en retard.

M. BURNS: M. le Président, avec la permission de mon collègue de Sainte-Marie, c'est une question de règlement que je pose, tout simplement. Est-ce que les faits m'ont bien été rapportés à l'effet que le président de cette commission, applique le projet d'entente du protocole? M. le Président, en tant que leader parlementaire du Parti québécois je suis parfaitement au fait, de ce qu'il s'agit exactement. C'est un projet d'entente, c'est un "gentlemen agreement" qui existe, qui n'a pas été signé, pour des raisons que je n'ai pas à dévoiler tant que mes trois collègues, leaders parlementaires des autres partis, n'auront pas décidé d'en parler.

Je vous pose la question. D'abord, je ne vois rien, dans ce protocole d'entente, mis à l'essai, comme il est titré, qui puisse limiter le droit de parole de quelqu'un sur un sujet quelconque en commission.

M. LE PRESIDENT: Ce que vous avez dit est juste, je m'en tiens au règlement sessionnel, au procès verbal no 2, à la page 36. Il y est dit que nul député ne peut parler plus d'une demi-heure sur un article précis. Vous l'avez ici, à la page 36. "Le président de l'Assemblée nationale fait rapport en Chambre..."

M. BURNS: En commission, M. le Président?

M. LE PRESIDENT: Vous avez ici la durée de la période des questions, la durée des discours. "Nul discours ne doit durer plus de 30 minutes, sauf le discours des chefs de parti reconnu et le discours du proposeur d'une motion de fond, dont la durée limite sera d'une heure." Les mêmes règlements s'appliquent en commission.

M. BURNS: M. le Président, cela n'a jamais été appliqué en commission. Je vous rappelle entre autres choses — et si ce n'est que ça comme exemple, déjà c'est très significatif — la durée des débats à la commission des Affaires culturelles lorsqu'on y a étudié les crédits de l'année dernière. Vous allez vous rendre compte, M. le Président, qu'en tout cas, en ce qui concerne le député de Chicoutimi, puis en ce qui concerne le député de Saint-Jacques, cette règle n'a sûrement pas été appliquée.

M. LE PRESIDENT: Oui, mais le règlement que j'ai ici, moi, ce n'est pas celui de l'an dernier, c'est celui de cette année.

M. BURNS: C'est exactement le même là-dessus, M. le Président.

M. PINARD: M. le Président, nous ne ferons pas une discussion trop longue là-dessus, la question va être soumise à l'arbitrage, nous demanderons l'opinion du président de la Chambre, qui lui a...

M. BURNS: Bien je trouve ça important...

M. PINARD: ... juridiction en la matière et va nous donner l'exacte interprétation de l'entente intervenue entre les chefs de parti.

M. BURNS: C'est d'ailleurs ce que j'avais l'intention de faire, demander au président de la Chambre de nous donner une directive là-dessus étant donné que mon collègue le député de Saint-Jacques, selon ce qu'on m'a rapporté, n'avait pas encore, en ce qui le concerne, terminé.

M. LAFONTAINE: Je demanderais qu'on ait un peu plus de latitude pour nos exposés.

M. PINARD: M. le Président, je m'excuse auprès du député qui vient d'arriver, mais le député de Saint-Jacques a bel et bien dit, à la suite d'une question qui lui a été posée par le président, soit: Combien de temps vous reste-t-il pour terminer votre intervention? Il a dit: Quelques minutes. Il a dit: Je n'aurai même pas besoin de prendre les...

M. LE PRESIDENT: Quelques minutes.

M. PINARD: ... dix minutes que vous aviez allouées pour terminer.

M. LE PRESIDENT: Je lui ai donné dix minutes de plus.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Le député de Saint-Jacques a dit qu'il lui restait quelques minutes après que le président l'eut averti qu'il ne lui restait que dix minutes à parler. Vous lui avez dit que son temps était écoulé.

M. LE PRESIDENT: Non, non, avant, oui avant ça il m'a dit qu'il en avait seulement pour quelques minutes. Je lui ai quand même donné dix minutes de plus.

M. BOSSE: Je ne crois pas, M. le Président, que...

M. GIASSON: Le député de Saint-Jacques a dit: Je pourrai terminer.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est parce qu'on l'avait avisé qu'il devait terminer.

M. BURNS: Il a été avisé par personne interposée; il n'était pas au courant de ça.

M. BOSSE: Mais je ne crois pas que le député de Saint-Jacques n'ait pas pu terminer son intervention, il peut nous le dire; je crois, dans mon esprit du moins, j'ai eu l'impression qu'il avait fait son intervention au complet avec évidemment quelques réserves.

M. BURNS: Le député de Saint-Jacques vient de confirmer qu'il avait terminé son exposé.

M. CHARRON: Mais disons, M. le Président, pour clarifier l'affaire que la partie "exposé" que je voulais faire pour expliquer mon opposition de principe à l'autoroute, je l'avais substantiellement terminée; mais il reste que d'autres objections qui sont celles de mon parti, des citoyens de cette région-là, peuvent être maintenant signalées par mes deux collègues qui sont ici avec moi d'une part.

M. MAILLOUX: Pas d'objection.

M. CHARRON: ... mais il est aussi possible que j'aie l'occasion de poser des questions au ministre sur d'autres questions.

M. BOSSE: La partie "exposé"...

M. LE PRÉSIDENT: Je n'ai brimé la liberté de parole du député de Saint-Jacques à aucun moment.

M. BOSSE: La partie "exposante" a eu toute la latitude d'exposer...

M. BURNS: D'accord, M. le Président, je veux tout simplement rétablir les faits. Je n'ai pas été informé de ça, c'est-à-dire j'ai peut-être été informé comme ça mais à cause du fait que j'étais en haut à l'Assemblée nationale, je n'ai pas compris comme ça la chose. Alors je m'en excuse, M. le Président et je vous prie de continuer à présider de façon compétente comme vous le faites toujours d'ailleurs.

M. LAFONTAINE: On peut assurer le leader parlementaire du Parti québécois que le député de Saint-Jacques avait un dossier très volumineux de notes copieuses qui sont défendues par les règlements de la Chambre.

M. BURNS: Il peut s'en inspirer, même lorsqu'elles sont copieuses.

M. LAFONTAINE: Il peut s'en inspirer, mais disons qu'il s'en est inspiré seconde après seconde.

M. BURNS: Ah bien! Je ne le sais pas. Est-ce que vous aviez un texte en main?

M. GIASSON: Il n'a pas abusé.

UNE VOIX: Il n'avait pas de complexe.

M. LE PRÉSIDENT: La parole est au député de Sainte-Marie.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Alors, voici, M. le Président, dans l'article que nous discutons ici à savoir l'autoroute Est-Ouest, de la ville de Montréal, je pense que le gouvernement avait à faire un choix. Étant donné qu'on voulait diminuer le chômage dans Montréal, qu'on avait promis des travaux, bien on a sorti ce projet et puis on l'a mis à exécution.

Maintenant, il arrive parfois qu'en politique nous sommes obligés de faire certains choix. Est-ce que le projet de l'autoroute était prioritaire? Est-ce qu'une autoroute est une bonne chose? On peut en parler longtemps, mais c'est la question que nous nous posons. A la place est-ce qu'il n'aurait pas été préférable par exemple de construire un métro, des habitations? Dans l'habitation, il est prouvé que ça crée quatre fois plus d'emplois que la construction d'une autoroute. Cent millions investis dans l'habitation peuvent créer de 16,000 à 17,000 emplois. Et nous pensons que l'habitation, surtout dans nos comtés, le problème des taudis, le problème des logements étant prioritaire, devait passer avant une autoroute. Choisir de mettre tant de dollars à ceci plutôt qu'à cela, c'est l'essence même de la politique et tout la planification socio-économique d'un pays qui vise, justement, à rendre ces choix les plus rationnels possibles en prévoyant la succession dans le temps, etc.

La question que nous devons nous poser devient donc: Cette autoroute est-elle si importante? Naturellement, le ministre n'a pas besoin de répondre. Il va me dire oui si je lui pose la question. Mais les autres secteurs de la vie sociale n'exigent-ils pas davantage un flot puisant de ressources économiques? Nous croyons, nous, que oui. Et, nous en venons à parler de l'habitation. Nous en avons parlé pendant l'étude des crédits supplémentaires. Nous en parlons encore aujourd'hui parce que c'est le problème numéro 1 de tous les comtés du bas de la ville. C'est pour cela que le problème des gens qui s'opposent à l'autoroute c'est l'habitation. Où vont-ils se reloger ces gens-là? Et est-ce que le ministre a prévu que tous les gens que nous allons déplacer pour la construction de l'autoroute sont certains d'être relogés dans des loyers à prix modique, des loyers qui vont avec leurs revenus, en somme? Parce que je parle du comté de Sainte-Marie. Le député de Maisonneuve et le député de Saint-Jacques pourront parler de leur comté.

Dans le comté de Sainte-Marie, vous avez même — cela je tiens à préciser, pour ceux qui ne le savent pas, je ne suis pas responsable de la situation, ça ne fait qu'un an que je suis député: j'ai pris la situation comme ça — des paroisses où il y a 52 p. c. d'assistés sociaux et de chômeurs. Parmi les 48 p. c. qui restent, il y en a 31 p. c. qui gagnent un salaire de \$65 net, par semaine, en descendant. Alors, le problème que

ces gens-là nous exposent, ils s'en fichent d'une autoroute. La plupart n'ont même pas d'automobiles, ils ne s'en serviront pas. Ils nous disent: Où allons-nous nous reloger? A quelle place allons-nous déménager? Dans le nord de la ville? On parle de plans domiciliaires à loyer modique de \$140 et \$145. N'allez pas parler de cela à ces gens-là. Ce ne sont pas tous des gens qui ne travaillent pas. Il y a des gens qui travaillent là-dedans. Il y a des gens qui sont pères de famille de cinq, six, sept et huit enfants et qui retirent un salaire de \$60 ou \$65 par semaine, qui paient un loyer de \$40, \$45, \$50 et même \$60, peut-être un peu plus. Cela varie.

Le problème pour eux on leur dit: Tu peux trouver des logements dans tel secteur de la ville. Ces gens-là vont frapper aux portes. Ils s'informent. Ce sont des loyers de \$100 à \$125 par mois, même \$150 et plus. C'est ça le problème. Il y a des rues dans le comté de Sainte-Marie où les gens sont là depuis des années. Ils aimeraient déménager à l'extérieur de la ville, vivre dans la verdure, respirer l'air frais sur le bord des lacs, dans les Laurentides. Mais ils n'y pensent pas. Ils ne prennent même pas l'autobus pour y aller. Ils n'ont pas d'argent. Alors eux, l'autoroute, ils sont obligés de la subir. Ils sont obligés — ça, ce sont ceux que nous allons déplacer — ceux qu'on ne déplacera pas, ceux qui vont rester dans les rues où les gens ne seront pas expropriés vont être obligés de vivre dans le milieu. Ils vont être obligés de vivre près d'une autoroute. Est-ce que le gouvernement n'aurait pas été mieux d'investir une centaine de millions de dollars dans la rénovation urbaine dans la ville de Montréal ce qui aurait créé, je comprends que c'est la hantise du premier ministre de créer des emplois, il l'a promis? Est-ce qu'il n'aurait pas été mieux de développer un certain secteur du bas de la ville, de rénover les maisons, de construire même au risque de démolir des rues complètes et de les reconstruire à nouveau avec, je ne sais pas moi, un organisme paritaire, avec le gouvernement ou l'entreprise privée, peu importe, mais de s'occuper du problème des taudis. Eux, ces gens-là, c'est leur objection à l'autoroute. Le député de Dorion me faisait une remarque tantôt, il disait: Le Parti québécois conteste l'autoroute, proteste contre l'autoroute. Bien, je reviens là-dessus.

Ce n'est pas une question de protester contre les projets du gouvernement, nous en voulons davantage des routes dans le Québec, mais à la bonne place.

Actuellement plus de 50 p. c. ou 60 p. c. des gens qui seront déplacés ne savent pas encore où ils iront. Ils n'ont rien en vue, ils ne savent pas où ils déménageront.

Le ministre pourrait-il nous dire si tout a été prévu afin que ces gens ne soient pas dans la rue, obligés de prendre des logements qui coûteront deux ou trois semaines de salaire? Le ministre peut-il nous dire si le relogement des

familles qui seront déplacées sur le tracé de l'autoroute a été prévu?

M. PINARD: Le député ne préfère-t-il pas terminer son intervention? Je répondrai ensuite à chacune des questions qu'il aura posées.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je n'ai pas d'objection. Il s'agit peut-être là de l'urgence première à Montréal et à Québec et d'ici une vingtaine d'années — ce sont des statistiques que je n'ai pas improvisées — l'on dit qu'on devrait construire autant de logements que tout ce qui a été construit jusqu'à maintenant.

Le rapport fédéral Hellyer et d'autres études évaluent à 200,000 le nombre minimal des unités de logement nécessaires par année d'ici 1975 pour le Québec. Le chiffre atteindrait quelque 60,000 unités annuelles et ceci serait un strict minimum. Donc, il y a une pénurie de logements à prix modique nécessairement.

M. PINARD: Le chiffre de 200,000, vous l'appliquez à la province ou à la ville de Montréal, d'après le rapport Hellyer?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): A la province de Québec. Selon le ministre fédéral Andras, une somme d'environ \$1,800,000,000 devrait être consacrée au logement pour le Québec jusque vers 1975, pour grimper ensuite. En 1969, les chiffres indiquent que les investissements dans l'habitation n'atteignaient que \$1,300,000,000. C'est donc dire qu'il manque immédiatement dans la rénovation urbaine, dans la construction de logements une somme d'au moins \$200,000,000 pour simplement satisfaire à la demande de logements causée par l'accroissement de la population et la détérioration du stock existant.

Le Québec est d'ailleurs fortement en retard sur l'Ontario, si vous faites des comparaisons. En 1969, proportionnellement à sa population, le Québec aurait dû consacrer — j'aimerais que le ministre m'écoute. C'est une pause qui rafraîchit — à la politique du logement \$780 millions supplémentaires pour investir comme l'Ontario. Ce sont des statistiques, on pourrait ainsi aligner des chiffres, parler des fausses habitations à loyer modique à \$145 par mois pour des logements de trois pièces et demie. Vingt-deux pour cent des logements du Québec étaient surpeuplés en 1969. Cela crée des problèmes humains, des problèmes de criminalité, d'alcoolisme, de détérioration psychologique, enfin tous les problèmes que connaissent les secteurs d'une ville où les gens vivent dans des taudis. L'autoroute passe dans ces secteurs-là mais on n'a rien prévu — j'espère que le ministre va me répondre tantôt — pour prendre ces familles, les déplacer et les reloger ailleurs dans un secteur où ils pourront avoir des logements à peu près au prix qu'ils paient actuellement.

On répondra peut-être que le choix entre la

mise en place d'habitations convenables et une autoroute n'existe pas puisque le gouvernement fait les deux. Ce qui est inexact. Les sommes déjà prévues par les deux gouvernements pour le logement sont insuffisantes pour combler le fossé entre les besoins et l'offre, d'autant plus qu'il faudra augmenter les apports gouvernementaux pour mettre en place des habitations à loyer modique qui le soient vraiment.

Il faudrait pousser la préfabrication des logements, mettre fin à la spéculation foncière. Cela se fait couramment à Montréal, la spéculation foncière; c'est pour ça que certains logements coûtent très cher. Il faudrait aussi des démarches connexes à une politique raisonnée de l'habitation.

Somme toute, les \$300 millions pour l'ensemble de l'autoroute Est-Ouest qui va coûter environ \$300 millions, l'échangeur compris, seraient avantageusement mieux employés dans l'habitation. Qu'on songe, par exemple, qu'avec cette somme, on pourrait établir une usine de préfabrication ou encore, un stock de terrains vacants pour contrer la spéculation, deux opérations qui réduiraient respectivement les coûts de construction de 20 p. c. à 15 p. c. A ce moment-là, on pourrait peut-être, si on diminuait le coût des opérations, enlever la spéculation, on pourrait peut-être réduire le coût de la construction de 20 p. c. à 15 p. c., surtout si le gouvernement fédéral pouvait consentir à enlever la taxe sur les matériaux de 11 p. c.

Imaginons qu'on réduise les loyers de ces maisons d'autant, près de 30 p. c. au moins. En expliquant tout cela à la population, il est bien certain que celle-ci préférerait de beaucoup la réduction des loyers à la construction d'une autoroute. C'est ce que les gens préfèrent dans nos comtés. Ils voudraient avoir des logements salubres, où les lois sont respectées, où les gens pourraient au moins avoir une chambre de bain, de l'eau chaude quand ils en ont besoin, et ils voudraient rester dans la basse-ville ou déménager — mais où? — déménager dans un autre secteur et c'est la question que des milliers — pas des centaines, des milliers — de locataires de mon comté nous posent tous les jours. Où va-t-on déménager? Où va-t-on se loger? Pendant ce temps-là, le trou de l'autoroute est rendu à la rue Saint-Denis, le ministre le sait. On parle de longer un peu le nord de la rue Notre-Dame, de remonter après cela et de traverser tout le comté de Maisonneuve.

Le ministre a certainement des statistiques pour nous dire le nombre de familles qui seront déplacées et le nombre d'individus qui seront soumis à ces déplacements nécessaires à la construction de l'autoroute. Il y a tout le problème humain des électeurs, des gens résidant dans ces comtés. Je le répète souvent, parce qu'on me l'a répété tous les jours et aujourd'hui encore, on me l'a répété, il y a tout le problème des familles qui n'ont pas les moyens même souvent de prendre l'autobus ou le métro pour aller à l'île Sainte-Hélène et dont

la seule maison d'été est le trottoir. Ils vont être assis en face d'une autoroute qui va être traversée de l'est à l'ouest à la journée, par des milliers de camions, des milliers de bétonnières, de remorques, enfin tout... Ces gens-là sont obligés de rester là.

Je comprends que, pour la plupart d'entre nous, si nous demeurons dans un milieu qui ne nous plaît pas, nous pouvons nous déplacer, vendre, acheter ailleurs ou faire quelque chose du genre. Mais pour ces gens-là, il n'en est aucunement question. Ils sont pris pour vivre là et on leur impose une masse de béton, avec des milliers et des milliers d'automobiles qui vont passer tous les jours. Leur maison d'été va rester le trottoir, elle va rester la ruelle. C'est ça le problème, et c'est là-dessus que j'aimerais avoir les statistiques du gouvernement, du ministre de la Voirie. J'aimerais avoir des chiffres exacts pour pouvoir faire part à cette population des décisions du gouvernement et lui dire: oui, ne vous inquiétez pas. Si vous payez un loyer de \$50 par mois, si vous retirez \$60 en revenu, le gouvernement a prévu les mesures nécessaires et vous serez relogés à un prix que vous serez capables de payer. C'est ça leur problème, ça les empêche de dormir. Comprenez-vous? C'est grave. Quand il est question de dire: Je suis obligé de prendre un loyer — pour quelques-uns — de \$25 de plus par mois, tout le budget familial est déséquilibré et ces gens-là ne s'en sortent pas.

Je ne veux faire pleurer personne, mais c'est plus important qu'on pense. C'est là que je reviens un peu aux remarques du député de Dorion. Quand il semblait vouloir dire que c'est tout simplement une opposition, on se plaît ici dans la chaleur à ennuyer le ministre avec l'autoroute. Ce n'est pas cela.

Le problème, c'est d'être le porte-parole de ces gens-là. Je pense que, pour la plupart d'entre nous, dans les quartiers où nous vivons, ce n'est pas le problème. Mais ces gens-là, dans les quartiers de nos comtés, ont peur de l'autoroute pour la pollution, pour le bruit et parce qu'ils vont être obligés de rester là, et ceux qui vont être obligés de déménager ne savent pas où aller.

Il y a des gens qui me téléphonent tous les jours. Je leur dis: Téléphonnez au ministre, téléphonez au ministère de la Voirie et arrangez-vous avec le ministère de la Voirie. Ce n'est pas moi le ministre, ce serait peut-être mieux, je ne le sais pas, mais je ne le suis pas actuellement. Je leur dis donc: Informez-vous. Mais il n'y a pas encore de chiffres exacts pour nous dire: Cela touche 2,000, 2,500 ou 3,000 familles, ça comprend 15,000 ou 20,000 individus et ces gens-là ont la garantie d'être relogés au même prix dans des habitations habitables. Cela, nous ne l'avons pas!

J'ai téléphoné au ministère, pour votre information, M. le ministre, j'y ai demandé des statistiques, des informations précises pour pouvoir les donner à ces gens et je ne les ai pas eues.

Au ministère, on ne m'a pas donné de chiffres, de documents ou de preuves que ces gens-là vont pouvoir se reloger dans des logis au prix qu'ils paient actuellement. J'ai l'air de vouloir dramatiser, mais pour certains un loyer de \$5 de plus par mois, c'est presque la faillite, c'est aussi simple que cela, parce que ces gens ne comptent pas leurs piastres, ils comptent leurs trente sous et leurs cennes noires pour vivre! Et ça, c'est 50 p. c. de la population de mon comté. C'est peut-être presque autant dans Saint-Jacques, je veux dire dans le secteur où passe l'autoroute. Il y a certains secteurs où c'est moins, mais principalement dans le secteur. C'est ça leur problème et c'est pour cela qu'ils viennent nous voir et c'est pour cela qu'ils sont inquiets.

Est-ce que le ministre a des statistiques là-dessus? Je voudrais avoir quelque chose de précis, signé par le ministre ou un de ses fonctionnaires, pour pouvoir dire aux gens: Voici, mon ami, dors tranquille, ne t'inquiète pas, on a tout prévu. Tu vas avoir un logement. Tu ne seras pas exproprié à la baie James. Tu vas rester dans ton comté et on va te trouver un logement. C'est cela que je voudrais leur dire et je ne suis pas capable de le faire, ils me disent: Ecoute, tu es député, tu dois le savoir. Je leur dis: Communiquez avec le ministère de la Voirie. C'est important, le ministre veut avoir une certaine popularité aux prochaines élections dans nos comtés, c'est important qu'il s'occupe de cela. C'est très important, parce qu'on nous dit, et ce n'est pas moi qui le dis, vous savez les réflexions courantes: Le ministre, ça ne l'inquiète pas, lui, il doit être bien logé. Ils me disent ça, à moi aussi. Que voulez-vous, ce sont des réflexions populaires. Mais il y a des fois où on part du bureau le cœur gros, quand on voit des gens pour qui c'est une question de vie ou de mort de laisser leur logement. Il y a des vieux qui sont en pension, — il ne faut pas que je vante le gouvernement fédéral — ça fait quarante ans qu'ils vivent dans le même logement. Ils vivent avec leur pension de vieillesse depuis qu'elle existe, et ces gens-là ne savent pas où aller. C'est un problème.

M. le Président, pour que le ministre puisse se préparer à certaines questions, étant donné qu'il est six heures, je demanderais l'ajournement.

M. BOSSE: J'aurais aimé, M. le Président, avant qu'on ajourne, dire quelques mots là-dessus, comme citoyen, évidemment, du comté de Sainte-Marie.

Il n'est pas sûr que j'aie voté pour mon confrère à ma droite...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je n'en suis pas certain!

M. BOSSE: ...je serai d'accord cependant sur à peu près tout ce qui a été énoncé en ce qui a trait à la politique de relocalisation. Je crois que

le ministère, comme tel, devrait faire une publicité, devrait avoir une politique. Je pense que le ministère, comme tel, avec les divers organismes intéressés, a sûrement une politique et a sûrement planifié de ce côté. Il devrait cependant, sécuriser les citoyens de ces comtés, c'est-à-dire du bas de la ville, qui sont concernés. Il devrait aussi, je pense, avoir la sagesse de faire la communication aux populations concernées, soit à titre individuel ou collectif, soit par des moyens publicitaires habituels.

Ces citoyens que je connais aussi, en fait, ont de la difficulté à se relocaliser. On doit se préoccuper tout particulièrement de ces cas-là. A ce niveau, je serai d'accord avec mon confrère de Sainte-Marie.

M. LE PRESIDENT: Les trente minutes du député de Sainte-Marie étant écoulés, il reste encore une demi-minute avant six heures...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Si vous me permettez, M. le Président...

M. LE PRESIDENT: Un instant. Il reste une demi-minute avant six heures. J'ai bien le droit de vous demander si la commission veut adopter cet article. Si la commission le veut, nous allons l'adopter avant d'ajourner.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Avec les interruptions, je n'ai pas pris mon temps.

M. LE PRESIDENT: Vous avez accepté les interruptions, j'ai enregistré votre temps, votre temps est écoulé. Si la commission veut accepter l'article pour...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): M. le Président, il est six heures et j'ai demandé l'ajournement. Il est six heures et deux minutes et, suivant les règlements, j'ai demandé l'ajournement.

M. PINARD: Alors il faudrait déterminer combien il reste de temps au député pour terminer son intervention...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Le leader parlementaire...

M. PINARD: ... Si le député prétend qu'il n'a pas écoulé ses trente minutes, il faut suivre le règlement.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Sur l'interprétation du règlement, le leader parlementaire, député de Maisonneuve, a dit tantôt qu'il demandera les directives au président de l'Assemblée nationale...

M. PINARD: Oui, c'est ce que le président fera...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): ... et puis je

ne dis pas que j'aurai seulement une demi-heure. J'attends la décision du président de l'Assemblée nationale.

M. PINARD: Oui, parce qu'il semblerait y avoir différentes interprétations...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Il est six heures et deux minutes, je demande l'ajournement.

M. GIASSON: D'ailleurs, M. le Président, je crois que le député de Maisonneuve donnera suite aux interventions des deux députés de Saint-Jacques et de Sainte-Marie. Il a des propositions concrètes à faire à la commission concernant une politique d'aménagement du système de transport de la ville de Montréal.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est ça.

M. LE PRESIDENT: C'est suspendu jusqu'à huit heures et quinze.

Reprise de la séance à 20 h 20

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

Si vous voulez, nous allons continuer la séance ajournée à six heures ce soir avec l'article 6 du poste 7.

M. BURNS: Fermez la porte pour qu'on s'entende. Je ne vous entends pas.

M. LE PRESIDENT: Je disais que nous allons continuer la discussion de cet après-midi. Nous avons ajourné à six heures, à l'article 6 du poste no 7: Construction de la route transcanadienne, ponts compris.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): M. le Président, il ne me reste pas de temps.

M. LE PRESIDENT: Non, malheureusement, pour nous conformer au règlement sessionnel, procès-verbal, votre temps est écoulé.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je voudrais vous demander une directive. Dans mon petit exposé, j'ai posé quelques questions au ministre et le ministre m'a fait remarquer qu'il attendait la fin de mon exposé pour répondre à mes questions. Quand le ministre va répondre aux questions que j'ai posées, je n'aurai même pas le droit d'intervenir. Je n'en ai plus le droit.

M. PINARD: Vous en avez certainement le droit.

M. LAVOIE (Wolfe): Oui, oui.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est ce que je voudrais savoir.

M. LE PRESIDENT: Vous avez le droit de poser une question.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Bien non, s'il répond à mes questions.

UNE VOIX: Le débat se continue.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Très bien.

M. CHARRON: S'il répond comme il faut, tu n'auras pas d'autres questions.

M. LE PRESIDENT: Est-ce que vous seriez prêts à adopter l'article 6?

M. BURNS: Non, M. le Président.

Au départ, je repose tout simplement le problème du règlement que je vous ai posé cet après-midi. Je me pose sérieusement la question et j'attends une directive de votre part. J'ai apporté le règlement sessionnel qui semble être la base de votre directive. C'est le règlement sessionnel qui est inscrit au feuillet du 24

février 1971 et il y a certains amendements au règlement de l'Assemblée nationale. J'ai une mauvaise habitude, M. le Président, je ne plaide jamais quand le juge parle au procureur de la couronne.

M. LE PRÉSIDENT: C'est gentil.

M. BURNS: Non, c'est tout simplement dans l'intérêt du juge, de la défense.

M. PINARD: Non, un instant, j'aimerais régulariser la situation. Je m'en excuse auprès du député qui avait la parole. Cet après-midi, nous nous sommes entendus pour référer le problème au président de l'Assemblée nationale pour fins d'interprétation du règlement sessionnel relativement à la durée de l'intervention de chaque député en commission.

M. BURNS: A ce moment-ci M. le Président et M. le ministre...

M. PINARD: Je voulais savoir si le président avait rendu une décision là-dessus ou avait interprété le règlement.

M. LE PRÉSIDENT: Il n'a pas rendu sa décision.

M. BURNS: Je dois en toute honnêteté vous dire que je l'ai averti qu'éventuellement ce problème lui serait soumis. Si vous voulez le soumettre, je suis bien d'accord qu'on le lui soumette immédiatement.

M. LE PRÉSIDENT: Le problème est censé lui avoir été soumis, mais je n'ai pas eu la réponse du président.

M. BURNS: Que le problème lui ait été soumis, il n'y a pas de doute. Je lui en ai parlé et en présence d'un député ministériel, sinon le leader parlementaire du gouvernement, du moins un de ses assistants, sauf qu'il n'y a pas eu de décision. Je préférerais qu'à un moment donné il y ait une décision.

M. LE PRÉSIDENT: Quand dites-vous que le problème lui a été soumis?

M. BURNS: Bien, c'est absolument en dehors des...

M. LE PRÉSIDENT: Non, non, mais cet après-midi?

M. BURNS: Après que je vous eus quitté cet après-midi...

M. LE PRÉSIDENT: Oui, oui, d'accord.

M. BURNS: ... au cours d'une réunion non formelle, si vous voulez.

M. LE PRÉSIDENT: C'est justement ce à quoi je réfère et je n'ai pas eu encore de réponse du président. J'ai ici le texte du règlement sessionnel, c'est le procès-verbal no 2, page 36, et d'après ce texte, le temps permissible est de trente minutes. Le temps alloué au député de Sainte-Marie est donc écoulé.

Jusqu'à preuve du contraire, je suis obligé de m'en tenir à ce règlement et il s'appliquera pour tout le monde.

M. BURNS: Alors, M. le Président, je vais vous demander une directive. Est-ce que vous croyez que dans le cas où je contesterai votre décision, c'est à vous à en décider ou si c'est au président de la Chambre?

M. LE PRÉSIDENT: Me basant sur le document que j'ai devant moi, je suis obligé, sur le champ, de m'en tenir au texte que j'ai devant moi. Maintenant, si c'est le désir de cette commission d'obtenir un avis, une opinion du président de la Chambre, je suis totalement d'accord.

M. PINARD: M. le Président, si on me le permet, je n'aime pas faire de la "procéduite" et je ne suis pas un partisan de cette formule non plus. Cependant, si le député voulait bien nous dire le temps qu'il veut prendre pour faire une intervention d'ordre général à l'article 6 pour parler, fort probablement, de l'autoroute transcanadienne et peut-être, plus spécifiquement de l'autoroute Est-Ouest comme je le conçois facilement, alors, nous pouvons nous entendre.

M. BURNS: C'est que...

M. PINARD: Que le député fasse son intervention d'ordre général et s'il a des questions à poser au ministre, je me ferai un plaisir d'y répondre. J'aurai moi-même une intervention à faire en réponse à tous les arguments qui ont été invoqués cet après-midi, à l'encontre du concept de l'autoroute même et de sa réalisation. Après cela, je donnerai des réponses à chacune des questions qui sera posée par les députés, membres de la commission parlementaire.

M. BURNS: Voici, M. le Président, ce qui m'inquiète beaucoup dans votre décision de cet après-midi, ce n'est pas le fait que vous nous limitiez au point de vue du temps. A ce moment-là, je conçois qu'il est parfaitement normal que, tôt ou tard, on doive céder la parole à quelqu'un d'autre à la commission. Ce qui m'inquiète plus que ça, c'est qu'une fois que nous aurons exposé notre point de vue, comme cela a été le cas du député de Saint-Jacques, comme cela a été le cas du député de Sainte-Marie et comme ce sera éventuellement mon cas, il me semble que, déjà se limitant à un certain nombre de minutes, on nous dise qu'il

nous est impossible de poser des questions au ministre, après coup, c'est ce qui m'inquiète beaucoup.

M. PINARD: Ce n'est pas ce que je viens de vous dire, M. Burns.

M. BURNS: Bien, c'est ce qui m'inquiète beaucoup. Alors, à ce moment-là, M. le Président, je voudrais avoir une décision claire là-dessus. En ce qui me concerne, j'aimerais vous donner une partie du point de vue de mon parti. Il y en aura d'autres qui viendront vous donner également une partie du point de vue parce que, si nous sommes limités au point de vue du temps, à ce moment-là, il faudra se dédoubler pour vous donner l'ensemble de notre point de vue. Mais après coup, je me demande si, sur ce même article, il ne nous serait pas possible de poser des questions au ministre parce qu'il est inévitable que, à toutes les questions que nous allons poser au niveau de l'intervention, tant du député de Sainte-Marie que du député de Saint-Jacques que de la mienne, le ministre lui-même voudra sans doute répondre. D'ailleurs, il a manifesté l'intention de le faire il n'y a pas tellement longtemps.

A ce moment-là, nous nous retrouvons un peu à la période des questions habituelles en Chambre. Il y a des possibilités de questions additionnelles. Je ne voudrais pas être limité à des questions de "procédurite", comme le disait le ministre. Moi non plus, je n'ai pas l'intention d'en faire.

M. LAVOIE (Wolfe): M. le Président, est-ce que je peux ajouter un mot à cela? M. le député, ce que j'ai toujours compris, dans ce protocole d'entente, c'est que nous avions le droit de parler une demi-heure d'ordre général sur le sujet. Mais après cela, nous posons toutes les questions que nous voulons même si cela dure une heure. Cela n'a pas d'importance.

M. LE PRESIDENT: Pas d'après le règlement. D'après le règlement, c'est une demi-heure et c'est dit clairement.

Maintenant, je n'ai pas d'objection, comme le ministre le disait tantôt, si après votre demi-heure écoulée vous aviez des questions à poser, le ministre aura une demi-heure pour répondre à vos questions. Mais, si les autres membres de votre parti viennent se remplacer, tour à tour, de manière à parler chacun une demi-heure, lorsque le temps de tous les membres de votre parti — et je crois que c'est ce qui va arriver — sera écoulé, à ce moment-là, nous suivrons le règlement à la lettre.

M. BURNS: Alors, M. le Président, je ne vous cache pas, je serai très honnête avec vous, que nous avons l'intention d'utiliser tout le temps possible pour discuter du problème de l'autoroute sous toutes ses faces, sous tous ses aspects. Je ne veux pas prendre la commission

par surprise, non plus le président. A ce sujet, il est normal que je vous dise en toute franchise que nous allons tenter d'utiliser tout le temps pour discuter de ce problème à fond parce que nous avons l'impression qu'il n'a pas été discuté à fond. Et si je comprends bien, actuellement, M. le Président, vous ne minutez pas mon temps, je suis en train de vous parler sur une question de règlement.

M. LE PRESIDENT: Là, je ne vous minute pas.

M. BURNS: Je vous dis tout simplement, je n'ai pas l'intention de faire perdre le temps de la commission. Il ne faudrait pas que ce soit l'approche que le président prenne, ni aucun des membres de la commission à l'égard de nos interventions. Nous voulons, dans le fond, que le problème de l'autoroute soit discuté, en long et en large. Le ministre a été très compréhensif au niveau des crédits supplémentaires qui ont été adoptés le 31 mars, il nous a donné beaucoup de réponses. Depuis ce temps, il y a d'autres questions qui se sont posées chez nous. Il y a des mouvements, comme le sait le ministre, qui se font actuellement, qui posent le problème, qui se demandent où ça s'en va cette histoire. Alors, nous voulons vider ce problème ouvertement. Si nous sommes limités, nous nous limiterons, mais nous nous remplacerons.

M. LAFONTAINE: M. le Président, d'après ce que j'ai compris dans les affirmations du député de Maisonneuve, il dit que son parti a l'intention de prendre tout le temps et tous les moyens possibles, que l'ensemble des députés du Parti québécois a l'intention de parler sur le sujet avec un texte bien préparé, comme nous l'avons vu cet après-midi, disons comme préambule.

M. BURNS: Comme préambule.

M. LAFONTAINE: Comme entrée en matière, un texte qu'ils liraient et qui durerait une demi-heure ou trois quarts d'heure, une heure.

M. BURNS: Dans mon cas...

M. LAFONTAINE: Si je calcule, à sept députés du Parti québécois, cela ferait trois heures et demie de mise en scène.

M. BURNS: Pour autant qu'il n'y a pas d'amendement.

M. LAFONTAINE: Oui, en plus.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je voudrais faire remarquer que cet après-midi, j'avais un texte pour m'y référer, mais je ne l'ai pas lu, j'ai parlé, à peu près, sans texte.

M. LAFONTAINE: Je n'accuse pas le député

de Sainte-Marie, au contraire, il était très intéressant. Nous ne partageons pas ses opinions. Mais j'ai bien remarqué que le député de Saint-Jacques avait un texte qui ressemblait à la Transcanadienne d'une façon déformée parce que, de temps en temps, nous nous sentions transportés entre Los Angeles et New York. De toute façon, c'était son discours. En vertu des règlements de la Chambre, en comité chaque opinant a droit à une heure, d'après le protocole d'entente. Je ne sais pas s'il s'applique aux commissions.

M. BURNS: M. le Président.

M. LAFONTAINE: Mais, de toute façon, je n'ai pas l'intention de limiter le droit de parole de qui que ce soit. Par contre, si c'est une stratégie mise en l'avant par le Parti québécois, que les sept députés parlent chacun une demi-heure, trois quarts d'heure ou une heure, se réservant, après ça, le droit de questionner le ministre, cela veut dire qu'à ce moment-là le débat, simplement de la part du Parti québécois, durerait quoi, sept ou huit heures, pour faire valoir le bien-fondé ou le bien non fondé de la Transcanadienne. Quant à cela, je n'ai pas d'objection à discuter à fond l'entente de la Transcanadienne intervenue entre le gouvernement du Québec et le gouvernement d'Ottawa. De là à remettre toujours en question la même question en voltigeant de grande ville en grande ville dans le continent nord-américain, j'ai l'impression que nous n'arriverons nulle part.

Cet après-midi, nous avons entendu le député de Saint-Jacques qui a fait valoir sa thèse. Nous entendons, à l'heure actuelle, le député de Sainte-Marie qui fait aussi valoir une thèse. Elle est certainement valable dans certains milieux. Mais je me demande ce que donnerait d'éterniser les débats?

M. BURNS: Mon collègue qui a parlé avant moi.

M. LAFONTAINE: Oui, c'est cela. J'ai dit que j'ai entendu le député de Sainte-Marie cet après-midi quand le député de Maisonneuve n'était pas ici.

M. BURNS: Bon, d'accord.

M. LAFONTAINE: D'ailleurs, il a exposé une thèse qui semble valable et intéressante dans certains milieux. Mais s'il faut que chacun des députés... D'ailleurs, c'est leur droit de répéter. Mais à ce moment, je pense bien qu'il faudrait s'en tenir au règlement de la Chambre qui dit une heure par personne. A ce moment-là, cela donnera sept heures de débat.

M. LE PRÉSIDENT: Messieurs, si les préambules sont terminés, je crois que nous devrions passer à l'étude des crédits au poste 7, article 6.

M. BURNS: Sauf, M. le Président, sur le

point de règlement qui est soulevé actuellement, que je voudrais m'assurer, premièrement, du fait que le député de Sainte-Marie n'a pas la possibilité de parler encore et que le député de Saint-Jacques n'a pas, également, la possibilité de parler encore, qu'avant que j'aie à intervenir, je sache combien de temps m'est alloué. Dans ces circonstances, je fais une suggestion à la commission, si vous voulez clarifier ce problème une fois pour toutes.

Je vous suggère d'ajourner la commission et que nous allions demander une directive au président de la Chambre, si cela est l'opinion des membres de la commission. Ce sera un problème qui sera réglé une fois pour toutes.

M. PINARD: Avez-vous terminé votre intervention?

M. BURNS: C'est une suggestion que je fais aux membres de la commission.

M. PINARD: M. le Président, avant que vous ne vous prononciez sur la suggestion qui vient de vous être faite, je pense qu'il ne sert à rien que les membres de la commission parlementaire jouent à cache-cache. Si les membres du Parti québécois nous disaient franchement la tactique qu'ils veulent employer et la façon dont ils veulent jouer leurs cartes. Je n'ai pas objection à ce qu'ils fassent un débat au sujet de la Transcanadienne et en particulier sur le tronçon est-ouest de Montréal. Mais s'ils veulent nous lire les mémoires qu'ils ont présentés, eux-mêmes, devant la commission d'auditions populaires, je n'ai pas d'objection. Qu'ils lisent le texte et nous les écouterons, même si nous connaissons le contenu. Je l'ai lu. Nous écouterons attentivement et le texte sera consigné au journal des Débats. Mais après cela, quand ils auront fini de le lire, j'imagine qu'ils voudront me poser des questions. Je répondrai à vos questions. Nous ne sommes pas pour coucher ici et nous éterniser là-dessus pendant trois semaines. Même si vous avez une manifestation populaire lundi, qu'est-ce que cela donnera de plus? Allez dire devant la population les arguments que vous nous avez dits en commission parlementaire. La population jugera et le gouvernement jugera également.

M. BURNS: La population les a déjà jugés, M. le ministre.

M. PINARD: Pardon?

M. BURNS: La population visée les a déjà jugés.

M. PINARD: Non. Je n'admets pas cela.

M. BURNS: En ce qui nous concerne, elle les a déjà jugés.

M. PINARD: Continuez à le prétendre si vous le voulez mais je ne l'admets pas.

M. BURNS: Je n'ai pas reçu, en ce qui me concerne, d'opinions défavorables encore.

M. PINARD: Je ne l'admets pas parce que je suis allé dans le territoire lundi et j'en ai vu, des gens, moi aussi.

M. BURNS: Oui.

M. PINARD: Les gens sont en maudit parce que le Parti québécois proteste contre la décision gouvernementale.

M. BURNS: Bien oui!

M. PINARD: Ce n'est pas tout le monde qui est d'accord avec vous.

M. BURNS: C'est drôle que mon téléphone est très public et il n'y a jamais personne qui m'a dit cela.

M. PINARD: A l'émission de "hot line", je n'ai pas eu un appel téléphonique contre le tronçon est-ouest à Montréal. Au contraire.

M. BURNS: Moi, j'ai eu exactement la réaction contraire.

M. PINARD: Le seul appel que j'ai eu, c'était pour...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Pourrais-je poser une question au ministre?

M. PINARD: Les gens me posaient la question à savoir pourquoi il y en avait quelques-uns qui s'opposaient à cette décision gouvernementale.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Pourrais-je poser une question au ministre? Avez-vous consulté les gens qui seront déplacés?

M. PINARD: Je suis allé dans le territoire, sur l'île Notre-Dame, avec M. John Connolly, lundi. Nous sommes en train de préparer un kiosque d'information au garage Hamelin.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Sur la rue Notre-Dame? Vous n'êtes pas allé dans le milieu.

M. PINARD: C'est en plein dans le territoire. Les gens sont venus pendant que j'y étais. Ils sont venus s'informer. Nous leur avons montré la maquette au complet, à partir de l'échangeur Turcot jusqu'au pont-tunnel Lafontaine. Les gens voulaient savoir où passait le tracé, de quelle façon il passerait, si c'était sous terre, au niveau du sol ou en voie élevée. Ils ont reconnu leur propriété: Est-ce que je suis exproprié? Oui, vous êtes exproprié. Regardez la ligne passe. Alors là, ils allaient vérifier sur le plan qui était plus en détail. Ils disaient: Très bien. Cela

fait mon affaire. L'autre disait: Moi, je ne sais pas si cela fait mon affaire. Cela dépendra de l'indemnité qu'on m'offrira. Ils discutaient avec nous. C'était absolument amical. Il n'y avait pas de contestation globale comme celle que l'on entend de la part du Parti québécois.

Alors, qu'ils ne viennent pas me faire croire qu'ils parlent au nom de toute la population de la ville de Montréal. Ce n'est pas vrai. Personne ne croira cela, d'ailleurs.

M. BURNS: J'ai l'impression de parler au nom de la population de mon comté.

M. PINARD: Vous ne parlez même pas au nom de la population de votre comté, de la majorité. Vous parlez au nom de certaines personnes qui s'opposent à ma décision.

M. BURNS: A l'ordre, à l'ordre!

M. PINARD: C'est absolument normal. Je vous en donne le droit.

M. BURNS: M. le Président, qu'un ministre vienne me dire à moi que je ne parle même pas au nom de la population de mon comté, eh bien, j'ai été élu au même titre que lui. Nous ne sommes pas pour nous mettre à comparer nos majorités l'un et l'autre.

On siège au même titre. La seule différence qu'il y a entre lui et moi, c'est qu'il a un supplément de salaire parce qu'il est ministre. C'est la seule différence. Il ne faudrait pas que l'on s'énerve là-dessus. Ne nous énervons pas. Je veux clarifier cela tout de suite. Il n'y a pas un ministre qui va me traiter de haut ici, en me disant que je ne parle pas au nom de mon comté, que ce soit le ministre de la Voirie ou qui que ce soit. Il n'y a personne qui va venir me dire cela. On va replacer cela tout de suite, au départ.

M. PINARD: J'ai dit que vous ne parliez pas au nom de la majorité de tous les citoyens du comté que vous représentez.

M. BURNS: Je parle au nom de mon comté, M. le ministre.

M. PINARD: Cela, c'est faux.

M. BURNS: Les gens de mon comté, le jour où ils ne seront pas contents, ils viendront me le dire, comme les gens de votre comté iront vous dire, tranquillement, pas vite, que vous parlez pas au nom de votre comté. Sauf que moi, les gens de mon comté ne sont pas encore venus me dire cela. C'est tout à fait le contraire qui est arrivé jusqu'à maintenant. Il ne faudrait pas déplacer les problèmes.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Vous venez de dire...

M. BURNS: Je suis prêt à venir vous parler de l'autoroute. Je suis prêt à prendre tout le temps que la commission voudra bien me donner. Je suis bien prêt à faire tout cela, mais ne venez pas me dire que je ne parle pas au nom de mon comté.

M. PINARD: Mais, au lieu de faire tant d'histoires...

M. BURNS: Cela s'adonne que c'est ce comté-là qui est concerné.

M. PINARD: ...parlez-en donc de l'autoroute et arrêtez donc de jacasser.

M. BURNS: Je ne jacasse pas.

M. PINARD: Vous êtes ici pour cela.

M. BURNS: Je veux savoir où l'on s'en va, c'est tout.

M. PINARD: Si vous voulez le savoir, commencez par me poser des questions.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Le ministre vient de dire qu'il y avait des gens qui seraient expropriés.

M. BURNS: Je veux savoir où je m'en vais.

M. LE PRESIDENT: A l'ordre, s'il vous plaît!

M. BURNS: Je veux avoir un "ruling".

M. LE PRESIDENT: Je demanderais...

M. PINARD: J'ai déjà connu des "filibusters" en Chambre. Vous n'êtes pas les premiers à nous faire de l'obstruction.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Vous avez vu les gens qui ont été expropriés; vous n'avez pas vu les autres.

M. LE PRESIDENT: A l'ordre, s'il vous plaît!

M. BURNS: M. le Président, j'invoque l'article 285, dix-neuvièmement. Le ministre me prête des intentions.

M. PINARD: Voyons, c'est évident.

M. BURNS: Je n'ai pas, jusqu'à maintenant...

M. PINARD: Je lui prête des intentions!

M. BURNS: ...exprimé des choses qui peuvent permettre au ministre de me prêter des intentions.

M. LE PRESIDENT: Il reste quand même...

M. PINARD: Ne faites pas de procédurite.

M. BURNS: C'est dans l'ordre. Je n'en fais pas.

M. LE PRESIDENT: ...que l'on n'est pas...

M. PINARD: Parlez de l'autoroute, parlez-en.

M. LAFONTAINE: Pourquoi le ministre, au lieu de prêter des intentions, ne nous donne-t-il pas les renseignements?

M. BURNS: Vous ne nous ferez pas passer des vessies pour des lanternes, non plus.

M. LE PRESIDENT: Si vous voulez, pour la bonne marche de la commission, nous allons commencer immédiatement la discussion de l'article 6 du poste 7. Cela fait la troisième fois que je vous le demande. Il me semble que vous pourriez montrer un peu de coopération.

Si vous voulez que l'étude finisse, je crois que nous sommes aussi bien de commencer.

M. LAFONTAINE: M. le Président, à l'instar du député de Maisonneuve, j'aimerais bien savoir vos directives.

M. BURNS: C'est cela.

M. LAFONTAINE: Il ne faudrait tout de même pas commencer le débat sans en connaître la fin.

M. LE PRESIDENT: Les directives...

M. LAFONTAINE: Si nous commençons de cette façon-là et que le Parti québécois, à un moment donné, conteste, disons, la durée du temps ou la réglementation qui, semble-t-il, a été acceptée par le projet de protocole d'entente...

M. BURNS: Je m'excuse, mais on nous réfère constamment à un projet de protocole qui n'a aucune espèce d'application en l'instance.

M. LAFONTAINE: Je serais pour que l'on applique tout simplement le règlement de l'Assemblée nationale qui limite la période à une heure par personne. Je suis bien prêt à l'accepter.

M. LE PRESIDENT: Ecoutez, je dois vous répondre que j'ai ici devant moi un texte qui dit une demi-heure. Jusqu'à ce que le président de la Chambre me dise autre chose, nous nous en tiendrons à une demi-heure.

M. LAFONTAINE: Je pense que le texte que vous avez, M. le Président, réfère à des travaux en Chambre. Je vois ici le leader du

gouvernement qui entre. J'aimerais bien entendre, de la part du leader du gouvernement en Chambre, son interprétation quant à la limitation du droit de parole, ici en commission.

M. BURNS: Je m'excuse, mais je ne suis pas d'accord que le leader du gouvernement nous donne... Si nous voulons une interprétation, nous irons voir le président de la Chambre.

M. LAFONTAINE: Un instant. On pourrait peut-être demander aussi au leader du Parti québécois de donner son interprétation, comme je peux demander au leader du gouvernement de donner son interprétation. Nous ne sommes pas ici pour nous chicaner sur de la procédure; nous sommes ici pour essayer d'expédier les choses de l'État.

M. LE PRÉSIDENT: Un instant.

M. BURNS: Je ne suis pas ici pour me chicaner sur la procédure, seulement, je veux savoir...

M. LE PRÉSIDENT: Accepteriez-vous, tel que mentionné ici au procès-verbal, une demi-heure? Lorsque nous aurons eu l'opinion du président, si le président dit que c'est une heure, ceux qui auront parlé et qui voudront avoir l'autre demi-heure à laquelle ils auront droit pourront l'avoir. En attendant, la commission ne perdra pas son temps.

M. BURNS: D'accord. Je veux savoir une autre chose, de votre part, M. le Président. Je veux savoir si, dans le texte de l'article 3 des règlements sessionnels, quand on parle de la durée des discours au paragraphe 2, sous-paragraphe 2, et qu'on nous dit une demi-heure de discours, si, pour vous, cela exclut les questions.

M. LE PRÉSIDENT: Cela inclut ou ça peut exclure les questions suivant...

M. BURNS: Je vous avais dit d'avance, M. le Président, que nous avons de la difficulté à minuter nos questions.

M. LE PRÉSIDENT: D'accord. Suivant que celui qui a la parole accepte une question d'un autre membre du comité. Si un autre membre de la commission lui demande la parole et qu'il lui refuse la parole, alors, il a une demi-heure à sa disposition. Maintenant, s'il accepte l'intervention d'un autre membre, pour lui poser une question, le temps, pris pour répondre ou poser cette question, naturellement est inclus dans la demi-heure à sa disposition. Celui qui a la parole, tout ce qu'il a à faire, s'il ne veut pas perdre de temps est de refuser à un autre membre la permission de poser une question.

M. BURNS: Avec toute la déférence et tout le respect que j'ai pour vous, M. le Président, je

vous dis tout simplement que je veux des réponses à ces questions, immédiatement. Je ne veux pas avoir l'impression d'être bâillonné, si jamais, à un moment donné, on me dit qu'on ne répond pas à mes questions et qu'on n'accepte pas que je les pose.

Moi, je veux savoir où je m'en vais, sur le plan de la procédure, immédiatement.

M. LE PRÉSIDENT: Je vous ai donné mon opinion. S'il faut commencer à enlever les minutes perdues lorsqu'un autre membre pose une question, je demanderais au président de la Chambre, peut-être de me donner ce que l'on appelle, en bon français un chronomètre pour être capable de calculer le temps.

M. LEVESQUE: M. le Président, si on me permet, puisque le député de Labelle a signalé ma présence ici, et si je peux apporter ma modeste contribution, je suis très heureux...

UNE VOIX: On vous avait remarqué.

M. LEVESQUE: Oui. Premièrement, je dois dire que sans vouloir bâillonner, comme on a employé le mot, les travaux de cette commission et encore moins le droit des députés, ou quel que soit le député qui veuille s'exprimer, je crois, tout d'abord, en règle générale, que les députés ont eu à la commission parlementaire de la Voirie, une liberté de s'exprimer qui s'est étendue depuis plusieurs séances. Nous avons convenu, lorsque nous avons adopté les règlements sessionnels, qu'afin de procéder d'une façon efficace, et de tenir compte du désir de chacun des participants de procéder avec célérité, tout en respectant évidemment le droit de parole de chacun des députés, de réduire le droit de parole qui dans les règlements était d'une heure à une demi-heure.

Si on regarde les articles 325, 380 et 346, concurremment, on s'aperçoit que cette disposition des règlements sessionnels s'applique, en particulier, au travail des commissions. En effet, il serait absolument absurde que l'on ait voulu limiter le travail, en Chambre, sans avoir, en même temps, englobé l'ensemble de nos délibérations.

Et encore une fois, si on lit ces trois articles que je viens de mentionner et qu'on se serve simplement des règles ordinaires d'interprétation, on s'aperçoit que pour chaque article chacun des articles d'un budget de quelque ministère que ce soit, chacun des 108 parlementaires a droit de parler pendant une demi-heure. Cela, sur chacun des articles d'un budget.

Il y a certainement là absence absolue de bâillon. Si quelqu'un a des idées précises à exprimer, si comme on a dit: "ce qui se conçoit bien s'énonce clairement et les mots pour le dire arrivent aisément..."

M. BURNS: Qui a dit ça? Boileau, Boileau d'abord.

M. LEVESQUE: C'est Boileau qui a dit ça.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Boileau, son talent.

M. LEVESQUE: Il me semble qu'une demi-heure pour chaque article, une demi-heure accordée à chacun des parlementaires, il me semble que si nous prenons complètement le temps mis à la disposition des parlementaires, et si les 108 dans ce Parlement prenaient avantage de ce règlement, nous serions ici à l'année, simplement peut-être sur la Voirie, les Travaux publics et quelques autres ministères.

M. BURNS: M. le Président, permettez-moi de vous dire tout de suite qu'il y en a au moins 71 qui seraient bâillonnés au départ.

M. LEVESQUE: Evidemment, M. le Président, nous pouvons peut-être parler des membres du Parti québécois qui sont absents ce soir, enfin.

M. BURNS: Ils sont partout dans la place. Ils fourmillent.

M. LEVESQUE: Je pense bien, M. le Président, pour revenir à l'esprit, non pas seulement à la lettre des règlements, mais si on me permet de dire, si nous voulons revenir à l'esprit des règlements, je crois bien que dans une demi-heure, chacun des collègues peut exprimer, sur un article en particulier, son point de vue et si on voulait dépasser ça, on se dirigerait vers de l'obstruction systématique et c'est justement ce que nous avons voulu éviter. Il me semble qu'il y a suffisamment de gens de la presse ici, les media d'information sont assez puissants aujourd'hui que ce que veut dire un député, ce qu'il veut exprimer, cela peut se rendre dans tous les coins de la province très facilement.

Evidemment, si l'on dit des choses qui n'ont pas tellement d'importance, qui n'ont pas tellement de résonance, ou d'acceptation dans le grand public, c'est peut-être en vain que l'on voudra parler longuement pour essayer finalement de créer une impression.

Mais, à mon sens, M. le Président, et je le dis bien respectueusement, lorsqu'on se fie plutôt sur la longueur des discours que sur leur qualité, à ce moment-là, l'on arrive à ce que l'on arrive présentement...

M. BURNS: Pour la qualité, nous n'avons personne à qui il faut envier quelque chose. Alors, nous n'avons aucun problème...

M. LEVESQUE: Eh bien, M. le Président, la suffisance...

M. BURNS: Ce n'est pas de la suffisance, c'est tout simplement du réalisme.

M. LEVESQUE: ... elle ne m'impressionne

pas tellement et je dois dire que, si nous nous en tenons strictement à l'interprétation des règlements tels que ceux qui dirigent nos débats, je crois que nous devrions nous en tenir à ces règlements et limiter nos interventions chacun à une demi-heure par article.

M. LE PRESIDENT: Ceci étant dit, est-ce que, pour une quatrième fois, je pourrais vous demander...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): M. le Président, sur un point de règlement, pour ce que vient de dire le leader parlementaire, je voudrais faire remarquer ceci: c'est que cet après-midi, dans mon exposé, j'ai posé des questions au ministre, des questions précises et le ministre m'a fait remarquer qu'il attendait la fin de mon intervention pour me donner les réponses à mes questions. J'ai accepté. Alors, si le ministre répond aux questions que je lui ai posées, j'aimerais bien avoir le privilège de le contre-interroger si les réponses ne sont pas satisfaisantes. Sinon, il ne sert à rien de parler d'un projet de \$82 millions, nous en parlons pas ici d'un "stand à patates frites" au coin de la route, nous parlons d'un projet de \$82 millions et d'une autoroute qui va déplacer des milliers de personnes.

Moi, j'ai des questions à poser au ministre et je vais m'arranger pour les poser.

M. LEVESQUE: Voici, M. le Président, s'il faut attendre que les députés soient satisfaits...

Nous ne pouvons pas, à mon sens, décider des règlements dans la mesure de la satisfaction d'un député aux réponses données. Il y a un principe fondamental qui dit qu'aux questions posées le ministre peut répondre ou ne pas répondre, les règlements consacrent cela et que le député soit satisfait ou non des réponses données, il doit s'en satisfaire ou autrement exercer les autres recours prévus par les règlements.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Il répondra ce qu'il voudra, je n'ai plus un maudit mot à dire.

M. LEVESQUE: Voici, si nous attendons que le Parti québécois soit satisfait des travaux exécutés par le présent gouvernement, nous ne pourrions pas régler les situations dans une journée ou dans une semaine. Mais le gouvernement, actuellement, n'a pas le temps d'attendre l'appréciation favorable du Parti québécois. Le gouvernement doit agir, nous avons un respect pour le droit démocratique de chacun des parlementaires, nous le respectons à l'intérieur des règlements. Mais en plus de cela, M. le Président, je soumets respectueusement que nous ne pouvons pas attendre que l'honorable député de Sainte-Marie exprime sa satisfaction, ce serait utopique de penser que nous aurions, à un moment donné, un vote de satisfaction

vis-à-vis de l'autoroute Est-Ouest qui, à mon sens, est le signe du progrès.

Le représentant du comté de Sainte-Marie semble s'insurger contre le progrès, comme tous ceux, d'ailleurs...

M. BURNS: J'invoque le règlement, M. le Président...

M. LEVESQUE: ...à qui les travaux du gouvernement présentement font mal.

M. BURNS: J'invoque le règlement. Une question d'ordre.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Si la foule se met là-dessus, ça ne marchera pas. C'est aussi simple que ça.

M. BURNS: Si le député...

M. LEVESQUE: Cela va marcher quand même.

M. BURNS: ...de Bonaventure...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Laissez faire vos intentions!

M. BURNS: ...veut discuter du bon de l'affaire, il en discutera. Mais, actuellement, nous discutons d'une méthode de procédure. Moi, je veux savoir exactement comment nous allons procéder dans cette affaire-là.

M. LAFONTAINE: M. le Président, est-ce que je peux vous faire remarquer ceci? Comme vous l'avez dit plusieurs fois, il y a un projet de protocole d'entente que nous, de l'Union Nationale, sommes prêts à reconnaître. Si le Parti québécois ne veut pas reconnaître le projet de protocole d'entente...

M. BURNS: Il n'y a plus de protocole d'entente ici.

M. LAFONTAINE: ...qu'on s'en tienne, M. le Président, aux règlements de la Chambre: une heure par question. Il y a sept députés québécois qui parlent pendant sept heures et, après cela, nous prendrons notre droit de parole.

M. LEVESQUE: M. le Président, cela va plus loin que le protocole d'entente et je crois que le député de Maisonneuve a raison. Il ne s'agit pas du protocole d'entente; il s'agit des règlements sessionnels...

M. BURNS: Sûrement.

M. LEVESQUE: ...qui ont été adoptés par la Chambre, dans l'ensemble. Si nous voulons ensemble... Je connais les connaissances juridiques du député de Maisonneuve que je respecte dans cette compétence.

M. BURNS: Je vous respecte aussi dans d'autres.

M. LEVESQUE: Oui, mais disons que, sur certains points, nous pouvons différer d'opinion. Mais si nous lisons ensemble les articles 325, 380 et 346, nous nous apercevons de ce qui suit, à l'article 380: "A moins de dispositions contraires, les règles qui régissent les opérations des comités pléniers s'appliquent au comité des subsides et au comité des voies et moyens". Nous nous entendons là-dessus.

M. BURNS: Bien d'accord.

M. LEVESQUE: Si nous prenons l'article 346 premièrement: "En comité plénier, un député peut prendre la parole sur le même point aussi souvent qu'il lui plaît, à condition de ne pas parler plus d'une heure en tout sur un même article". L'article 325 dit: "A moins de dispositions contraires, les opérations des comités pléniers sont soumises aux mêmes règles que les opérations de la Chambre, mutatis mutandis".

Or, dans les règlements sessionnels, nous avons volontairement, ensemble, accepté de limiter les interventions à une demi-heure. Donc, mutatis mutandis, les opérations des comités pléniers sont soumises aux mêmes règles que ces opérations de la Chambre, c'est-à-dire que chaque député a le droit de parler, sur un article, une demi-heure. Alors, que chacun des sept membres du Parti québécois prenne la demi-heure à laquelle il a droit, personne ne s'en offusquera. Il me semble que c'est clair, M. le Président.

M. LE PRESIDENT: Je répète ce que j'ai dit il y a quelques instants. Nous avons un règlement. Je suis obligé de le faire respecter. Alors, c'est une demi-heure. Lorsque le ministre fera sa réponse, s'il veut répondre aux questions qui lui ont déjà été posées, libre à lui de le faire, mais il n'y aura pas de temps supplémentaire à qui que ce soit.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): M. le Président...

M. LE PRESIDENT (Saindon): C'est le règlement.

M. LACROIX: Si vous le permettez, M. le Président, tout l'après-midi, les membres du Parti québécois se sont tenus à côté de la question. Si je comprends bien...

M. BURNS: Cela, c'est votre jugement à vous, M. le Président. On ne le respecte pas tellement.

M. LACROIX: Si vous me le permettez, M. le Président, je vous dirai que nous étudions actuellement les crédits du ministère de la

Voirie. Je suis venu assez fréquemment pour savoir ce qui se passait. Les députés de Saint-Jacques et de Sainte-Marie ont parlé constamment d'habitation, de métro, ce qui, je crois, ne fait pas l'objet des crédits actuels. Quant à moi, si le Parti québécois a des problèmes particuliers dans ses comtés, s'il veut empêcher le développement que nous voulons faire dans cette région et qui est nécessaire pour le développement de tout l'Est de Montréal et de toute l'île de Montréal, en essayant d'accrocher le grelot sur une "bebelles" à René Lévesque, libre à lui. Mais seulement, je crois qu'actuellement nous étudions les crédits de la Voirie. Nous essayons, par l'adoption de crédits de l'ordre de \$75 millions, d'aider non seulement à développer le réseau routier de l'île de Montréal, mais de créer aussi des emplois et de faire en sorte que les taudis qu'habitent les pauvres résidents...

M. BURNS: M. le Président, j'invoque le règlement.

M. LACROIX: ... des comtés du député de Sainte-Marie et du député de Saint-Jacques.

M. BURNS: Le député des Îles-de-la-Madeleine veut parler du fond. Or, nous ne sommes pas sur le fond actuellement, nous sommes sur un modus vivendi que nous essayons d'établir.

M. LEVESQUE: M. le Président...

M. BURNS: Qu'il n'essaie pas de nous amener sur le fond et de parler des taudis...

M. LACROIX: C'est ce que vous avez fait toute la journée.

M. LEVESQUE: Je rappellerai au député de Maisonneuve que si j'ai bien compris, le président a rendu sa décision.

UNE VOIX: C'est ça.

M. BURNS: A ce moment-là, j'ai d'autres questions à poser au président.

UNE VOIX: D'accord.

M. BURNS: Si je comprends bien, M. le Président, vous avez rendu votre décision sur le plan de la durée des discours,

M. LE PRESIDENT: C'est ça.

M. BURNS: Vous nous avez dit que c'était une demi-heure.

M. LE PRESIDENT: Trente minutes.

M. BURNS: Alors, M. le Président, j'en appelle de votre décision.

M. LE PRESIDENT: Libre à vous.

M. BURNS: Je le fais.

M. LE PRESIDENT: Nous allons prendre le vote à main levée.

Les membres de la commission qui sont en faveur de maintenir la décision du président: M. Harvey (Chauveau), M. Carpentier, M. Faucher, M. Giasson, M. Lafontaine, M. Larivière, M. Latulippe, M. Lavoie (Wolfe), M. Mailloux, M. Pinard. Neuf membres présents appuient la décision du président. Neuf votes pour, neuf à zéro.

M. BURNS: D'accord, M. le Président. J'ai maintenant une autre question à vous poser. Je ne sais pas si vous avez rendu votre décision là-dessus, je voudrais avoir des précisions. Vous nous dites que nous sommes limités à une demi-heure. Le membre de la commission qui est absent, M. Lessard, est actuellement à la commission des Richesses naturelles, je vous le dis honnêtement, c'est lui qui est membre.

M. MAILLOUX: Un des nôtres est absent aussi.

M. BURNS: Divisez 72 par 7 et vous allez voir la différence.

M. MAILLOUX: Nous ne sommes pas 72 sur cette commission.

M. BURNS: Sauf que vous divisez le travail entre 71 alors que nous le divisons entre 7.

M. LACROIX: Nous voulons entendre le leader parlementaire du Parti québécois, qu'il s'adresse à la présidence.

M. BURNS: Si vous voulez parler d'un problème d'enfilage de mouches, nous allons nous en parler, je n'ai pas d'objection.

M. LACROIX: Là, nous...

M. BURNS: Ce n'est pas cela, mais je vous le dis, il n'est pas ici, il est à la commission.

M. LACROIX: Je ne vous en fais pas grief.

M. BURNS: Si on veut jouer à cela, je vais jouer, ça ne me fait rien. Sauf qu'actuellement il faut se rendre compte d'une chose, c'est qu'il y a trois commissions qui siègent en même temps.

M. LACROIX: Nous ne vous en faisons pas grief.

M. BURNS: Non, alors d'accord, ne nous en parlez plus, s'il vous plaît.

M. LACROIX: Ce n'est pas moi qui vous en ai parlé.

M. BURNS: Je vous rends cet hommage, M. le député des Îles-de-la-Madeleine.

M. LE PRÉSIDENT: Alors, messieurs...

M. BURNS: Je vous pose une autre question, M. le Président, qui est la suivante: Je veux savoir si, dans la demi-heure — votre décision a été maintenue par la commission — vous allez considérer également les questions que nous allons poser au ministre?

M. LE PRÉSIDENT: Je l'ai dit deux fois tantôt, je le répète, à moins d'avoir un chronomètre, lorsqu'un membre de cette commission a la parole, s'il ne veut pas perdre une partie du temps qui lui est alloué, ce sera de refuser les questions qui pourraient lui être adressées. S'il les accepte, le temps qui sera pris par cette question, sera déduit du temps qui lui est alloué, soit des trente minutes auxquelles il a droit.

M. BURNS: Alors, les questions ne sont pas comptées dans le temps alloué à chaque député.

M. LE PRÉSIDENT: Comment voulez-vous que j'arrête le temps pendant que vous répondez à une question?

M. BURNS: Cela veut dire que nous allons utiliser au maximum notre délai de droit de parole...

M. LE PRÉSIDENT: Si je faisais cela, mon calcul serait arbitraire, il n'y aurait rien de plus arbitraire.

UNE VOIX: ... cela donne trois heures et demie pour le faire.

M. LE PRÉSIDENT: Alors, c'est impossible. Si vous acceptez une question d'un membre lorsque vous parlerez, vous perdez ce temps-là, qui est pris à même le temps qui vous est alloué.

M. BURNS: M. le Président, j'ai une dernière question à vous poser et je vous suggère qu'en vertu de l'article 677 on s'en réfère au président de la Chambre pour poser cette question. C'est une directive à mon avis que le président devrait nous donner à savoir: Est-ce, en ce qui vous concerne,...

M. LAFONTAINE: ... le président de la Chambre pourrait peut-être vous éclairer.

M. BURNS: Sauf que ce n'est pas lui actuellement, c'est tout simplement M. Lavoie qui vient d'entrer, ce n'est pas le président de la Chambre. Il n'est pas le président de la Chambre à ce moment-ci. Je veux tout simplement savoir, étant donné...

M. PINARD: C'est une motion qui est débat-

table et susceptible d'appel, une motion de référence au président de la Chambre.

M. BURNS: Bien oui!

M. PINARD: Faites votre motion et nous allons en discuter.

M. BURNS: Bien oui, je veux tout simplement exposer de quelle nature elle est.

M. PINARD: Bien oui!

M. BURNS: D'accord?

M. PINARD: Bien oui!

M. BURNS: Alors, si je regarde l'article, actuellement en discussion, nous avons un article qui s'appelle la Transcanadienne — j'ai perdu ma page, je m'excuse, je vais la retrouver — c'est-à-dire poste 7, article 6: Construction de la route transcanadienne, ponts compris. Construction of the Trans-Canada highway, bridges included.

Est-ce que vous limitez notre droit de parole, à cet article 6, à la demi-heure et les questions? Pourrions-nous vous parler, également, au sujet des sous-articles 31 et 32, ainsi que les autres articles?

M. LE PRÉSIDENT: Le règlement dit: Trente minutes par article. C'est clair.

M. BURNS: Et article, dans votre opinion, M. le Président, c'est à ce sujet que je voudrais m'en référer au président de la Chambre, en vertu de l'article 667: "Il ne peut être posé aucune question écrite à l'orateur, au président maintenant. Mais des questions peuvent lui être posées de vive voix relativement aux affaires de la Chambre et aux formes de procédure à suivre." Actuellement, j'aimerais bien que le président nous donne des directives relativement à cette possibilité que nous aurions de poser des questions. Si nous sommes limités, relativement à votre décision antérieure, au fait de parler ou de faire un discours dans un délai d'une demi-heure et que cette demi-heure étant utilisée, nous n'avons aucune possibilité de poser des questions après coup — à moins que le ministre, de façon bienveillante, accepte la question et que le comité l'accepte aussi — à ce moment-là, j'aimerais bien savoir si ayant utilisé ma demi-heure, le député de Sainte-Marie ayant utilisé sa demi-heure ainsi que le député de Saint-Jacques, si l'un ou l'autre, nous aurions la possibilité de poser des questions, autrement et ailleurs, sur des articles du poste 7. Est-ce que c'est ça? Alors, M. le Président, je propose, à la suggestion du ministre de la Voirie, que nous nous en référons à l'opinion du président de la Chambre.

M. PINARD: M. le Président, j'aurais une

intervention à faire sur la suggestion du député de Maisonneuve. Je vois mal comment le président pourrait rendre une décision différente de la vôtre. Enfin, c'est mon humble opinion.

M. BURNS: Il n'a pas pris de décision encore, je m'excuse,...

M. PINARD: Non, non, un instant...

M. BURNS: ... mais nous ne sommes pas rendus à la décision.

M. PINARD: La décision que le président de la commission parlementaire a rendue en vertu des responsabilités, lui incombe comme président. Il a mis la motion du député de Maisonneuve aux voix. La motion a été battue. Alors, le député veut faire un autre point de procédure...

M. BURNS: Je m'excuse là...

M. PINARD: ... de demander au président de référer...

M. BURNS: Est-ce que je peux rectifier les faits?

M. PINARD: L'interprétation que nous faisons du règlement...

M. BURNS: Est-ce que vous me permettez de rectifier?

M. PINARD: ... quant à la durée des interventions des membres de la commission parlementaire à une demi-heure, il veut demander que cette question soit référée au président...

M. BURNS: Pas du tout.

M. PINARD: ... de l'Assemblée nationale...

M. BURNS: Vous ne m'avez pas compris.

M. PINARD: ... aux fins de l'interprétation.

M. BURNS: Je m'excuse...

M. PINARD: Quel est votre point?

M. BURNS: Voici, M. le Ministre, je vais tenter de rectifier les faits avec votre permission, M. le Président. J'en ai appelé de votre décision, bien humblement et bien respectueusement,...

M. PINARD: Oui.

M. BURNS: ... sur le fait que nous étions limités à une demi-heure. A ce propos, la commission a maintenu la décision du président. Le deuxième point que j'ai posé comme question était à savoir si cette demi-heure

incluait les questions et s'il était possible de poser des questions en plus. Le président a rendu sa décision. Je n'ai pas appelé de sa décision. D'accord? Jusque-là, nous nous suivons. J'ai posé une troisième question. Avant que le président y réponde, j'ai suggéré, en vertu de l'article 667, que nous demandions une directive au président. Cette question était de savoir lorsqu'on se limite à une demi-heure par article si on veut dire une demi-heure par article au sens des crédits, au sens des articles de chaque poste.

C'est là-dessus que je fais une proposition pour qu'on s'en réfère à la décision du président.

M. LAFONTAINE: M. le Président, si vous me permettez quelques mots sur l'intervention, le point d'ordre soulevé par le député de Maisonneuve, cela fait douze ans cette année que je siège en cette Chambre, soit du côté ministériel, soit du côté de l'Opposition, plus souvent dans l'Opposition qu'au gouvernement. Jamais il n'y a eu de tracasseries à la commission parlementaire de la Voirie quant au temps donné aux députés, jamais le temps n'a été compté, jamais le temps n'a été mesuré et je pense bien que, quelque gouvernement que ce soit, nous avons toujours été compréhensifs vis-à-vis des questions posées par l'Opposition parce qu'il est normal de renseigner la population; mais je comprends mal que nous avons commencé à siéger à huit heures quinze et qu'il est actuellement neuf heures et treize minutes, nous avons perdu une heure tout simplement sur des points de procédure et j'ai l'impression, sans prêter d'intention à personne, qu'on semble vouloir faire traîner les débats en longueur pour je ne sais quelle raison, est-ce que ce serait en raison de la marche concernant l'autoroute qui doit avoir lieu lundi à Montréal ou est-ce pour d'autres raisons? Je n'ai encore vu aucune question à laquelle le ministre de la Voirie a refusé de répondre, à l'heure actuelle, et je peux assurer les membres du Parti québécois que, si le ministre de la Voirie refusait de répondre à quelque question, que je me rangerais sous leur bannière, dans la discussion en cours. Mais je comprends mal, à l'heure actuelle, l'attitude du Parti québécois qui semble être, je m'excuse, je vais peut-être être déplaisant vis-à-vis des membres du Parti québécois, mais...

M. BURNS: Nommez des députés, je pourrais invoquer une question de privilège...

M. LAFONTAINE: ... tout simplement peut-être...

M. BURNS: Parlez donc du député au lieu de parler du Parti québécois.

M. LE PRÉSIDENT: Deux questions m'ont été posées par le député de Maisonneuve, je vais répondre, ma réponse est...

M. BURNS: Je m'excuse, avant que vous ne répondiez, M. le Président, j'ai fait une motion. J'ai proposé que nous nous en référiions à la décision, en vertu de 667, du président de la Chambre concernant l'interprétation de ce que peut être un article, quant à la limite de notre droit de parole. Si vous me permettez, M. le Président, je vais tout simplement dire immédiatement, en réponse au député de Labelle que, n'eût été l'attitude de la commission, je ne nommerai personne, mais disons l'attitude majoritaire de la commission, il n'y a jamais aucun problème de règlement qui aurait été soulevé ici. Si les choses s'étaient déroulées telles qu'elles se déroulent normalement en commission des subsides, parce qu'à toutes fins pratiques, nous sommes le prolongement du comité des subsides, ici, même si nous sommes une commission permanente, je pense qu'il n'y aurait jamais eu de problème de règlement qui aurait été soulevé.

Seulement nous nous sommes dit: S'il y a des gens qui veulent commencer à jouer à cela, nous allons jouer à cela nous autres aussi. C'est aussi simple que cela. Je ne vous le cache pas. C'est pour publication. Ne vous gênez pas...

M. LAFONTAINE: M. le Président, avant le souper, je pense bien que le député de Saint-Jacques a eu toute la latitude et, en ce qui me concerne, j'ai l'impression que le député de Saint-Jacques a dû parler de quarante à quarante-cinq minutes...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Il a parlé trente minutes.

M. LAFONTAINE: ... il a été interrompu, il a répondu gentiment, tous les membres de la commission ont participé au débat mais lui-même le député de Saint-Jacques, si nous faisons la somme des propos qu'il a échangés cet après-midi, a certainement parlé de quarante à quarante-cinq minutes. Son droit n'a pas été limité et nous ne ferons pas de chicane de procédure sur une question de cinq ou dix minutes, mais si nous nous apercevons, par exemple, qu'un parti en cette commission veut amener le problème sur la table pour tenter d'en faire un débat de procédure, j'ai tout simplement l'impression que nous perdons le temps de la commission et que chacun des députés à cette table perd aussi son temps. Parce que nous sommes ici pour discuter la Transcanadienne et il y a autre chose à faire...

M. LACROIX: M. le Président, le député de Maisonneuve serait-il d'accord que tous les 108 députés s'expriment durant une demi-heure sur le sujet.

M. BURNS: Entièrement d'accord...

M. LACROIX: Et que ça va aider énormément au développement économique de la

province de Québec et particulièrement de l'est de la ville de Montréal? N'est-ce pas seulement...

M. BURNS: Entièrement d'accord pour trouver d'autres solutions que les solutions caves...

M. LACROIX: Naturellement, je crois que les paroles du député de Maisonneuve ont dépassé sa pensée.

M. BURNS: Pas du tout des solutions caves...

M. LE PRESIDENT: A l'ordre!

M. LACROIX: Cela, c'est votre interprétation personnelle, que nous ne sommes pas obligés d'accepter. Mais une chose est certaine, c'est que vous le vouliez ou que vous ne le vouliez pas, l'avenir de la province de Québec, le progrès de la province de Québec et le progrès de l'est de l'île de Montréal, en particulier, ça va se faire de la même façon et que vous fassiez votre marche lundi ou mardi prochain — que René Lévesque vienne ici — cela ne nous fait absolument rien.

M. BURNS: Nous savons tout cela...

M. LACROIX: En définitive, c'est nous qui avons la majorité. Il est temps que vous sachiez que ce ne sont pas sept députés qui vont faire trembler les...

M. LE PRESIDENT: A l'ordre!

M. LACROIX: ...fondations du Parlement de Québec.

M. BURNS: Qu'on le veuille ou non, on va passer l'article de l'autoroute tout de suite. Est-ce à votre goût là?

M. LACROIX: Ce ne seront pas vous, les sept députés, qui allez gouverner le gouvernement. Ce ne sont pas René Lévesque et ses sept pantins qui sont ici en Chambre qui vont faire trembler les fondations du Parlement de Québec.

M. BURNS: Laissez René Lévesque tranquille!

M. LE PRESIDENT: A l'ordre, s'il vous plaît! Juste un instant. Le député de Maisonneuve, le député...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je veux répondre au député des Iles-de-la-Madeleine.

M. LE PRESIDENT: Une minute, un instant...

UNE VOIX: Vous avez eu assez de temps pour vous exprimer là.

M. LE PRESIDENT: Un instant, s'il vous plaît! Je veux répondre au député de Maisonneuve. La décision, en commission...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): ...La croix de l'Assemblée nationale.

M. LE PRESIDENT: ... en commission la décision du président ne peut être appelée. La proposition du député de Maisonneuve pour en appeler au président de la Chambre n'est pas recevable.

M. BURNS: Je m'excuse, M. le Président, avant que vous rendiez votre décision,...

M. LE PRESIDENT: Elle est rendue. Je l'ai rendue.

M. BURNS: J'en ai appelé, M. le Président, de votre décision à la commission puisque c'est à la commission que je dois en appeler. C'est bien évident. Sauf que je n'ai pas appelé de votre décision, j'ai tout simplement fait une proposition en vertu de l'article 667 à savoir qu'on pose le problème au président de la Chambre, avant même que vous rendiez votre décision. A ma connaissance, avant que je fasse ma proposition, vous n'aviez pas rendu de décision. Je vous fais tout simplement une motion en vertu de l'article 667 à savoir que le président nous donne une directive relativement au problème que j'ai posé en troisième lieu. C'est tout. C'est ça que j'ai posé comme problème. Alors que la commission en dispose à moins que vous nous disiez, M. le Président, que ma proposition est irrecevable.

M. LE PRESIDENT: Je voudrais faire remarquer au député de Maisonneuve que j'ai déjà répondu plusieurs fois aux questions qu'il vient de poser.

M. BURNS: M. le Président, je m'excuse, mais vous n'avez pas répondu à la troisième.

M. LE PRESIDENT: ...à savoir que la demi-heure, qui est allouée à chacun des députés pour discuter, inclut la période des questions s'il accepte d'en poser.

Maintenant, — et je l'ai répété plusieurs fois — il y a une demi-heure d'accordée par article.

M. BURNS: J'ai bien compris ça, M. le Président, j'en ai appelé puis je vous suppliais de...

M. LE PRESIDENT: Cela c'est un article global. Il ne s'agit pas de disséquer les articles pour en faire une demi-douzaine de sous-articles. Il y a une demi-heure par article, un point

c'est tout. C'est ce qui est marqué dans le règlement.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): M. le Président, ça a l'air qu'il y a des gens d'en face qui disent n'importe quoi...

M. HARVEY (Chauveau): Vous n'avez pas le droit de nous prêter d'intentions.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): ...Il semblerait, imaginez-vous donc, lancer...

M. BURNS: On engueule le Parti québécois. On ne vous a pas dit un mot...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): L'ancien ministre de la Voirie a mentionné tantôt le fait que le député de Saint-Jacques avait parlé 45 minutes. Je me souviens cet après-midi, quand le président a dit au député de Saint-Jacques que son temps était fini, il lui a dit que ça faisait exactement trente minutes qu'il avait la parole. Le député des Iles-de-la-Madeleine vient de nous dire qu'on ne conduira pas le gouvernement, mais le député des Iles-de-la-Madeleine ne m'empêchera pas de parler au nom des électeurs du comté de Sainte-Marie. Je ne parle pas au nom des électeurs des Iles-de-la-Madeleine et vous, vous ne parlerez pas au nom des électeurs du comté de Sainte-Marie. J'ai été élu démocratiquement.

M. LACROIX: Cela ne se peut pas.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Ce sont les électeurs qui m'ont amené ici. J'ai eu 2,500 de majorité.

M. LACROIX: Combien d'électeurs.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Quant aux électeurs de mon comté, c'est moi qui suis embêté par eux, pas vous.

M. LACROIX: Vous avez eu 61 p. c. de...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Vous, ils ne vous auraient pas élu dans mon comté. Ils sont trop intelligents pour ça.

M. LACROIX: Je m'aperçois de ça; ils sont tous quêtoux à les entendre parler.

M. LE PRESIDENT: A l'ordre!

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Ils sont trop intelligents pour ça.

M. LE PRESIDENT: A l'ordre, s'il vous plaît!

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Pas de fou-de-basan dans Sainte-Marie.

M. LE PRESIDENT (Saindon): A l'ordre, s'il vous plaît! J'appelle l'article 6.

M. LACROIX: Vous pouvez bien être PQ.

M. BURNS: M. le Président, qu'est-ce qui arrive de ma motion?

M. LE PRESIDENT: ...du poste 7 général.

M. BURNS: Qu'est-ce qui arrive de ma motion, M. le Président?

M. LE PRESIDENT: Quelle motion?

UNE VOIX: M. le Président, je pense que la commission doit prendre une décision.

M. BURNS: J'ai fait une motion. Qu'on s'en réfère à la décision du président de la Chambre en vertu de l'article 667.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est ça.

M. PINARD: Pourquoi?

M. BURNS: Même à la suggestion du ministre de la Voirie. Je l'ai faite à sa suggestion.

M. PINARD: Je l'ai dit tantôt...

M. BURNS: C'est une motion en vertu de 667. On s'en référerait. Je m'excuse, laissez-moi terminer, s'il vous plaît, sur le point de règlement.

M. PINARD: Quel est votre point précis?

M. BURNS: Tantôt, j'ai entendu les savants commentaires de notre collègue, le leader parlementaire du gouvernement. Il nous a dit: Les règles applicables à la Chambre...

M. LEVESQUE: Cela a été décidé avec le Président.

M. BURNS: ...s'appliquent mutatis mutandis à la commission. Alors, l'article 667 est une règle applicable à la Chambre et, mutatis mutandis, je tente de vous la faire appliquer à la commission. Dans ce cas-là, j'en appelle au président de la Chambre pour une directive et non pas de votre décision, M. le Président, ce qui est une petite...

M. LAFONTAINE: Nuance.

M. BURNS: ...nuance, disons, dans ce cas-là. Je demande tout simplement une directive au président. Je demande simplement — et je fais motion à cet effet-là, je l'ai fait tantôt — que le président nous dise si, en ce qui concerne l'interprétation du règlement sessionnel, cela veut dire qu'à chaque article ou sous-article d'un poste j'ai droit à une demi-heure.

M. HARVEY (Chauveau): M. le Président, je ne sais pas en vertu de quel règlement mais je sais qu'il n'a pas le droit de faire une telle proposition.

M. LE PRESIDENT: Je vais demander un vote sur la motion du député de Maisonneuve. Alors, M. Harvey, pour la motion du député de Maisonneuve, oui ou non? Pour ou contre?

M. HARVEY (Chauveau): Contre.

M. LE PRESIDENT: M. Carpentier?

M. BURNS: M. le Président, je m'excuse, je pense que le député de Sainte-Marie voulait parler sur la motion.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Nous avons le droit de parler, c'est une motion débattable.

M. LAFONTAINE: M. le Président, dois-je vous souligner qu'un député qui ne fait pas partie d'une commission parlementaire n'a pas le droit de parole. Je crois que ce député n'a pas le droit de faire.

M. BURNS: Ah! Ah! Là...

M. LACROIX: Il n'a pas le droit de parole, il n'a pas de droit de vote et il n'a pas le droit de faire de motion.

M. BURNS: Cela, c'est parfait ça.

UNE VOIX: Vous n'avez pas le droit de faire de motion.

M. BURNS: D'accord, cela marche. Bon, j'attends votre décision là-dessus, M. le Président.

M. LE PRESIDENT: Il n'y a pas de motion.

M. LAFONTAINE: Voulez-vous appeler le poste 7, article 6?

M. LE PRESIDENT: Alors, j'appelle l'article 6 du poste 7.

M. BURNS: Nous ne sommes pas en comité des subsides.

DES VOIX: Adopté.

M. BURNS: Ce n'est pas adopté, M. le Président.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Non, non, ce n'est pas adopté.

M. LE PRESIDENT: Est-ce que cet article est adopté?

M. BURNS: Non, M. le Président.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Le député de Maisonneuve n'a pas fait son intervention.

UNE VOIX: Sur division.

M. GIASSON: Sur division, M. le Président.

M. BURNS: Un instant.

M. HARVEY (Chauveau): Qu'on prenne le vote, M. le Président.

M. BURNS: Un instant, ne prenez pas le boeuf.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): N'usez pas d'astuce.

M. HARVEY (Chauveau): Ah! c'est une astuce. Ah bon! c'est...

UNE VOIX: Est-ce que j'ai le droit de parler?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Vous êtes très actucieux.

M. HARVEY (Chauveau): Bon.

M. LE PRESIDENT: Vous n'avez pas le droit de parler.

M. LACROIX: ...ne casserez pas les... Vous allez apprendre la démocratie, c'est la majorité... Vous n'êtes pas à la CSN.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Pour l'information du député des Iles-de-la-Madeleine, je n'ai jamais fait partie de la CSN.

M. LACROIX: Ce n'est pas un dixième... qui marche.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je n'ai jamais fait partie de la CSN.

M. LACROIX: Ah! bien de la FTQ, c'est encore pire.

M. LE PRESIDENT: Le député de Maisonneuve a la parole.

M. CHARRON: Vous êtes assez mal placé pour parler...

UNE VOIX: Je comprends que vous êtes un antisyndical.

M. BURNS: Il est mal placé pour parler.

M. CHARRON: Oui.

UNE VOIX: Ne vous embarquez pas sur des terrains glissants.

M. LAFONTAINE: M. le Président, dois-je vous souligner que cela fait exactement...

M. LACROIX: Malheureusement...

M. LAFONTAINE: ... une heure et huit minutes que nous sommes en commission. Les travaux n'ont pas avancé d'un iota. J'ai l'impression que la tactique a été, disons, planifiée et est en train d'être en oeuvre avec la complicité de certains députés.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Il n'y a aucune tactique, c'est faux. Ce sont des questions et nous voulons avoir le droit de poser des questions.

UNE VOIX: Vous avez des complices.

UNE VOIX: Nommez-les donc, ces complices.

M. LAFONTAINE: Je pense que nous devrions revenir à l'ordre et au progrès, M. le Président.

M. LE PRESIDENT: J'ai appelé le poste 7, article 6, et la parole est au député de Maisonneuve...

UNE VOIX: Sur une question de privilège...

UNE VOIX: Il n'y a pas de question de privilège en comité.

M. LE PRESIDENT: Son droit de parole court depuis neuf heures et vingt-trois minutes.

M. BRISSON: Il n'y a aucune question de privilège en comité.

M. CHARRON: Par curiosité, voulez-vous nommer les complices? Le député des Iles-de-la-Madeleine va les jeter dehors.

UNE VOIX: Si le député de Maisonneuve veut utiliser sa demi-heure, je pense que tout le monde va l'écouter.

M. LE PRESIDENT: Son temps court depuis neuf heures et vingt-trois minutes.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): M. le Président, excusez, le ministre...

M. BURNS: M. le Président, je n'ai pas pris la parole depuis neuf heures et vingt-trois minutes.

UNE VOIX: ... le PQ, vous le savez.

M. LACROIX: Je pourrais être complice de n'importe quoi, mais jamais d'imbéciles comme ça qui essaient de faire constamment de l'obs-

truction pour le bénéfice de je ne sais pas quel chef, Bourgault ou Lévesque, en tout cas.

M. BURNS: M. le Président...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Très intelligent. Avant l'intervention du député de Maisonneuve, M. le Président, je vous ferais remarquer que le ministre de la Voirie m'avait promis qu'à la fin de mon intervention, il répondrait aux questions que je lui ai posées. J'espère que le ministre de la Voirie va répondre aux questions que je lui ai posées.

M. LE PRESIDENT: Il va tenir parole, lorsqu'il utilisera le temps qui lui est alloué comme membre de cette commission.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Ecoutez, en commission comme cela, nous posons des questions et nous avons le droit d'avoir des réponses avant que toutes les interventions soient finies, je le pense.

M. LE PRESIDENT: Il est libre de vous répondre à la fin. Il est quand même libre de vous répondre à la minute...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Nous ne sommes pas en deuxième lecture pour attendre son intervention à la fin. J'ai posé des questions...

M. LAFONTAINE: M. le Président, que les députés du Parti québécois, au lieu de faire de la procédure, commencent donc à poser leurs questions.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je les ai posées avant...

M. LAFONTAINE: Cela fait exactement une heure et dix minutes que nous entendons parler de choses et d'autres, que nous faisons des propositions même quand on n'a pas le droit de faire des motions. Qu'on pose donc les questions et j'espère que le ministre puisse répondre.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est ça.

M. PINARD: Très bien.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Est-ce que je dois vous poser mes questions ou si vous vous souvenez des questions que j'ai posées cet après-midi?

M. PINARD: M. le Président, j'ai dit, cet après-midi, que je répondrais aux questions qui m'ont été posées par les représentants du Parti québécois qui ont fait des interventions sur le sujet de l'autoroute transcanadienne. Comme je sais que le député de Maisonneuve a une intervention à faire, qu'il la fasse et je reprendrai les questions, une à la suite de l'autre, et j'y

répondrai dans mon intervention pour clore le débat, si possible.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Depuis quand, à l'étude des crédits, le ministre répond-il à toutes les questions, seulement, à la fin? Je suis à l'Assemblée nationale depuis un an et je n'ai pas encore vu cela.

M. PINARD: Vous ne pouvez pas m'imposer...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Vous avez le choix.

M. PINARD: ... la façon de répondre...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): D'accord, d'accord.

M. PINARD: ... ou de faire une intervention. Ou bien je vous répondrai par une déclaration générale, tout en touchant moi-même aux points que vous avez soulevés dans vos déclarations générales ou bien j'y répondrai point par point, sans faire de déclaration générale. J'ai le choix de la formule.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): M. le ministre, je suis allé à la commission lorsqu'elle a siégé à la chambre 81. Vous répondiez aux questions au fur à mesure qu'on vous les posait.

M. GIASSON: C'est son choix.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est votre choix?

M. PINARD: De quoi avez-vous à vous plaindre?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est une façon de nous boycotter dans nos questions.

M. LAFONTAINE: Si on pouvait revenir au poste budgétaire 7, article 6.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Il y a des questions qui sont posées par mes électeurs. Je voudrais avoir une réponse et mais vous nous boycottez.

M. LAFONTAINE: Les députés du parti Québécois poseront leurs questions, le ministre de la Voirie donnera ses réponses. Nous pourrions évaluer l'intelligence des réponses du ministre.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Ne vous occupez pas de mon problème, dans mon comté, je suis capable de m'arranger. N'ayez pas peur. Occupez-vous des vôtres à la prochaine élection.

M. BRISSON: Ne vous occupez pas des miens. Je vais aller me présenter contre vous.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je vous lance tout de suite un défi. Je vais aller dans votre comté.

M. BRISSON: Vous allez voir que vous ne ferez pas vieux os.

M. GIASSON: M. le Président...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je n'ai pas le droit, mais je vous le lance quand même.

M. GIASSON: ... quand on décidera d'être sérieux...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): D'accord. Vous êtes témoins. Je change de comté aux prochaines élections. Je vais me présenter chez vous.

M. BRISSON: Je vais me présenter contre vous.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Vous serez le bienvenu. Ma victoire est acquise d'avance. Vous aurez le temps de démissionner.

M. LAVOIE (Wolfe): ... on ajournera et on reviendra. Franchement...

M. BRISSON: M. le Président, vous avez appelé le poste budgétaire 7, article 6. Le député de Maisonneuve avait des questions à poser. La parole lui appartient.

M. LE PRESIDENT: Le député de Maisonneuve a la parole depuis 9 h 23. J'attends encore après le député de Maisonneuve.

M. LAVOIE (Wolfe): Je propose l'ajournement.

M. BURNS: Je n'ai pas dit un mot depuis 9 h 23. Si vous décidez que j'ai la parole depuis 9 h 23, cette décision est absolument injuste, M. le Président.

M. LE PRESIDENT: Vous parliez de...

M. BURNS: Je n'ai pas dit un mot. Je vais vous dire de quoi je vais vous parler? Je vais vous parler du tracé quand je parlerai. Je n'ai pas parlé du tracé du tout.

M. LE PRESIDENT: J'ai appelé le poste budgétaire 7, article 6. Vous étiez à portée. Je vous l'ai donné. Je vous avertis que votre temps courait à partir de 9 h 23 et vous l'avez.

M. BURNS: C'est une décision absolument injuste.

M. LE PRESIDENT: Peut-être injuste pour vous. Je vous ai averti que vous l'aviez et que votre temps courait depuis 9 h 23. Je vous l'ai

donné. C'est enregistré aux Débats. Vous l'avez depuis 9 h 23. Votre temps court depuis 9 h 23. Si vous voulez parler, c'est à vous de parler, mais qu'on commence!

M. MAILLOUX: Allez-y donc, le temps court.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): M. le Président, pendant mon intervention cet après-midi, une remarque a été faite, ici, à ma droite. Je voudrais faire une mise au point. M. le Président, est-ce que vous voulez que je répète?

M. LE PRESIDENT: Si vous avez une question à poser, demandez le consentement de votre collègue. C'est lui qui a la parole.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): J'ai son consentement. Quelqu'un a fait une remarque qui n'est pas conforme aux faits. Je voudrais faire une mise au point pour informer les membres de cette commission.

M. BRISSON: M. le Président, vous avez donné la parole au député de Maisonneuve.

M. LE PRESIDENT: Il l'a.

M. BRISSON: J'ai l'impression qu'à l'unanimité, même les huit ou dix minutes écoulées, on peut le considérer comme n'ayant pas parlé...

M. LAFONTAINE: Non, non.

M. BRISSON: ... et lui donner sa demi-heure au complet. Mais qu'il commence à parler!

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je voudrais faire une mise au point avant de commencer, si vous me le permettez. C'est une chose qu'on a dite cet après-midi. Est-ce que j'ai la permission de le faire?

M. LE PRESIDENT: Si votre collègue vous donne la permission, d'accord. Mais j'ai dit que votre temps courait à partir de 9 h 23 et il court depuis 9 h 23.

M. LAFONTAINE: La mise au point, M. le Président, s'adresse à une déclaration que j'ai faite cet après-midi...

M. LE PRESIDENT: Parfait!

M. LAFONTAINE: ... relativement à l'engagement de M. Parizeau en 1964. M. Parizeau a été engagé en 1965. Il a été, à partir de 1965, conseiller technique auprès du gouvernement.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Conseiller financier et économique.

M. LAFONTAINE: Economique et finan-

cier. A ce moment-là, il a conseillé le gouvernement en 1965, 1966, 1967, 1968 sur la Transcanadienne. Je n'ai rien à retirer de ma déclaration, à l'exception de la date.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est très important.

M. LACROIX: Le député de Maisonneuve a-t-il...

M. BURNS: J'attends que tout le monde ait fini d'intervenir pour que je le fasse.

M. LE PRÉSIDENT: N'accordez pas la parole à vos collègues, à personne.

M. BURNS: M. le Président, je n'ai pas encore parlé sur le mérite. Je n'ai parlé que de problèmes de forme, jusqu'à maintenant. Si vous me dites que je parle depuis 9 h 23, c'est bien dommage, mais je ne comprends plus rien.

M. MAILLOUX: M. le Président, il faudrait considérer que son droit de parole commence pour en finir, s'il vous plaît.

M. BURNS: Je remercie le député qui fait cette suggestion, qui semble être adoptée unanimement par la commission.

M. LE PRÉSIDENT: Si tout le monde est d'accord.

M. LACROIX: Oui, on a assez hâte.

M. BURNS: M. le Président, je n'ai pas à revenir sur ce que mes collègues vous ont dit. 9 h 31, M. le Président?

M. LACROIX: Oui, 9 h 32.

M. LE PRÉSIDENT: C'était 9 h 30 et une demie tantôt, mais là c'est rendu 9 h 31.

M. BURNS: Parce que j'ai remarqué que vous regardiez l'horloge. Je n'ai pas à revenir, M. le Président, sur ce que mes collègues vous ont dit, sur le principe de l'autoroute lui-même. Je n'ai peut-être, comme introduction, qu'à vous réitérer le fait que nous sommes contre le principe de l'autoroute, et je pense qu'il ne faudrait pas que ce soit considéré de façon ambiguë. Malgré que nous soyons contre et que nous contestions le principe d'une autoroute au centre de la ville, la priorité qui est donnée à celle-ci sur d'autres secteurs, nous considérons qu'il faut ajouter que le tracé même est peu satisfaisant en soi.

On a parlé de deux tracés pour l'est, un sur la rue Rouen, l'autre sur la rue Notre-Dame, ce serait ce dernier, semble-t-il, d'après les dernières déclarations, qui obtiendrait finalement la priorité ou la décision favorable du ministère. Selon le ministère de la Voirie, de 1,000 à

1,456 logements seront détruits pour tracer l'autoroute, variant avec le tracé choisi selon le cas, soit que ce soit la rue Rouen ou la rue Notre-Dame. Je tire cette statistique de la Presse du 24 avril 1971. Plusieurs organismes, au cas où... le député de Labelle est parti, mais au cas où il se plaindrait que je m'inspire de notes copieuses, il s'apercevra s'il a le texte que je fais aussi des digressions.

Plusieurs organismes considèrent ces chiffres comme erronés, et parlent de 4,000 logements, ce qui causerait la mise sur le pavé de quelques 12,000 personnes. Je m'en réfère tout simplement au fait que la ville de Montréal, comme Québec, ne dispose d'aucune "réserve" de logements, ce qu'on appelle HLM ou habitations à loyer modique pour reloger ces gens-là. Au mieux, si on met en place à temps ces HLM, de toute façon, le loyer que paieront ces gens déplacés sera sûrement beaucoup plus élevé, et ce sont justement des gens qui n'en ont pas les moyens.

Vous avez entre autres, comme dans le cas du comté de Maisonneuve, des gens dont la moyenne de revenus varie aux alentours de \$3,500 à \$4,000 par année, et je m'en réfère aux statistiques fédérales pour appuyer ce que j'avance. Cette boucherie urbaine, digne de délogement de Haussmann dans le Paris du siècle dernier, disloquerait complètement des quartiers entiers, parmi ceux où la vie communautaire est la plus vivante. Pour ces raisons de blessures vives dans le cœur d'une cité, et pour celles énumérées plus haut sur l'inadéquation d'une autoroute au centre-ville, nous suggérons que, si elle devait être construite, il faudrait pour limiter les dégâts au plus bas, premièrement: ou bien rendre l'autoroute entièrement souterraine, sans la construire à ciel ouvert. Là-dessus, M. le Président, nous reprenons une suggestion qui a été faite par M. Jean Lévesque, commentateur à CKAC à Montréal, le 16 décembre 1970.

M. PINARD: Cela a déjà été dit cet après-midi par un autre orateur.

M. BURNS: D'accord.

UNE VOIX: Vous répétez souvent.

M. PINARD: Vous répétez votre phrase.

M. BURNS: Bis repetita placent!

M. PINARD: C'est ça.

M. BURNS: D'accord.

M. PINARD: Il n'y a pas d'autres arguments que ceux compris dans le mémoire qui nous a été lu cet après-midi.

M. BURNS: C'est ça. Est-ce que...

M. PINARD: Il n'y a rien de nouveau dans votre affaire.

M. BURNS: Est-ce qu'on vous a parlé de cet aspect-là du mémoire?

M. PINARD: Oui.

M. BURNS: On vous a parlé du tracé aujourd'hui?

M. PINARD: Oui, vous vous êtes partagé votre mémoire...

M. BURNS: On ne vous a pas parlé du tracé, je conteste ce que vous dites là. On ne vous a pas parlé du tout du tracé aujourd'hui. Ou bien, en deuxième lieu, si cette suggestion-là qui a été prônée par un commentateur bien connu de Montréal, M. Jean Lévesque, c'est-à-dire à l'effet que l'autoroute soit entièrement souterraine, n'est pas plaisante, ou bien, selon notre point de vue, on devrait la faire passer entièrement le long du fleuve, sur le port de Montréal à la place des voies ferrées actuelles. Evidemment, les données techniques manquent pour savoir si ce sont là des choses faisables, et à quel coût.

Là-dessus, j'aimerais bien que le ministre nous dise éventuellement — c'est une question que je lui pose — s'il a examiné la possibilité de ces deux options ou de cette alternative, soit que l'autoroute soit uniquement souterraine — pour ne pas, selon l'expression maintenant consacrée du citoyen Gérard Pelletier, "charcuter" un quartier, qui s'adonne être son quartier également ou bien de faire tout simplement quelque chose qui causerait le moins possible de dommage.

Tout ceci dit évidemment avec toutes les prémisses que mes collègues vous ont dites cet après-midi, à l'effet que nous étions contre le principe même de l'autoroute. Les données, je les demande au ministre, si des données ont été examinées concernant ces deux solutions.

M. PINARD: Oui.

M. BURNS: Oui? Ce seraient peut-être des réponses que vous pourriez nous donner éventuellement, quand vous nous ferez votre brillante intervention — nous savons qu'elle va être brillante, ça fait tellement longtemps que vous la retenez, elle devrait être brillante — mais nous croyons qu'il serait au moins nécessaire d'étudier sérieusement ces autres trajets pour obtenir un éventail complet des possibilités.

Comme il a déjà été dit, même si on adoptait ce tracé, somme toute hors du centre-ville, dans l'optique d'une voie de ceinture, il serait nécessaire d'éviter toute sortie de l'autoroute au centre-ville. Là-dessus je pense rejoindre l'opinion des autorités de la ville de Montréal et de la Communauté urbaine de Montréal, c'est-à-dire, pour elles, le moins possible de sorties à

l'intérieur de la ville de Montréal. En effet, le ministre l'a dit lui-même, au cours des débats relatifs aux crédits supplémentaires de son ministère — la somme de \$8 millions qui avait été votée le soir du 31 mars — le ministre, je le rappelle, nous disait à ce moment-là que, selon lui, il fallait éviter que la circulation s'amène au centre-ville et qu'en même temps — paradoxe que je n'ai pas encore compris, peut-être que le ministre pourrait nous expliquer éventuellement — l'autoroute favorisait un accès beaucoup plus facile et beaucoup plus rapide au centre-ville.

Il serait, selon nous, nécessaire d'éviter toutes les sorties de l'autoroute — comme je le disais tantôt — au centre-ville pour éviter que la voie rapide ne serve qu'à alourdir davantage la circulation du centre. Seules les entrées du centre vers l'autoroute pourront être mises en place pour dégager le centre-ville. C'est d'ailleurs — et c'est ce à quoi je me réfèrais il y a quelques minutes — l'opinion de M. Gérard Niding, président du Conseil exécutif de Montréal, qui nous dit: "Il nous apparaît que le premier objectif d'une voie rapide dans le centre-ville doit être de dégager et d'alléger la circulation et non de permettre un accès encore plus facile dans ce territoire." Je réfère la commission à l'extrait du Montréal-Matin du 22 janvier 1971, à la page 24.

En concluant, M. le Président, ce que je viens de dire relativement au tracé, je ne m'y suis pas attaché tellement longtemps parce que, comme je l'ai dit tantôt et pour les raisons que mes collègues de Sainte-Marie et de Saint-Jacques vous ont énoncées, nous croyons que l'autoroute ne devrait pas passer dans le centre de Montréal. Si, de toute façon, vous voulez absolument y faire passer une autoroute, selon l'opinion des experts, ça devrait passer en périphérie. Or, il arrive que le sud-est de Montréal, les parties connues sous les noms de Sainte-Marie, Saint-Jacques et Maisonneuve, ne sont sûrement pas en périphérie, et bien au contraire, des quartiers résidentiels avec des logements encore habitables, n'en déplaise au député des Iles-de-la-Madeleine — qui nous a quittés malheureusement.

Nous voudrions donc tout simplement préciser que tant sur le plan du principe d'une autoroute que sur celui des priorités globales de notre société, ou sur celui des tracés envisagés, tout dans ce projet est contestable. Si le gouvernement a raison, qu'il produise d'autres justifications que celles apportées jusqu'à maintenant, qui ne vont jamais au fond de la question et, n'en déplaise au ministre, toutes les fois où les citoyens l'ont invité, quitte à ce que je m'expose à me faire accuser injustement, comme il l'a fait l'autre fois en Chambre.

Toutes les fois que les citoyens concernés l'ont invité, le ministre n'est jamais venu défendre son projet devant les citoyens. J'aimerais bien, une bonne journée — peut-être lundi, on en avait parlé tantôt — ce serait peut-être une

bonne occasion pour le ministre de venir défendre publiquement son projet. Des gens qui sont contre l'autoroute seront là et prêts à l'entendre.

On a l'impression de se trouver en face d'une décision absurde, prise en petit cercle fermé, sans largeur de vue, sans vision d'avenir. Devant des critiques auxquelles on ne s'attendait pas, c'est surprenant que dans un comté des députés disent: Non, nous n'en voulons pas de route. Nous avons été habitués à l'époque de politiciens antérieurs à avoir cette politique de petites routes. Vite, venez dans notre comté pour qu'à la prochaine élection, on puisse dire: Regardez les belles routes qu'on vous a données. C'est surprenant! Dans le sud-est de Montréal — et vous devriez vous arrêter à y penser — quelque chose d'anormal se passe. Des représentants du peuple avec l'appui — quoi qu'en disent certains — de leurs électeurs disent carrément: Nous n'en voulons pas de route comme cela, dans notre comté.

Si la ville de Montréal veut améliorer le système de rues, dans le sud-est montréalais, nous sommes bien d'accord. C'est à améliorer. Il n'y a pas de problème. Mais de venir charcuter un comté, nous ne sommes pas d'accord, avec une autoroute, soi-disant, au nom du progrès. Cette décision que nous qualifions d'absurde, prise en petit cercle, et sans largeur de vue et sans vision d'avenir, nous aimerions qu'elle soit révisée.

L'étroitesse d'esprit du projet, selon nous, s'est transportée dans la défense qu'on en a faite. Dans son style surtout. Refus fondamental de reconsidérer la décision, d'accepter de s'être trompé, chose bien humaine, d'ailleurs, même pour un ministre, même pour un gouvernement, de publier les études et les données complètes sur la question. Et lorsque je dis de reconsidérer la question, M. le Président, je n'ai aucune hésitation à dire que les gens qui nous diront: Il y a déjà tant de millions d'investis, là-dedans, devraient pouvoir comprendre que si on a fait une bêtise, au départ, si on a pris des engagements, au départ, si on se sent lié à cause de gestes qu'on a posés, au départ, à mon avis, ce n'est pas plus intelligent au nom des quelques millions qu'on y a mis, jusqu'à maintenant, de dire: On va continuer la bêtise puisque la bêtise est commencée.

La question de l'autoroute, depuis le début, est d'abord une sorte d'aveu, à notre avis, implicite de l'absence de dialogue réel entre les dimensions humaines et sociales des problèmes. La connaissance objective des données, les attitudes des gens concernés et le travail gouvernemental.

M. le Président, je ne peux que m'en référer, puisque nous parlons à un gouvernement qui constamment nous cite des autorités extérieures, à une autorité extérieure, qui semble s'y connaître dans le domaine. Je parle, entre autres, de M. John Lindsay, maire de New York. Vous retrouverez dans la revue Preuves,

premier trimestre 1971, numéro 5, de la page 7 à la page 16, un article, sous sa signature, qui s'intitule: "Les villes peuvent survivre". En exergue, au début, on lit ceci: "Le maire de New York, luttant durement contre les conditions de moins en moins supportables, tire les leçons d'une expérience qui peut servir d'avertissement aux responsables européens" et je dis "nord-américains aussi".

Dans cet article de M. Lindsay, il y a certaines références que je ne peux m'empêcher de citer au ministre. Entre autres, la suivante, relativement au réseau d'autoroutes: "Le réseau fédéral d'autoroutes a fait le bonheur des banlieusards, mais les villes sont défigurées et de nombreux quartiers ont été détruits."

J'aimerais bien que le ministre m'écoute...

M. PINARD: Je vous écoute!

M. BURNS: Vous m'écoutez quand même?

M. PINARD: C'est de la répétition. Cela fait dix fois qu'on entend cela.

M. BURNS: Ce n'est pas du tout de la répétition. Je vous sors quelque chose de tout neuf.

M. PINARD: Voyons donc!

M. BURNS: Avril. Ce n'était pas publié quand on a fait le débat sur...

M. LAVOIE (Wolfe): Le député de Saint-Jacques l'a cité cet après-midi.

M. BURNS: Il l'a cité. Est-ce qu'il a cité cette partie?

M. LAVOIE (Wolfe): Oui.

M. BURNS: Cela nous surprend, on ne le croirait pas! Alors, je vous disais, en citant le maire Lindsay "Le réseau fédéral de l'autoroute a fait le bonheur des banlieusards mais les villes sont défigurées, de nombreux quartiers ont été détruits. Et, comme si cela ne suffisait pas, le gouvernement fédéral — en l'occurrence, si on veut l'adapter, le gouvernement provincial — depuis 12 ans, en ce qui concerne New York, que la loi est entrée en vigueur, ne s'est toujours pas décidé à subventionner le transport en commun." Le député de Saint-Jacques et le député de Sainte-Marie vous en ont parlé cet après-midi, j'en conviens. On a l'impression que les Américains — et dans le cas je pourrais l'adapter aux gens du sud-est de Montréal, tenant pour admis que la ville est un lieu sombre et désolé — sont disposés à dépenser des millions pour aider des ruraux sans rien faire pour défendre le milieu urbain et le rendre plus habitable. Je prends tout simplement un autre extrait qui me ramène à la citation que je vous donnais il y a quelques minutes qui, je pense,

devrait laisser à réfléchir surtout après les critiques qui ont été faites par M. Lucien Saulnier, le président du conseil exécutif de la Communauté urbaine de Montréal...

M. PINARD: Avant d'avoir son métro.

M. BURNS: ...qui attend d'avoir son métro et d'ailleurs...

M. PINARD: Avant d'avoir son métro...

M. BURNS: ...tous les Montréalais l'attendent, ça aussi.

M. PINARD: Il ne critique plus depuis qu'il a le métro.

M. BURNS: Oui, mais tous les Montréalais l'attendent encore ce métro-là dans l'est, soit dit en passant. Et je cite encore le maire Lindsay: "On ne peut édifier..."

M. PINARD: Je me demande si ce n'est pas l'intention de M. Saulnier d'approuver le projet modifié de la route transcanadienne dans l'est de Montréal, la route est-ouest.

M. BURNS: De toute façon, moi je pense que M. Saulnier, à un moment donné, nous a dit...

M. PINARD: Vous vous trompez... l'intention de M. Saulnier.

M. BURNS: ...pas du tout, pas du tout. Je vous ai cité ses déclarations.

M. PINARD: ...de faire le métro ou d'annuler le métro.

M. BURNS: Je vous ai cité ses déclarations en Chambre, M. le ministre, et vous ne pouvez pas me dire — vous ne m'avez pas encore dit — que j'avais tronqué quoi que ce soit. Depuis ce temps-là, comme d'ailleurs certaines autres personnes, il a fait certaines précisions parce qu'il y a peut-être eu d'autres discussions qui ont eu lieu.

M. PINARD: J'ai discuté avec M. Saulnier, tantôt...

M. BURNS: De toute façon, laissons tomber M. Saulnier, je vous parle encore de M. Lindsay de New-York...

M. PINARD: Prenez-en un autre, là!

M. BRISSON: Est-ce que M. Lindsay connaît mieux le problème de Montréal que M. Saulnier?

M. BURNS: Non. Je ne vous parle pas de ça. Je vous parle tout simplement de quelqu'un qui a l'expérience...

M. BRISSON: J'ai l'impression que l'appréciation de M. Saulnier peut être beaucoup plus avantageuse pour M. Lindsay.

M. BURNS: Est-ce que mon temps est compté là, M. le Président?

M. LE PRESIDENT: Votre temps compte, monsieur, parce qu'il vous pose une question et vous lui répondez.

M. BURNS: Quand on m'interrompt comme ça, comme le député de Jeanne-Mance?

M. BRISSON: Je m'excuse, c'est une question que je voulais poser au député de Maison-neuve. Gentil comme il l'est...

M. BURNS: Bien, on ne m'a pas demandé la permission.

M. LE PRESIDENT: Non, mais vous lui avez répondu, alors cela équivaut à un consentement.

UNE VOIX: Allez, marchez...

M. BURNS: Alors, M. le Président, je cite le maire Lindsay. Je le cite intentionnellement parce que je considère qu'aucune consultation n'a véritablement été faite dans cette affaire-là même si le ministre nous a dit qu'il a consulté l'archevêché de Montréal, qu'il a consulté le CPR, qu'il a consulté le CNR, les propriétaires de la Place Bonaventure, tout ce qu'il y a d'establishment à Montréal a été consulté...

M. PINARD: Pensez-vous que j'aurais dû consulter la permanence du PQ? La planification aurait été meilleure.

M. BURNS: M. le Président, sur un point d'ordre, je n'ai pas permis de question.

M. LE PRESIDENT: Continuez à parler.

M. BURNS: Je veux parler mais à ce moment-là qu'on ne compte pas le temps où j'ai été interrompu.

M. LE PRESIDENT: Vous avez encore la parole.

M. BURNS: D'accord! Alors, même s'il a consulté tout ce qu'il y a d'establishment Montréalais y compris la Banque Royale, la Banque de Montréal et toutes les autres histoires du même genre qui ont pu être consultées par le ministre il reste que le peuple n'a pas été consulté. C'est un petit oubli et lui, M. Lindsay, il a pensé à ça et il nous dit: "On ne peut édifier des plans pour les citoyens que si on le fait avec eux, que si l'on est disposé à donner aux individus, aux quartiers, aux collectivités la possibilité de se faire entendre et de discuter et surtout le pouvoir de décider." Cela va loin ça,

bien plus loin pour un Américain qu'on dit de droite, qu'on dit moins imbu de la réalité d'avant-garde québécoise, contestataire québécoise. Il va jusqu'à dire, le monsieur, et je continue à citer: "La possibilité de se faire entendre et de discuter, surtout le pouvoir de décider dans toute la mesure du possible ce que sera l'avenir de leur communauté, comment elle fonctionnera.

A qui prétendrait que pareille procédure entraînerait un morcellement excessif, je conseille de référer au passé, c'est toujours M. Lindsay qui parle — l'histoire des cinquante dernières années abonde en exemples d'organismes de décisions uniques et tout puissants — le cas de l'autoroute, une histoire qu'on a sortie des tiroirs quand la panique du gouvernement Bourassa s'est montrée tout simplement à jour et que l'on s'est aperçu que l'affaire des 100,000 emplois, c'était une vaste fumisterie et que l'on ne savait plus comment s'en sortir...

Alors, ces décisions uniques et de tout puissants dont les méthodes de planification n'étaient pas démocratiques, mais qui procédaient pourtant sans vue d'ensemble, ont abouti à des résultats frisant la catastrophe.

Je recommande très fortement au ministre de lire cet article-là, non pas de s'en faire donner des extraits comme il nous a donnés lors de l'étude des crédits supplémentaires de MM. Frigault et autres, sans tenir compte de l'ensemble de ces problèmes.

La question de l'autoroute, depuis le début, est d'abord une sorte d'aveu implicite, comme je le disais tantôt, et si le gouvernement reprenait tout à zéro, il ferait preuve à notre humble avis d'un certain sens de responsabilité de la chose publique. Nous avons quelque \$83,317,000 à voter, après en avoir voté \$8 millions il y a quelque temps, après déjà en avoir enfoui plusieurs autres millions; à ce moment-là, on est obligé tout simplement de continuer dans l'erreur qu'on avait faite au départ, du moins l'erreur en ce qui concerne les gens immédiatement concernés, c'est-à-dire les gens au surplomb de qui cette autoroute-là va se faire.

M. le Président, il ne me reste que quelques minutes, j'aurais aimé vous faire un petit portrait chronologique, je vais tenter de le faire durant le temps qui me reste, selon votre décision, de cette situation que nous considérons absolument inacceptable et qui, pour nous, est un autre exemple du fait que le gouvernement québécois ne gouverne pas, dans le fond. Nous dégagerons quelques conclusions, espérons-nous, importantes pour l'action à venir des autorités québécoises.

La loi fédérale de la route transcanadienne a été votée en 1949 et prévoyait la construction d'une route de l'Atlantique au Pacifique. Le gouvernement de l'Union Nationale, sous la direction de M. Duplessis, refusa de participer à ce projet: la Voirie constituant un champ de juridiction exclusivement provincial. Ce n'est

que le 27 octobre 1960 que le gouvernement libéral de M. Jean Lesage signa l'entente fédérale-provinciale. Le retard pris par le Québec ne fut pas vraiment de onze ans puisqu'en réalité les travaux débutèrent lentement dans les autres provinces jusqu'au point de nécessiter une nouvelle rencontre fédérale-provinciale en 1955 et la reconduction de la loi en 1956 jusqu'en 1960. La lenteur des travaux a fait que la loi a dû être reconduite de nouveau de 1960 à 1967 puis de 1967 à 1970.

Même si le gouvernement de M. Duplessis s'opposait au projet, il faut croire que le ministère provincial de la Voirie agissait comme si l'accord était accompli ou était sur le point de l'être. En effet, M. Michel Vastel, soit dit en passant, que le ministère a délégué à sa place au cours des discussions tenues par la commission d'enquête qui a siégé récemment à Montréal sur un problème d'autoroute, cet agent d'information de l'actuel ministère de la Voirie a écrit dans le Devoir du 24 avril 1971: "Le ministère québécois de la Voirie prévoyait déjà, en 1962, l'intégration du boulevard Métropolitain dans la route transcanadienne. M. Vastel ajoute même que le gouvernement libéral, dès 1962, savait: "que cette autoroute est déjà surchargée et ses normes géométriques déjà devenues désuètes. On parle de progrès, M. le Président, déjà désuètes! Malgré ces sujets d'inquiétude entre 1964 et 1966, plus de \$30 millions furent investis dans l'échangeur Turcot et l'échangeur Université sans qu'une entente définitive ne soit intervenue entre Ottawa, Québec et Montréal pour le tracé de l'autoroute sur l'île de Montréal.

Le gouvernement de l'Union Nationale poursuivit les travaux en 1966, mais les interrompit sur l'île de Montréal, à la demande de la ville de Montréal en 1967, l'année de l'Expo. Enfin, l'entente fédérale-provinciale arrivait à terme le 31 décembre 1970. A cette date, neuf des provinces canadiennes, c'est-à-dire toutes sauf le Québec, avaient complété les travaux ou étaient sur le point de le faire. Au Québec, un peu plus de 50 p. c. de la route prévue était achevé et le défaut de reconduire l'entente après le 31 décembre 1970 allait coûter \$90 millions de contributions fédérales selon le journaliste Gilles Racine de la Presse. Je réfère au président de la commission à la Presse du 14 mars 1971, page 23.

Effectivement, alors que les autres provinces avaient amené le gouvernement fédéral à reconduire la loi de 1949, en 1956, en 1960 et en 1967, le gouvernement du Québec n'est pas arrivé à persuader le gouvernement fédéral d'en faire autant en 1970. C'est la chose qui nous a le plus étonnés, M. le Président, quand on nous a dit que c'est urgent que ce problème-là se règle. On nous a dit: On perd \$90 millions si on ne relance pas le projet de l'autoroute. C'est la déclaration du premier ministre en date du 18 novembre 1970. Toutes les provinces ont réussi à faire reconduire cette entente-là à quatre

reprises. Nous, nous n'avons pas réussi. Au lieu d'une contribution fédérale de \$90 millions, M. Benson accorda un prêt de \$70 millions à 6.8 p. c. d'intérêt sur 20 ans, au chapitre de la politique d'aide fédérale aux provinces.

A partir de ce prêt, le gouvernement du Québec décida de poursuivre les travaux. En décembre 1970, M. Lucien Saulnier, le président de la Communauté urbaine de Montréal, s'était prononcé contre l'extension de l'autoroute et en faveur d'un bon système de transport en commun, ce à quoi je me réfèrais tantôt, M. le Président.

En janvier 1971, le président du comité exécutif de la ville de Montréal, M. Niding écrivit au premier ministre Bourassa au-delà des pressions des autorités montréalaises: toute une série d'organismes populaires connus ont entrepris de s'opposer à la décision du gouvernement québécois de poursuivre les travaux. Un certain nombre de conclusions importantes se dégagent de cette suite d'événements.

Ces différents gouvernements du Québec, depuis 1949, ont donné le spectacle habituel de dirigeants qui commencent par s'opposer à une intrusion fédérale en matière de juridiction exclusivement provinciales, puis dans un second temps, acceptent de jouer le jeu pour ne pas perdre les sommes disponibles et enfin n'arrivent pas à persuader les autorités fédérales de conduire leurs engagements jusqu'au bout, alors que les neuf autres provinces y avaient réussi:

S'étant laissé imposer une priorité fédérale, non seulement le Québec n'arrive pas à pousser la rentabilité jusqu'au bout, mais il paraît clair que le gouvernement lui-même et de quelque parti qu'il soit ne possède pas de politique précise en matière de réseaux routiers et encore moins en matière d'aménagement urbain. Vous suivez, M. le ministre?

M. PINARD: Je suis très bien.

M. BURNS: Ainsi, pendant que le gouvernement Duplessis disait non, le ministère provincial de la Voirie intégrait le boulevard Métropolitain à la Transcanadienne. Pendant que le gouvernement libéral constatait que cette formule était désuète, on investissait des millions dans la construction d'échangeurs. Pendant que le nouveau gouvernement de l'Union Nationale de 1966 acceptait de poursuivre les travaux acceptés par les libéraux, il se laissait imposer, par la seule ville de Montréal, l'arrêt des travaux en 1967. Pendant que le gouvernement de M. Bourassa pratiquait une politique de construction d'autoroutes sur l'île de Montréal, les autorités de Montréal préconisent une politique de transport en commun.

Par ailleurs, si on se réfère au journal des Débats de l'Assemblée nationale du 31 mars 1971, on constate que le ministre de la Voirie construit tout en ignorant quelles sont les conditions réelles de financement. Je réfère la commission à la page 722 du journal des Débats

de 1971. Pendant que le ministre des Finances qui connaît les conditions de financement, ignore tout des conditions de construction, on est en train de procéder dans l'absence même d'une coordination entre ministères.

Le ministre de la Voirie affirme d'une part que les travaux actuels sont basés sur des études scientifiques très sérieuses.

Il avoue en même temps que ce n'est qu'au moment où le Québec aura un véritable ministère de l'Équipement — on se souvient de ce débat — groupant tous les moyens de transport, que nos ingénieurs seront en mesure d'adopter les nouvelles techniques, pour la desserte des citoyens, des citadins et des banlieusards. Encore une fois, journal des Débats page 720, 1970.

Enfin, le rôle de la ville de Montréal semble mystérieux. En 1967, il semble qu'elle dispose de l'autorité voulue pour faire cesser les travaux par le gouvernement du Québec. En 1971, elle n'arrive plus à se faire entendre. Avant 1970, elle pratique une politique de construction d'autoroutes. Après 1970, priorité est donnée à une politique de transport en commun. Chaque fois, de toute évidence, il n'y a aucune espèce de coordination avec le gouvernement du Québec.

De son côté, le gouvernement fédéral, après avoir réussi à imposer une de ses priorités aux provinces, se montre souple, avec neuf d'entre elles, et refuse de concéder au Québec. En même temps, ce n'est pas un mystère qu'Ottawa veut que l'autoroute de Montréal se réalise, de façon à bien desservir l'aéroport de Sainte-Scholastique. Ce genre d'ambiguïté peut expliquer que le citoyen Gérard Pelletier — j'y ai fait référence tantôt, M. le Président — s'oppose d'une part à l'autoroute pour des motifs sociaux, et en même temps, le ministre Gérard Pelletier est favorable à l'autoroute pour des motifs économiques. Le tracé auquel s'oppose M. Pelletier pourrait être remplacé par le tracé le plus indiqué, j'en ai parlé tantôt, celui des voies qui longent le chemin de fer dans le port de Montréal. Le port de Montréal, lui, de son côté, se trouve sous juridiction fédérale et échappe au contrôle du gouvernement du Québec.

M. Guy Beaudet, directeur du port, a déjà laissé savoir qu'il n'est pas intéressé à céder au Québec le terrain requis, puisqu'il prévoit une expansion des activités du port. Soit dit en passant, cette activité ou cette expansion, selon les dires de plusieurs experts que je ne peux malheureusement pas citer immédiatement, semble être une chose qui est dans l'esprit de M. Beaudet seulement. Il semble que le port de Montréal, malheureusement, soit appelé plutôt à prendre de la "désexpansion" plutôt que de l'expansion.

Cette expansion, alors cette politique d'expansion est vraisemblablement loin des regards du gouvernement du Québec et de Montréal. Ainsi, si le problème de l'autoroute est relié à

bien des problèmes à la fois et qu'il entraîne des implications sociales importantes, il constitue encore une fois un autre bel exemple de confusion de juridiction à trois niveaux: fédéral, provincial et municipal. Le fédéral impose. Le provincial suit en retard et n'arrive pas à conduire à terme. Le municipal, lui, suggère, mais personne n'écoute. Tout le monde fonctionne sans coordination. Personne n'est susceptible de définir une politique d'ensemble. Au fond de tout cela, les personnes les plus directement impliquées, celles dont les conditions de vie quotidienne sont les plus implacablement affectées, cherchent à se faire entendre par un gouvernement qui fait mine d'écouter pendant que les bulldozers sont déjà en marche sur les chantiers.

M. le Président, je vous remercie de m'avoir donné quelques minutes de plus pour terminer mon intervention.

M. LE PRÉSIDENT: Vous êtes bienvenu.

M. LESSARD: Alors voici, M. le Président, mes collègues ont fait une certaine lutte sur l'autoroute Est-Ouest qui doit se faire, pour un montant de \$105 millions. Au cours de la discussion à l'intérieur de ces crédits, le ministre de la Voirie, à maintes et maintes reprises, nous a dit qu'il fallait déterminer des priorités. A maintes et maintes reprises, le ministre de la Voirie nous a dit qu'il n'avait pas d'argent, par exemple, à accorder à des projets qui sont pourtant prioritaires, soit dans l'Abitibi, soit dans la Gaspésie, soit sur la Côte-Nord.

Nous savons par ailleurs...

M. BOSSE: Baie James.

M. LESSARD: ...qu'en 1967, lorsque les régions rurales désiraient obtenir un réseau routier satisfaisant, on leur disait, à ce moment-là, qu'il fallait donner priorité à la région de Montréal. La région de Montréal devait avoir un aménagement routier assez important, étant donné qu'on avait l'Exposition universelle de 1967. On nous disait à nous des régions rurales que, par la suite, après 1967, on allait faire un effort considérable pour développer le réseau routier. C'était devenu extrêmement important pour tenter de faire de la décentralisation industrielle.

Et ça, chez nous, c'est important. C'est important aussi pour la région de la Gaspésie. Actuellement, on se bat pour signer une entente entre le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial, pour le réseau routier de la Gaspésie, par exemple. Dans cette entente-là, le gouvernement provincial désirerait obtenir une somme supérieure à \$50 millions.

M. BOSSE: Personne ne songe à vous contredire.

M. LESSARD: Comment, nous contredire, M. le Président?

M. BOSSE: De toute façon, quelle que soit...

M. BURNS: Intervenez donc quand ce sera le temps, M. le député de Dorion. Faites donc cela comme...

M. BOSSE: Voici, quelle que soit...

M. BURNS: M. le Président, j'invoque le règlement.

M. LE PRÉSIDENT: A l'ordre, s'il vous plaît!

M. BURNS: C'est le député de Saguenay qui a la parole.

M. BOSSE: Quelle que soit l'attitude...

M. GIASSON: Il faudrait quand même demander au député de Saguenay de parler de l'autoroute Est-Ouest.

M. LESSARD: Voici, je parle toujours de l'autoroute Est-Ouest, M. le Président...

M. GIASSON: Vous étiez rendu dans la Gaspésie et le Saguenay. C'est à Montréal.

M. LESSARD: Oui, M. le Président, mais je veux montrer que, dans cette région-là, il y a des besoins et que, actuellement dans la région de Montréal, on est en train de construire une autoroute qui nous apparaît complètement inutile, une autoroute qui apparaît justement, étant donné le développement urbain et surtout le développement des villes futures, non seulement une inutilité mais un obstacle au développement social et même économique. Je lisais dernièrement une étude à ce sujet qui nous disait qu'aux Etats-Unis, actuellement, on est en train d'étouffer tous les autres transports. C'est-à-dire que tous les autres transports, par suite du fait qu'on développe le système des autoroutes, sont en train de faillir, sont en train tout simplement de diminuer; de plus, la population grandit de plus en plus à l'intérieur des villes.

Or, il me semble, M. le Président, dans cette optique, qu'on doit arrêter à un moment donné d'avoir des oeillères, qu'on doit voir à un moment donné dans quelle direction on s'en va, qu'on doit constater que le développement économique doit se faire non seulement pour une tête, ça doit se faire non seulement pour une région, mais que le développement économique doit se faire aussi pour l'ensemble du territoire du Québec, que le développement économique ne concerne pas seulement la région de Montréal.

Au contraire, le ministre nous a dit à maintes et maintes reprises qu'il y avait des priorités à établir dans son budget. A maintes et maintes reprises, le ministre nous a dit, par exemple, qu'on ne pouvait pas cette année prévoir des projets dans telle région, dans telle autre et ainsi

de suite. Mais pour la question de l'autoroute, ça va. Et pourquoi est-ce que ça va? Parce que, tout simplement, nous sommes pris dans un système où nous ne sommes pas capables de déterminer nous-mêmes quel choix, quelle priorité établir. Le ministre nous disait, par exemple, qu'on est obligé de faire l'autoroute parce qu'à ce moment-là, on pourrait perdre des millions de dollars, dans le sens que le gouvernement fédéral ne nous redonnerait pas l'argent qui nous est dû normalement.

Mais, on s'est aperçu que maintenant ce n'est plus un don. On s'est aperçu que maintenant c'est un prêt qu'on nous fait avec notre argent pour construire une autoroute que les gens ne semblent pas vouloir, ne semblent pas désirer, alors que chez nous, dans nos régions, en Gaspésie, en Abitibi, on a besoin de routes. On en a besoin parce que, contrairement à ce que bien souvent le ministre nous a laissé entendre au cours de l'étude de ses crédits, le développement industriel est censé, à un moment donné, être précédé par l'infrastructure économique. Dans la région de la Gaspésie, on a beau faire des BAEQ, mais depuis des années le tourisme y diminue considérablement. Et pourquoi? Parce qu'on n'est même pas capable de s'y rendre, c'est de la poussière continuellement. Ce sont des routes absolument impraticables.

Qu'on commence au moins, avant de faire des études, à réaliser concrètement des projets qui sont devenus prioritaires. Si la région de Montréal est polluée par des autoroutes, il reste que ces gens-là veulent sortir à un moment donné de leur milieu. Ils veulent sortir de la région de Montréal et, pour sortir de la région de Montréal, il va falloir, s'ils veulent venir dans des régions non polluées, qu'ils viennent dans les régions comme la Gaspésie, qu'ils viennent dans des régions comme la Côte-Nord, qu'ils viennent dans des régions comme l'Abitibi. Et c'est ça, à ce moment-là, qui va nous permettre de développer le Québec, non pas exclusivement en centrant tout dans la région de Montréal, mais en centrant sur l'ensemble du territoire du Québec, ce développement à un moment donné sur les problèmes économiques, dans des territoires comme la Gaspésie, dans des territoires comme la Côte-Nord et comme l'Abitibi.

C'est pourquoi, M. le Président, je propose que les crédits prévus pour la construction de la route transcanadienne, poste budgétaire 7, soient réduits à la somme de \$1.00.

M. PINARD: Un vote, M. le Président.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): On a le droit de parler là-dessus?

M. PINARD: Oui.

M. BURNS: Pas besoin de secondaire.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Avant de

passer au vote — d'abord je n'ai pas besoin de dire que j'approuve l'amendement du député de Saguenay — étant donné toutes les objections des groupes et des corps intermédiaires qui s'opposent à la construction de l'autoroute dans le sud-est de Montréal... Est-ce que j'ai droit de parole, M. le Président?

UNE VOIX: Quelqu'un vous a-t-il empêché de parler?

M. PINARD: Si le député me le permet, je ne veux pas interrompre l'intervention. Est-ce que le député, à l'appui de la motion faite par le député de Saguenay, propose un amendement?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Non. Je ne propose pas d'amendement. Je parle sur l'amendement proposé par le député de Saguenay.

M. PINARD: C'est son amendement.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Son amendement sur la motion demande de réduire le budget à \$1.00, ce qui, à toutes fins pratiques, équivaut à demander qu'on discontinue...

UNE VOIX: Est-ce que c'est appuyé par les membres de la commission?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est appuyé. Je l'ai appuyé.

M. LESSARD: M. le Président, vous devriez lire vos règlements. A l'intérieur d'un comité, il n'y a pas besoin tout simplement d'avoir de secondaire. Je propose la motion. La motion est sur la table. La motion peut être discutée. On n'a pas besoin de secondaire.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est cela, le règlement. Alors, M. le Président, je continue. J'espère que, quand on discute de procédure, ce n'est pas alloué à mes 30 minutes. D'ailleurs, c'est supposé être comme cela. Je disais donc que si on demande de réduire... Je vais attendre d'être écouté.

M. BRISSON: Le président vous écoute. Vous pouvez parler.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): On demande de réduire le budget à \$1.00.

M. LAVOIE (Wolfe): M. le Président, je crois que, sur une motion, il faut que ce soit appuyé par les membres de la commission. Je ne crois pas que le député de Sainte-Marie soit membre de la commission.

M. LESSARD: M. le Président, je viens de dire, question de règlement, je viens de dire: Veuillez regarder vos règlements. A l'intérieur d'une commission, nous pouvons faire n'importe quelle motion. Nous n'avons pas besoin de

secondeur. M. le Président, veuillez ouvrir les lumières des membres de cette commission.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): J'attends votre décision, M. le Président.

M. PINARD: Allez-y donc! Prenez tout le temps que vous voulez.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Ne dites pas cela comme si c'est une faveur que vous me faites. C'est le règlement qui me permet...

M. PINARD: Je ne vous fais pas de faveur.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): ...d'appuyer la motion du député de Saguenay. Je parle sur la motion. La motion dit qu'on doit réduire le budget à \$1.00.

M. PINARD: Quel budget?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Le budget que vous nous proposez à l'article 6.

M. PINARD: Oui. Quel montant?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Il est mentionné ici. Vous le savez.

M. PINARD: Jusqu'à maintenant, votre motion est irrégulière.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Pourquoi est-elle irrégulière?

M. PINARD: Parce que vous demandez de rabaisser à \$1.00 le montant qui est demandé pour la construction de l'autoroute transcanadienne.

M. LESSARD: M. le Président, la motion est très claire. Que le budget prévu pour la construction de la route transcanadienne, section des autoroutes, crédits du ministère de la Voirie, soit réduit à la somme de \$1.00.

M. PINARD: La motion est irrégulière.

UNE VOIX: En quel honneur?

M. PINARD: Parce que vous demandez de rabaisser à \$1.00 tout le budget prévu pour la construction de la route transcanadienne.

M. LESSARD: La section de l'autoroute Est-Ouest, M. le Président.

M. PINARD: Votre motion est irrégulière.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): La section de l'autoroute Est-Ouest qui passe dans la ville de Montréal.

M. CHARRON: Je ne comprends pas les

arguments du député de Drummond. Il ne nous les a pas donnés.

M. PINARD: L'autoroute transcanadienne ne se limite pas seulement au tracé Est-Ouest à Montréal. Votre motion est donc irrégulière.

M. LESSARD: La section de l'autoroute Est-Ouest, M. le Président.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): La motion dit que c'est la section de l'autoroute Est-Ouest. C'est clair.

M. PINARD: Vous ne savez même pas quel est le montant prévu sur la section est-ouest à Montréal et vous demandez de baisser le crédit à \$1.00. Vous ne vous êtes même pas inquiétés, pendant tout le temps que vous avez discuté, de savoir quel était le montant que le gouvernement entend dépenser à Montréal pour la construction de la route transcanadienne. Cela ne vous intéresse pas.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): M. le Président...

M. PINARD: Vous ne savez même pas quel est le montant qui sera dépensé.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): J'ai écrit au ministère et les fonctionnaires du ministère ont été assez gentils qu'ils m'ont envoyé à mon bureau les noms de tous les gens de qui on a accepté des soumissions.

J'ai fait le calcul. Cela monte à \$105 millions. Il y a tous les noms des compagnies de telle rue à telle rue, tous les tronçons inclus. Je l'ai à mon bureau. Cela fait trois mois que je l'ai. Je l'ai eu par téléphone et les fonctionnaires du ministère me l'ont donné. Je sais quel est le montant qu'on doit dépenser pour l'autoroute Est-Ouest de Montréal. Je peux même vous donner les noms de tous les entrepreneurs, les montants. Il y en a un, entre autres, de \$17,168,224.08. Si vous voulez je vais les envoyer chercher à mon bureau immédiatement.

M. PINARD: Vous n'avez pas besoin de...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Cela fait trois mois que je me documente et que je sais cela. C'est faux de dire que nous parlons à travers notre chapeau surtout quand on n'en a pas sur le tête pour parler à travers. C'est faux de dire que nous parlons sans connaissance des faits.

Est-ce que je peux continuer, M. le Président? J'appuie la motion du député de Saguenay.

M. LE PRÉSIDENT: A ce que je sache, vous n'avez pas arrêté.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je parle sur la motion du député de Saguenay.

M. BRISSON: Cela n'a pas besoin d'être appuyé en comité plénier.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je l'appuie. Je parle sur sa motion.

UNE VOIX: Vous venez de découvrir cela.

M. LE PRÉSIDENT: A l'ordre! Le député de Jeanne-Mance.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Il y a longtemps que je le sais. Elle n'a pas besoin d'être appuyée, mais je parle sur la motion du député de Saguenay.

M. BRISSON: Je n'ai pas à me comparer à vous, mais si je me comparais, je serais le gagnant.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): J'attends la décision du Président.

M. BURNS: M. le Président, sur la recevabilité, je vous réfère à l'article 382 de notre règlement, paragraphe 3. Il est bon, je pense, pour une meilleure compréhension du paragraphe 3, de l'article 382, de prendre connaissance des deux premiers paragraphes qui nous situent un peu le sens du troisième paragraphe.

Au premier paragraphe, on lit: "En comité des subsides — et que vous décidiez, M. le Président, que ces règles s'appliquent ou non, vous verrez que par le règlement ces règles s'appliquent mutatis mutandis à tous les comités — il ne peut être proposé en étudiant un budget. — je pense que même si nous sommes à une commission permanente, nous sommes aussi en comité des subsides; le mandat nous a été donné par la Chambre — il ne peut être proposé, en étudiant un budget, d'augmenter un crédit demandé. Ce n'est pas le cas. On n'essaie pas de l'augmenter, je pense bien. De changer la destination d'un crédit demandé, ce n'est pas le cas non plus. Ou d'attacher à un subside une condition ou une expression d'opinion, mais il est permis de discuter de l'à-propos qu'il y aurait d'augmenter un crédit demandé ou d'en changer la destination. Nous n'avons fait aucune de ces deux options. Nous nous y sommes référés dans nos interventions.

M. BRISSON: De préciser la destination.

M. BURNS: M. le Président, est-ce que j'ai la parole sur la question de règlement? Nous n'avons pas tenté de faire cela, mais nous avons discuté de l'à-propos. Evidemment, le député de Saint-Jacques et le député de Sainte-Marie vous ont dit qu'il y aurait peut-être lieu de faire autre chose avec cela. On a discuté de l'à-propos. Mais la motion, ce n'est pas cela qu'elle concerne.

Deuxièmement, quand on désire augmenter un crédit demandé, il faut ou bien présenter un budget supplémentaire ou bien retirer le budget à l'étude et en présenter un nouveau. Ce n'est évidemment pas de notre ressort de faire cela. C'est une initiative gouvernementale et c'est pour cette raison qu'on ne l'a pas fait. Ce n'est pas le cas. Finalement, le troisième. C'est pour cela que je vous ai lu les deux premiers. Le comité des subsides peut refuser ou réduire un crédit demandé. C'est exactement cela. Quant au ministre de la Voirie, cela ne lui fait pas plaisir qu'on réduise cela à \$1. Je ne sais pas s'il va encore nous faire ce soir une contribution à la caisse du Parti québécois comme il a faite la dernière fois malgré qu'on lui ait remis, on s'est dit qu'on n'accepte pas d'argent de n'importe qui!

M. BRISSON: Attention! Vous êtes en péril de...

M. BURNS: On s'est dit simplement, M. le Président...

M. HARDY: Etes-vous toujours aussi sévère que cela?

M. BURNS: Oui. Nous sommes très sévères. Nous avons des règlements très sévères, beaucoup plus sévères que les vôtres d'ailleurs!

M. BRISSON: J'espère que le peuple va s'abstenir...

M. BURNS: Là-dessus, M. le Président, tout ce que nous voulons savoir, c'est que le ministre de la Voirie nous dise quelle partie s'applique à l'autoroute ou pas. Nous autres, on vous dit tout simplement — c'est-à-dire pas nous autres, mais le député de Saguenay — vous dit tout simplement qu'il propose, lui qui est membre de la commission, lui à qui vous ne pouvez pas reprocher de ne pas avoir le droit de faire cela, il vous propose de réduire cet article des subsides de \$82,317,000. — je pense, c'est cela — à \$1. Je ne vois pas en quoi cette proposition eu égard aux dispositions de l'article 382, plus particulièrement du paragraphe 3, serait irrecevable.

Alors, je vous demande tout simplement que vous décidiez, selon les dispositions de notre règlement, si la proposition du député de Saguenay est parfaitement recevable. J'aimerais bien entendre quelqu'un qui nous dise pourquoi, elle n'est pas recevable. En vertu de quel...

M. PINARD: Quand j'ai déclaré que la motion d'amendement du député de Saguenay était irrégulière, c'est qu'il n'a pas fait la distinction dans sa motion.

M. BURNS: Il n'a pas besoin de le faire.

M. PINARD: ... pour nous dire qu'il demandait de réduire à \$1 la partie du budget, prévue

pour la construction de la route Est-Ouest à Montréal. C'est contre cette section de l'auto-route qu'il en a et non pas contre toute l'auto-route transcanadienne. C'est en ce sens que j'ai dit qu'elle était irrégulière.

M. BURNS: Il n'a pas besoin de le faire.

M. PINARD: Nous sommes bien prêts à laisser passer sa motion.

M. BURNS: Elle est recevable.

M. PINARD: Elle est recevable...

M. BURNS: Si le président nous dit qu'elle est recevable...

M. PINARD: ... mais moi, je m'y oppose personnellement. Je demande à la commission parlementaire de se prononcer par vote.

M. BURNS: Pas du tout, c'est une décision à être prise par le président. Le président, comme on le connaît, en personne bien équilibrée et en personne connaissant son règlement, nous rendra une décision sur la base de l'article 382. Il n'a pas besoin de s'en référer à la commission, il n'a qu'à interpréter le règlement. Il n'a qu'à décider, comme le règlement nous le dit. Cette proposition est parfaitement recevable.

M. PINARD: Le président ne décidera pas si le budget sera de \$1 ou de \$90 millions.

M. BURNS: Pas du tout, la commission en décidera, après, par vote.

M. PINARD: C'est ça.

M. BURNS: Mais nous parlons de la recevabilité actuellement.

M. LESSARD: M. le Président, il appartient au président de décider si la motion est recevable ou pas.

M. PINARD: Vous avez parlé sur votre motion.

M. LESSARD: Après ça devra engager le débat. Le ministre de la Voirie, tout à l'heure, a mis en doute la motion qui était présentée. C'est cette question que nous discutons actuellement. Il ne s'agit pas pour le moment, de passer immédiatement un vote. Le président doit prendre en ce sens, une décision. Le président, je crois — et j'en suis assuré — doit prendre ses responsabilités. Il doit voir si la motion est recevable ou pas. Par la suite, étant donné que nous, nous jugeons que la motion est recevable, et bien, le débat — puisqu'il s'agit d'une motion qui peut être débattue — pourra s'engager sur cette motion.

Actuellement, il s'agit de savoir exactement,

de la part du président, si la motion sera recevable. Par la suite, nous avons l'intention de discuter de cette motion.

M. LE PRÉSIDENT: Votre...

M. BOSSE: M. le Président, le président peut, s'il le désire, ajourner sa décision à une date ultérieure. Quant à moi...

M. LESSARD: Pas d'objection.

M. BURNS: Il n'est pas question de prendre le vote, qu'est-ce que ces suggestions?

M. BOSSE: Non, en ce qui a trait à la décision comme telle...

M. BURNS: Je ne me réfère pas à ce que le député de Dorion vient de dire, mais plutôt à ce que le député de Chauveau vient de dire, derrière.

M. HARVEY (Chauveau): Est-ce parce que je n'ai pas le droit de vote?

M. HARDY: M. le Président, pour un membre qui n'est pas membre de la commission, qui a le droit de siéger sur la commission, est-ce que le député de Saguenay pourrait relire le libellé de sa motion?

UNE VOIX: Ce n'est pas libellé...

M. LESSARD: Voici, M. le Président. Je propose que les crédits prévus pour la construction de la route transcanadienne, section de l'auto-route Est-Ouest de Montréal, soient diminués à \$1, pour cette section de l'auto-route.

M. HARDY: Parlant sur la question de règlement, M. le Président, ma première impression était que la motion du député de Saguenay était recevable. Après avoir écouté la lecture de sa motion, je suis d'avis qu'elle n'est pas recevable. Il a le droit, en vertu du règlement, de proposer la réduction d'un article. Pas d'une partie d'un article et pas de la partie d'un sous-article, ce qu'il fait actuellement.

Il faudrait pour que la motion du député de Saguenay soit recevable, qu'il propose de réduire le sous-article 6 de \$82,317,000 à \$1. Ce qu'il ne fait pas, si j'ai bien saisi le libellé de la motion.

M. BURNS: M. le Président, c'est le sens de sa motion. Si on relit de la façon qu'il l'a faite, il y a peut-être une légère modification dans l'approche qu'il vient d'en faire. Tel qu'il l'avait faite tantôt, c'était la réduction du poste 7, de l'article 6 à \$1. Et considère, avec tout le respect...

M. HARDY: Cela change tout...

M. BURNS: Bien, c'est exactement comme ça que le député de Saguenay l'a faite au départ.

M. HARDY: ... l'esprit.

M. CHARRON: Le député de Saguenay a apporté cette précision à la demande ou à la suggestion du député de Dorion.

M. PINARD: Il a retiré sa première motion. Il en a fait une deuxième.

M. CHARRON: En aucun temps, je n'ai entendu le député de Saguenay dire qu'il avait retiré sa motion. C'est la seule qui est là.

M. PINARD: Celle qu'il vient de lire? C'est la première motion.

M. LESSARD: M. le Président, à la suite d'une discussion avec le ministre de la Voirie...

M. BOSSE: Attention, je pense que de toute façon, c'est une intention de mesure dilatoire.

M. LESSARD: ... il nous a fait part du fait que nous n'avions pas le droit de...

M. BURNS: J'invoque le règlement, article 285,19, M. le Président. Le député de Dorion impute des...

M. HARDY: Il fait une constatation.

M. BURNS: ... intentions.

M. HARDY: M. le Président, il ne faut pas se perdre en détails trop précis. Je saisis, à la lumière des nouvelles explications que le député de Saguenay vient de donner à ses collègues, qu'il s'oppose à tout le crédit de \$82,317,000...

UNE VOIX: \$82,317,000.

M. HARDY: ... donc, il s'oppose à tout le crédit de la Transcanadienne. Il faudra que, quand la commission sera appelée à voter tantôt, on ait bien à l'idée que ce que le député de Saguenay propose est qu'on empêche complètement la construction de la route transcanadienne.

DES VOIX: C'est ça.

M. LE PRESIDENT: J'ai la proposition du député de Saguenay par écrit. Il y dit: Je propose que les crédits prévus par la construction de la route transcanadienne poste budgétaire 7, article 6, les crédits du ministère de la Voirie soient réduits à la somme de \$1.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Cela a été accepté en Chambre.

M. LE PRESIDENT: Je vais demander le vote sur la proposition du député de Saguenay.

M. BURNS: M. le Président...

M. CHARRON: Le député de...

UNE VOIX: On va voir si elle est recevable et après ça on argumentera là-dessus.

M. LE PRESIDENT: Elle est recevable.

UNE VOIX: Parfait.

UNE VOIX: On va essayer de convaincre nos collègues.

UNE VOIX: Le président dit qu'elle est recevable.

M. BURNS: Le député de Sainte-Marie avait la parole sur...

DES VOIX: Vote, vote!

M. PINARD: Ecoutez, voyons donc, vote.

M. MAILLOUX: Il a rendu sa décision.

M. PINARD: Oui.

M. BURNS: Elle est recevable, elle est débattable, sauf que le député de Sainte-Marie s'est fait interrompre à la suite des remarques du ministre de la Voirie se posant des questions sur la recevabilité de la motion. Le président vient de rendre sa décision à l'effet que cette motion est recevable. Si je comprends bien, le député de Sainte-Marie a encore la parole.

M. BOSSE: Lorsqu'une motion est recevable, elle est débattable, je crois.

M. BURNS: C'est ça.

M. BOSSE: Aussi bien de dire franchement que vous êtes contre l'autoroute.

M. BURNS: On vient de le dire.

UNE VOIX: Qu'est-ce que ça donne de le dire encore?

M. LESSARD: M. le Président...

M. PINARD: M. le Président, avant qu'un autre député n'intervienne pour proposer quoi que ce soit, il faut disposer de la motion telle qu'elle a été présentée.

M. BURNS: Vous avez le droit de parler sur la motion.

M. PINARD: Sur quelle motion?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Sur la motion du député de Saguenay. Le président a dit qu'elle était recevable alors, c'est une motion débattable.

M. BURNS: Elle est débattable, à partir de ce moment-là, on a le droit de parler dessus.

M. PINARD : Si elle est recevable, pourquoi continuez-vous à la débattre?

M. BURNS: Il veut vous expliquer pourquoi cela doit être réglé à l'amiable.

DES VOIX: On sait pourquoi.

M. BRISSON: Le député de Saguenay n'a pas été assez clair?

M. BURNS: La majorité ministérielle veut nous bâillonner encore une fois. C'est ça?

M. CHARRON: C'est parce qu'on fait confiance à votre intelligence. On est prêt au vote.

M. PINARD: On n'y fait pas confiance, nous autres.

M. BOSSE : Je voudrais quand même relever une remarque du Parti québécois à l'effet que la partie ministérielle voulait bâillonner encore une fois. J'ai le regret pour ma part, d'avoir pris une attitude absolument contraire cet après-midi.

M. BURNS: J'ai tout simplement posé la question. Je ne crois pas que la majorité ministérielle encore une fois veuille nous bâillonner.

M. BOSSE: Mais, encore une fois, pourquoi ne l'acceptez-vous pas? C'est ça. Il n'y a pas eu d'autres fois à ma connaissance. Nommez-les.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Le président m'avait donné la parole. Je prends mon droit de parole. Je continue.

UNE VOIX: Cela tombe dans votre domaine.

M. LE PRÉSIDENT: Est-ce que la commission est en faveur de la motion du député de Saguenay? Il faut en disposer.

M. BURNS: Il a droit de parler.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est ça, mais j'ai le droit de parole.

M. BURNS: Il a le droit de parler.

M. CHARRON: On l'a demandé avant de faire le vote.

M. PINARD: Il l'a présentée, le député l'a appuyée. Ils ont épuisé leur droit de parole.

UNE VOIX: J'ai dit que je l'appuyais.

M. PINARD: C'est encore pire. Si personne n'appuie une motion à la commission, le débat se trouve à être clos.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Non, non.

M. PINARD : Quant au parrain de la motion, le président...

M. CHARRON: Le député de Drummond a plus d'expérience parlementaire que ça!

M. PINARD : Le président la déclare recevable, c'est à la commission maintenant à se prononcer, à savoir si les crédits seront réduits à \$1, tel que demandé.

M. CHARRON: Avant de se prononcer, il faut bien entendre les arguments. Il faut bien savoir pourquoi vous allez voter contre.

M. LE PRÉSIDENT: A l'ordre, un à la fois!

M. PINARD : Après que la commission se sera prononcée sur la validité de la motion du député de Saguenay, à savoir si on doit réduire les crédits de \$82 millions à \$1, là, la commission passera à d'autre chose.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Non, non.

M. LESSARD: J'invoque le règlement, M. le Président. On nous a dit, depuis un certain temps qu'on devait suivre des cours en procédure. Or, depuis douze mois, on a réussi à en apprendre. J'ai l'impression que le ministre de la Voirie devrait suivre la procédure. Il devrait constater qu'une fois qu'une motion est acceptée par le Président, toute autre personne peut parler sur cette motion-là, peut parler selon le temps prévu par les règlements sessionnels et il n'appartient pas au Président, à ce moment, de demander le vote, tant et aussi longtemps que la discussion sur la motion n'est pas terminée.

Alors, M. le Président, vous n'avez pas demandé le vote, vous avez tout simplement laissé continuer la discussion et, comme on constate que les collègues de l'autre côté de la table n'ont pas encore compris véritablement les arguments qui sont apportés par mes collègues, eh bien, nous voulons continuer de vous les expliquer.

M. BOSSE: Quand même, de notre capacité de comprendre vous ne pouvez présumer!

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): M. le Président, je pense que l'atmosphère est suffisamment sereine.

M. PINARD: Les arguments ont été invoqués par le député de Saguenay avant qu'il ne présente sa motion, qu'il ne l'ait déposée sur la table de la présidence. Il a fait le préambule et finalement il a conclu par sa motion et nous avons tout de suite compris pourquoi il s'opposait à ce que la commission adopte les crédits de \$82 millions prévus au poste budgétaire 7, article 6.

M. CHARRON: Le député voulait vous expliquer pourquoi il a proposé \$1 plutôt que \$5. Il a le droit.

M. BRISSON: Il l'a expliqué avant de proposer sa motion.

M. PINARD: Il l'a expliqué avant de proposer sa motion, alors, il n'a pas besoin de répéter son explication.

M. CHARRON: Et si un député veut expliquer pourquoi il appuierait la motion d'un de ses collègues.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Il a parfaitement le droit.

M. CHARRON: Moi, je veux exprimer — pour que ce soit inscrit dans le journal des Débats — pourquoi je vais voter — je ne le sais pas, je vous réserve la surprise — en faveur ou contre la motion du député de Saguenay. J'ai le droit.

UNE VOIX: Cachottier!

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Voyons donc, M. le Président!

M. CHARRON: On a un vétéran...

M. BURNS: Je veux tout simplement faire appel à l'intelligence des règlements que possède, évidemment, peut-être, à part moi, le député de Terrebonne...

M. BOSSE: J'invoque le règlement.

M. BURNS: Moi, cela ne me fait rien. Si vous ne voulez pas en discuter de ce problème-là, nous allons en discuter autrement. Il y a un article qui s'appelle 377 dans les règlements et en ce qui concerne les comités des subsides, cela se fait à chaque jour. Alors si vous voulez entendre parler tous les jours, c'est la meilleure façon de ne pas en discuter ici. Puis je ne fais pas de menaces.

M. BRISSON: Du chantage.

M. BURNS: Non, non, je m'en fiche, prenez ce que ça voudra mais, si vous nous empêchez de parler ici, on va parler en haut. C'est ça qui va arriver.

M. MAILLOUX: Si jamais le Parti québécois prenait le pouvoir, on se demande l'endroit où il nous resterait à parler dans le Québec. Vous essayez de parler depuis quatre heures après-midi, on sait très bien où l'on va.

M. BURNS: Ecoutez, on sait très bien où on va parler.

M. MAILLOUX: Vous pouvez parler de bâillon quand ça fait cinq heures sur le même projet.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Le député de Saguenay.

M. LESSARD: Le député de Charlevoix devrait comprendre que je suis en train de défendre sa région...

M. MAILLOUX: Que le député...

M. LESSARD: ...je suis en train de défendre sa région parce que nous nous sommes sacrifiés au niveau du gouvernement, du ministère de la Voirie.

M. MAILLOUX: ...Que le député de Saguenay... Je me suffirai à moi-même. Je n'ai pas besoin du député de Saguenay.

M. LESSARD: Nous sommes sacrifiés depuis 1967, on a tout concentré les crédits de la Voirie à Montréal.

M. MAILLOUX: ...réforme électorale...

M. LE PRESIDENT: A l'ordre!

M. HARDY: M. le Président, j'invoque le règlement. La motion qui est présentement devant la commission est bien spécifique...

M. LESSARD: Vous viendrez.

M. MAILLOUX: ...je vous assure de ma collaboration...

M. LESSARD: Ce n'est certainement pas vous qui allez...

M. HARDY: ...elle a trait à réduire les crédits proposés pour la construction de l'auto-route transcanadienne. Alors, il n'y a rien d'autre, aucune construction d'autres routes qui doit être mentionnée...

M. MAILLOUX: ...pas autre chose que...

M. HARDY: ...dans la discussion présente. Alors je vous demanderais, M. le Président, d'exiger que chacun des membres qui prendrait la parole sur cette motion du député de Saguenay s'en tienne à l'opportunité de réduire

ou non les crédits prévoyant la construction de la route transcanadienne.

M. BURNS: M. le Président, si je comprends bien, elle est recevable cette motion, et, si je comprends bien également, c'est le député de Sainte-Marie qui avait la parole et est-ce que je me trompe quand je fais ces avancés-là, M. le Président?

M. CHARRON: Sur la motion du député de Saguenay.

M. BURNS: Sur la motion du député de Saguenay proposant de réduire les crédits à \$1, au poste 7, article 6.

M. PINARD: Allez-y "boys"! Au point de vue stratégique, c'est bien bon, allez-y!

M. LE PRESIDENT: Un instant, s'il vous plaît. A la transcription...

M. BURNS: Ce n'est pas du tout de la stratégie que vous faites! Tout simplement de passer une autoroute sur le dos du monde sans même les consulter. Ce n'est pas mieux.

M. PINARD: Arrêtez donc!

M. BRISSON: ...notre programme...

M. BURNS: Sans même en avoir discuté avec les gens concernés et, à un moment donné, à grand renfort de tambours et trompettes, vous annoncez cela en Chambre.

M. PINARD: Arrêtez donc!

M. BRISSON: C'est à se demander si le député de Maisonneuve n'est pas contre le développement de l'est de Montréal.

M. BURNS: Un autre style de spectacle du Colisée, pas de problème...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): On n'est pas du tout contre le développement de l'est.

M. BRISSON: Cela n'en a pas l'air.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Est-ce que j'ai la parole, M. le Président?

M. LE PRESIDENT: Oui. J'ai une remarque à vous faire qu'on m'a communiquée. C'est qu'à la transcription, on m'a demandé d'avertir ceux qui veulent que leurs paroles soient consignées au journal des Débats, de ne pas parler en même temps que d'autres. Qu'il y en ait seulement un qui parle à la fois, sinon, c'est malheureux mais vous ne vous relirez pas au journal des Débats.

M. BOSSE: On veut vous convaincre.

M. LE PRESIDENT: Il faudrait qu'il n'y en ait qu'un qui parle à la fois.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Est-ce que vous me donnez la parole, M. le Président sur la motion du député de Saguenay?

M. LE PRESIDENT: Je ne vous l'ai pas encore enlevée. Bon, bien...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Non, mais les autres... Si je comprends bien, vous me l'avez laissé enlever par les autres.

M. HARDY: Ce sont vos collègues qui vous l'ont enlevée.

M. LE PRESIDENT: Ils vous l'ont enlevée...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je continue. La motion du député de Saguenay dit qu'on doit réduire ces crédits à \$1. Ce qui veut dire, à toutes fins pratiques, qu'on arrête les travaux de l'autoroute Est-Ouest de Montréal. Etant donné tous les arguments que nous avons exposés au ministre cet après-midi et ce soir, de mes collègues de Maisonneuve, de Saint-Jacques, je pense que tous les membres de cette commission comprendront le sens de cette motion.

Je pense que vous comprenez que pour \$1 le ministre ne pourra pas construire l'autoroute, c'est définitif. Pour que la motion soit recevable, il ne faut pas qu'elle soit réduite à zéro. Alors, ce que nous disons ici, et ce que les membres de cette commission ne semblent pas comprendre, c'est qu'il ne s'agit pas pour nous de faire de l'obstruction. Il ne s'agit pas pour nous de faire...

M. BOSSE: ...bonne résolution.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Non, non, écoutez! Je n'ai pas donné le droit de parole à personne, je vous donne le droit de rire, mais pas le droit de m'interrompre. Les membres de cette commission...

UNE VOIX: Le ridicule tue!

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): ...ne semblent pas comprendre que nous qui représentons les électeurs du comté de Saint-Jacques...

M. BURNS: Vous devriez être mort depuis longtemps.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): ...du comté de Sainte-Marie, du comté de Maisonneuve, du comté de Bourget, nous sommes mandatés par ces gens pour parler en leur nom devant cette commission. Si nous nous opposons au projet de l'autoroute, c'est parce que nous sommes convaincus, même si vous ne l'êtes pas, que nous avons l'appui de la majorité de la popula-

tion de ces comtés. Je ne répéterai pas tous les arguments que je vous ai servis cet après-midi, j'espère que vous vous en souvenez. Nous avons parlé contre ce projet, à l'étude des crédits supplémentaires et, à cette commission, nous sommes encore contre ce projet parce que le peuple, les gens que nous représentons, est contre plus que jamais. Ce n'est pas une opposition du Parti québécois, c'est une opposition de tous les citoyens qui sont touchés par le projet de l'autoroute, appuyés par des centrales syndicales, appuyés par les comités de locataires, comités de citoyens.

M. BOSSE: Je conteste encore la centrale syndicale. Il n'y a jamais eu de proposition passée à la CSN, à ma connaissance, à l'effet d'approuver...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je n'ai pas donné la parole au député de Dorion, s'il vous plaît, M. le Président...

M. BOSSE: C'est le conseil central, ce n'est pas la centrale syndicale.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je n'ai donné la parole à personne, je regrette.

M. LE PRÉSIDENT: Un instant s'il vous plaît, c'est le député de Sainte-Marie qui a la parole.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je n'ai donné la parole à personne. Le Conseil central de Montréal a donné son appui à tous les gens qui s'opposaient au projet de l'autoroute, la FTQ et cela après avoir fait des études, après avoir présenté des mémoires, pour dire pourquoi ils étaient contre. C'est curieux que vous ne semblez pas vouloir comprendre une population qui s'oppose à cela. Elle a des raisons de le faire et ce sont ces raisons qu'on expose devant les membres de la commission, depuis qu'on en parle, même à l'Assemblée nationale et ici, on en a parlé tout l'après-midi et, s'il le faut, on va en parler encore longtemps.

C'est curieux que des députés viennent ici pendant quelques minutes et repartent après. Ils viennent tout simplement nous dire qu'on s'amuse et qu'on fait de l'obstruction systématique.

Il s'en fait de l'obstruction systématique à l'Assemblée nationale, et ce n'est pas toujours le Parti québécois. Mais quand le Parti québécois s'oppose à quelque chose, c'est parce qu'il a approfondi le problème, qu'il l'a étudié, et qu'il y a des milliers d'électeurs dans nos comtés qui viennent nous voir. Je répète ce que j'ai dit cet après-midi — parce que ça prend du temps à entrer dans la caboche de certains — il y a des milliers de coups de téléphone qui se donnent tous les jours et qui nous disent: S'il vous plaît, tâchez de bloquer ce projet parce que les gens veulent rester chez eux. Les gens ne

veulent pas déménager dans des logements plus chers, les gens ne veulent pas être empoisonnés par la pollution de l'air, par l'oxyde de carbone. Ils ne veulent pas quitter certains logements où ils vivent depuis vingt ans et ils n'ont pas les moyens d'aller ailleurs.

Je reviens toujours à ce problème-là parce que, quand on en parle, les gens ne semblent pas le comprendre. C'est pour ça...

M. BOSSE: Ce n'est pas la résolution pas du tout. La résolution dit: la réduction du crédit à \$1. On a entendu ce débat-là cet après-midi.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Oui, mais on doit...

M. BOSSE: On a discuté de la réduction du crédit.

M. LAVOIE (Wolfe): M. le Président, quant à perdre son temps comme ça, on va demander l'ajournement de la commission.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Demandez-le.

M. LAVOIE (Wolfe): On perd son temps.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Demandez-le, on continuera un autre jour.

M. BURNS: Demandez-le.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Cela ne nous fait rien, on continuera un autre jour. Alors, M. le Président, est-ce que je peux continuer?

M. BURNS: Le député a demandé...

M. LAVOIE (Wolfe): Je demande l'ajournement, si c'est pour continuer sur ce train-là, on perd son temps...

M. LESSARD: L'Union Nationale doit savoir comment ça se perd du temps.

M. LAVOIE (Wolfe): On a une manière pratique de travailler...

UNE VOIX: On attend une décision du président.

M. BOSSE: Je ne voudrais pas politiser le débat, M. le Président. Il m'apparaît que lorsqu'on discute d'une motion, il faut s'en tenir strictement au contenu de la motion et non revenir et discuter d'autre chose que de l'opportunité de réduire le crédit à \$1. Je pense que ce serait légitime, M. le Président, que vous ne permettiez pas à un intervenant de nous répéter la même chose qu'on a entendue déjà. C'est très dramatique, très prenant, mais cela a déjà été entendu au moins une fois. Ceci étant dit, M. le

Président, je fais appel à votre compréhension du code pour rappeler à l'ordre l'opinant.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): M. le Président, je suis à expliquer, exposer pourquoi je suis contre la réduction de ce budget à \$1.

M. LEDUC: Je pense que ce que le député de Sainte-Marie voulait dire...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je suis pour la réduction de ce budget à \$1, je suis pour la motion...

M. BOSSE: C'est une erreur de copiste.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je peux avoir eu un lapsus, en tout cas, vous avez compris ce que je voulais dire. Il n'y a pas de problème.

M. LE PRÉSIDENT: A l'ordre!

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je peux continuer, M. le Président?

M. LE PRÉSIDENT: Certainement, je vous ai déjà ajouté dix minutes sur le temps officiel.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Les gens d'en face sont souvent intervenus sans ma permission, j'espère que les...

M. LE PRÉSIDENT: Il a ajouté dix minutes.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je vous remercie, M. le Président.

M. HARDY: Avez-vous compté les interventions de vos amis?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je vous remercie beaucoup, M. le Président, celles de mes amis sont très importantes. Je continue. Nous avons l'intention de demander la réduction de ces crédits tout simplement pour que le ministre arrête le projet de l'autoroute Est-Ouest du bas de la ville de Montréal. C'est aussi simple que ça. Je pense que ce n'est pas à moi à décider si ce projet doit se faire ou pas, ce n'est même pas au gouvernement, c'est au peuple que nous représentons. Ce sont eux que nous aurions dû consulter. Comme le disait mon collègue il y a quelques instants, on a consulté tous les organismes, l'establishment, toutes les grosses compagnies, même l'archevêché. Mais on n'a pas consulté le peuple et nous, nous avons consulté nos électeurs. C'est pour ça que nous nous sentons forts dans nos arguments, nous nous sentons appuyés, nous ne sommes pas seuls. Nous ne sommes pas seuls ici ce soir, c'est toute la population, tous les électeurs de nos comtés qui nous ont demandé de nous opposer à ce projet-là. C'est pour ça que nous appuyons la motion du député de Saguenay, et que nous voulons que le projet de l'autoroute,

qui est rendu à Saint-Denis, arrête là. Ces crédits-là, qu'on les verse ailleurs.

Il y a d'autres priorités. Il y a la Transquébécoise. Il y a des routes à faire dans le Saguenay, dans le comté, la route de la Gaspésie, partout. Dans la ville de Montréal, dans mon comté, ces gens seront très heureux, si le ministre ou si les membres de cette commission acceptent la motion du député de Saguenay. C'est pour cela que j'appuie sa motion.

M. LE PRÉSIDENT: Vous avez terminé, M. le député?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Pour le moment, oui.

M. LE PRÉSIDENT: Un vote sur la motion.

M. BIENVENUE: Je veux parler de façon très brève sur la motion. Je ne parlerai pas de la partie qui concerne la ville de Montréal, sur les \$82,317,000. Je vois, par la motion que si c'était réduit de \$82,317,000 à \$1.00, les travaux de la Transcanadienne de Montmagny à la frontière du Nouveau-Brunswick, en passant par Rivière-du-Loup, si la motion était agréée, si les crédits étaient réduits en conséquence, cette section de la Transcanadienne ne serait pas continuée. Ce serait un désastre. C'est ce que j'appelle du fédéralisme rentable, cette section de la route.

M. CHARRON: Un désastre?

M. BIENVENUE: Non, la construction de la route. C'est tuer des centaines et des centaines d'individus sur cette route, extrêmement dangereuse. Je ne toucherai pas...

M. LESSARD: Le tourisme resterait peut-être en Gaspésie, si on faisait l'autoroute de la Gaspésie.

M. BIENVENUE: Le tourisme aurait plus de chances de se rendre vivant en Gaspésie, parce que pour le moins qu'on connaisse la région, pour se rendre en Gaspésie, il faut passer par Rivière-du-Loup. Ne serait-ce que pour cela, sans toucher à la question de Montréal, je pense que cette motion — je ne sais pas quelle portée on a voulu lui donner, je ne sais pas à quoi on a songé — non, je ne parle pas de ces choses, je parle des conséquences que j'ai soulignées. Ce serait un désastre. Il y a trop longtemps que presse la route Québec-Rivière-du-Loup-Nouveau-Brunswick. Je voterai contre la motion pour des raisons tellement évidentes que je n'ai pas besoin de souligner quoi que ce soit davantage.

M. BURNS: Est-ce que le député a droit de vote, à la commission?

M. BIENVENUE: Je voterais.

M. LE PRESIDENT: Non. Il n'a pas le droit. Il n'a pas encore voté.

M. CHARRON: Est-ce que le député de Matane...

M. HARDY: De toute façon, comme membre du comité plénier, il votera automatiquement pour l'adoption des crédits. Tous les députés sont membres du comité plénier.

M. CHARRON: Est-ce que le député de Matane a terminé?

M. BRISSON: Je trouve curieux les arguments du député de Sainte-Marie. Personnellement, le comté de Sainte-Marie et le comté de Maisonneuve touchent à mon comté et souvent j'ai l'occasion de me promener dans le comté de Sainte-Marie et dans le comté de Maisonneuve — je vais me promener davantage pour éclairer le peuple — je trouve que ces arguments sonnent un peu faux. Tout le peuple du comté de Maisonneuve et du comté de Sainte-Marie — je ne sais pas à quels électeurs il s'est adressé — veulent l'autoroute. Les gens de ces comtés veulent se débarrasser de leurs taudis ainsi que de leurs "coquerelles." Ils veulent en sortir.

M. LESSARD: Où vont-ils vivre?

M. BRISSON: Ne vous en faites pas. On va les replacer.

M. LESSARD: Oui?

M. BRISSON: Oui et à bon prix. D'ailleurs, ce n'est pas le temps d'en discuter.

M. CHARRON: ... parce qu'ils ne le savent pas.

UNE VOIX: C'est cela, le fédéralisme rentable.

M. BRISSON: Justement, on leur dit par les loyers modiques.

M. BURNS: \$145 par mois.

M. BRISSON: Le gouvernement va payer la différence. N'êtes-vous pas au courant de la loi? M. le Président, je pense que ces gens veulent en sortir.

M. HARDY: Pas les assistés sociaux.

M. BRISSON: C'est pourquoi ils sont en faveur de cette autoroute. En plus, ils sont en faveur de cette autoroute, parce qu'ils veulent le développement de l'est. A entendre parler le député de Saguenay, on dirait qu'il est contre le développement de la ville de Montréal et je me pose une question. Est-ce que les six députés péquistes...

M. LESSARD: M. le Président, je soulève un point d'ordre.

M. BRISSON: ... sont contre le développement de la ville de Montréal également?

M. LESSARD: En vertu de l'article, 285, 19e, sous-article 2. on me prête des intentions et je n'accepte pas les intentions qui me sont prêtées. Je n'ai jamais dit, M. le Président, que j'étais contre le développement de la ville de Montréal.

J'ai dit, M. le Président, qu'on s'apercevait que, dans d'autres régions de la province, il y avait des besoins qui étaient aussi prioritaires, qu'en 1967 on avait centralisé à peu près tous les crédits du ministère de la Voirie vers la région de Montréal et qu'il était temps maintenant — puisqu'en 1967, on nous avait dit à nous des régions rurales, on nous avait dit: Attendez et après Montréal, ça viendra — cela fait des années qu'on attend et maintenant il est temps qu'on développe les autres régions de la province.

M. HARDY: Ce n'est pas une question de règlement, ça.

M. LESSARD: M. le Président, on me prête des intentions et je remets...

M. BRISSON: Dans la région de Montréal...

M. LESSARD: ... et ça donne exactement les paroles que j'ai dites.

M. BRISSON: ... il y a au-delà de trois millions de population...

M. LESSARD: M. le Président, l'électricité c'est chez nous qu'on l'a.

M. BRISSON: ... ces gens-là ont droit au travail, également aux améliorations.

M. LESSARD: Chez nous aussi.

M. BRISSON: Ils ont droit au progrès aussi.

M. LE PRESIDENT: A l'ordre!

M. BRISSON: Je pense que c'est une priorité, si je dois dire, primordiale que cette autoroute et puisque le peuple est en faveur, je ne vois pas pourquoi on réduirait les crédits.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Nous, on dit qu'il est contre.

M. BRISSON: Si vous voulez être contre, le peuple vous jugera dans deux ou trois ans.

M. BURNS: Le peuple est contre.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Vous ne fréquentez pas les mêmes gens que nous.

M. BRISSON: Non, ça paraît parce que, moi, je fréquente le vrai peuple.

M. LE PRÉSIDENT: A l'ordre!

M. BOSSE: M. le Président, c'est à titre de citoyen du comté de Sainte-Marie que je parle, d'abord, et aussi à titre de député de Dorion. J'ai l'occasion de rencontrer le peuple et le peuple, je connais ça autant que les gars d'en face. Il y a certains gars d'en face qui ont peut-être moins l'occasion de fréquenter le peuple que je peux l'avoir ou que j'ai pu l'avoir. Pour ma part, j'y demeure encore dans ce comté et quand on vient affirmer ici qu'on représente le peuple, il faudrait peut-être dire... Certains gars d'en face, plus directement en face de moi. Pour ma part, en tout cas, je rencontre beaucoup de ces citoyens et c'est assez étrange que ces citoyens ne soient pas aussi traumatisés qu'on voudrait ici le laisser entendre.

D'autre part aussi, les organismes représentatifs — j'en ai dit un mot cet après-midi, je n'ai pas l'intention de revenir à la charge et me répéter non plus — seulement, il y a, comme je crois, certaines personnes qui, par intérêt politique, ont peut-être besoin de faire, de prendre une attitude absolument négative vis-à-vis d'un développement à l'intérieur de l'est de Montréal.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): M. le Président, est-ce que je peux poser une question?

M. BOSSE: Je n'hésite point à prendre mes responsabilités vis-à-vis de la population de Montréal, y compris les citoyens de Sainte-Marie et les autres de la province qui, dans l'ordre de 76 p. c, n'ont quand même pas voté...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Est-ce que vous voulez que je pose une question?

M. BOSSE: ... pour le Parti québécois.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): M. le Président...

M. BOSSE: Permettez donc que je continue.

M. CHARRON: Qu'est-ce qui arrive...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est parce que quand vous parlez des gens qui ont un intérêt politique, est-ce que vous parlez du député de...

M. LE PRÉSIDENT: A l'ordre!

M. HARDY: A l'ordre!

M. BOSSE: En ce qui me concerne, comme représentant de la ville de Montréal et des citoyens de la ville de Montréal, et je ne suis pas moins représentatif, autant au sud qu'au nord

parce que, d'une part, j'y habite et, d'autre part, j'ai l'occasion de rencontrer ces citoyens et les plus défavorisés, autant que ceux qui sont directement en face de moi. C'est évident que je m'opposerai pour des raisons de développement de la ville de Montréal et de création d'emplois nouveaux à l'intérieur de la ville de Montréal. C'est là une occasion, un investissement, je serai pour ce fédéralisme rentable. Merci, M. le Président.

M. LE PRÉSIDENT: Est-ce qu'il y a d'autres questions?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): M. le Président, je voulais poser une question. Est-ce que le député me permet?

M. BOSSE: Je permets au député et savant confrère de Sainte-Marie.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Quand le député de Dorion qui est un de mes électeurs — je ne veux pas dire qu'il a voté pour moi —

M. BOSSE: J'espère.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): ... mais qui est un des électeurs du comté de Sainte-Marie, quand le député de Dorion dit: Il y en a qui ont des intérêts politiques à arrêter l'autoroute, est-ce que le député de Dorion fait mention du député de Sainte-Marie? Est-ce que vous parliez de moi, à ce moment-là?

M. BOSSE: Bien possiblement, ça peut être ça. Si le député de Sainte-Marie l'interprète, je lui laisse le soin d'interpréter, cette fois, pour ne pas...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Non, non, je n'ai affaire à aucun patronage dans l'autoroute.

M. BOSSE: C'est une opinion que j'ai émise, alors, à ce moment-là, interprétez comme vous le voulez.

M. LE PRÉSIDENT: A l'ordre! Le ministre n'a pas terminé...

M. LAFONTAINE: M. le Président, moi, je veux souligner que je pense bien que la majorité de la commission est suffisamment éclairée et pour autant que je suis concerné, on serait prêt à prendre le vote.

M. CHARRON: M. le Président, sur la motion du député de Saguenay...

M. LE PRÉSIDENT: Sur la motion du député de Saguenay?

M. CHARRON: C'est ça. M. le Président...

M. HARDY: L'esprit de Saint-Jacques.

- M. CHARRON: Bien, si vous voulez.
- M. LE PRESIDENT: Le député de Chauveau, M. Harvey.
- UNE VOIX: Saint-Jacques le Mineur ou le Majeur?
- M. HARVEY (Chauveau): Bien, moi, j'ai quelques mots à dire simplement pour dire que je vais voter contre la motion.
- M. LE PRESIDENT: M. Carpentier.
- M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Vous n'aviez pas besoin de le dire, on le savait.
- M. BURNS: Avez-vous autre chose d'intelligent à nous dire?
- M. HARVEY (Chauveau): Au lieu de dire des conneries comme vous dites !
- M. LE PRESIDENT: M. Faucher.
- M. BURNS: M. le Président, est-ce que c'est parlementaire?
- M. CHARRON: Est-ce que les paroles du député de Chauveau sont parlementaires?
- M. LE PRESIDENT: M. Giasson.
- DES VOIX: Oh! Oh! Oh!
- M. CHARRON: ...on venait de vous le signaler.
- M. LAFONTAINE: M. le Président, je vous dis que le Parti québécois est en retard, vous êtes rendu à la moitié de votre liste.
- M. BRISSON: M. le Président, dès que le vote est commencé...
- M. CHARRON: Attendez une minute, je vous avais demandé la parole.
- M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Faites pas ça.
- M. BRISSON: Le vote est commencé, M. le Président, je...
- M. LE PRESIDENT: Le vote est commencé...
- M. BRISSON: Faites appel aux députés alors.
- M. CHARRON: M. le Président, vous m'aviez reconnu auparavant et je venais de vous signaler...
- M. LE PRESIDENT: M. Larivière...
- M. CHARRON: ...que je voulais parler sur la motion du député de Saguenay.
- M. LE PRESIDENT: Je ne vous ai pas vu faire la demande.
- M. CHARRON: Il y a toujours bien une maudite limite.
- M. LEDUC: M. le Président, le député de Saint-Jacques a le droit de dire tout ce qu'il veut dire à l'Assemblée nationale et en commission, mais les "maudites limites" par exemple, il y a des maudites limites au langage qu'il emploie.
- M. CHARRON: Vous venez de le dire: Maudites limites. Vous venez de le répéter.
- M. LE PRESIDENT: A l'ordre!
- M. LEDUC: Justement parce que c'est vous qui l'avez dit. Si le député de Saint-Jacques veut retourner ça en foire, on va retourner ça en foire.
- M. BURNS: Que le député de Taillon reste tranquille !
- M. LE PRESIDENT: Je n'ai pas pris ombra-ge, parce que je sais de qui ça vient. Nous continuons le vote.
- M. BURNS: M. le Président...
- M. CHARRON: M. le Président, j'invoque le règlement également.
- M. LE PRESIDENT: M. Latulippe.
- M. BURNS: La décision est absolument injuste.
- M. LAFONTAINE: On n'invoque pas le règlement dans un vote.
- M. BURNS: Cela, c'est ce qu'on appelle un bâillon. Et le pire c'est que c'est vous qui bâillonnez.
- M. LE PRESIDENT: Le vote était commencé.
- M. CHARRON: Il n'était pas commencé.
- UNE VOIX: Vous l'aviez demandé, M. le Président.
- M. LE PRESIDENT: A l'ordre!
- M. CHARRON: Vous m'avez regardé, vous m'avez reconnu et j'ai dit: Sur la motion du député de Saguenay.
- M. BURNS: M. le Président, votre décision est absolument injuste, j'irais même jusqu'à dire

qu'elle est partisane et j'en appelle au président de la Chambre.

M. LE PRÉSIDENT: A l'ordre!

M. CHARRON: Appelez le président de la Chambre.

M. MAILLOUX: M. le Président...

M. CHARRON: Vous n'avez pas le droit d'appeler le vote avant qu'aucun député n'ait manifesté l'intention de parler.

M. LE PRÉSIDENT: J'ai appelé un vote et personne n'a dit un seul mot.

M. CHARRON: J'invoque le règlement et vous pouvez retourner à la transcription des débats, j'ai dit: Sur la motion du député de Saguenay.

M. LE PRÉSIDENT: S'il vous plaît, nous allons finir le vote.

M. MAILLOUX: Est-ce que je pourrais vous soumettre bien humblement que, sans contre-dit, je pense que le député de Saint-Jacques avait réellement demandé la parole et que ce serait son droit de s'exprimer.

M. LE PRÉSIDENT: C'est bien dommage, je ne l'ai pas vu.

M. CHARRON: Vous m'avez regardé en pleine face.

M. LE PRÉSIDENT: J'ai demandé à un certain moment que les membres de la commission parlent un à la fois. Si, d'un côté de la commission, tout le monde parle en même temps, ce n'est pas ma faute si je n'ai pas entendu.

M. MAILLOUX: M. le Président, je voudrais...

M. LE PRÉSIDENT: J'ai demandé le vote et je vais continuer à le demander.
M. Latulipe.

M. LATULIPE: Contre.

M. LE PRÉSIDENT: M. Lavoie.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Le député de Saint-Jacques avait demandé.

M. LESSARD: Article 336 du...

M. LE PRÉSIDENT: M. Mailloux.

M. MAILLOUX: M. le Président, je regrette...

M. BURNS: Si le député de Charlevoix est honnête, on va savoir que ce n'est pas...

M. MAILLOUX: ...je ne voterai pas sur une telle motion, parce que assurément je pense qu'honnêtement parlant, le député de Saint-Jacques avait demandé la parole.

M. CHARRON: Je remercie le député du comté de Charlevoix.

M. MAILLOUX: Je ne blâme pas le président de ne pas l'avoir reconnu, mais nous-mêmes avons constaté qu'il demandait la parole et c'est dans le brouhaha évidemment que vous avez possiblement...

UNE VOIX: L'ajournement, M. le Président, il est onze heures.

M. LE PRÉSIDENT: J'ai demandé clairement qu'un membre parle à la fois. Maintenant, si tout le monde parle en même temps, ce n'est pas ma faute.

M. LESSARD: Il est onze heures, M. le Président.

M. LE PRÉSIDENT: Si on avait parlé un à la fois, cet incident-là ne serait pas arrivé.

M. MAILLOUX: M. le Président...

M. LESSARD: Il est onze heures.

M. LE PRÉSIDENT: Je suis rendu à demander le dernier membre de la commission...

M. LESSARD: Il est onze heures.

M. LE PRÉSIDENT: ...sur la liste, M. Pinard.

M. CHARRON: M. le Président, j'invoque le règlement. Qui pensez-vous...

M. LAFONTAINE: Il n'a pas le droit de parler, M. le Président.

M. CHARRON: ...le député de Terrebonne signalait lorsqu'il...

M. LAFONTAINE: Il n'a pas le droit de parler, M. le Président.

M. CHARRON: ...le député de Terrebonne m'a entendu parce que quand j'ai dit: Sur la motion du député de Saguenay. Il a dit: L'esprit de Saint-Jacques. Comme j'allais commencer, vous vous êtes retourné vers le député de Chauveau...

UNE VOIX: C'est ça.

M. CHARRON: Le député de Terrebonne

peut certainement témoigner aussi honnêtement que vient de le faire le député de Charlevoix. J'en appelle à l'honnêteté du député de Terrebonne pour voir si véritablement à mes paroles il avait ajouté: L'esprit de Saint-Jacques, dans l'hypothèse où j'allais témoigner.

M. HARDY: Personnellement, je ne peux témoigner de rien parce que je n'ai pas l'intention de me substituer au président de la commission. Si j'agissais comme président, je saurais ce que j'ai à faire mais, dans les circonstances actuelles, je...

M. BURNS: Sauf que vous avez pris une attitude qui était bien claire quand vous avez dit: L'esprit de Saint-Jacques, c'était bien évident. A ce moment-là, vous voyiez vous, comme le député de Charlevoix, que le député de Saint-Jacques allait adresser la parole.

M. LE PRESIDENT: A l'ordre!

M. BURNS: Le député de Saint-Jacques n'a pas dit un mot parce qu'il croyait que vous donniez la parole au député de Chauveau. C'est ça. Quand on s'est aperçu que vous lanciez le vote, je trouve que cela charrie un peu.

M. LE PRESIDENT: A l'ordre! Le vote a été pris. Il y en a sept contre la motion et un pour.

M. BURNS: Cela s'appelle un "railroading" ça.

M. CHARRON: Vous n'êtes pas sortis du bois!

UNE VOIX: Il est 11 heures, M. le Président.

M. BURNS: Je tiens à enregistrer, pour la fin des Débats, que j'en ai appelé de votre décision de continuer le vote. Je vous réfère, M. le Président, à l'article 326 de notre règlement. On verra ça plus tard.

M. LE PRESIDENT: La séance est levée et ajournée à demain 10 h 30.

(Fin de la séance: 23 h 2)

Séance du vendredi 21 mai 1971

(Dix heures cinquante-huit minutes)

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

Nous allons continuer la séance qui a été ajournée hier soir à 11 heures. Au sujet du vote, pris hier soir, j'admets que la demande avait été faite par le député de Saint-Jacques.

M. PINARD: Cela a paru dans nos notes.

M. LE PRESIDENT: Cela a paru dans les notes, encore une fois. Hier, je ne l'avais pas entendu. J'ai agi selon les faits que je connaissais.

Maintenant, d'après les notes du journal, il en a bel et bien fait la demande. Alors, il faut bien que je retire la décision que j'ai prise hier.

M. BURNS: M. le Président, je veux tout simplement vous remercier de votre objectivité même si, hier soir, les esprits, à un certain moment, se sont échauffés. Je suis sûr que tout le monde, de part et d'autre, a oublié les choses désagréables qui auraient pu être dites dans le feu de la chicane, si on peut dire.

M. CHARRON: Pour ma part, M. le Président, je ne regrette rien de ce qui s'est passé hier. Si l'occasion se représentait, j'agis de la même façon.

M. le Président, sur la motion de mon collègue, le député de Saguenay. J'endorsse, à mon tour, la motion présentée par le député de Saguenay. Je la crois légitime et fondée selon les arguments que nous avons déjà soumis devant la Chambre et devant cette commission.

J'aimerais dire ou peut-être préciser en deux points, ce matin, pourquoi j'endorsse cette motion et pourquoi je favorise la réduction à \$1 du budget prévu aux travaux de la Transcanadienne, cette année. Je la pose en des termes nouveaux. Hier, lors du débat sur la motion principale — si on peut appeler ça comme cela — à l'article 6, j'ai présenté les objections de principe que notre parti et les citoyens de nos comtés avaient contre cette autoroute. J'en voudrais, maintenant, à ce projet. C'est pourquoi je favorise la motion du député de Saguenay pour deux raisons. Le gouvernement et l'Etat québécois viennent de manquer une occasion unique d'innover en au moins deux matières: la première est celle d'innover en urbanisme, tout simplement. Ils sont rares, M. le Président, et vous le savez, les endroits où la société québécoise est à l'avant-garde dans l'humanité.

Au contraire, nous sommes à combler un retard incroyable et, en plusieurs endroits, même le retard comblé se voit toujours devancé par un fossé invraisemblable qui semble de plus en plus long à franchir.

Sauf que nous avons là, dans le plan de l'urbanisme et de l'aménagement d'une grande

ville comme celle de Montréal, l'occasion de retrouver ce qui commence à se dessiner un peu partout ailleurs dans le monde, c'est-à-dire la volonté par les dirigeants de sociétés de rendre les villes vivables.

Je faisais mention au cours du débat d'hier — je peux le reprendre sur cette motion — de la possibilité qu'a évoquée le maire Lindsay de New-York de fermer complètement le sud de l'île Manhattan à la circulation automobile. Je pense que si Montréal — je ne souhaite pas que Montréal passe immédiatement à cette étape-là — mais Montréal aurait au moins l'occasion de ralentir le flot de la circulation automobile sinon de le diminuer complètement.

J'ai fait valoir hier des arguments qui n'ont été battus en brèche par aucun autre argument que je connaisse, à l'effet que les voies rapides peuvent avoir le don d'apporter beaucoup plus de circulation plutôt que de la facilité à l'intérieur de la ville.

Nous avons l'occasion de dire devant toute la société que nous allions faire de la ville de Montréal une ville où il ferait bon vivre, où les humains reprendraient leur place et où le culte de l'asphalte et celui de l'automobile seraient replacés à leur juste proportion.

Nous avons manqué cette occasion-là, il y a quelque temps. La motion présentée par le député de Saguenay nous donne l'occasion d'y revenir. C'est pourquoi je la favoriserai.

Une deuxième raison qui m'incite à appuyer la motion de mon collègue c'est qu'elle nous donnera aussi l'occasion d'innover en matière de consultation populaire. A cet effet, le dossier du gouvernement est mince. La consultation élitique s'est évidemment faite comme sur n'importe quel autre projet, mais la consultation populaire a été extraordinairement mince. Il a fallu attendre l'initiative d'un organisme, d'une agence sociale de Montréal pour pouvoir enfin avoir une commission d'audiences publiques sur l'autoroute, commission devant laquelle d'ailleurs — et le ministre le sait — les députés de cette région de Montréal sont allés témoigner.

Nous avons manqué à ce moment-là une occasion unique d'innover dans le rapport entre l'Etat et les citoyens, en donnant l'occasion aux citoyens de s'exprimer, de faire valoir leurs objections, parfois même, leur appréciation.

Il n'est pas dit que les citoyens vont toujours s'opposer. La simple idée d'aller consulter les gens pour savoir ce qu'ils voulaient n'a même pas été respectée dans ce cas-là. La motion présentée par le député de Saguenay visant à réduire, si vous voulez, ou à toutes fins pratiques, anéantir le projet, permettra si jamais les \$82,317,000 sont jugés utilisables ailleurs, au gouvernement en place actuellement, d'utiliser je l'espère, cet argent dans un esprit de consultation populaire.

Ce sont donc là, M. le Président, deux situations où le gouvernement pourrait être encore plus large et moins restreindre cela à un parti politique, où l'Etat québécois avait l'occa-

sion d'innover en urbanisme et, sur un autre plan plus vital encore peut-être, sur le simple plan de la consultation populaire. Nous avons manqué notre coup en novembre d'ailleurs à cause de la façon que cela a été annoncé. Nous avons depuis ce temps, à plusieurs reprises, en Chambre, fait valoir nos arguments là-dessus. Nous avons tenu un débat de quelques minutes le 31 mars dernier pour insister à nouveau et je ne crois pas que, sur aucun de ces plans, il y ait eu des améliorations.

Voilà donc, M. le Président, brièvement, deux raisons pour lesquelles j'appuie la motion du député de Saguenay. Je pourrais revenir — mes collègues le feront certainement — sur d'autres arguments qui font que la réduction du budget à \$1 soulagerait certainement les travaux du député de d'Arcy-McGee, ministre de l'Environnement, car il aurait un problème de pollution en moins à régler; soulagerait en même temps une bonne partie des services d'habitation de la ville de Montréal qui ont comme nous le confirmait le ministre tantôt en conversation privée, à travailler largement maintenant pour reloger toute cette population qui vient d'apprendre son départ éventuel et soulagerait enfin la population de nos comtés qui est extraordinairement nerveuse à propos de ce projet. Voilà donc pourquoi j'appuie sans aucune réserve la motion présentée par le député de Saguenay. Je sais bien que nous aurons l'occasion, advenant l'adoption de cette motion, d'exprimer notre satisfaction et advenant notre défaite de cette motion, de revenir sur la motion principale et de tenter une fois de plus de convaincre le gouvernement de ne pas avoir peur en cette matière, d'être à l'avant-garde, un des rares endroits où on pourrait l'être dans toute la vie sociale du Québec.

M. le Président, c'est pourquoi j'appuie la motion du député de Saguenay.

M. LAURIN: M. le Président, c'est ma salle de commissions préférée, puisque j'y suis depuis deux ou trois jours déjà. Je veux d'abord commencer par rétablir les faits. J'ai entendu ce matin des déclarations d'un parti politique, en Chambre. Je comprends, en un sens, parfaitement son désir de ne pas participer à ce débat, puisque le parti qu'il représente n'a pas réussi à faire élire un seul député dans la région de Montréal. On comprend parfaitement qu'il ne soit pas très conscient des problèmes posés par l'élaboration d'une autoroute dans le quartier métropolitain.

D'ailleurs, sa défaite dans l'île de Montréal signe bien qu'il n'a jamais été très sensible aux problèmes urbains, qu'il n'a pas su faire comprendre à la population qu'il était sensible à ces problèmes. C'est bien la raison pour laquelle les électeurs ne se sont pas reconnus dans les candidats de l'Union Nationale qui se sont présentés dans les grands centres urbains aux dernières élections. En conséquence, on doit dire que leur attitude de ce matin est extrêmement logique, puisqu'elle signe encore une fois

l'absence de compréhension qu'ils ont eu de ces problèmes urbains.

Pour notre part, nous nous en réjouissons pour une autre raison. Dans bien des cas nous avons dû souffrir des combats douteux, des combats prolongés, menés sur des points de détail. Nous avons poliment accepté les longues déclarations dont le sens nous échappait. Pour le débat qui nous occupe présentement, tout le monde peut dire que c'est un débat très important, puisqu'il touche l'aménagement non seulement des grandes villes en général, mais les projets d'aménagement de notre grande métropole, à nous, de la province de Québec. Le sort de cette ville de Montréal devrait préoccuper d'une façon très sensible tous les députés de l'Assemblée nationale. Montréal constitue le coeur de notre Québec. Pour paraphraser les mots de l'ancien directeur de la compagnie General Motors, on peut dire que tout ce qui est bon pour Montréal est bon pour le Québec, et inversement tout ce qui est mauvais pour Montréal est également mauvais pour le Québec.

C'est dans cette perspective que nous avons décidé de nous opposer dès le début à ce projet d'autoroute, non pas pour faire de l'obstruction systématique, bien au contraire, mais pour montrer aussi bien au gouvernement qu'à la population qu'il s'agissait là d'une matière et d'un problème très, très importants qui engageaient l'avenir peut-être d'une façon irrémédiable et irréversible et qu'il pouvait être temps, dans la mesure où le gouvernement écouterait nos représentations et nos objections, qu'il était peut-être encore temps de faire machine arrière et de penser à de meilleurs projets d'aménagement pour la métropole montréalaise, pour l'île de Montréal.

D'ailleurs, nous étions encouragés dans cette direction par ce qui s'était passé, il y a à peine quelques années, à Toronto où le même problème s'est posé, où les mêmes oppositions se sont fait jour bien que ces oppositions-là n'ont pas été véhiculées par un parti qui prônait l'indépendance de l'Ontario par rapport au régime fédéral.

Ces oppositions avaient été nombreuses, avaient été prolongées, s'appuyaient sur des arguments extrêmement sérieux, extrêmement étoffés et avaient fini, non pas par avoir gain de cause complètement, mais avaient fini quand même par modifier d'une façon assez marquée l'opinion des autorités concernées. C'est fort de ce précédent que nous avons entrepris, pour notre part, de mener la lutte contre ce projet.

Je voudrais vous faire remarquer ainsi qu'au gouvernement qu'une des preuves que notre obstruction, notre opposition n'a pas été systématique, c'est que nous avons mené des études, pour notre part, des études nombreuses, des études fouillées sur le sujet. Nous avons présenté il y a à peine quelques semaines un mémoire au tribunal d'honneur qui s'est formé à Montréal pour entendre toutes les opinions

qui pouvaient ce faire jour sur le projet. Nous avons organisé des groupes d'études, des groupes de recherches qui ont fouillé les moindres aspects du projet, qui ont regardé dans toute la littérature qui concerne ces problèmes et qui ont résumé et qui ont tiré de ces études les principaux arguments que nous avons exposés jusqu'ici.

C'est bien la preuve de l'esprit positif, de l'esprit constructif dans lequel nous avons abordé tout ce problème.

D'ailleurs, tout le monde devrait savoir maintenant que le Parti québécois ne s'oppose pas d'une façon systématique à n'importe quel projet. Bien souvent, nous collaborons avec le gouvernement; bien souvent, nous acceptons ses projets de loi alors que les autres partis y sont opposés. Je dirais même que la plupart des projets de loi du gouvernement reçoivent notre adhésion.

Lorsque le Parti québécois décide de se prononcer contre un projet, il ne le fait que pour des raisons très sérieuses, qui engagent l'avenir de la collectivité québécoise et qui prétendent orienter l'avenir de cette collectivité québécoise dans le sens du progrès. C'est la même ligne de conduite, c'est la même politique que nous avons poursuivie en ce qui concerne l'étude de ce projet d'autoroute. Nous avons essayé de l'aborder dans un esprit qui se veut dynamique, qui se veut marqué au point du progrès, des techniques modernes, et c'est précisément parce que nous avons étudié à fond ce sujet, et que plus nous l'étudions, plus nous voyions les carences, les lacunes du projet gouvernemental, que notre position, loin de s'atténuer au fur et à mesure des délibérations de l'Assemblée nationale ou des séances de commission, s'est au contraire accentuée et intensifiée, de telle façon que notre opposition devient maintenant irréductible.

Cette opposition devient à ce point irréductible que, à cette commission qui siège, nous avons senti la nécessité d'affirmer à nouveau qu'il fallait réduire les crédits du ministère de la Voirie en ce qui concerne les autoroutes, afin qu'ils soient réduits à \$1. Je voudrais, pour ma part, résumer les arguments qui ont déjà été apportés à l'Assemblée nationale et qui viennent d'être apportés en commission par mes collègues, afin de bien montrer que notre attitude est une attitude d'ensemble, qu'elle couvre presque tous les aspects du projet et que, pour tous ces aspects, il y aurait eu moyen de trouver des solutions de rechange qui se seraient avérées bien supérieures à la solution envisagée par le ministère de la Voirie au problème du transport dans notre métropole.

Il faut bien se rappeler, M. le Président, la façon dont le gouvernement nous a annoncé le projet d'autoroute dans l'île de Montréal. Pour ma part, je me rappelle très bien que ce programme a été annoncé dans le cadre du programme d'urgence. C'est après les événements d'octobre en effet, au moment où le

gouvernement sentait qu'il lui fallait faire quelque chose pour calmer l'agitation des masses québécoises, pour atténuer les causes de la division sociale profonde qui s'était manifestée à l'occasion de cette crise, pour pallier de façon sensible le chômage, que le gouvernement nous a annoncé, ex abrupto, sans que rien ne le laisse prévoir, ce programme de la terminaison de l'autoroute Est-Ouest dans l'île de Montréal.

On voit donc que, dès ce moment, le gouvernement obéissait, non pas à des impératifs d'urbanisme, non pas à des impératifs de planification en ce qui concerne la Voirie, mais surtout à des impératifs politiques, à des impératifs sociaux. Il nous semble que ces impératifs, que ces motivations ont vicié dès l'origine la décision gouvernementale, l'engageant dans une voie qui n'était pas la sienne, dans une voie qui n'était pas spécifique au problème que l'on prétendait régler par cette solution.

Il semble bien, en effet, que le but principal du gouvernement était de créer des emplois à ce moment; autrement, il nous aurait laissé entendre d'une façon beaucoup plus claire le but qu'il poursuivait du strict plan de la Voirie, du strict plan de la politique de la Voirie dans le Québec. Eh bien, de ce seul point de vue de la création d'emplois, nous avons soutenu et nous soutenons encore que la terminaison de l'autoroute Est-Ouest dans l'île de Montréal est un des plus mauvais moyens que le gouvernement pouvait utiliser. En effet, il est prouvé maintenant que la construction des routes, et en particulier des autoroutes, et en particulier dans un grand centre métropolitain comme Montréal, crée beaucoup moins d'emplois qu'à une époque antérieure. Nous savons en effet que les travaux se mécanisent de plus en plus, que les travaux sont plutôt faits maintenant par de grosses machines qui deviennent de plus en plus grosses, dont la manutention demande de moins en moins d'hommes. Surtout, quand nous comparons le nombre d'emplois créés par l'élaboration et la fabrication de ces autoroutes avec le nombre d'emplois créés, soit par des routes rurales de moindre envergure, ou encore par la création de logements, ou encore par l'érection d'industries manufacturières, que ce soient des industries manufacturières traditionnelles ou des manufactures de pointe, l'avantage va incontestablement à toutes ces autres entreprises plutôt qu'aux entreprises qui ont pour but de créer des autoroutes.

Nous continuons donc de soutenir que la motivation qui soutenait la décision du gouvernement, la motivation de créer des emplois a été bien mal réalisée par la fabrication de cette autoroute. Nous constatons, nous sommes obligés de constater que, si le gouvernement avait pris une autre voie, le nombre d'emplois créés aurait été beaucoup plus élevé et le problème économique, ainsi que le problème social, aurait été beaucoup mieux réglé et d'une façon beaucoup plus permanente.

Nous déplorons également que la façon dont le gouvernement nous a annoncé ce projet de

loi ne cadrerait pas avec les objectifs de planification qui ont été dévoilés lors de l'étude des crédits au ministère de la Voirie. Non seulement avons-nous constaté lors de l'étude de ces crédits que le ministère de la Voirie ne possédait pas un véritable plan de planification de toute la voirie au Québec, mais nous avons été obligés de constater également que ce plan de terminaison de l'autoroute Est-Ouest arrivait un peu comme un cheveu sur la soupe, à la dernière minute, et s'intégrait très mal même à l'esquisse de plan que le ministère de la Voirie possédait à cette époque.

Nous déplorons également que ce projet ait été pensé, élaboré il y a une quinzaine d'années et qu'il soit sorti des tablettes où il était en train de ramasser de la poussière, exactement de la façon qu'il y avait été posé. Au moins, si en sortant ce plan des tablettes, en l'époussetant, on avait profité de l'occasion pour l'étudier plus à fond, pour le moderniser, pour l'ajuster aux techniques nouvelles, aux objectifs nouveaux. Si on en avait profité, en somme, pour l'intégrer d'une façon plus adéquate aux nouvelles techniques, aux nouveaux projets d'urbanisme, aux nouvelles réalisations qui peuvent se faire dans d'autres domaines qui affectent le transport, au moins nous aurions vu, nous aurions pu constater que le gouvernement était plus sérieux. Mais, au contraire, l'impression que nous en avons retirée c'est que ce programme était improvisé, c'est que ce programme avait été insuffisamment mûri et étudié, n'avait pas été intégré, n'avait pas fait l'objet de consultations entre les divers ministères et, en particulier, en ce qui concerne le ministère des Affaires municipales, le futur ministère de l'Environnement, le ministère de la Santé et qu'en conséquence, nous avons assisté à une sorte de sortie abrupte d'un plan qui ne possédait pas les garanties qu'une population maintenant beaucoup plus éveillée demande, exige avant que toute réalisation d'envergure ne soit effectuée, surtout sur le territoire métropolitain.

Donc, en conclusion, dans ce cadre du programme d'urgence qui avait été adopté par le gouvernement, nous continuons de considérer que la terminaison de l'autoroute est-ouest avait été mal conçue, avait été improvisée, insuffisamment mûrie, insuffisamment étudiée, insuffisamment coordonnée avec des entreprises analogues, soit dans le ministère de la Voirie ou dans d'autres ministères et qu'ainsi elle devait porter fatalement les marques de cette improvisation, c'est-à-dire, conduire non pas à un progrès mais à une régression sur tous les plans. Et c'est bien ce que nous entendons prouver dans l'étude de ces crédits avant d'avoir à le prouver plus tard en comité plénier lorsqu'il faudra adopter ces crédits d'une façon définitive.

Il y a un autre point, M. le Président, qui nous a frappés.

Nous y avons fait allusion déjà dans la première partie de notre exposé. Nous avons dit que la motivation de ce projet tenait beaucoup

plus à la situation d'urgence dans laquelle il a été annoncé que dans l'étude logique qui aurait dû précéder ce projet.

Une des conséquences de ceci, est que le projet n'a pas fait l'objet des consultations qui s'avèrent absolument nécessaires maintenant pour des projets de cette envergure. Bien sûr, le ministre nous a déjà dit à une autre occasion qu'il avait consulté, il nous a même énuméré une liste des organismes qu'il a consultés. Je fais quand même remarquer au ministre que cette consultation s'est effectuée après que le gouvernement eut annoncé ce projet à l'Assemblée nationale.

Il aurait été beaucoup plus convaincant s'il nous avait prouvé, à notre satisfaction, que les consultations avaient été préalables, à l'approbation du projet. Il aurait été beaucoup plus convaincant si, dans les discours qu'il a prononcés à cette occasion, il nous avait dit que depuis le mois de mai, date effective de la prise de pouvoir par ce nouveau gouvernement, son ministère, ses hauts fonctionnaires avaient procédé aux consultations nécessaires. Mais, il semble bien que c'est seulement devant le tollé qu'a provoqué l'annonce de son projet qu'il a cru nécessaire de consulter. Ce qui prouve bien, incidemment, que la consultation aurait dû précéder puisque le ministre, lui-même, pour rattrapper le temps perdu, pour corriger un peu son projet, a cru nécessaire, a cru même indispensable de procéder à un nombre assez élevé de consultations.

M. le Président, il est évident que des consultations, menées après que l'irréparable, après que l'irréparable, a été accompli, ne peuvent plus modifier d'une façon sensible un projet qui a été annoncé d'une façon publique. Des contrats sont déjà octroyés, des firmes ont déjà commencé à travailler d'une façon effective, le gouvernement s'est déjà engagé dans une direction. On sait à quel point il est difficile pour un gouvernement de perdre la face.

On voit bien que les consultations qui sont faites également, après qu'un projet a été lancé ne peuvent être que de très peu d'utilité puisqu'en somme on ne peut plus changer que les détails. Je retiens cependant ce fait que, si le ministre a procédé par la suite à de nombreuses consultations, c'est une sorte d'aveu implicite qu'il a fait que les consultations auraient dû précéder, qu'elles auraient dû être nombreuses et que peut-être si ces consultations avaient eu lieu, peut-être l'essence du projet aurait changé. Peut-être même que le projet aurait été remplacé par un projet qui aurait été plus logique, qui aurait été plus rentable.

Nous déplorons donc que ces consultations ne se soient effectuées qu'après que le gouvernement eut annoncé son projet. Car, encore, une fois, si elles avaient eu lieu avant, nous sommes convaincus, pour notre part, avec l'intelligence que nous reconnaissons au ministre, avec le sens du bien public que nous lui reconnaissons qu'il est bien possible, pour ne pas dire probable, que

son opinion aurait changé. Il nous aurait présenté un projet beaucoup plus étoffé, un projet beaucoup mieux articulé, un projet beaucoup mieux coordonné.

Il aurait répondu d'une façon beaucoup plus adéquate aux aspirations des Québécois et surtout des populations touchées et aurait réglé d'une façon beaucoup plus effective et beaucoup plus efficace les problèmes de circulation, les problèmes de transport de plus en plus aigus qui se posent dans nos métropoles. Il reste cependant que ces consultations ont eu lieu après. Mais même après, dans cette période qui a suivi l'annonce du projet, nous déplorons, M. le Président, que le ministre ait fait une sorte de tri, ait fait une sorte de choix dans les consultations qu'il a effectuées.

En effet, dans les organismes qu'il nous a avoué avoir consultés, nous sommes obligés de constater que nous n'avons affaire qu'aux autorités établies. On a employé le mot "establishment". C'est un mot anglais qui veut bien dire ce qu'il veut dire, dont tout le monde connaît maintenant le sens. Mais pour nous, ceci veut dire que le ministère, que le gouvernement qui lui-même est une autorité en place, n'a consulté que ses homologues ou que ses dépendants immédiats. Il n'a consulté en somme que ceux qui sont actuellement en place à la tête des organismes les plus anciens, à la tête des organismes les plus reconnus, que ce soit la ville de Montréal, que ce soit l'Église de Montréal, que ce soient les chambres de commerce, que ce soient en somme les notables qui ont toujours dirigé, avec les bons et les mauvais côtés que cela peut comporter, notre société québécoise.

Bien sûr, je ne veux pas minimiser les opinions qui ont été données au gouvernement lors de ces consultations. Je suis le premier à admettre que la ville de Montréal, que le service d'urbanisme de la ville de Montréal, que les chambres de commerce peuvent avoir des opinions valables à exprimer, et je ne serais pas prêt, pour ma part, à les renverser, à les balayer d'un revers de la main. Mais il reste seulement que les plateaux de la balance sont d'une certaine façon faussés, penchent un peu trop d'un seul côté si on omet de mettre dans l'autre plateau qui se dessine de plus en plus le poids qu'il faudrait y mettre. De la même façon, je crains que si on se contente de consulter un seul côté des intéressés en présence, les opinions auxquelles on en arrive finalement soient biaisées en faveur d'une certaine conception de la société, en faveur d'une certaine conception de la planification routière, en faveur d'une certaine conception de l'aménagement urbain. C'est la raison pour laquelle nous avons trouvé tellement grave que ces consultations aient été trop unilatérales, aient par trop été dans une seule direction, car la société québécoise n'est plus composée que de ces notables. La société québécoise n'est plus dirigée que par ces élites traditionnelles. Nous voyons dans la société québécoise surgir d'autres élites dans d'autres

secteurs de la population et qui, peut-être, représentent d'une façon plus adéquate les aspirations de la majorité. Il s'agit de groupes qui, jusqu'ici, n'étaient pas organisés. Il s'agit de groupes qui, encore jusqu'ici, étaient sans voix, qui ne parvenaient pas à faire entendre aux autorités concernées leurs inquiétudes, leur désarroi, leurs opinions, leurs représentations. Mais heureusement, la progression même de l'idéal démocratique et des structures démocratiques fait que ces groupes de sans-voix, que cette multitude de sans-voix commence à trouver des organismes qui permettent de faire connaître ce qu'ils pensent, ce qu'ils ressentent, ce qui les inquiète, ce qui les trouble et qui permettent de véhiculer jusqu'aux paliers supérieurs aussi bien de l'administration municipale que régionale et québécoise, ces désarrois, ces inquiétudes, ces opinions et ces représentations.

Bien sûr, ces groupes ne sont pas encore aussi bien organisés que les groupes traditionnels, n'ont pas à leur disposition des services comme les services d'urbanisme ou les services dont peuvent maintenant se doter les municipalités. Mais parce qu'ils n'ont pas encore ces structures à leur disposition, il ne faudrait pas en conclure que leurs opinions sont moins valables que les autres.

Il ne faudrait pas en conclure que leurs dispositions, que leurs représentations sont moins étoffées, au contraire. On pourrait même penser que, si elles avaient à leur disposition les moyens dont disposent des corps publics mieux établis, on pourrait envisager l'apparition d'études qui représenteraient beaucoup mieux les aspirations de ces couches populaires. Et l'apparition d'études également qui pourraient leur donner un fondement additionnel, logique, beaucoup mieux étoffé encore que les conceptions qui nous parviennent d'une époque, qui enfin — il faut quand même l'admettre — ont une saveur de plus en plus viellotte.

Je pense que le gouvernement aurait dû se mettre à l'écoute davantage des masses populaires, aurait dû se mettre davantage à l'écoute de ces groupes qui sont en train de s'organiser et qui sont en train de trouver leur voie. Bien sûr, on pourrait nous répondre: Les comités de citoyens se livrent parfois à des exagérations, à des éclats de voix qui ne conviennent pas beaucoup à l'atmosphère des salons où se discute habituellement la politique.

Mais il faut bien comprendre justement qu'une des raisons, c'est parce que ces comités de citoyens travaillent en pleine pâte humaine, sont très près des problèmes, très près des souffrances, des protestations que nous n'entendions pas jusqu'ici, que c'est précisément cette plongée en pleine pâte humaine qui donne à leurs protestations ce caractère parfois un peu incohérent, ce caractère dramatique, passionnel que l'on peut bien sûr déplorer à certains égards, mais qui sont quand même une marque additionnelle de leur authenticité, de leur vérité.

Et c'est la raison pour laquelle nous déplo-

rons que le gouvernement, ni avant l'annonce du projet, ni après l'annonce du projet, n'ait jugé bon d'accorder toute l'attention qu'il aurait fallu à ces représentations des groupes peu organisés, mais qui, quand même reflétaient d'une façon peut-être beaucoup plus réelle que celle de l'opinion des notables, les aspirations en même temps que les inquiétudes des couches populaires.

Il faut quand même ici remarquer que nos sociétés évoluent. Il y a une cinquantaine d'années, nous acceptions que la société soit dirigée par ceux qui avaient reçu leur formation dans des établissements d'éducation qui ne s'ouvraient qu'à une infime minorité. Le temps n'est pas éloigné où, dans notre Québec, nos collègues classiques ne recevaient que 10 p. c. de la population. Et encore 10 p. c. de la population qui venaient en grande partie de l'élite, c'est-à-dire une élite traditionnelle qui se régénèrait par elle-même et qui assoyait de plus en plus son pouvoir sur les masses populaires.

Ce temps n'est pas très éloigné. Encore il y a une dizaine d'années, c'était le cas dans notre Québec.

Justement, on a senti le besoin de changer cette façon de concevoir la société. Nous avons parlé durant de nombreuses années de l'accessibilité des masses à l'éducation. Nous en avons parlé d'une façon platonique, d'une façon académique, durant une trentaine d'années et finalement, il y a une dizaine d'années, pour ne pas se faire taxer d'hypocrisie, nous avons senti le besoin de passer de la parole aux actes, d'ouvrir nos collèges classiques aux masses populaires et pour cela, il a été nécessaire de bouleverser de fond en comble le système d'éducation. C'est à ce moment que nous avons vu non pas disparaître les collèges classiques mais se créer des collèges publics, des régionales, des collèges d'enseignement général et professionnel qui ont commencé à réaliser cet idéal démocratique dont on se gargarisait depuis de nombreuses années.

C'est seulement depuis une dizaine d'années que nous voyons les masses populaires affluer aux régionales, aux collèges d'enseignement général et professionnel. On peut dire que maintenant 65 p. c. de la population peut profiter des bienfaits de l'éducation, comparativement aux 10 p. c. d'il y a quelques années.

Même si cette révolution n'existe que depuis une dizaine d'années, nous commençons à en récolter les fruits. Nous voyons que l'accession des masses populaires, des quartiers ouvriers, des agriculteurs, des collets blancs, au collège d'enseignement général et professionnel a contribué à hausser le niveau de politisation de notre société, l'information que la masse de la population possède. Déjà on voit que la population est davantage capable de prendre en main son destin, de critiquer les politiques gouvernementales, que celles-ci soient municipales, que celles-ci soient scolaires, que celles-ci soient proprement québécoises.

De plus en plus, on voit une participation

effective, une participation réelle de secteurs de plus en plus grands, de plus en plus développés de la population aux politiques qui doivent régir son destin. Je crois qu'il faut se féliciter de cette révolution. D'ailleurs, le gouvernement actuel est un de ceux qui ont poussé à la roue de ce progrès. Je ne vois pas maintenant pourquoi il refuserait d'en envisager les conséquences, d'en envisager les effets, et de profiter de ces effets car justement c'est de ces secteurs nouveaux de la population que viennent les critiques qui sont faites contre le projet de l'autoroute Est-Ouest.

Si vous regardez...

M. GIASSON: M. le Président, j'invoque le règlement. Je crois que le député de Bourget parle sur la motion du député de Saguenay. Il m'apparaît qu'il devrait s'en tenir au fond de la motion,

M. LAURIN: Je montre, M. le député de l'Islet, pourquoi ce projet de l'autoroute Est-Ouest.

M. GIASSON: La motion était de réduire de \$1 les crédits du projet de l'autoroute Est-Ouest de Montréal.

M. LAURIN: J'essaie de montrer que les critiques qui ont été faites contre le projet et qui proviennent du Parti québécois en Chambre mais qui sont appuyées sur les revendications d'une foule de plus en plus grande de citoyens de Montréal, viennent précisément des changements sociaux qui sont survenus dans le domaine de l'éducation.

M. GIASSON: Vous êtes extrêmement loin. Vous faites tout l'historique de toute la transformation du système d'éducation au Québec.

M. LAURIN: C'est ma façon à moi de justifier l'opposition que nous constatons nous, députés de Montréal, que nous constatons dans nos quartiers, dans nos comités à ce projet d'autoroute. C'est notre façon à nous de justifier l'opinion, l'accord que nous avons donné aux comités de citoyens, aux fronts communs qui se sont prononcés ici dans la province de Québec contre ce projet d'autoroute. Si nous voulons comprendre cette opposition, il faut essayer d'en chercher les racines et de voir quelle est exactement la conséquence des progrès qui sont survenus dans le domaine social par la grande réforme de l'éducation dont le gouvernement libéral d'ailleurs est un des principaux artisans.

En somme, ce que je suis en train de dire c'est que si le gouvernement libéral a voulu cette réforme, ce bouleversement, cette révolution dans le domaine de l'éducation, il faut maintenant qu'il en accepte les conséquences. Il faut qu'il en accepte non seulement les conséquences qu'il aime mais il faut qu'il en accepte

également les conséquences qu'il peut ne pas aimer.

Ce que je voudrais dire au député de l'Islet c'est que, s'il connaissait comme nous les membres de ces comités de citoyens et de tous ces autres comités qui se sont opposés au projet de l'autoroute, il verrait que la plupart de ces comités sont animés par ces nouveaux instruits. Des gens qui, il y a dix ans n'avaient pas accès à l'instruction supérieure et qui justement sont capables maintenant de prendre leur part de l'évolution de notre société, ils sont capables d'en discuter les implications. Et les arguments que ces comités de citoyens ont développés tiennent précisément des progrès qui sont survenus dans le domaine de l'éducation.

C'est la raison pour laquelle je voudrais inciter, s'il n'est pas déjà trop tard, le gouvernement à prêter une oreille plus sympathique à ces représentations qui lui sont faites et qui lui viennent de secteurs de la société qui, jusqu'ici, étaient silencieux, dont jusqu'ici on n'avait que très peu entendu la voix. Car, ces représentations viennent de gens dont l'authenticité ne saurait être mise en doute.

Ces représentants des secteurs, jusque là silencieux, sont beaucoup plus près des réalités populaires, sont beaucoup plus près des réalités urbaines que beaucoup de notables qui ont eu l'habitude, depuis de longues années, de diriger nos communautés. Ceci est une preuve que l'équilibre de la société est en train de changer, et c'est la raison pour laquelle nous incitons le gouvernement à écouter un peu plus ce qui est nouveau dans notre société, ce qui prétend orienter notre société dans des directions nouvelles plutôt que ceux qui sont les partisans d'un statu quo d'aucuns voudraient ne pas dépasser.

M. LE PRÉSIDENT: Est-ce que je pourrais faire remarquer au député de Bourget qu'il a dépassé de quelques minutes le temps qui lui était accordé pour faire son intervention?

M. BURNS: M. le Président, je vous ferais remarquer que le député de Bourget est le chef parlementaire du Parti québécois, et qu'en vertu des règlements sessionnels il a droit non pas à une demi-heure, mais à une heure. Et, je vais vous référer au texte lui-même...

UNE VOIX: Le règlement sessionnel.

M. BURNS: Le règlement sessionnel, article 3, sous-paragraphe 2, durée des discours, l'article 265 du règlement est abrogé et remplacé par le suivant: Nul discours ne doit durer plus de trente minutes. C'est sans doute ce à quoi vous vous référez, M. le Président, et j'ajoute le paragraphe suivant: Toutefois les restrictions ci-dessus ne s'appliquent pas aux discours prononcés a) par le premier ministre, b) par le ministre au nom de l'affaire etc. et c) par le député de l'Opposition qui propose un vote de

blâme à l'occasion du discours du budget, et enfin, un député désigné par chacun des chefs de parti reconnu aura droit à un droit de parole limité à une heure.

Dans tous les cas, jusqu'à maintenant, le président de la Chambre a toujours appliqué cette règle d'une heure, tant au chef du Ralliement créditiste qu'au chef de l'aile parlementaire du Parti québécois. Je ne sais pas si c'est votre interprétation du règlement sessionnel, mais...

M. LAURIN: Est-ce que je peux continuer?

M. LE PRÉSIDENT: J'ai fait la remarque parce que je croyais qu'il ne s'agissait pas là de temps dévolu à l'article proprement dit, c'était le temps accordé à une proposition. Maintenant, si c'est le cas...

M. LAURIN: Est-ce que je peux continuer, M. le Président?

M. LE PRÉSIDENT: D'accord, continuez.

M. LAURIN: D'ailleurs, pour contenter le député de l'Islet, après cette introduction, je voulais en arriver véritablement au projet qui fait l'objet de notre examen. C'est-à-dire les autoroutes urbaines en général et l'autoroute Est-Ouest à Montréal qui fait l'objet plus précis de notre examen. Ces autoroutes urbaines, M. le Président, on l'a déjà dit ici et je voudrais y revenir, sont de plus en plus condamnées par les esprits les mieux avertis, non seulement en matière d'urbanisme, mais même en matière d'affaires municipales, en matière d'aménagement urbain.

Ces autoroutes sont condamnées, justement parce que l'expérience américaine, — surtout américaine — nous fait voir de plus en plus les inconvénients majeurs qu'elles font subir à nos populations, nous font voir de plus en plus les impasses dans lesquelles nous nous dirigeons au point de vue de l'aménagement urbain si nous continuons dans la même ligne. Pour ma part, j'ai étudié deux ans aux États-Unis, dans une grande métropole, et j'ai vu se construire, à Boston, autoroute sur autoroute. J'ai vu tous les problèmes auxquels cela donnait lieu, particulièrement dans les centres-villes. Je me suis rendu plusieurs fois à New York et j'ai vu ce chassé-croisé d'autoroutes qui passent les unes par-dessus les autres dans les centres-villes.

J'ai vu les problèmes épouvantables de circulation auxquels cela donnait lieu, dans la plus grande métropole du monde. J'ai vu, j'ai senti, de mes propres narines, les gaz délétères qui venaient des automobiles, en nombre extraordinaire, qui circulaient dans ces villes. C'est la raison pour laquelle les esprits avertis, que ce soient des philosophes, que ce soient des penseurs, que ce soient des économistes, que ce soient des aménagistes, que ce soient des édiles municipaux même, comme le maire de New

York, dont on parlait ces jours-ci, un nombre de plus en plus grand d'esprits avertis deviennent de plus en plus unanimes à condamner ces autoroutes urbaines. Nous pourrions même ajouter à ces témoignages d'autres témoignages encore plus percutants du fait qu'ils proviennent même de gens qui sont intéressés à la fabrication des automobiles. J'ai ici un article que je ne vous lirai pas parce que cela prendrait trop le temps de la commission. Un article écrit par l'un des directeurs de l'usine Fiat en Italie, M Aurelio Pacei qui condamne, non seulement les autoroutes urbaines, mais également le culte de l'automobile auquel conduit nécessairement, fatalement, la multiplication des autoroutes urbaines. En somme, M. Pacei dénonce le cercle vicieux qui s'instaure lorsqu'on construit des autoroutes urbaines.

UNE VOIX: C'est le directeur de la compagnie Fiat?

M. LAURIN: Oui, oui, c'est le directeur de la compagnie Fiat. Il est, comme tout homme averti, capable de voir que plus on construit des autoroutes urbaines plus il y a une sorte d'appel. Plus il y a une sorte d'aspiration à la production d'automobiles, ce qui fait que plus on construit d'autoroutes, plus les autoroutes sont congestionnées. Plus le besoin de production automobile augmente, plus les gens se disent: Maintenant il y a des autoroutes, on va s'acheter des automobiles pour pouvoir circuler dessus. Par contre, plus il y a d'automobiles, plus les édiles municipaux, plus les autorités gouvernementales croient nécessaire de multiplier le nombre d'autoroutes.

Je pourrais citer le cas de la ville de Los Angeles qui constitue un véritable ruban d'asphalte d'autoroutes. Il y a tellement d'autoroutes qu'en fait, là, le problème est rendu à son acmé. Los Angeles est devenue une ville menacée...

Le député de Laurier ne comprend absolument rien à ce que nous voulons essayer de lui dire. Le député de Laurier devrait écouter un peu s'il veut participer, d'une façon intelligente, aux travaux de cette commission. Il devrait avoir assez de respect, pour ses collègues, pour écouter ce que nous avons à lui dire. Je suis parfaitement conscient, dès le début, que tout ce que je pourrais avoir à dire le dépassera de cent coudées. Si, au moins, il veut manifester un certain respect pour ses collègues, il devra aller faire ses petites conversations au café du Parlement plutôt que de venir nous ennuyer ici, comme c'est son habitude.

M. MARCHAND: Je répondrais au député de Saguenay.

M. LAURIN: Vous n'avez pas à répondre au député de Saguenay. C'est moi qui ai la parole ici. Si vous voulez interrompre les débats de la commission, demandez au président comme tout le monde.

M. MARCHAND: Dites la même chose au député de Saguenay, c'est votre confrère.

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

M. LAURIN: Je n'ai pas à me mettre au courant des échanges qui ont lieu entre le député de Saguenay et vous. Vous me distrayez simplement.

M. MARCHAND: Je demanderais au député de Bourget...

M. LE PRESIDENT: C'est inutile d'envenimer la discussion, je demanderais au député de Bourget de revenir à son...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Cela va bien là, ne gênez pas la sauce.

M. MARCHAND: Dites la même chose au député de Saguenay.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Ne faites pas sûrir le ragout.

M. LAURIN: Je disais donc, M. le Président...

M. MARCHAND: Vous savez où est le ragout?

M. LAURIN: Je disais donc, M. le Président, qu'il y a une sorte de cercle vicieux qui s'établit entre la multiplication du nombre des autoroutes et l'augmentation de la production automobile et toutes les conséquences qui s'ensuivent au niveau de la pollution. Ce cercle vicieux, on commence à s'en apercevoir dans les cercles les plus avertis. Même, le directeur d'une compagnie aussi importante que Fiat en est très conscient. Je donnais l'exemple concret d'une ville où ce cercle vicieux a atteint des proportions tellement catastrophiques qu'on pourrait dire que Los Angeles est devenue une ville sinistrée justement à cause d'une trop grande multiplication des autoroutes. Montréal, si elle ne fait pas attention, pourrait bientôt devenir un équivalent, ici au Québec, de cette ville de Los Angeles qui, comme on le sait, a dû faire face au cours de ces dernières années à des menaces très profondes en ce qui concerne son environnement et la santé de ses habitants.

Je voudrais aussi me référer à un autre témoignage d'un édile municipal qui, lui aussi, a un poste de responsabilité extrêmement important en ce qui concerne une des grandes métropoles mondiales. Il s'agit de M. Maurice Doublet, directeur du Bureau d'urbanisme de Paris qui, dans un numéro récent de la revue Preuve, en 1971, disait que son choix pour Paris était le transport collectif justement parce qu'il se rend compte de ce cercle vicieux, infernal, dans lequel la multiplication des autoroutes est en train d'enfermer non seulement toute la

population de Paris mais également la population des banlieues. Et M. Maurice Doublet a, pour justifier son attitude, non seulement ce cercle vicieux dont je viens de parler mais également toute la progression qui est en train de s'effectuer dans les méthodes de transport qui sont adaptées aux grandes villes. M. Doublet fait ressortir toutes les techniques nouvelles auxquelles l'ingénierie moderne est en train de convier le monde civilisé.

D'ailleurs, nous en avons vu un exemple lors de l'exposition universelle. Nous avons vu des minirails qui transportaient, d'une façon très agréable, des milliers et des milliers de spectateurs d'un endroit à un autre, sans bruit, sans pollution, avec la faculté de voir où l'on était. Nous avons vu également un métro-express qui, d'une façon très rapide, transportait des milliers de passagers d'un point à un autre de telle sorte que l'environnement en souffre le moins possible. Nous entendons parler de plus en plus souvent des techniques nouvelles comme l'aérotrain — le maire Drapeau en a même parlé pour relier le centre-ville aux banlieues — c'est une solution qu'on envisage dans presque toutes les grandes agglomérations urbaines. On parle également des trottoirs roulants et, justement, à cause de ce progrès remarquable dans l'ingénierie, à cause des répercussions sociales, à cause des répercussions économiques de ces nouveaux modes de transport collectifs, à cause du progrès que nous sommes en train de faire même dans la fabrication de voitures traditionnelles comme les autobus, à cause du progrès indéniable qui s'est manifesté au cours des dernières années dans la confection des plans de métro, il semble qu'on devrait essayer de réfléchir sur les répercussions de ces progrès techniques en ce qui concerne l'aménagement des grandes villes, en ce qui concerne la politique de circulation, en ce qui concerne la politique de transport à l'intérieur d'une grande agglomération.

Nous n'avons cité que ces autorités, M. Pacei, M. Doublet, on a cité le maire de la grande ville de New-York, le maire de Los Angeles, mais je suis sûr que si nous avions le temps et que si le gouvernement avait pris le temps également de faire toutes les études à ce sujet, il en serait venu à des conclusions autres que celle qu'il nous a présentées jusqu'ici. Il nous semble que ce gouvernement qui a voulu orienter toute son action dans le sens de la modernité, dans le sens de la technicité, ne devrait pas se contenter simplement de déclarations mais tirer les conséquences réelles de ces déclarations. C'est-à-dire, entreprendre l'action qui correspond à ces déclarations. Dans le détail, dans toutes les facettes de l'étude d'un projet, l'étude des crédits nous a montré encore une fois que nous assistions plutôt à des efforts parcellaires de techniciens qui envisagent un seul aspect des problèmes, qui ne les coordonnent pas avec les autres aspects techniques de leur propre discipline, d'une part, et qui ne les

coordonnent pas avec les politiques plus générales, économiques, sociales auxquelles elles devraient être coordonnées si on veut que cette société prenne l'orientation qui se devrait aux meilleures conditions possibles.

C'est la raison pour laquelle nous déplorons, encore une fois, le caractère prématuré, le caractère improvisé, le caractère précipité de la décision gouvernementale. Et nous en arrivons d'une façon plus précise au projet de l'autoroute Est-Ouest à Montréal. Il semble bien que tout le monde est unanime maintenant à considérer que la construction de cette nouvelle autoroute dans les quartiers qu'elle traversera ne pourra qu'ajouter aux problèmes que nous connaissons déjà dans l'île de Montréal. Je pense bien que tous les députés qui sont ici, tous les membres de cette commission, sont unanimes à déplorer la congestion qui existe déjà dans le centre-ville de Montréal.

Il suffit de se trouver à Montréal aux heures de pointe en particulier pour se rendre compte à quel point il est plus facile pour un piéton de circuler que pour une automobile. Les automobiles avancent au pas de tortue et nous savons que lorsque les automobiles avancent au pas de tortue, le taux de pollution, le taux des gaz d'échappement qui se dégagent des automobiles est beaucoup plus élevé que lorsque les automobiles circulent à grande vitesse. Ceci vaut non seulement pour les grandes artères du bas de la ville, Sainte-Catherine et Ontario, boulevard Maisonneuve, ou Saint-Denis, Papineau, mais également pour toutes les autres petites rues adjacentes. Presque tout le centre-ville ou est devenu un parc automobiles, ou est devenu une sorte d'avenue où circulent, à pas ralentis, des automobiles qui empestent la circulation, qui empestent l'atmosphère.

Cette congestion des centres-villes est donc déjà très forte, a déjà dépassé le point que nous devrions tolérer. Mais là, avec cette nouvelle autoroute Est-Ouest, nous allons encore ajouter à cette congestion du centre-ville, précisément à cause du plan du ministre de la Voirie, qui a prévu un très grand nombre, un nombre beaucoup plus élevé qu'il se devrait de postes d'entrée et de sortie. En somme, chaque poste d'entrée et de sortie va devenir une sorte de goulot d'étranglement qui va recevoir des milliers et des milliers d'autos, surtout aux heures de pointe, et va encore augmenter la congestion que nous déplorons actuellement.

Ces goulots d'étranglement auraient dû être évités, auraient dû disparaître. Si, au moins, on avait créé une autoroute Est-Ouest qui évite le centre-ville ou qui n'aurait pas comporté de sorties, au moins on aurait tenu cette situation déplorable qui existe actuellement dans l'état où elle est, quitte à ce qu'on en arrive plus tard avec d'autres méthodes plus modernes pour corriger cette congestion. Là, loin de la corriger, nous allons encore l'augmenter. Nous allons augmenter le nombre des automobiles. Loin, donc, de faciliter la circulation, loin de faciliter

le transport, nous allons amener dans ce centre-ville qui va devenir une véritable bouilloire, une véritable chaudière, encore du combustible en plus grande quantité. Chaque automobile pourra devenir l'équivalent de charbon ou d'uranium qui va encore ajouter à la chaleur de ce centre-ville, chaleur à tous les points de vue: au point de vue de congestion, au point de vue de grouillement, au point de vue de pollution, au point de vue de pollution de l'environnement urbain aussi bien que de pollution de l'air.

Donc, de ce seul point de vue, la solution de l'autoroute Est-Ouest devrait être complètement mise de côté. Nous déplorons que nous ayons à faire la preuve de quelque chose qui devrait être tellement évident que nous n'aurions même pas besoin de le démontrer.

Actuellement, le gouvernement libéral fait un gros effort pour se doter d'un nouveau ministère de l'Environnement ou un ministère de l'Aménagement. Une des premières tâches de ce nouveau ministère sera précisément d'aménager les villes. D'ailleurs, nous le voyons bien par toutes les questions que nous posons au futur titulaire de ce ministère, au ministre éventuel de ce ministère. Par toutes les questions que nous lui posons, nous voyons bien que la préoccupation est toujours l'environnement urbain. Il s'agit toujours de questions qui ont trait à des usines, qui crachent des fumées ou qui crachent des produits chimiques qui peuvent nuire à la santé de la population. Mais qu'est-ce que c'est que ces fumées qui sortent des usines par comparaison aux fumées qui sortent des automobiles, des automobiles que nous allons multiplier, des camions que nous allons multiplier? Si l'on faisait la comparaison, au point de vue du taux de pollution, des déchets, des gaz toxiques qui sortent des automobiles par comparaison à ceux qui sortent des usines, je suis convaincu pour ma part que la supériorité, et de loin, reviendrait aux gaz qui s'échappent des automobiles.

On dirait que, d'un côté, le gouvernement veut encourager la lutte à la pollution et, de l'autre côté, il encourage la pollution. Il détruit par son action les effets bénéfiques qu'il veut créer par la création de ce nouveau ministère. C'est là une attitude absolument illogique, c'est là une attitude absolument incohérente et que nous ne comprenons pas, pour notre part. Pourquoi détruire d'une main ce que l'on veut construire de l'autre? Shakespeare a dit depuis longtemps que "Tout royaume divisé contre lui-même est voué à la ruine". C'est d'ailleurs ce qui arrivera fatalement au gouvernement libéral, s'il continue dans cette action de vouloir détruire d'une main ce qu'il construit de l'autre.

Voilà pourquoi nous ne comprenons absolument pas cette décision du gouvernement qui est fatalement amenée à augmenter la pollution dans le centre-ville, en même temps que ceci ne constitue en rien un correctif aux problèmes très graves, aux problèmes criants qui se manifestent dans ce domaine. D'ailleurs, ce n'est pas

seulement à ces pertes au point de vue humain que le projet d'autoroute peut nous conduire. Il peut conduire aussi à de grandes pertes économiques. J'ai vu, pour ma part, la maquette du ministère de la Voirie. J'ai pris la peine de me rendre et j'ai regardé tous les quartiers qu'elle traversait. Je me suis rendu compte, simplement à première vue, des pertes économiques assez grandes que ceci pouvait constituer. Bien sûr, on pourra objecter à cela que ceci permettra à un plus grand nombre de camions de venir faire le commerce dans le centre-ville, mais par ailleurs, ne contribue-t-on pas de cette façon à gaspiller des espaces qui pourraient être utilisés à des fins économiques beaucoup plus rentables et beaucoup plus productives, car nous savons l'emprise des autoroutes. Nous savons le terrain très grand dont elles ont besoin pour s'étendre; pour faire place à ces autoroutes, il faut enlever des logements; il faut enlever des commerces; il faut enlever des entreprises; il faut même enlever des industries. Toutes ces entreprises, tous ces logements paient des taxes et ces taxes, bien sûr, les municipalités ne pourront pas en disposer. Le produit de ces entreprises, les municipalités, la ville de Montréal ne pourra pas en disposer. Elles seront obligées d'aller se reloger ailleurs, parfois dans d'autres villes que Montréal, parfois même dans d'autres provinces, dans d'autres pays et ces pertes économiques, si on en fait le décompte du point de vue des taxes non perçues, du point de vue de la diminution du produit national brut, du point de vue de déménagement d'industries, du point de vue de la nécessité de relocaliser les habitants que nous allons disperser. Tout ceci va conduire soit à des pertes économiques sèches, soit à des dépenses très élevées qui vont compenser amplement pour les avantages économiques que le ministre a bien voulu nous montrer.

Ces pertes économiques, au fond, deviennent encore plus grandes quand on regarde les solutions alternatives que nous pourrions prendre. Les solutions alternatives, elles commencent à se dessiner de plus en plus. Ces solutions alternatives, ce ne serait peut-être pas de fermer complètement le centre-ville, mais de diminuer, de prendre tous les moyens pour diminuer considérablement la circulation dans le centre-ville, de façon que le centre-ville devienne un quartier consacré aux loisirs, aux commerces de détail, à l'administration, comme cela, d'ailleurs, est en train de se faire à Montréal. Une diminution de la congestion du centre-ville pourrait alors être compensée par une attention plus grande portée au transport collectif, au transport en commun. Le réseau d'autobus pourrait être beaucoup mieux agencé, pourrait être beaucoup mieux développé. Le métro, dont les stations pourraient être augmentées dans le centre-ville, éviterait aux piétons d'avoir à faire d'aussi longues distances qu'actuellement, dans le centre-ville, pour aller d'une station à une autre, des croisements de lignes de

métro comme cela s'est fait à Paris, comme cela se fait à Moscou, des métros qui, en somme, pourraient s'articuler d'une façon beaucoup plus adéquate avec le réseau d'autobus que nous avons. En même temps, ces autres solutions dont je parlais tout à l'heure, c'est-à-dire l'introduction, soit de minirails ou de métros-express ou de transports de surface qui correspondent aux données de la technique moderne et qui pourraient améliorer le sort du piéton.

En même temps qu'on améliorerait ainsi ce centre-ville, nous pourrions alors penser à une articulation du centre-ville avec les banlieues, c'est-à-dire une extension des lignes de métro qui amènerait nécessairement l'érection de très grands centres de stationnement analogues à ceux que nous avons à Longueuil, maintenant, et qui sont très utiles dont les effets utiles ont été prouvés. Des parcs de stationnement à la jonction du centre-ville et des banlieues permettraient justement aux habitants des banlieues qui, eux, pourraient posséder leur automobile, de se rendre à cette jonction, d'y laisser leurs automobiles et ensuite, d'aller dans le centre-ville vaquer à leurs affaires, sachant que l'amélioration de la circulation dans le centre-ville leur permettrait de ne pas perdre de temps et de mieux profiter des avantages du centre-ville.

D'autant plus que nous savons maintenant que lorsque nous construisons un plus grand nombre de lignes de métro, que ce soit dans le centre-ville ou que ce soit dans les banlieues, ceci est d'un avantage économique certain. L'expérience a été faite que toute ligne de métro amène des investissements très importants sur le tracé de ces lignes de métro. Beaucoup d'entreprises veulent profiter de cette affluence de citoyens aux lignes de métro pour faire du commerce ou veulent en profiter également pour que la main-d'oeuvre soit proche des lignes de métro.

Michel Lizée écrivait, à cet égard, dans le Devoir, il y a à peine une semaine, un article que, pour ma part, j'ai trouvé très convaincant. Il montrait que, du strict point de vue économique, nous aurions dû nous en tenir à un plan alternatif pour l'amélioration du transport et de la circulation au centre-ville.

Donc, du seul point de vue économique qui est un des impératifs du gouvernement actuel, qui est une des motivations sous-jacentes à toute la politique du gouvernement actuel, il nous semble que les études ont été insatisfaites, ont été insuffisantes, partielles. Si ces études étaient complétées et faites d'une façon rationnelle, logique, sans partisanerie, nous sommes convaincus que le gouvernement, même à cette étape du projet, pourrait encore changer d'idée et penser à des solutions qui seraient meilleures que celles auxquelles il en est arrivé. Elles pourraient même compenser pour la perte qu'entraînerait l'arrêt des travaux, au stade où ils en sont rendus.

J'exhorte le gouvernement à se pencher davantage sur cet aspect du problème, à étudier

les arguments très pertinents, apportés par les autorités que j'ai citées et par M. Michel Lizée, dans l'article récent qu'il écrivait dans le Devoir. Du seul point de vue économique, nous sommes convaincus qu'il y aurait moyen de gaspiller moins d'espace, qu'il y aurait moyen d'arriver à un meilleur rendement des zones qui font l'objet des plans du gouvernement.

Je ne voudrais pas m'attarder sur les pertes sociales qu'entraînera nécessairement l'autoroute Est-Ouest. On en a beaucoup parlé, on a parlé des logements, dans le projet. Le ministre lui-même admet que 1,500 à 1,600 familles devront être délogées, particulièrement à un moment où la crise, au niveau du logement, atteint des sommets sans précédent dans l'agglomération montréalaise. Nous savons que dans le Québec en général, et dans Montréal en particulier, l'effort de la construction domiciliaire s'est considérablement ralenti aux cours des dix dernières années, surtout quand nous le comparons à l'effort de construction domiciliaire qui a eu lieu dans la province de l'Ontario.

Et alors même que nous aurions un énorme retard à rattraper, alors même que les ressources de l'Etat devraient être canalisées d'une façon prioritaire, dans ce domaine, nous arrivons avec un plan qui contribue encore à diminuer le nombre des logements dans l'agglomération montréalaise.

Là, encore une fois, on semble s'ingénier à détruire d'une main ce que l'on dit vouloir construire de l'autre. La disparition de ces 1,500 logements dans l'île de Montréal ne fera qu'ajouter à la crise actuelle, ne fera qu'ajouter aux impératifs futurs du gouvernement qui devra dépenser énormément d'argent pour pallier les lacunes actuelles. Alors que nous voyons la ville de Montréal chercher désespérément les millions dont elle aura besoin pour terminer les projets qu'elle annonce depuis quelques années, nous voyons que le projet du gouvernement va à l'encontre de cette politique municipale et va à l'encontre d'une politique québécoise qui devrait être prioritaire dans le domaine de la construction des logements.

J'écoutais, hier, le député de Jeanne-Mance qui disait qu'on veut enlever ces taudis et qu'on veut reloger ces gens, ce sont des vœux pieux. Nous savons très bien qu'il n'y a aucun plan de HLM où le gouvernement subventionnerait lui-même les loyers. C'est arrivé il y a quelques années, il y a bien longtemps, mais je n'ai jamais entendu parler de projet similaire de la part du gouvernement actuel.

Même si c'était le cas — et je m'en réjouirais avec lui — ceci entraînerait quand même des dépenses qui devraient être défalquées par rapport au coût de l'autoroute actuelle. Encore une fois ceci est un vœu pieux.

M. LE PRESIDENT: Excusez-moi, M. le député, mais votre temps est dépassé de quelques minutes.

M. LAURIN: Si mon temps est dépassé, je

réserverai le reste de mes arguments pour une séance ultérieure.

M. LE PRESIDENT: La parole est au député de Saint-Henri.

M. SHANK: M. le Président, d'abord je m'oppose à cette motion de réduire à \$1 le budget, pour une raison bien particulière. C'est parce que chez moi, vous savez que l'autoroute a été très bien accueillie par la population.

J'en profite pour remercier le ministre et le ministre d'avoir bien voulu continuer ces travaux qui étaient demandés à grands cris par la population de chez nous. Quand on sait que l'autoroute Est-Ouest dans Saint-Henri avait été laissée en plan, qu'on avait laissé un immense monument à peu près à 200 pieds dans les airs, à la rue Saint-Rémi, quand on sait que chez nous, tout avait été démolé qu'il ne restait absolument rien, quand on sait que l'autoroute a amené de l'emploi — et ceci on peut le constater tous les jours lorsqu'on passe par notre nouveau bureau du Centre de main-d'oeuvre provincial —, je vous dis, M. le ministre, que notre autoroute est la bienvenue.

On me fait rire quand on dit qu'on devrait affecter ces sommes à la rénovation urbaine. A titre d'ancien secrétaire général du service d'urbanisme de la ville de Montréal, je voudrais vous dire que l'un ne va pas sans l'autre. J'ai déjà dans mon comté cinq projets de rénovation urbaine et trois sont pratiquement terminés. Je ne vois pas ce que le projet de rénovation urbaine vient faire dans le projet de l'autoroute.

Pour vous donner un peu l'idée du genre d'obstruction qu'on trouve dans mon comté contre les autoroutes, on vous dira que, dans une lettre ouverte du journal "La Voix Populaire", un certain monsieur, dont le parti n'est pas le nôtre évidemment, me disait: qu'attendez-vous pour terminer l'autoroute Est-Ouest le lendemain de l'élection? Lorsque, le 21 décembre, le ministre inaugurerait les travaux dans mon comté, ce même monsieur, dans une autre lettre ouverte, dans le même journal, s'écriait: Arrêtez les travaux de l'autoroute! Tout ce que l'on veut, c'est empêcher le progrès. On veut empêcher le progrès que le gouvernement donne présentement dans mon comté.

Je m'empresse de parler du fameux tribunal d'honneur où des gens de trois comtés réunis de l'ouest de Montréal, 20 personnes au total, se sont présentées pour les comtés de Saint-Henri, Sainte-Anne et Westmount, 20 personnes pour une population de 79,000 personnes, je pense que la moyenne est assez bonne pour nous.

Je dis merci, M. le ministre, au nom de la population de Saint-Henri. Elle pourra enfin jouir d'une autoroute laissée en plan durant quatre ans et du même coup, jouira de la rénovation urbaine, du transport en commun, puisque nous aurons deux stations de métro très bientôt.

Je ne vois pas ce que viennent faire les substituts qu'on veut donner à la place de

l'autoroute puisque tous les plans peuvent marcher ensemble. Je pense que c'est de l'urbanisme véritable. Je pense que c'est ainsi qu'on doit fonctionner.

Au sujet de l'Expo, je m'empresse de vous dire — on a parlé tantôt de l'Expo elle a attiré quand même 52 millions de visiteurs en six mois — qu'aucun embouteillage majeur n'a eu lieu dans la ville de Montréal.

Présentement, il y a une chose qu'il faut que l'on sache: c'est que le projet de l'autoroute actuel doit faire partie d'un immense ensemble, un ensemble de ceinture autour de l'île. Je pense qu'il est fait au nord, il est fait à l'ouest. Nous sommes en train de le relier à l'est avec le pont-tunnel Louis-Hyppolyte Lafontaine. Ceci s'impose absolument au sud.

Je ne vois pas comment on fait des comparaisons entre Los Angeles et Montréal, qui a à peine 20 milles d'autoroute, alors que Los Angeles a 242 milles d'autoroute dans la ville.

Je pense que ces notes sont tout à fait contre le bien commun parce que je sais que, dans mon comté, les gens voulaient l'autoroute. On nous l'a donnée, j'en suis fort aise.

M. le Président, j'ai fait le tour du monde. J'ai visité au moins 70 grandes capitales. Je dois vous dire que Montréal est une des villes les mieux structurées au point de vue de l'urbanisme. Nous avons eu un congrès mondial d'urbanisme il y a quelques années. Nous avons eu des félicitations extraordinaires. Ceci fait partie du grand plan d'ensemble, et j'espère que vous ne l'abandonnez pas pour le plus grand bien de la population. Merci.

M. BURNS: J'aurais une question, M. Shanks. Si Montréal, parmi les villes que vous avez vues, est la mieux équilibrée au point de vue de l'urbanisme, ne croyez-vous pas que faire passer une autoroute en plein milieu risque de changer ça? Dans les centres résidentiels?

M. SHANKS: Vous croyez que Montréal est saturée au point de vue des autoroutes?

M. BURNS: Oui, certainement, dans le centre-ville.

M. MARCHAND: Pas dans le sud.

M. BURNS: En périphérie, on n'a pas dit ça.

M. SHANKS: Il arrive que notre centre-ville est au sud. Il est près de...

M. BURNS: Justement.

M. SHANKS: C'est justement là notre problème. C'est un centre-ville qu'on peut déplacer facilement. Le leader du Parti québécois disait tantôt qu'il favorise les voitures pour les banlieusards. Je ne vois pas pourquoi, nous, les gens de la ville, nous ne pourrions pas nous servir aussi de nos voitures.

M. LAURIN: Le centre-ville est déjà congestionné, vous le savez mieux que quiconque.

M. SHANKS: Est-ce que l'autoroute va congestionner le coin? Parce qu'on passe dans le bas de la ville tout de même.

M. LAURIN: Bien sûr, il y a des entrées et des sorties qui vont amener des milliers et des milliers d'autos au centre-ville.

M. SHANKS: On avait dit la même chose pour l'Expo 67. Est-ce que ça a donné ça, M. Laurin?

Est-ce qu'il n'y avait pas un ensemble d'autoroutes extraordinaire?

M. LAURIN: On voit déjà que l'autoroute Décarie, le boulevard Métropolitain sont congestionnés. Plus vous allez construire des autoroutes, plus vous allez augmenter la congestion en vertu du cercle vicieux dont je parlais tout à l'heure.

M. SHANKS: Mais 52 millions de visiteurs en six mois, j'arrive d'Osaka, je suis allé visiter l'exposition et pour se rendre à l'exposition, il nous fallait attendre quatre heures. Tandis qu'à Montréal, on s'y rendait en vingt minutes.

M. BURNS: Grâce à quoi, grâce au métro.

M. SHANKS: Non, je regrette, grâce aux autos-parcs. Il y a tout de même Victoria qui avait un parc de 12,000 et un parc de 9,000 voitures.

M. BURNS: Et aussi grâce au métro...

M. SHANKS: Evidemment, mais je le dis très bien: L'un ne va pas sans l'autre. Pourquoi ferait-on uniquement des métros et arrêterait-on les autoroutes? L'un ne va pas sans l'autre, c'est ça l'urbanisme d'ailleurs.

M. LAURIN: L'urbanisme, est-ce que c'est l'addition de la pollution qui existe déjà? Est-ce que c'est ça?

M. SHANKS: Pourquoi voulez-vous qu'on enlève à tout prix les voitures? Vous allez dire à tout le monde: Garez vos voitures chez vous, c'est fini maintenant! Je regrette qu'on passe des lois antipollution, mais c'est ça qu'on est en train de faire.

M. LAURIN: Surtout lorsqu'il y a des solutions alternatives qui vous ont été proposées...

M. SHANKS: Quelles sont les solutions alternatives?

M. LAURIN: ... et que vous auriez pu étudier. Comme par exemple une voie le long du fleuve pour les camions au moins, et

l'absence d'entrées et de sorties au lieu de multiplier les entrées et sorties comme vous avez fait.

M. SHANKS: Mais que vouliez-vous faire avec l'autoroute, l'échangeur Turcot, par exemple? Répondez-moi. Que vouliez-vous faire...?

M. LAURIN: C'est d'ailleurs l'opinion de M. Gérard Niding.

M. LE PRESIDENT: C'est la dernière question.

M. SHANKS: Mais, je ferais remarquer très respectueusement au leader du Parti québécois que c'est tout de même la ville de Montréal qui avait présenté ce projet, ce n'est pas le gouvernement provincial.

M. LAURIN: Seulement les fous ne changent pas d'idée. Justement, ils se sont ravisés. Plus ils étudiaient les questions, plus ils se rendaient compte que cette solution...

M. SHANKS: Dans l'ouest, l'autoroute ne pose aucun problème.

M. PINARD: M. le Président, si le député me permet une précision, c'est que M. Saulnier a tenu pour acquis qu'il n'aurait pas son métro, et nous avons décidé de prolonger l'autoroute Est-Ouest.

M. SHANKS: Exactement, c'est une question...

M. PINARD: Et lorsque nous lui avons donné l'assurance que les deux systèmes étaient complémentaires mais ne s'excluaient pas l'un l'autre, et que nous avons fait la rencontre que vous savez, au bureau du premier ministre en présence du maire Drapeau et de M. Gérard Niding, il s'est déclaré, après cette entente intervenue entre la ville de Montréal et le gouvernement du Québec, fort satisfait du prolongement de la route Est-Ouest.

Sa déclaration a été consignée et a été rapportée par tous les journaux. Donc, M. Saulnier tenant pour acquis qu'il n'y aurait pas de métro disait: C'est le métro qu'il nous faut et non pas le prolongement de l'autoroute. Mais quand il a eu les deux, il s'est déclaré fort satisfait de la solution qui avait été choisie par le gouvernement du Québec et la ville de Montréal.

M. LAURIN: Comme de raison, quand on n'est pas dans les secrets des dieux, on ne sait pas ce qui se passe dans les officines. Mais il reste que même si ces conversations-là se sont passées avec les résultats que vous nous donnez, cela n'enlève rien aux faits brutaux que nous avons mentionnés qui font que l'augmentation des entrées et sorties va sûrement produire une

plus grande congestion et une plus grande pollution dans le centre-ville, alors qu'il y aurait des solutions alternatives qui, si elles avaient été étudiées, auraient permis d'éviter ces inconvénients-là.

M. PINARD: Je répondrai à cela au fur et à mesure...

M. SHANKS: Vous êtes d'accord que le centre-ville se déplace présentement. Il part de la rue Saint-Jacques pour remonter la rue Dorchester.

M. LAURIN: Mais pas d'après le nombre de gratte-ciel dont on entrevoit la construction dans le centre-ville, avec tous les immeubles que le ministre de la Voirie nous disait...

M. PINARD: Il y a des études d'urbanisme qui ont été faites, je vous en parlerai tantôt, et cela contredit vos positions.

M. LE PRESIDENT: La parole est au député de Sainte-Marie.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): M. le Président, hier soir, j'ai eu l'occasion d'expliquer aux membres de cette commission les arguments pour lesquels j'appuyais la motion du député de Saguenay. Il me restait quinze minutes.

M. BURNS: Il n'a pas utilisé une demi-heure hier?

M. PINARD: M. le Président, sur un point de règlement, je ne veux pas faire de procédure, mais le député de Sainte-Marie a appuyé la motion du député de Saguenay.

M. BURNS: Il n'a pas utilisé sa demi-heure.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): J'ai parlé en faveur du...

M. PINARD: Comment se fait-il qu'il n'a pas utilisé sa demi-heure? Parce que celui qui a demandé la parole avant l'ajournement hier, c'était le député de Saint-Jacques, alors, même s'il n'a pas utilisé sa demi-heure, il n'a pas le droit de revenir aujourd'hui, sur la même motion.

M. BURNS: Sur 346 qui se lit comme suit...

M. PINARD: Il ne peut pas revenir sur la même motion, il a déjà exprimé son...

M. BURNS: Pas du tout, en commission il peut revenir aussi souvent qu'il le veut.

M. PINARD: Mais non, il ne peut pas revenir...

M. BURNS: Ecoutez, lisez-donc l'article 346 qui s'applique aux commissions.

M. PINARD: Si le député avait voulu utiliser sa demi-heure, temps qu'il lui est imparti par le règlement, très bien, mais il a volontairement sauté quinze minutes sur son temps. Il n'a pas le droit d'y revenir par la suite, sur la même motion...

M. BURNS: M. le Président, tout le monde sait que les règles du comité plénier s'appliquent mutatis mutandis en commission permanente. Et en commission plénière, un député peut prendre la parole sur le même point aussi souvent qu'il lui plaît, à condition de ne pas parler plus d'une heure. Cela est modifié par le règlement sessionnel, selon l'interprétation du président, hier, c'est-à-dire 30 minutes. Or hier, il n'a parlé que douze minutes.

M. PINARD: Mais, il n'a pas le droit de revenir par la suite sur la même motion.

M. le Président, je maintiens mon opposition pour faire respecter le règlement. J'admettrais le raisonnement du député de Maisonneuve s'il s'agissait de la discussion d'un article budgétaire, mais comme il s'agit de la présentation d'une motion d'amendement, alors, ce n'est pas le même cas. Le député aurait pu employer toute sa demi-heure pour appuyer la motion d'amendement proposée par le député de Saguenay; il n'a utilisé que quinze minutes, il n'a pas droit de revenir à une séance ultérieure...

M. BURNS: Absolument, il a le droit en commission...

M. PINARD: ... pour reprendre les quinze minutes qu'il n'a pas utilisées...

M. BURNS: M. le Président, on va arriver dans un débat de discussion générale.

M. PINARD: Alors ce n'est pas le règlement qui s'applique dans ce cas comme il s'appliquerait s'il s'agissait de la discussion d'un poste ou d'un article budgétaire.

M. BURNS: Je m'excuse, M. le ministre, mais...

M. PINARD: Il s'agit d'une motion d'amendement.

M. BURNS: Ecoutez, je m'excuse, mais je ne peux absolument pas admettre ces genres d'arguments. Je concevais que l'argumentation du ministre, relativement aux points de règlement, serait valable et recevable si on était au niveau d'un débat de deuxième lecture, par exemple, ou de troisième lecture. Quand on est en commission, ce sont les règles du comité plénier qui, mutatis mutandis, s'appliquent. Une des règles, c'est l'article 346. Cet article nous dit qu'un député peut reprendre la parole aussi souvent qu'il voudra pour autant qu'il ne dépasse pas une certaine durée de temps. Je

pense bien que l'article 346 est très clair là-dessus: "Peut prendre la parole sur le même point, aussi souvent qu'il lui plaît, à condition de ne pas parler plus d'une heure, en tout, sur un même article, un même paragraphe, une même motion, une même question d'ordre de règlement." C'est assez clair cela?

Alors, cette même motion c'est la motion qui est sur la table et il faut oublier complètement les règles rigides de la procédure en deuxième lecture là. J'admets avec le ministre qu'en deuxième lecture, si le député de Sainte-Marie avait parlé et n'avait pas utilisé sa demi-heure, il ne pourrait pas revenir parce qu'il aurait épuisé son droit de parole. Mais là, vous avez une règle stricte, formelle, qui vous dit exactement le contraire. Comme il n'a pas utilisé tout son temps hier, je ne vois pas pourquoi il ne pourrait pas le continuer aujourd'hui.

M. PINARD: Je ne suis pas d'accord avec vous.

M. BURNS: Vous n'êtes pas d'accord avec le règlement. C'est la procédure...

M. PINARD: Je ne suis pas d'accord sur l'interprétation que donne le député de Maisonneuve à l'esprit du règlement.

M. BURNS: Ce n'est pas de l'interprétation, je lis tout simplement un article, je ne l'interprète pas.

M. PINARD: Cela n'aurait pas de bon sens. Le Parlement ne fermerait jamais si un député pouvait utiliser son temps n'importe comment.

M. BURNS: Cela fait assez longtemps que vous siégez à l'Assemblée nationale que vous devriez savoir que les règles en commission sont bien différentes des règles en deuxième lecture en Chambre.

M. PINARD: S'il y avait eu une motion dont on aurait disposé et qu'il arrive une autre motion différente, à ce moment-là, un député peut, de nouveau, utiliser une demi-heure pour présenter une motion ou l'appuyer.

M. BURNS: Pour vous contredire, je ne peux que lire cet article-là tellement il est clair. Lisez jusqu'à la fin, on le dit ici. "A condition de ne pas parler plus d'une demi-heure, on modifie par le règlement sessionnel en tout sur un même article, un même paragraphe, une même motion.

M. PINARD: Oui.

M. BURNS: C'est cela, on a une motion.

M. LESSARD: On a la même motion.

M. BURNS: Il a donc le droit de parler selon ce règlement-là aussi souvent que cela lui plaît, même si c'est une motion.

M. PINARD: Cela n'a pas de bon sens.

M. BURNS: Bien le texte est très clair, il n'est même pas sujet à interprétation.

M. LE PRÉSIDENT: A l'ordre, s'il vous plaît! Voilà, je voudrais vous faire remarquer qu'on me dit que le député a utilisé quinze minutes, hier soir, de son temps, qui devait être trente minutes. Je n'ai pas en main les documents, les notes que j'avais prises hier soir. Je crois qu'il serait peut-être bon d'accorder quinze minutes additionnelles. Le député de Sainte-Marie a donc la parole pour quinze minutes. Mais si quelqu'un pose des questions et que vous leur donnez la parole, cela comptera sur votre temps.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): M. le Président, je vous remercie et je continue. J'ai exposé hier devant les membres de cette commission les raisons pour lesquelles j'appuyais la motion du député de Saguenay, motion qui demande de réduire le budget à \$1. Aujourd'hui, je veux continuer mon argumentation devant cette commission qui semble beaucoup plus calme qu'hier soir, je vais tâcher de l'être, j'espère que les autres vont l'être aussi.

J'ai remarqué hier, dans une argumentation, que le ministre de la Voirie me disait que beaucoup de personnes concernées sont allées examiner la maquette et que ces gens-là auraient affirmé au ministre qu'ils étaient contents du tracé de l'autoroute et qu'ils étaient satisfaits de la façon qu'on allait les exproprier.

Je comprends qu'il y a certains propriétaires — je parle pour le comté de Sainte-Marie que je connais bien — qui ont des propriétés à vendre depuis longtemps et c'est très difficile de les vendre. Étant donné que le gouvernement va les exproprier et payer leurs propriétés, ces gens-là se sont dits satisfaits. Par contre, ces gens-là n'ont pas parlé des locataires de leurs propriétés, des gens qui sont à loyer. Et c'est surtout au nom de ces gens-là que nous nous opposons au tracé de l'autoroute actuel qui traverse les trois comtés sud-est de Montréal.

Je ne veux pas revenir là-dessus mais le ministre nous avait mentionné tous les organismes qu'il a consultés. Je sais fort bien que le président du CNR n'est pas embarrassé du tout de l'autoroute, ni le président de l'Hydro, ni l'archevêque. Tous les organismes qu'avait mentionnés le ministre...

M. PINARD: Pourquoi dites-vous cela?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): ...sont logés et ne sont pas touchés du tout par...

M. PINARD: Cela veut dire quoi?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): ...un comté qui va être charcuté, qui va être coupé en deux et ils ne sont pas obligés de vivre la pollution, le bruit qu'il va y avoir dans ces comtés-là. Ce n'est pas le même problème. Mais nous, nous avons consulté la population, ceux qui sont touchés directement. Et hier, j'ai posé des questions précises au ministre. Je lui ai demandé s'il allait me donner des réponses afin que je puisse renseigner les électeurs de mon comté. Je lui ai surtout demandé ce que je devais dire aux gens qui venaient me consulter au bureau et qui me demandaient où on allait les loger de nouveau après que leur propriété ou leur logement sera exproprié.

J'espère que le ministre — je ne sais pas s'il m'écoute même — va me donner les informations que je lui ai demandées afin de renseigner les gens de mon comté. Parce qu'actuellement, je le répète, je ne veux pas faire d'obstruction, il ne s'agit pas pour moi de plaider une cause que je penserais perdue d'avance. Je crois que le gouvernement peut revenir encore sur sa décision en faisant appel au bon sens. Les gens m'ont demandé de communiquer avec le ministre de la Voirie. J'ai communiqué avec les responsables du ministère de la Voirie et je leur ai demandé quelles sont les informations que je pourrais donner à ces gens-là et je n'en ai eu aucune. Ces gens-là n'ont pas la garantie de trouver des logements au même prix qu'ils ont actuellement, ils n'ont pas la garantie de pouvoir se loger dans le même quartier, dans le même comté, enfin dans le même secteur.

Je voudrais bien, étant donné qu'il me reste quinze minutes et je pense qu'après le Président ne me donnera pas la permission de poser d'autres questions...

M. LE PRÉSIDENT: M. le député, si vous permettez. Cela n'attaque pas ce que vous dites mais il me semble que ça ne touche pas beaucoup à la motion.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): J'explique les raisons pourquoi j'approuve la motion du député de Saguenay...

M. LE PRÉSIDENT: Si vous me dites que ça touche directement la motion, je suis d'accord.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est pour toutes ces considérations, M. le Président, tous ces problèmes que l'autoroute va créer dans mon comté et dans les autres comtés qui sont touchés par le tracé de l'autoroute, c'est pour toutes ces raisons-là qu'on s'oppose — je parle du comté de Sainte-Marie naturellement — au tracé de l'autoroute...

M. LE PRÉSIDENT: A l'ordre!

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): ...au projet de l'autoroute dans le bas de la ville, et qu'on demande la réduction du budget. Je pense que

je suis dans l'ordre. J'espère, à mon retour à Montréal, pouvoir donner des informations. Les gens sont inquiets, les gens qui sont logés dans les mêmes logements depuis des années se demandent s'ils vont être obligés de déménager, ils se demandent où ils vont aller. C'est ça le problème, c'est ça le point d'interrogation. Quant aux autres, j'ai demandé aussi au ministre hier, à propos de toutes les familles qui ne seront pas déplacées par le tracé de l'autoroute mais qui seront obligées de continuer à vivre près de l'autoroute, si l'on a pris des mesures contre la pollution.

Est-ce qu'on a pris des mesures afin que ces gens puissent vivre dans un climat, dans une atmosphère normale? C'est ce que je voudrais savoir. En supposant qu'il ne veuille pas revenir sur sa décision, ce qui serait souhaitable, est-ce que le ministre a compris tout de même, même s'il était occupé ailleurs, que j'ai répété un peu les questions que je lui ai posées hier? Je voulais avoir des réponses. Ces réponses ne sont pas pour moi. Ce sont des réponses que je veux du ministre afin de les transmettre aux gens concernés dans mon comté. Où vont-ils aller? Que vont-ils faire? C'est cela qui est important!

Le ministre devra attacher une importance capitale à ce problème. C'est son rôle et son devoir de le faire. Au moins d'informer la population. C'est le problème numéro un. Ce ne sont pas des gens capables de déménager du jour au lendemain. Ils n'en ont pas les moyens.

Je voudrais que le ministre me donne les informations précises afin que moi en tant que député de Sainte-Marie, je puisse les transmettre aux électeurs du comté de Sainte-Marie. Cela fait trois mois qu'on me le demande. J'espère obtenir, ce midi, une réponse du ministre, s'il a le temps de le faire.

La population, M. le ministre, si vous voulez bien m'écouter pendant quelques minutes, la population du comté...

M. PINARD: Cela fait trois semaines que je vous écoute.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Oui, mais comme ça prend du temps à comprendre, on est obligé de répéter.

UNE VOIX: Cela prend du temps à s'exprimer, aussi.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Si vous voulez prendre la parole, je ne vous en ai pas donné le droit.

Je comprends que le député de Beauharnois, le député de tel comté, le député de Charlevoix-Saguenay, ne sont pas au coeur du problème. Ils ne réalisent pas l'importance de nos demandes. Ils ne réalisent pas le problème tel que nous, nous le vivons, tous les jours, dans nos comtés. Hier, on a discuté d'une route aux Boules, le député de Gaspé-Nord est intervenu.

Je ne suis pas intervenu parce que je n'ai pas toutes les données du problème...

M. LE PRESIDENT: A l'ordre!

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): ... mais dans mon comté j'ai toutes les données du problème.

M. LE PRESIDENT: Je demanderais au député de revenir à la motion, s'il vous plaît.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): S'il vous plaît, voulez-vous demander aux autres députés de ne pas m'interrompre?

M. MAILLOUX: Vous prêtez des intentions malgré que nous n'en ayons pas.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Non. Je n'ai pas d'intentions.

M. LE PRESIDENT: Je demanderais aux membres de la commission de laisser parler le député de Sainte-Marie, s'il vous plaît.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je dis, je donne des exemples. Je ne suis pas au courant de tous les problèmes de route, dans Charlevoix et vous n'êtes pas au courant de tous les problèmes de la circulation de la ville de Montréal.

M. LE PRESIDENT: A l'ordre! A l'ordre! C'est le député de Sainte-Marie qui a la parole. Voulez-vous le laisser parler, s'il vous plaît?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): M. le ministre devrait prendre en considération toute cette contestation d'une population qui s'oppose à son projet d'autoroute. Il est temps qu'on revienne à la source et qu'on consulte les gens, le peuple, la population.

M. le ministre devrait se souvenir d'une parole de l'ancien premier ministre, Jean Lesage. Il avait dit que ce qui avait fait perdre les élections était le fait que le parti s'était trop éloigné du peuple. Vous devriez y revenir. Vous devriez prendre nos objections, nos arguments, en considération. Et non seulement consulter les gros organismes, l'establishment, non seulement consulter les propriétaires — parce qu'il y a que cela fait leur affaire — mais consulter le peuple, la population, les locataires, ceux qui seront touchés par ce problème.

Même si vous ne voulez pas en changer le tracé, même si vous ne voulez pas revenir sur des décisions que vous regrettez, peut-être. Peut-être, que vous ne pouvez plus reculer. On sait qu'il y a \$105 millions de contrats qui ont été octroyés. On connaît le nom de tous les entrepreneurs. On sait de quelle rue à quelle rue ces entrepreneurs auront à faire l'autoroute. Peut-être qu'il est très difficile pour le ministre d'annuler le projet, de faire un autre tracé soit sur le bord du fleuve ou sur la rive sud. Au

moins qu'on ne laisse pas les gens dans l'anxiété, dans l'inquiétude! Au moins qu'on les informe de ce qu'on fera d'eux! Qu'on n'informe pas seulement le CNR, l'archevêque et l'Hydro et la Chambre de commerce! Qu'on informe la population! Ce sont eux qui sont touchés. Ce sont eux qui vivent le problème. Ce sont eux qui vivront dans un climat de pollution, de bruits, presque intenable. C'est pour cette raison qu'on s'oppose. C'est aussi simple que cela.

Hier, il y a des gens qui ont fait mention ici qu'en demandant de réduire le budget à \$1 était contre la Transcanadienne. C'est faux. Quand on sait que le budget qui est demandé présentement, c'est pour l'autoroute Est-Ouest de la ville de Montréal, les \$83 millions. Je ne sais pas où est la différence, parce que d'après mon calcul, les contrats, il y en a pour \$105 millions. Je ne sais pas, je peux me tromper dans mes chiffres, mais peut-être que le ministre pourra m'informer là-dessus. Il ne s'agit pas pour nous de combattre, d'être contre le progrès, au contraire, nous sommes pour le progrès. Il ne s'agit pas pour nous de bloquer la circulation. Il ne s'agit pas d'être contre la Transcanadienne. On était pour cela, j'étais pour cela, en 1960, quand il y a eu une entente que le ministre avait signé avec Ottawa, dans le temps, pour trois ans. C'est normal, la Transcanadienne, mais où elle passe et de la façon qu'elle passe et de la façon qu'on dérange toute une population, nous sommes contre ce fait là. Le ministre doit prendre cela en considération. C'est plus sérieux qu'il le pense.

M. MAILLOUX: Est-ce que vous me permettriez une question?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): J'achève. M. le Président, est-ce qu'il me reste plusieurs minutes?

M. LE PRESIDENT: Il vous reste, à ma montre ici, deux minutes.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Après, s'il vous plaît, si vous voulez me poser une question et si le président me permet de vous répondre, cela me fera plaisir. M. le Président, pour toutes ces considérations, pour toutes ces raisons importantes qui sont des problèmes humains, j'approuve la motion du député de Saguenay de réduire le budget à \$1; ce qui veut dire, à toutes fins pratiques arrêter l'autoroute Est-Ouest dans la ville de Montréal, dans les comtés de Sainte-Marie, Maisonneuve, Bourget, ainsi de suite. C'est encore le temps de le faire et là, nous ne voulons pas bloquer les 100,000 emplois du premier ministre, parce que ces \$82 millions-là, on n'a seulement qu'à les mettre dans la rénovation urbaine et cela va créer quatre fois plus d'emplois. C'est le problème primordial qui existe dans nos comtés, de faire des logements salubres et tout ça et non pas de les empoi-

sonner davantage avec des autoroutes. Je vous remercie, M. le Président.

M. LE PRESIDENT: Je remercie le député de Sainte-Marie. Le député de...

M. MAILLOUX: Je voudrais poser une question d'une seconde au député qui vient de terminer son temps de parole. Le député a affirmé précédemment que ce qui avait fait battre le Parti libéral dans les comtés de l'est de Montréal, c'était effectivement l'éventuelle construction de l'autoroute Est-Ouest. Est-ce que c'était réellement le motif?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je n'ai pas dit... Est-ce que j'ai dit cela dans ma déclaration?

M. MAILLOUX: Vous avez affirmé cela au début de la commission ce matin.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Nous avons parlé de cela. Tout le monde blaguait un peu et on n'était pas en commission. Le président n'était pas ici.

M. MAILLOUX: Mais ce n'est pas le motif pour lequel les gens ont voté pour le Parti québécois.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Est-ce que tout ce que j'ai dit avant, vous voulez que je le répète? Ce que d'autres m'ont dit...

M. MAILLOUX: C'est inscrit au journal des Débats.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Non. Ce n'est pas marqué au journal des Débats. Le président n'était pas ici.

M. MAILLOUX: Parce que vos collègues se sont opposés...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Si c'est marqué au journal des Débats, je vais contester cela.

M. MAILLOUX: ... à ce que vous venez d'affirmer, que le vote était significatif, l'éventuelle construction de l'autoroute Est-Ouest de Montréal.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Il est probable... Je peux vous affirmer que probablement le projet de l'autoroute Est-Ouest, dans le bas de la ville, a peut-être joué un rôle.

M. MAILLOUX: Vous savez que ce n'était pas décidé à ce moment-là.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je n'ai pas affirmé cela. On a conversé ce matin avant l'ouverture de la commission.

M. MAILLOUX: On lira le journal des Débats.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je répéterai ce que vous avez dit aussi.

M. LE PRESIDENT: Est-ce qu'il y a d'autres membres de cette commission qui veulent exercer leur droit de parole?

M. BURNS: M. le Président, étant donné que... J'espère, soit dit en passant, que vous avez pris note de la motion qui a été adoptée ce matin, à l'effet que je suis membre de la commission à la place de... J'ai été substitué au député de Saguenay.

M. LE PRESIDENT: Oui, monsieur.

M. BURNS: Avant, comme j'aurai à voter sur cette motion, plutôt que de faire une intervention, il y aurait quelques questions que j'aimerais poser au ministre, s'il veut bien avoir l'amabilité de me répondre. Il y en a une, entre autres, qui me chicote, qui chicote beaucoup de monde, c'est le fameux problème du tracé. En admettant qu'actuellement le projet soit mis à exécution, particulièrement dans l'est de Montréal, où il y a déjà discussions sur deux tracés possibles, est-ce que le ministre peut me dire actuellement quel est le tracé définitif, s'il est enfin établi? Quand je dis enfin, ce n'est pas dans le sens que je le désire, mais dans le sens de "s'il est établi". Est-ce que le tracé définitif est établi actuellement?

M. CADIEUX: Avant que le ministre ne réponde, je voudrais faire appel aux règlements. Ma question est posée au président. Il y a une motion qui a été proposée par le député de Saguenay. On discute cette motion-là. Est-ce qu'on peut continuer à en discuter maintenant que le député de Saguenay n'est plus membre de la commission?

UNE VOIX: Si c'est la volonté du ministre de répondre, d'accord, mais...

M. BURNS: Moi, je n'ai pas de problème. Je vais vous la refaire.

M. CADIEUX: Je pose une question au président. On discute d'une motion du député de Saguenay et le député de Saguenay n'est plus membre de la commission.

M. BURNS: M. le Président, cette question suppose qu'on se rend au moins compte d'une chose, c'est qu'une fois qu'une proposition a été mise sur la table, elle n'appartient plus à la personne qui l'a faite, mais elle appartient à la commission. Et la personne qui se fait substituer postérieurement à ça, c'est à mon avis absolument immatériel qu'elle soit membre de la commission ou non, ce qui est important

c'est qu'elle l'était au moment où la motion a été faite.

M. CADIEUX: Il faut être membre.

M. BURNS: C'est la seule façon de faire une motion... Il faut être membre, bon...

M. CADIEUX: Il ne l'est plus.

M. BURNS: Il l'était quand il l'a faite.

M. CADIEUX: On discute de sa motion quand même.

M. BURNS: Il me semble que c'est l'enfance de l'art.

M. LE PRESIDENT: Il est une chose que je dois vous faire remarquer, c'est qu'il a été entendu hier que, lorsque les interventions seraient terminées, qu'au cours de sa propre intervention le ministre devait répondre à toutes les questions à la fois. C'est ce qui a été entendu hier. Et maintenant si le ministre veut procéder de la même façon, il répondra lorsqu'il prendra la parole.

M. BURNS: C'est parce que nous sommes au niveau de l'étude des crédits, il est normal...

M. LE PRESIDENT: Il faudrait quand même terminer les interventions sur la motion.

M. BURNS: C'est ça, moi je termine tout simplement par quelques questions auxquelles je voudrais que le ministre réponde.

M. LE PRESIDENT: Je crois que ça va réellement allonger le débat. Vous pouvez poser vos questions, il va en prendre note, il vous répondra en même temps que les autres.

M. BURNS: Sur la motion je n'ai pas parlé, je n'ai pas utilisé mon droit de parole, le réservant à cause de votre décision d'hier disant que le temps employé à faire une intervention était compté également avec le temps utilisé à poser les questions.

Il est évident, d'après votre décision d'hier, qu'il va m'être impossible — à partir du moment où on aurait disposé de cette motion sur la table — de poser des questions au ministre et comme je n'ai pas utilisé mon temps de parole sur la motion, je préférerais plutôt poser des questions.

M. LE PRESIDENT: Justement vous allez prendre du temps que les autres n'ont pas eu et n'auront pas. Il a été entendu que, si vous posez les questions, vous les posez, le ministre vous répondra lorsqu'il répondra à tout le monde, au cours de son temps d'intervention.

M. BURNS: Moi je vous dis qu'il y a

certaines questions que je me pose avant qu'on prenne des décisions sur la motion qui est sur la table.

M. PINARD: Vous faites votre intervention à l'appui de la motion et posez vos questions dans le cadre...

M. BURNS: Vous ne voulez pas y répondre au fur et à mesure que je les pose.

M. PINARD: Je répondrai de la façon que je choisirai.

M. LE PRÉSIDENT: C'est ce qui a été entendu hier.

M. PINARD: Ne m'imposez pas ma façon de discuter le problème, je ne vous impose pas la vôtre. Je vous laisse la responsabilité...

M. BURNS: Je vous demande tout simplement, bien gentiment, M. le ministre,...

M. PINARD: ... de choisir votre formule de la discussion et ça donnera ce que ça donnera.

M. BURNS: D'accord, alors je vais tout simplement formuler mes questions et j'espère que le ministre en prendra note et y répondra.

M. PINARD: Faites votre stratégie et nous allons faire la nôtre.

M. BURNS: D'accord, M. le Président.

M. MAILLOUX: ... au député de Maison-neuve, c'est parce que j'ai eu l'impression tantôt que le député de Maison-neuve avait hier soir terminé son droit de parole de trente minutes sur la motion.

M. BURNS: Pas sur la motion, je n'ai pas parlé.

M. GIASSON: Sur les crédits.

M. MAILLOUX: Dans ces conditions-là, je m'excuse, je croyais que les trente minutes du député de Maison-neuve étaient terminées.

M. BURNS: D'accord, mes trente minutes ont été utilisées hier soir avant que la motion ait été formulée. Tout simplement hier, je me suis attaché, entre autres, à parler du tracé.

J'aimerais que le ministre nous dise si ce tracé est définitif, où il doit passer, les conséquences que comportera l'un ou l'autre de ces tracés ou peut-être un troisième, du moins, quant à la partie qui n'est pas, semble-t-il, définitivement décidée, c'est-à-dire le tracé Rouen ou le tracé Notre-Dame.

Si le tracé n'est pas encore définitif, j'aimerais simplement qu'il nous dise quand il le sera. En second lieu, j'aimerais bien que le ministre

puisse nous préciser les contrats qui ont été donnés quant à l'autoroute, à qui ils ont été donnés et pour quelle partie ils ont été donnés. Cette deuxième question est reliée à la première, car, si le tracé n'est pas encore finalement définitif — si vous me permettez un pléonasme — il y a sans doute des contrats qui ne sont pas donnés. Je pense, entre autres, à la partie est où il y a un certain nombre de contrats qui n'ont pas encore été accordés aux entrepreneurs.

J'aimerais également que le ministre établisse — c'est à la suite d'une de ses références, à lui, hier, que je me pose cette question-là — dans le crédit de \$82,317,000... Est-ce que le ministre tente de m'impressionner en frappant du poing sur la table? J'aimerais que le ministre commente un peu l'indication qu'il nous a donnée à l'effet que les \$82,317,000 ne seraient pas au complet, employés pour l'autoroute Est-Ouest, mais qu'il y en aurait une partie qui serait employée ailleurs.

J'aimerais bien que le ministre nous précise quelle est la partie de ce crédit de \$82,317,000 qui va être effectivement employée pour l'autoroute Est-Ouest. La partie dans Montréal. J'apprécierais aussi que le ministre nous parle du coût à venir de cette autoroute. Je ne sais pas comment le ministre va réussir à répondre à toutes mes questions, parce qu'il n'a pas l'air d'en prendre note.

M. PINARD: Je peux vous relire dans le journal des Débats. La façon de vous lire comme il faut, c'est de vous lire au journal des Débats.

M. BURNS: D'accord. Comme ça, vous ne voulez pas me répondre aujourd'hui?

M. PINARD: Non, parce que vous avez décidé d'employer tout votre temps pour arriver à une heure sans avoir réussi à faire expirer la demi-heure.

M. BURNS: M. le Président, j'invoque le règlement en vertu de l'article 285 dix-neuvièmement. Encore une fois, le ministre me prête des intentions.

M. PINARD: Je ne vous prête rien. Nous vous prêtons du temps.

M. BURNS: C'est d'ailleurs, du temps qui nous appartient.

M. PINARD: Employez-le.

M. BURNS: Je l'emploie. Ce sont des questions bien précises. Contrairement à ce que le ministre semble vouloir laisser entendre, je n'essaie pas de perdre du temps. Je vous pose quelque neuf ou dix questions bien précises. C'est tout simplement ça. Mon intervention va se limiter à ça, M. le Président.

M. PINARD: Posez vos questions.

M. BURNS: Après avoir demandé quelle peut être la proportion du crédit de \$82,317,000 qui va être appliquée à la partie montréalaise du prolongement de l'autoroute, je disais que j'aurais aimé savoir quel est le coût à venir prévu, si le montant total du coût de l'autoroute, lorsqu'elle traverse Montréal, n'est pas inscrit dans ce montant de \$82,317,000. La raison pour laquelle je me pose cette question-là, M. le Président, c'est que, lorsque ce projet a été annoncé, il a été question de crédits d'un montant de \$105 millions. Il y a peut-être eu ambiguïté autour de ces \$105 millions.

C'était peut-être l'ensemble du projet de prolongement des autoroutes, y compris l'autoroute du nord. C'est un point sur lequel j'aimerais avoir des précisions.

J'aimerais aussi que le ministre nous dise quelle est la proportion du coût qui sera accordée aux expropriations elles-mêmes dans Montréal. Je me pose cette question depuis le début puisque évidemment, un investissement de cet ordre était, à l'origine, selon le communiqué émanant du bureau du premier ministre lorsque le projet a été annoncé, surtout et principalement un projet qui avait pour but de lutter contre le chômage. C'était, si je me rappelle bien, un des cinq critères de rentabilité de ce projet, comme le communiqué du premier ministre le disait.

Or, dès ce moment, je me suis posé la question à savoir combien de ces sommes sont réellement utilisées en vue d'exproprier des domiciles, des propriétés, des bâtisses, des terrains qui sont sur la route elle-même, ou sur le tracé lui-même. La question est intéressante tout simplement du point de vue de savoir si tout ce montant est productif aux fins de création d'emplois. Il est évident que les expropriations elles-mêmes ne sont pas des sommes créatrices d'emplois ou qui doivent être utilisées pour fins de création d'emplois.

Une autre question que je me pose, M. le Président, c'est, mise à part la partie des \$82,317,000 affectée à l'autoroute Est-Ouest dans Montréal, mise à part le coût à venir, combien l'autoroute a coûté jusqu'à maintenant dans Montréal. Avec ces trois sommes, on sera en mesure, en faisant le total à être utilisé en vertu des présents crédits, la somme à venir et la somme déjà dépensée, de savoir combien l'autoroute coûte à Montréal.

M. le Président, je sais que le ministre nous en a déjà parlé au cours des crédits supplémentaires; je pense qu'il y a beaucoup de discussions autour de ce problème qui était le problème central, au fond dans l'esprit du gouvernement quand il a annoncé ce projet mais je voudrais savoir combien d'emplois directs seront créés? Quand je parle d'emplois directs, je voudrais qu'on me dise combien de personnes travailleront à l'autoroute. Je ne pense pas, comme le premier ministre l'a laissé

entendre il y a quelque temps, aux emplois indirects parce que déjà on est dans le domaine de la pure hypothèse. Il est évident qu'il faut du ciment pour faire une autoroute. Est-ce que cela va créer plus d'emplois à la compagnie qui va fournir le ciment? Cela ne m'intéresse pas, parce qu'on est dans le domaine de la pure hypothèse. Ce que je veux savoir c'est, relativement au travail même de l'autoroute, combien il y aura d'emplois créés et pour combien de temps? Cela aussi est important, je pense. Il y a également un problème qui, en tant que député du sud-est de Montréal, m'a préoccupé depuis le début puisqu'on est dans des comtés qui, d'une part, sont résidentiels mais qui, d'autre part comportent un certain nombre d'usines.

Le long du tracé de la rue Rouen, il est possible qu'il y ait des usines, qui, de ce fait, devront être expropriées. Il y en a encore davantage le long du tracé de la rue Notre-Dame. Le tout dépendant du zigzag, si vous me permettez l'expression, que l'autoroute pourra faire ou ne pas faire, des usines devront peut-être être déplacées, et j'aimerais savoir si le ministère a fait des études là-dessus. S'il y a des usines, combien y en a-t-il, lesquelles? En somme, les détails concernant les usines pouvant être mises de côté et ainsi, en conséquence, pouvant faire disparaître un certain nombre d'emplois. Si on parle du nombre d'emplois créés, on devrait penser aussi au nombre d'emplois qui risquent de disparaître avec cette autoroute-là. Je pense que les travailleurs des comtés du sud-est de Montréal, qui, pour la plupart, demeurent dans un arrondissement assez rapproché de leur lieu de travail, sont inquiets de cette situation. Ce sont des questions qu'ils se posent; ils voudraient savoir le plus tôt possible s'ils ne seront pas affectés directement dans l'emploi qu'ils ont présentement.

Si une usine doit être déplacée, par exemple, du comté de Maisonneuve et rebâtie, peut-être avec chance, au Québec, et non pas en Ontario, on se demande si l'employé déplacé sera réengagé si l'usine est reconstruite, dans quelques années, près de Côte-de-Liesse, par exemple, ou quelque endroit du genre. J'aimerais bien que le ministre nous donne le plus de précisions possible là-dessus; pour moi, c'est une question primordiale, ce phénomène des usines pouvant être déplacées.

J'aimerais également que le ministre nous dise si son ministère a examiné le nombre de commerces; je ne parle pas d'usines comme telles, mais de petits commerces locaux, entreprises de vente d'automobiles, stations-service, etc., qui devraient disparaître, en admettant que ce projet d'autoroute Est-Ouest dans Montréal soit mis à exécution par le ministère.

Une autre question, M. le Président. Comment a-t-on prévu le relogement? Le député de Sainte-Marie en a parlé amplement, le député de Saint-Jacques y a touché également, le député de Bourget, dans son intervention, s'est arrêté

longuement à ce problème. C'est un problème qui crée de l'insécurité auprès des populations visées ou, éventuellement, qui peuvent être visées.

Seront-elles relogées dans des conditions semblables, ou devront-elles se reloger ailleurs que dans les quartiers où elles demeurent? Dans bien des cas, ce sont des gens qui, depuis deux ou trois générations, demeurent dans des quartiers où ils se sont attachés. C'est une question qu'on se pose concernant le relogement: Qu'est-ce qui a été fait? Qu'est-ce qui a été envisagé? Qu'est-ce qui a été pensé dans ce domaine?

Enfin, M. le Président, je demanderais au ministre de prendre patience, mes questions achèvent. Voici la dernière que j'ai à lui poser: J'aimerais que le ministre nous parle de ses réactions face aux oppositions qui ont été faites devant la commission d'enquête populaire qui a tenu des séances tant dans Montréal-Ouest que dans Montréal-Est et où, personnellement, j'ai déposé un mémoire et où j'ai noté, du moins à la séance à laquelle j'ai assisté qu'il y avait très peu — et même en ce qui concerne la séance où j'étais présent — on aucune intervention favorable à l'autoroute. Le député de Saint-Henri, tantôt, a mentionné que, dans son comté, quand les séances se sont tenues, il y avait eu une vingtaine de personnes qui étaient intervenues. Je ne sais pas si le député de Saint-Henri a tenu compte du nombre de personnes que la possible vingtaine de personnes représente devant cette commission-là. Par exemple, strictement au niveau de la séance qui a eu lieu le 8 mai 1971...

M. HARVEY (Chauveau): Allez-y, on vous écoute. Vous allez très bien d'ailleurs.

M. BURNS: J'achève, c'est ma dernière question d'ailleurs.

... Simplement à cette séance, à laquelle j'ai assisté le 8 mai 1971, il y avait des organisations telles que l'Association des locataires et petits propriétaires de Maisonneuve qui, même si elles parlaient par la voix d'une personne, représentent quand même un certain nombre de personnes.

J'aimerais avoir les réactions du ministre face à l'analyse qu'il a pu faire des différents mémoires qui ont été déposés devant cette commission, face à cette opposition — semble-t-il — quasi unanime. On m'a informé que, dans toutes les interventions, je ne sais pas si c'est encore exact, si la commission a eu d'autres séances depuis, il n'y en avait eu qu'une seule favorable à ce projet d'autoroute Est-Ouest en milieu urbain à Montréal.

Ce sont les questions, M. le Président, que j'avais à poser au ministre et j'espère que

lorsqu'il les relira, au journal des Débats, il prendra la peine de répondre scrupuleusement à toutes et chacune de celles que j'ai posées.

M. PINARD: M. le Président, je demande le vote. Nous sommes prêts pour le vote, M. le Président.

M. LE PRESIDENT: Oui. M. Harvey (Chauveau).

M. HARVEY (Chauveau): Contre la motion.

M. LE PRESIDENT: M. Burns.

M. BURNS: Pour la motion.

M. LE PRESIDENT: M. Cornellier.

M. CORNELLIER: Contre la motion.

M. LE PRESIDENT: M. Faucher.

M. FAUCHER: Contre la motion.

M. LE PRESIDENT: M. Giasson.

M. GIASSON: Contre la motion.

M. LE PRESIDENT: M. Lafontaine... M. Larivière.

M. LARIVIERE: Contre la motion.

M. LE PRESIDENT: M. Latulippe.

M. LATULIPPE: Contre la motion.

M. LE PRESIDENT: M. Lavoie (Wolfe)... M. Mailloux.

M. MAILLOUX: Contre la motion.

M. LE PRESIDENT: M. Pinard.

M. PINARD: Contre la motion.

M. LE PRESIDENT: Huit contre la motion, un pour la motion et deux absents.

M. LAURIN: Est-ce que nous pouvons revenir à la motion principale sur laquelle j'aurais beaucoup de questions à poser?

M. HARVEY (Chauveau): M. le Président, avant de revenir à la motion principale, je proposerais un ajournement sine die et qu'on en fasse rapport à la Chambre.

M. LE PRESIDENT: Il est exactement 1 heure et c'est le temps d'ajourner.

(Fin de la séance: 13 heures)

Séance du mardi 25 mai 1971(Seize heures huit minutes)

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

Nous avons ajourné les travaux de cette commission vendredi à 1 heure et, à ce moment-là, nous avons terminé par voie de vote la motion qui avait été présentée alors par le député de Saguenay. Ceci dit, nous revenons donc à la motion principale et la parole était, à ce moment-là, si j'ai bonne mémoire, au Dr Laurin, le député de Bourget.

M. LAURIN: J'avais l'intention de poser des questions plus précises pour ajouter à celles que le député de Maisonneuve avait posées. Je ne sais pas si c'était l'intention du ministre de la Voirie de répondre d'abord à celles du député de Maisonneuve, à celles qu'il vous avait posées...

M. PINARD: J'aime autant les prendre globalement, si vous n'y voyez pas d'objection parce que cela fera un tout dans mon intervention plutôt que de la faire de façon morcelée.

M. LAURIN: Bon!

M. PINARD: Vu que vous faites une contestation d'ordre global, je préférerais répondre de façon globale.

M. LEGER: Il faut quand même réaliser que, selon les questions ou les réponses que vous donnerez, il y aura quand même des informations, des éclaircissements à demander par la suite. Cela peut prolonger le débat inutilement si vous ne répondez pas immédiatement, si vous répondez en tout à la fin. Si on a des questions à ce moment-là ou des éclaircissements, vous ne pourrez pas...

M. PINARD: Je ne prendrai pas trois heures pour répondre à vos interventions.

M. LE PRÉSIDENT: Je pense que là-dessus M. le ministre a le loisir de choisir de quelle façon il répondra, si c'est globalement ou individuellement. Evidemment, nous en sommes toujours à tenter de trouver des mesures d'accélération pour ces crédits-là. Je pense que, pour autant que la réponse puisse vous venir, cela peut donner satisfaction. Nous en sommes donc au poste budgétaire 6, article 7; Construction de la route transcanadienne.

M. LAURIN: Bien entendu, on sait que, quand on construit une autoroute dans une grande métropole et surtout dans le centre-ville, surtout dans des zones qui sont déjà occupées, soit par des maisons, soit par des usines, on dégage de très larges bandes de terrain. On sait à

quel point le terrain, surtout dans le centre-ville, est rare. On sait à quel point le terrain est coûteux. Je voulais demander au ministre si une étude avait été faite sur la superficie des acres de terrain qui correspondent à l'emprise de l'autoroute et aux terrains que l'autoroute va occuper dans le centre-ville. C'est ma première question. Deuxièmement, si une évaluation avait été faite des taxes qui seront perçues en moins par la ville de Montréal et par les autres municipalités... Non. Il n'y en a pas d'autres... Oui, par les autres municipalités concernées par le tracé de l'autoroute?

M. PINARD: M. Connelly va faire certains calculs et répondra par la suite. Si vous avez d'autres questions auxquelles je peux répondre moi-même.

M. LAURIN: Comme de raison, on ne sait pas définitivement le tracé de l'autoroute dans le centre de Montréal. On sait qu'il a été question de deux tracés. Est-ce que les études dont je parle ont été faites pour les deux tracés, afin qu'on puisse comparer le coût des taxes qui ne sont pas perçues, en plus ou en moins, pour l'un ou pour l'autre tracé aussi bien en ce qui concerne les commerces, les habitants et les industries?

Est-ce que les études ont été faites pour les deux tracés?

M. PINARD: Oui, il y a eu des études comparatives sur le tracé Rouen et sur le tracé Notre-Dame. Il faudrait que vous vous souveniez qu'à l'époque le ministère de la Voirie avait plutôt choisi le tracé de la rue Notre-Dame que le tracé de la rue Rouen. C'est la ville de Montréal qui, en 1967, est revenue sur sa décision et a proposé que le ministère construise le prolongement de la route est-ouest selon le tracé de Rouen.

Evidemment, le ministère de la Voirie a fait des études pour voir combien de millions de plus ça coûterait et nous avons calculé à l'époque que ça coûterait entre \$23 millions et \$25 millions de plus que pour le tracé de la rue Notre-Dame. Mais malgré tout, la ville de Montréal insistait pour choisir le tracé de la rue Rouen et maintenant nous sommes revenus au tracé de la rue Notre-Dame après de nombreuses rencontres, après des discussions avec les membres du service d'urbanisme de la ville de Montréal, avec le maire, avec M. Saulnier, d'une part, et avec M. Niding, le nouveau président du comité exécutif.

Ces études-là sont-elles complètes au point de pouvoir donner quelle serait la diminution du rendement de la taxe foncière et des autres taxes selon un tracé ou un autre? Je l'ignore. M. Connelly me dit qu'il est en mesure de répondre. Je lui laisse le temps de corriger certains chiffres. Je ne voudrais pas les donner moi-même, parce que je n'ai pas eu à les vérifier ces chiffres-là.

M. LAURIN : Il reste que ces sommes-là sont défalquer des coûts des avantages financiers, des avantages économiques dont on peut faire état lorsqu'il s'agit d'un travail de cette envergure.

M. PINARD: Par contre, il faut garder en mémoire la possibilité d'investissements dans un tracé ou en bordure d'un tracé par rapport à la possibilité d'investissements en bordure d'un autre tracé.

M. LAURIN: Malgré que ces investissements sont hypothétiques.

M. PINARD: Oui, mais il y en a qui sont certains, annoncés, comme Place Desjardins, comme Place Dupuis.

M. LAURIN: Est-ce qu'ils sont en rapport avec l'autoroute? Est-ce que vous pouvez assurer que ces investissements ne se seraient pas faits si l'autoroute n'avait pas emprunté le trajet dont il est question?

M. PINARD: En ce qui concerne Place Desjardins, je suis bien placé pour vous dire que Place Desjardins n'aurait pas investi, n'aurait pas pris de décisions favorables pour aller de l'avant, avec son projet, si l'autoroute Est-Ouest n'avait pas été prolongée.

M. LAURIN: Est-ce que vous pouvez l'assurer uniquement pour Place Desjardins?

M. PINARD: Dans le cas de Place Dupuis, cela a été un des éléments qui a été fortement retenu parce qu'il y avait un gros problème de rentabilité.

M. LAURIN: Nous avons quand même étudié les tracés de l'autoroute Décarie et les tracés du boulevard Métropolitain. Nous n'avons pas constaté, en tout cas d'après nos études, que le nombre des investissements commerciaux et industriels a tellement augmenté par suite de la construction de ces prolongements d'autoroutes.

M. PINARD: Peut-être à cause des caractéristiques de l'autoroute elle-même qui est en dépression, sur une assez longue distance, et en voies élevées à d'autres endroits. Ce n'est peut-être pas tout à fait le même problème que vous retrouverez dans le prolongement de l'autoroute Est-Ouest, dans la partie est surtout.

M. PICARD: M. le Président, j'aurais une question. Vous avez référé aux investissements, de l'ordre industriel, le long de l'autoroute Décarie et du boulevard Métropolitain. Vous demeurez dans les environs. Il n'y a peut-être pas eu tellement d'investissements d'ordre industriel le long de l'autoroute Décarie, mais résidentiel, sous forme de maisons d'appartements. Vous n'êtes tout de même pas aveugle.

Depuis que ce boulevard est construit, le nombre de maisons d'appartements, ce qu'on appelle les "high rise", il y en a des deux côtés du boulevard Décarie.

M. LAURIN: Une bonne partie de ceux-là...

M. PICARD: Sur le plan industriel, dans le cas du boulevard Métropolitain, il passe dans mon comté. Je peux vous assurer que sur les deux côtés, vous avez des industries qui n'existaient pas là, avant la construction du boulevard Métropolitain. Elles ne seraient certainement pas installées là si on n'avait pas construit cette autoroute.

M. LAURIN: Est-ce que vous pouvez le vérifier, l'assurer?

M. PICARD: Ecoutez, je passe là tous les jours.

M. LAURIN: Parce que je connaissais la Côte-de-Liesse, avant que le boulevard Métropolitain soit bâti. Quand même, c'était de l'espace libre qui s'offrait tout naturellement à l'expansion de la ville de Montréal.

M. PICARD: Sans doute, avec une voie, avec une route de 22 pieds de large.

M. LAURIN: Oui, bien sûr, mais, bien entendu, au fur et à mesure que l'assiette industrielle de Montréal se prolongeait, il fallait bien qu'elle se prolonge quelque part. C'étaient des espaces qui s'offraient tout naturellement à l'expansion industrielle. Depuis le temps que j'y passe quand j'étais jeune, j'ai bien vu que...

M. PICARD: Avec les moyens de communication. Vous avez...

M. LAURIN: Evidemment.

M. PICARD: Vous avez vécu l'histoire du boulevard de la Côte-de-Liesse avec la route de vingt pieds de largeur, à la file indienne, tous les matins et tous les soirs. Vous avez vécu ça?

M. LE PRÉSIDENT: MM. les députés, à l'ordre, s'il vous plaît! Je serais bien d'accord que vous vous adressiez à la présidence; je pense que c'est un peu dans cet esprit que nous allons pouvoir en sortir. Si, à un moment donné, que ce soit d'un côté ou de l'autre de la table, on entretient des monologues ou des dialogues, enfin, ce qu'on voudra...

M. PICARD: M. le Président, la raison...

M. LE PRÉSIDENT: Je pense qu'on n'en sortira pas.

M. PICARD: La raison de mon intervention...

M. LE PRESIDENT: Mais si votre intervention est dans le but d'explicitier la pensée du représentant du comté de Bourget, j'en suis. Mais si c'est pour entretenir une conversation, je dois vous dire que ce n'est pas le temps.

M. PICARD: M. le Président, je m'adresse à vous, la raison de mon intervention, c'est que le député de Bourget a dit tout à l'heure qu'on a fait des études sur le développement industriel dans l'emprise de chaque côté du boulevard Décarie et du boulevard Métropolitain et qu'on n'a rien trouvé d'extraordinaire.

M. LE PRESIDENT: Je considère ça comme une opinion moi aussi, en ce qui me concerne. Mais il s'adresse quand même, via la présidence, au ministre qui aura à répondre aux questions ou aux avancés du député de Bourget.

M. LAURIN: J'ai tout simplement voulu souligner par ma réponse qu'on ne peut pas assimiler le cas de l'ancien chemin de la Côte-de-Liesse à un chemin qui passerait en plein centre de la ville où tout est déjà développé et où il faut détruire pour construire. Ce n'est pas du tout la même chose. La zone qu'occupait le boulevard Métropolitain s'offrait tout naturellement à l'expansion.

M. PICARD: Prenez dans ce cas le boulevard Décarie.

M. LAURIN: ... alors que, dans le centre-ville, ce n'est pas du tout la même chose.

M. PICARD: Et Décarie, je suppose que c'est en plein champ !

M. LAURIN: Non, mais Décarie avait bien des choses qui étaient sur place avant que l'autoroute soit construite. Il y avait Hampstead, il y avait la ville de Saint-Laurent, qui étaient reconnues comme étant des zones industrielles. De toute façon, je ne sais pas si monsieur a déjà les réponses...

M. PINARD: Oui. La voie rapide, à partir de la côte Turcot jusqu'au pont-tunnel Lafontaine, aura une longueur de 199 arpents; l'entrée y sera de 150 pieds pour la voie rapide elle-même et l'emprise pour les voies de desserte sera de 66 pieds. Vous avez donc une longueur de 9.4 milles. Quant à la perte de revenus, il nous faut dire qu'en général elle est fortement compensée par la plus-value qui sera donnée à cause de la construction de l'autoroute elle-même.

M. LAURIN: Mais, encore une fois, c'est plutôt hypothétique, la plus-value.

M. PINARD: C'est-à-dire que c'est maintenant un fait vérifié. A d'autres endroits...

M. LAURIN: Je voulais savoir si les calculs avaient été faits sur les diminutions de revenus

en ce qui concerne la ville de Montréal et les autres municipalités que traversera ce tronçon d'autoroute, en ce qui concerne aussi bien les logements habituels que les commerces, que les industries. Je voulais savoir simplement si l'étude avait été faite et si vous aviez des chiffres.

M. PINARD: Je sais que la ville de Montréal a procédé à de telles études, mais malheureusement je ne les ai pas en dossier. Mais nous sommes en négociations avec la ville de Montréal et je ne pense pas que ce soit là un argument de taille qui permet à la ville de Montréal de contester...

M. LAURIN: Mais, ce n'est pas tellement à titre...

M. PINARD: ... notre décision d'aller de l'avant. Au contraire, nous nous sommes très bien entendus, sauf que nous sommes à négocier le nombre d'entrées et de sorties au centre. D'après les rapports que j'ai eus de ces discussions, il semblerait qu'il n'existe plus de problème à ce niveau.

M. LAURIN: Oui, mais ce n'est pas tellement, encore une fois, à titre d'argument pour le moment, que je voulais... C'était plutôt du matériel que nous voulions avoir justement pour nous permettre, à nous, d'évaluer le coût exact, en plus ou en moins, de pareils investissements. C'est bien sûr que nous tenons compte des investissements possibles qui peuvent arriver plus tard, mais on voulait les comparer avec les pertes également parce que tout projet comporte son avers et son revers, il ne peut comporter que des avantages.

M. PINARD: Par le coût des expropriations, nous pouvons voir quelle est la perte possible en multipliant le coût des expropriations au total par le montant de la taxe, soit scolaire ou municipale.

M. LAURIN: Pourriez-vous nous rappeler tout de suite le coût total des...

M. PINARD: Les expropriations vont totaliser la somme de \$60 millions.

M. LAURIN: Oui, il faudrait ensuite faire notre calcul pour les taxes scolaires et les taxes municipales.

M. PINARD: Oui.

M. LAURIN: Et ça, vous l'avez pour les...

M. PINARD: Nous l'avons certainement en dossier, soit au service de l'urbanisme ou au service de relogement de la ville de Montréal, peut-être même au service des expropriations. Mais je n'ai pas cru bon de faire venir M. Roger Trudeau pour la discussion de cet après-midi.

D'ailleurs, c'est un calcul rapide à faire; vous n'avez qu'à prendre le montant des expropriations pour tant de milles de route multiplié par le taux de taxe.

M. LAURIN: Bon, en ce qui concerne maintenant la pollution, est-ce que vous avez évalué le nombre d'automobiles? Est-ce que vos études de circulation vous ont permis d'évaluer le nombre d'automobiles qui pourraient circuler sur ce tronçon de l'autoroute, selon la courbe des années, par exemple?

Ce sera terminé en quelle année, ce tronçon de l'autoroute de la côte Turcot jusqu'à Hippolyte-Lafontaine? Est-ce que vous avez fait une étude du nombre de véhicules...

M. PINARD: Oui, alors, je pense...

M. LAURIN: ... d'année en année...

M. PINARD: J'ai déclaré qu'il y aurait seulement 80,000 véhicules qui emprunteraient l'autoroute Est-Ouest.

M. LAURIN: Vous avez dit ça en vrac. Est-ce que c'est détaillé sur tant de milles la première année après la complétion...? Est-ce qu'il y a une projection qui a été faite?

M. PINARD: C'est une projection qui a été faite jusqu'en 1981.

M. LAURIN: 1981. 80,000 par jour. Et vous comptez que l'autoroute va être terminée en quelle année à peu près? Nous sommes en 1971.

M. PINARD: Selon nos prévisions nous devrions terminer nos travaux jusqu'à la rue Sanguinet en 1973. Selon les disponibilités budgétaires, nous devrions prolonger nos travaux en direction du tunnel Hippolyte-Lafontaine. Il resterait un montant de \$91 millions de travaux à adjuger par voie de contrat à la suite de demande de soumissions publiques.

M. LAURIN: Je vous pose cette question parce que les études de circulation qui avaient été faites...

M. PINARD: A l'heure actuelle, il y a \$86 millions de travaux qui sont adjugés par voie de contrat à la suite de demande de soumissions publiques. Pardon, \$94 millions de travaux ont été adjugés comme valeur globale mais il y a déjà \$8 millions qui sont actuellement dépensés.

M. LAURIN: Parce que les études de circulation...

M. PINARD: \$6 millions en fait d'expropriation et \$2 millions en fait de génie.

M. LAURIN: ... qui avaient été faites sur

l'autoroute Décarie et sur le boulevard Métropolitain avait montré, semble-t-il, que le point de saturation avait été atteint plus tôt que les études l'avaient laissé croire. En somme, l'augmentation du parc-automobiles est toujours plus rapide que les estimations les plus conservatrices, semble-t-il, le laissent prévoir.

M. PINARD: Sur Décarie, il y a utilisation plus forte que prévue. Mais l'autoroute elle-même n'a pas atteint le point de saturation. Loin de là, il y a eu une utilisation plus forte, dès le départ, que nous l'avions prévu.

M. CHARRON: Et l'autoroute Bonaventure par rapport à cela.

M. PINARD: Le Conseil des ports nationaux en a la responsabilité avec la ville de Montréal.

M. CHARRON: Je sais que ce n'est pas le ministère de la Voirie du Québec. Mais il reste quand même...

M. PINARD: Le Conseil des ports nationaux et la ville de Montréal ont transigé ce tronçon.

M. CHARRON: Est-ce que le ministère est au courant, même si cela ne relève pas du ministère de la Voirie, de l'utilisation, présentement faite de l'autoroute Bonaventure? Est-ce que cette utilisation est maximale ou en deçà des prévisions faites?

M. PINARD: Il y a certainement des études de circulation qui ont été faites, même sur une section d'autoroute qui n'est pas la responsabilité directe du ministère de la Voirie, pour voir les différences, par exemple, dans l'utilisation d'une autoroute par rapport à une autre. Malheureusement, je n'ai pas ces chiffres de mémoire et je n'ai pas les dossiers ici.

M. CHARRON: Dans l'article de la Presse que j'ai cité, lorsqu'on a commencé à étudier les crédits, qu'on veut vouer à l'autoroute, dans cet article de la Presse du 15 mars, ou à peu près, on disait ce que vous venez de confirmer: "que l'autoroute Décarie avait probablement une utilisation plus forte que prévue, mais par contre l'autoroute Bonaventure avait une utilisation moins forte que prévue." On disait cela dans l'article de la Presse.

M. PINARD: Il faut bien comprendre que l'autoroute Bonaventure a été construite en fonction du prolongement de l'autoroute Est-Ouest. C'est un tout, intégré.

M. LAURIN: De toute façon, cela semble confirmer ce que nous avons dit, à quelques reprises. La construction d'autoroutes donne une sorte de stimulus à la circulation automobile. On peut prévoir une augmentation du coût en tonnes de circulation quand il y a une autoroute.

M. PINARD: Il ne faut pas discuter dans l'absolu comme cela. Là se trouve la fausseté de votre postulat. Dès le départ de la discussion. Si vous tenez pour acquis que la construction d'une autoroute augmente, en soi, le nombre de véhicules automobiles...

M. LAURIN: Comme une invitation à laquelle l'automobiliste ne peut pas résister.

M. PINARD: ... comme une invitation. C'est beaucoup plus rétif que cela. Cela dégage le réseau routier urbain. Cela donne un choix à l'automobiliste d'aller plus rapidement sur une autoroute que d'avoir à circuler, comme par le passé, sur une trame de rues à caractère urbain où la circulation est beaucoup plus lente, où il y a de multiples feux de circulation.

S'il y a 1,000 véhicules sur une distance donnée, par exemple sur la rue Notre-Dame, cela augmente de beaucoup la pollution, si ces automobiles circulent sur la rue Notre-Dame plutôt que si elles circulaient sur un boulevard rapide alors que la vitesse de pointe serait supérieure et que les vents et le fait d'avoir une vitesse accélérée chassent plus rapidement les gaz toxiques. C'est prouvé, non seulement en laboratoire, mais c'est prouvé aux Etats-Unis, là où il y a des autoroutes. J'ai ici un article...

M. LAURIN: Oui, je me rappelle les chiffres que vous nous aviez cités, 0.11.

M. PINARD: ... qui dit qu'il y a une diminution très considérable du taux d'oxyde de carbone sur une autoroute où la vitesse peut être de 45 ou 50 milles à l'heure, par rapport au taux de pollution qui existe sur la trame urbaine.

M. LAURIN: Je me rappelle. Vous aviez cité cela, 0.11 comparé à 0.42.

M. PINARD: Cela, ça n'a été démenti par personne.

M. LAURIN: Il reste justement que cela vaut seulement à deux conditions. Cela vaut en dehors des heures de pointe, parce que dans les heures de pointe la circulation est tellement ralentie qu'à ce moment-là le taux d'oxyde de carbone, au contraire, est porté à augmenter parce que cela va très lentement. Cela vaut dans le cas où il n'y a pas d'avatars, d'incidents de parcours. Par exemple, on sait que sur le boulevard Métropolitain, quand il y a un accident, la moindre petite anicroche, la circulation est ralentie considérablement. Les automobiles arrêtent et, là, l'oxyde de carbone se dégage en quantité. Troisièmement, cela vaut dans la mesure où justement les autoroutes ne sont pas congestionnées à demeure comme le cas du boulevard Métropolitain.

M. PINARD: Sur 365 jours par année, l'in-

cidence des accidents est beaucoup moins forte sur le boulevard Métropolitain qu'à tout autre endroit de la ville de Montréal sur la trame urbaine et le degré de pollution, 365 jours par année, est inférieur sur le boulevard Métropolitain qu'il ne l'est sur le réseau routier urbain à ras le sol, où c'est déjà congestionné.

M. LEGER: Combien de voies allez-vous avoir sur la...

M. PINARD: Huit voies.

M. LEGER: Cela veut dire quatre de chaque côté.

M. PINARD: Avec des voies de desserte, aussi.

M. LEGER: Vous calculez qu'avec quatre voies de chaque côté, vous allez éviter les embouteillages?

M. PINARD: Il y aura un accotement pour éviter l'arrêt de la circulation en cas d'accident...

M. LEGER: Parce que vous calculez qu'avec quatre voies...

M. PINARD: ... pour ne pas répéter l'erreur du boulevard Métropolitain, par exemple.

M. LEGER: C'est cela. Vous calculez qu'avec quatre voies, en 1976, c'est à ce moment que cela va fonctionner peut-être cette chose-là ou en 1975, cela va être suffisant pour ne pas répéter les mêmes erreurs qu'il y a eues avec le boulevard Métropolitain où, à toutes les heures de pointe, au moindre accident qu'il y a une personne ne peut débarquer de l'autoroute. Ils sont pris là pour...

M. PINARD: Je viens de dire qu'il y a une voie de dégagement, une voie qui sert d'accotement. S'il y a une automobile en panne, à ce moment-là...

M. LEGER: Personne ne prendrait cette voie de dégagement-là, même dans la période de circulation dense?

M. PINARD: Comme sur l'autoroute des Laurentides, la circulation des automobiles serait défendue sur la voie d'accotement. Ce serait seulement pour les automobilistes en panne, en cas de danger, en cas de...

M. CHARRON: Mais je reviens à l'argument que soulignait le député de Bourget tout à l'heure, un argument que nous-mêmes avons souligné jeudi dernier. En admettant que les chiffres actuels prouvent que la pollution est moins élevée sur le boulevard Métropolitain que sur les rues à côté, le même cas peut se produire

dans le cas de cette autoroute. J'ajouterais, comme une des conditions énumérées par le député de Bourget, que cela dépend aussi du nombre d'automobiles que l'autoroute va permettre de déverser sur les autres rues, c'est-à-dire des rues déjà polluées, où le taux de pollution est déjà énorme; peut-être que sur le tronçon d'autoroute lui-même, à cause de la vitesse, à cause du vent, à cause de tout ce que vous pouvez donner, la pollution sera la même, mais ces automobiles, se retrouveront tôt ou tard sur les rues simples, comme Peel, comme Stanley, le boulevard Maisonneuve, qui, à ce moment-là, augmenteront le taux de pollution déjà élevé.

La pollution comme telle ne sera pas nécessairement sur l'autoroute — j'admets les arguments en votre faveur — sauf qu'elle va aider considérablement à l'augmenter dans les rues qui tôt ou tard par une voie de sortie ou une autre devront accepter les autos qui quittent les autoroutes.

J'apportais comme argument, jeudi soir dernier, que le type va peut-être prendre cinq minutes pour se rendre de la ville d'Anjou à Peel et à Sainte-Catherine — en admettant qu'il y ait une sortie là — mais de Peel et Sainte-Catherine pour se rendre à Sherbrooke et Peel, ça va peut-être lui prendre quinze minutes, parce que là ça va être complètement congestionné.

L'autoroute va être un déversoir d'automobiles dans les rues plus petites déjà congestionnées et déjà polluées.

M. PINARD: Je ne pense pas que ce soit encore là absolu parce que vous discutez dans l'absolu — il faut quand même...

M. CHARRON: Où vont-elles aller ces autos-là? Elles vont sortir dans les rues de Montréal...

M. PINARD: Elles s'en vont d'un point à un autre point qui est assez éloigné. Par exemple, celui qui a à travailler au centre-ville et dont la résidence est en périphérie de Montréal ou aux extrémités de la ville de Montréal, il va choisir l'autoroute pour s'en aller rapidement de son lieu de travail à sa résidence. Il n'empruntera pas le réseau routier urbain et ne voudra pas être pris dans les embouteillages aux heures de pointe et ne voudra pas attendre aux multiples intersections où il y a des feux de circulation. Alors, il ne polluera pas autant l'atmosphère qu'il le faisait, parce qu'il va utiliser l'autoroute, maintenant que les compagnies de fabrication d'automobiles ont décidé de combattre elles aussi la pollution... Une récente conférence sur la préservation de l'environnement à la General Motors fait dire au président de cette compagnie que les voitures de 1970 émettent déjà 80 p. c. d'oxyde carbone et 65 p. c. d'hydrocarbure en moins qu'avant qu'on ne commençât à s'occuper de ces problèmes.

Il a ajouté que d'ici 1975 de nouveaux et très importants progrès seraient accomplis et qu'on pourrait compter sur une réduction de 95 p. c. de l'émission des hydrocarbures. Pour l'oxyde de carbone la réduction sera de 85 p. c. et elle dépassera 80 p. c. pour l'oxyde d'azote. Dans ces conditions, le président ajoutait: L'automobile ne devrait plus être considérée comme un élément majeur de pollution.

Je pense que c'est vrai qu'il y a un effort du côté des compagnies qui fabriquent des automobiles pour en arriver à une lutte efficace contre la pollution. Autrement les gouvernements vont agir et ils vont être obligés — comme ils le font aux Etats-Unis et comme ils le font également au Canada — de forcer les compagnies à fabriquer des instruments qui vont être mis en place sur les voitures pour diminuer la pollution.

M. LEGER: Combien prévoyez-vous d'entrées et de sorties soit venant de l'est vers l'ouest, soit venant de l'ouest vers l'est à partir d'Hippolyte-Lafontaine presque au commencement, à l'ouest, jusqu'à l'échangeur Turcot? Combien d'entrées et de sorties tout le long de ces 9.25 milles d'autoroute?

M. PINARD: Combien d'entrées et de sorties...

M. LEGER: Disons que je pars de la ville d'Anjou et que je vais à l'échangeur Turcot. Combien y a-t-il d'entrées et de sorties de l'est à l'ouest?

M. CHARRON: Combien d'occasions de sortir, de quitter l'autoroute jusqu'à l'échangeur Turcot?

M. PINARD: Il y a une entrée à tous les milles de route.

M. LEGER: Cela veut dire environ neuf entrées?

M. PINARD: Moins que ça, parce qu'il y a les deux points...

M. LEGER: Sept entrées. Et les sorties, à peu près le même nombre.

M. PINARD: Six ou sept.

M. LEGER: Sept entrées et sept sorties, à peu près.

M. PINARD: Par entrée et sortie on entend un rond-point complet, comme sur l'autoroute des Laurentides. C'est l'exemple que je prends.

Vous prenez une entrée et une sortie. Vous entrez et vous sortez dans toutes les directions.

M. CHARRON: Avec un pont en haut qui permet de revenir.

M. PINARD: Il y a différentes manières...

M. LAURIN: N'y a-t-il pas des goulots d'étranglement à la sortie de ce rond-point lorsque la connexion se fait entre l'entrée et la sortie et l'artère en question? On a vu ça sur Christophe-Colomb, sur Saint-Hubert.

M. PINARD : Toutes les études de la circulation à chaque intersection, ont été faites, ont été dessinées en fonction de la capacité ou du nombre des automobiles qui passeront. C'est pour cette raison, en fait, qu'on ne pouvait pas, sur la rue Green, se permettre de bloquer une entrée.

M. LEGER: Vous aviez quatorze entrées et quatorze sorties en réalité. Sept qui partent de l'est, pour embarquer sur l'autoroute, vers l'ouest et sept qui descendent. De l'autre côté...

M. PINARD: Cela fait 28, si vous aimez mieux, mais tout dépend. Vous pouvez avoir une sortie, entre autres, si on part de l'est vers l'ouest — je ne sais pas quelle intersection je peux prendre —. Par exemple, la côte Turcot, si on veut sortir, au lieu de distribuer la circulation sur une rue, on peut avoir une sortie de l'autoroute qu'on déversera dans trois rues, pour partager le flot de circulation. Evidemment, je lis moi aussi les journaux. Dans la Presse, une fois, on montrait seize, dix-sept ou dix-huit entrées et sorties à Bonaventure. En fait, c'est une entrée qui peut se partager en quatre rues afin de distribuer la circulation et de ne pas tout centraliser dans la même rue.

M. LEGER: Le but premier de cette autoroute, était-il une voie de transit rapide pour quelqu'un qui veut traverser la ville, pour permettre à des gens d'entrer dans la ville?

M. PINARD : Ce sont les deux fonctions. C'est une autoroute de dégagement qui fera le tour de l'île de Montréal, en somme. Elle s'intégrera à tout le réseau routier rapide qui a été mis en place pour l'Expo. C'est la continuation logique de ce qui a été entrepris. A mon avis, il faut absolument parfaire cette autoroute pour lui donner tous les bénéfices à caractère économique prévus à l'époque, et aussi pour rentabiliser les investissements industriels et commerciaux qui ont été faits jusqu'ici, pour la création de nouveaux complexes domiciliaires, complexes à bureaux, nouveaux complexes industriels, également.

M. LEGER : Quand vous avez fait ces études, est-ce que vous avez comparé la possibilité de la route 3 actuelle, qui rend le même service, sauf les déversements dans la ville elle-même? Est-ce que vous avez calculé la possibilité d'avoir plutôt un pont et de laisser la route 3 être la voie de transit rapide de l'est à l'ouest, avec les différents ponts qui permettent d'entrer dans la

ville et de ne pas inscrire cette autoroute à l'intérieur des milieux urbains? Est-ce qu'il y a eu des études pour comparer quelle serait la différence au niveau de la rentabilité, de la circulation et du...?

M. PINARD: Actuellement, cela existe déjà.

M. LEGER: Le dernier pont est Jacques-Cartier et après, c'est Hippolyte-Lafontaine. Toute la partie du territoire que la population conteste est la partie de Delorimier jusqu'à Hippolyte-Lafontaine. Est-ce qu'il a été question, à un moment donné, dans vos études d'avoir plutôt un pont dans la région de Pie IX qui serait à moitié chemin entre Delorimier pour que la voie de transit soit en dehors de l'île de Montréal et que les gens aient la possibilité d'y aller quand même?

M. PINARD: Je vais demander non pas à un politicien mais à un technicien de vous répondre à ce sujet. Actuellement, la route 3 sur le bord de l'eau est aussi une voie périphérique. Si quelqu'un entre dans l'île de Montréal et se dirige vers Repentigny, il peut prendre le pont Mercier et aller prendre la route 3, contourner l'île de Montréal, complètement, sans venir nous encombrer.

Tandis que la voie Est-Ouest, on l'a calculée, pour que quelqu'un qui a affaire au centre-ville n'ait pas à voyager plus d'un mille, un mille et demi sur les rues locales; du moment que son voyage est plus d'un mille, un mille et demi, il peut emprunter l'autoroute et dégager les rues locales.

Cela améliore la circulation et ça donnera une facilité au transport des marchandises.

M. CHARRON: Donc, parmi les deux fonctions que vous reconnaissiez à vos projets d'autoroutes, la première c'est celle de permettre à ceux qui veulent atteindre le centre-ville de le faire. Parce que, comme vous le dites, la deuxième qui serait celle d'une voie de transit, est déjà fournie par la route 3.

M. PINARD: C'est-à-dire un grand transit. Quelqu'un qui n'a presque pas affaire dans la ville de Montréal peut emprunter la route 3. Mais on peut prendre la route Est-Ouest pour dégager le centre-ville. Si quelqu'un a affaire au coin de Peel et Sainte-Catherine, qu'il puisse y aller à partir de Lachine ou à partir de la ville d'Anjou se rendre dans ce coin sans perdre trois quarts d'heure dans les rues de la ville. Il peut se rendre dans dix ou quinze minutes.

M. LEGER: Il prend Hippolyte-Lafontaine et aboutit par le boulevard Champlain et aboutit par la route de Bonaventure.

M. PINARD: Oui, il peut le faire, mais ça va lui prendre trois fois le temps.

M. PICARD: Il faudra passer par Ottawa, et revenir par Boston...

M. LEGER: C'est plus rapide que d'aller à l'intérieur de la ville. Je le fais régulièrement.

M. LAURIN: M. le ministre, si vous avez prévu sept entrées et sorties sur ce tronçon d'autoroute, ça veut dire que ça va être utilisé surtout pour le centre de la ville. Et même si je suis prêt à admettre avec vous que le taux de pollution qui s'échappe des tuyaux de dégagement diminue, il reste que la multiplication de ces entrées et de ces sorties va augmenter le nombre de véhicules dans le centre-ville. Cette augmentation compense pour la diminution de pollution que les techniciens sont en train d'obtenir avec l'amélioration des procédés de fabrication d'automobiles. Donc, la conclusion reste la même: la pollution venant des automobiles va, au mieux, se maintenir au même niveau et même probablement augmenter si on compte le nombre d'automobiles qui vont emprunter ces entrées et ces sorties.

M. PINARD: Alors, votre argument se résume à peu près à ceci. C'est que les autoroutes urbaines engendreront une augmentation de circulation dans les zones qu'elles desservent.

M. LAURIN: C'est ça.

M. PINARD: Alors, à cet argument-là, voici la réponse. Nous prétendons que cet avancé ne correspond tout simplement pas aux faits. Nous citons trois exemples: après l'ouverture du "Congress Street Express Way" à Chicago, on a mesuré les réductions de circulation suivantes sur les artères parallèles à cette voie rapide. Sur la rue A, située à un quart de mille de l'autoroute, il y a eu 63 p. c. de réduction. Sur la rue B située à un demi-mille de l'autoroute, 45 p. c. de réduction. Sur la rue C située à un demi-mille de l'autoroute, 48 p. c. de réduction. Sur la rue D située à cinq huitièmes de mille de l'autoroute, 44 p. c. de réduction. Sur la rue E située à un mille et demi de l'autoroute, 14 p. c. de réduction. Sur la rue F située à deux milles de l'autoroute, 22 p. c. de réduction.

A Los Angeles, dans les artères principales parallèles au "Harbor Freeway", on a mesuré 70 p. c. de réduction. Au "Hollywood Freeway", on a mesuré 40 p. c. de réduction. Au "San Bernardino Freeway", on a mesuré 13 p. c. de réduction. Au "Santa Anna Freeway", on a mesuré 49 p. c. de réduction. A San Francisco où l'on construit les autoroutes du centre-ville entre 1953 et 1959, la circulation entrant et sortant du centre-ville a augmenté de 60 p. c. de 1953 à 1970 alors que la circulation sur les rues du centre-ville n'a augmenté, par rapport à 1953, que de 5 p. c. durant la même période après une réduction initiale moyenne d'environ 20 p. c.

Pourquoi? Parce que les rues du centre-ville, étant donné qu'elles ont un nombre suffisant d'accès et de sorties aux autoroutes, ne servent plus au transit interzone qui est évidemment canalisé par les voies rapides.

C'est l'expérience vécue ailleurs qui nous a permis de faire des études et d'analyser les tableaux que je viens de vous donner et de nous indiquer quelle était la voie à suivre à Montréal qui n'est pas tout à fait une ville comme les autres à ce point de vue-là.

Je voudrais tout de suite en profiter pour répondre à votre argument majeur qui est la pierre d'assise de toute votre argumentation depuis que nous sommes en discussion sur l'autoroute Est-Ouest. Vous prenez comme postulat de base que Montréal, compte tenu de la superficie de son territoire, compte tenu de sa population d'environ 3 millions d'habitants, est la ville où il y a le plus de milles d'autoroute urbaine ou périphérique, ce qui est absolument faux.

M. LAURIN: Je n'ai pas dit que c'était la ville où il y en avait le plus. J'ai dit que ça allait dans le sens d'une évolution qui était condamnée par les gens d'urbanisme. C'est ce que j'ai dit.

M. PINARD: J'accepte votre mise au point, sauf que vous vous en faisiez un argument tout comme si Montréal était à peu près dans une situation identique à la ville de Los Angeles, à la ville de Chicago, de Boston, de New York, de San Francisco, etc.

M. LAURIN: Je citais Los Angeles plutôt pour mettre en garde le gouvernement contre une évolution qui nous semblait ne pas aller dans le sens de l'avenir au point de vue...

M. PINARD: Si vous me le permettez, je vais répondre à cela.

M. PICARD: M. le Président, est-ce que le ministre me permettrait une question sur la...

M. PINARD: J'aimerais bien répondre directement à cette question-là...

M. PICARD: ... sur ce que vient de donner le...

M. PINARD: ... et par la suite, si vous voulez, vous me poserez une question de façon que je puisse préciser davantage si besoin est.

M. PICARD: C'est parce que là vous vous en allez sur le nombre de milles d'autoroutes. C'est ça que vous faites.

M. PINARD: Non, non. C'est tout le principe de la construction de l'autoroute urbaine qui est remis en question comme si à Montréal on n'avait pas besoin du prolongement de

l'autoroute Est-Ouest. Alors nous disons, nous, à la Voirie, que Montréal n'est pas dans la situation des autres villes qu'on prend comme points de repère. C'est peut-être parce qu'en plusieurs villes américaines on a atteint un réseau suffisant d'autoroutes que le maire Lindsay, par exemple, peut dire aujourd'hui qu'il pense à de nouvelles formules de transport en commun, qu'il ne permettrait plus la construction d'autoroutes en plein coeurs de sa ville, etc. Pourquoi? Parce que New York, qui est à l'avant-garde par rapport à nous, a commencé il y a plusieurs années à construire un réseau autoroutier en son centre et en périphérie également, a peut-être atteint ce point de saturation des autoroutes.

UNE VOIX: Si je comprends, on retarde juste l'avènement d'un maire Lindsay qui va dire la même chose en 1980.

M. PINARD: Un instant, je vais répondre à cela. A Montréal, nous devons nous poser la question suivante: Avons-nous assez d'autoroutes? Alors, nous allons examiner ensemble quelques chiffres.

En 1960, Chicago avait 113 milles d'autoroute urbaine par million de population. Détroit avait 90 milles d'autoroute par million de population. San Francisco qui, soit dit en passant, est avec Chicago selon le préfet de la ville de Paris, la ville la mieux aménagée de l'Amérique, avait, en 1960, 220 milles d'autoroute par million de population. A Seattle, 220 milles. Et nous pourrions continuer ainsi.

Où en est le territoire de la Communauté urbaine de Montréal, pas en 1960, mais en 1971 au moment où nous faisons la discussion de l'autoroute Est-Ouest? Nous en sommes à 27 milles d'autoroute par million de population, soit trois fois moins qu'à Détroit et huit fois moins qu'à San Francisco.

Si on reprend les mêmes longueurs d'autoroute en fonction du nombre de voitures automobiles enregistrées, voici ce que l'on avait en 1960 aux Etats-Unis. A Chicago, 42 milles d'autoroute urbaine par 100,000 véhicules automobiles. A Détroit, 29 milles d'autoroute. A San Francisco, 67 milles d'autoroute par 100,000 véhicules. A Seattle, 59 milles d'autoroute par 100,000 véhicules. A Montréal, en 1971 — non pas en 1960 — nous avons environ 10 milles d'autoroute, par 100,000 véhicules, soit encore trois fois moins qu'à Détroit et sept fois moins qu'à San Francisco.

Comparons maintenant les longueurs d'autoroute par superficie de territoire urbain. En partant toujours de 1960, nous avons à Chicago, 76 milles d'autoroute par cent milles carrés de territoire urbain. A Détroit, 46 milles d'autoroute par 100 milles carrés de territoire urbain. A San Francisco, 92 milles par 100 milles carrés de territoire urbain. A Seattle, 56 milles d'autoroute par 100 milles carrés de territoire urbain. A Montréal, en 1971, 28 milles d'autoroute par 100 milles carrés de territoire urbain.

Ai-je besoin d'ajouter que nos collègues américains n'ont pas chômé depuis dix ans, qu'une comparaison directe 1971-1971 serait encore plus éloquente.

Que s'est-il donc passé? Tout simplement que nos voisins du sud, très conscients de l'importance du secteur du transport terrestre urbain et interrurbain dans leur économie, ont agi en conséquence. Ils sont peut-être allés trop loin mais n'oublions pas qu'au Canada même, toutes les dépenses de transport terrestre équivalent à environ 60 p. c. des budgets cumulés des gouvernements provinciaux et fédéral. Il n'est pas question d'inciter Montréal à suivre aveuglément l'exemple des villes américaines que nous venons de citer et de proposer la multiplication des autoroutes, mais tout simplement de démontrer que nous ne péchons certainement pas par exagération dans ce domaine.

A ce moment-là, ça m'amène à vous parler du système de transport en commun qui pourra rendre, à un certain moment, les autoroutes urbaines désuètes ou indiquer aux gouvernements — soit celui du Québec ou d'autres gouvernements — de ne pas aller plus loin dans la construction des autoroutes mais d'aller plutôt du côté du transport en commun. Par exemple, nous songeons, à l'heure actuelle, au ministère de la Voirie, à déborder le champ d'action et de construction de l'autoroute proprement dite pour aller dans les formules nouvelles de transport en commun, une fois que nous aurons réalisé, cependant, l'autoroute périphérique Est-Ouest qui s'intégrera dans toute la planification routière établie à partir des années 1955, qui a été hâtée pour les besoins et le succès de l'Expo en 1967, et qui se poursuit à l'heure actuelle.

Mais déjà en 1971, nous nous posons la question, au ministère de la Voirie, et nous serons prêts à agir en conséquence au moment indiqué, à choisir par exemple des formules de transport en commun beaucoup plus nouvelles, comme le monorail. Ce ne sera pas sous forme d'aérotrain avec un moteur à jet qui va polluer l'atmosphère tout comme l'avion le fait dans les airs et qui cause un bruit infernal, si on l'entend et on le regarde fonctionner, par exemple, sur la rampe expérimentale entre Lyon et Orléans, tout près de Paris. Nous irons plutôt du côté du moteur électrique, à induction linéaire, qui ne pollue pas l'atmosphère, qui ne cause pas de bruit, qui a une structure assez simple de fonctionnement qui peut être accroché en porte-à-faux en plein milieu de l'emprise des autoroutes et qui fonctionne, comme je viens de le dire, avec un moteur électrique, à induction linéaire. Il fonctionne sans bruit, il est assez rapide pour faire un transport à distance moyenne, d'un maximum de 40 à 50 milles, à ce qu'on me dit. Si l'on devait aller plus loin dans l'exploration de cette formule, pour relier, par exemple, Ottawa à Sainte-Scholastique, à ce moment-là, nous prendrions une autre formule de transport à peu près semblable mais avec une

formule qui pourrait nous permettre d'atteindre une vitesse plus grande pour franchir une plus longue distance dans un laps de temps acceptable aux passagers qui auraient à choisir entre différentes formules de transport: l'automobile, encore une fois, qui aurait à circuler sur une autoroute Ottawa-Sainte-Scholastique, l'avion, l'hélicoptère ou le train.

C'est dans ce genre de formules que nous sommes à faire des expériences, que nous faisons de la recherche. Nous avons au ministère de la Voirie un comité qui est déjà formé et qui a visité plusieurs endroits où il se fait des expériences de même nature. Nous sommes sur le point de prendre une décision conjointement avec le gouvernement d'Ottawa relativement à une formule de transport rapide entre un point donné dans une ville pour aller dans une autre ville.

M. LEGER: M. le ministre, vous avez produit plusieurs chiffres. Mais, est-ce que vous pouvez réellement comparer ces chiffres avec Montréal, où le pourcentage de propriétaires de véhicules automobiles, comparativement à la population, n'est pas comparable, et, même à l'intérieur de Montréal, où la partie ouest de Montréal a un pourcentage beaucoup plus élevé de personnes ayant des automobiles que la partie que nous contestons actuellement, la partie de l'est de Montréal, où les propriétaires de véhicules automobiles sont beaucoup moins nombreux que — les chiffres que vous nous avez donnés l'indiquent — dans d'autres villes comme Chicago?

Je suis allé à Chicago et je voyais justement la fameuse ceinture qui fait le tour, à l'intérieur de la ville même; à l'intérieur de ça, il y a des commerces, mais il n'y a pratiquement plus de gens qui résident là. Cela les a envoyés de là, parce que ça les a étouffés, ils sont tous partis de là.

Actuellement dans la section des comtés de Maisonneuve, Sainte-Marie et Saint-Jacques, ces gens n'ont pas les moyens de s'en aller immédiatement. Il y a un problème humain auquel il faut penser. Cette barrière entre deux communautés, c'est justement une barrière qui empêche la communication des personnes à l'intérieur. Je prends comme exemple le boulevard Métropolitain où vous avez séparé des communautés qui ne se côtoient plus. Je prends un exemple dans le territoire du député, de M. Picard, vous avez les paroisses Saint-Alphonse d'Youville et Christ-Roi où les gens ne communiquent plus. La barrière existe et les gens ne communiquent plus. C'est un obstacle majeur aux communications des deux communautés. On arrive dans une section où les gens ont beaucoup moins d'automobiles et ce ne sont pas eux qui vont en bénéficier. Vous comparez vos chiffres avec des villes où le pourcentage des personnes qui ont des véhicules automobiles est de beaucoup supérieur à la nôtre. Et vous dites que ça a diminué le taux de participation. Le

taux peut être très gros parce que vous avez un pourcentage beaucoup plus élevé de gens qui ont des automobiles dans ces régions que dans la partie est de Montréal.

M. PINARD: ... dans le tracé de la ville Notre-Dame. Vous allez admettre que nous allons beaucoup moins briser le tissu urbain, comme on l'a prétendu, que si nous allions dans le tracé de la rue Rouen où nous entrons vraiment dans une zone fortement urbanisée.

M. LEGER: C'est sûr que c'était pire!

M. PINARD: En allant du côté de Notre-Dame, nous longeons le port de Montréal. Nous sommes presque en ligne avec des industries installées en bordure du port. Nous causons beaucoup moins de dommages. Nous détruisons moins de maisons, c'est-à-dire moins de domiciles, si vous me le permettez.

M. LAURIN: Vous en détruisez encore beaucoup!

M. PINARD: Nous en détruisons, oui, c'est sûr. C'est une conséquence et nous l'avons toujours admis. Sauf qu'après une visite personnelle des lieux, après une expertise faite par des personnes qui s'y connaissent en la matière, ce n'est pas la meilleure qualité de maisons que nous avons dans ce territoire. Les gens que j'ai moi-même interrogés, quand j'y suis allé, m'ont dit: Nous sommes heureux de votre décision parce qu'enfin le gouvernement va forcer quelqu'un à faire de la restauration domiciliaire ou à activer la rénovation urbaine, ce que nous n'aurions pas eu si le gouvernement n'avait pas pris la décision de prolonger l'autoroute dans l'est.

Je pense que c'est une considération très importante dont il faut tenir compte.

M. CHARRON: J'admets les...

M. PINARD: Nous allons forcer la ville de Montréal à agir. Nous posons tout le problème du relogement. Cela a été un des arguments de taille, je l'admets, du chef du Parti québécois, mais je n'avais pas encore répondu. Je suis prêt à répondre aujourd'hui.

M. CHARRON: Est-ce qu'avant d'aborder cette question, vous...

M. PINARD: J'aimerais bien que vous me laissiez terminer parce que je vous ai laissé parler abondamment, mais si vous voulez me reprendre à la suite de mon explication...

M. CHARRON: Oui, mais avant d'aborder la question du relogement...

M. PINARD: C'est justement. J'aimerais discuter tout de suite de la politique du logement.

M. CHARRON: J'avais des questions à vous poser...

M. PINARD: La ville de Montréal, en vertu de la loi, est obligée de pourvoir au relogement des personnes expropriées par les autorités publiques. Nous sommes en négociation présentement avec le service de relogement de la ville de Montréal, dirigé par M. Legault. Les négociations vont bon train. J'ai parlé de nouveau, ce matin, avec le président de la Société d'habitation du Québec, M. Jacques Bernier, le nouveau président. Il m'a dit de continuer les négociations dans le sens où elles ont été faites jusqu'ici; mais s'il arrivait une difficulté qui nous empêchait de monter une structure de relogement des personnes déplacées, à ce moment-là, le gouvernement est prêt à agir immédiatement puisqu'il y a déjà, devant le comité de législation, un projet d'amendement à la Loi d'habitation du Québec et principalement des amendements à l'article 78a) pour pourvoir à une politique de relogement des personnes déplacées.

Si on tient pour acquis que les personnes ne seront pas déplacées avant 1973, dans la partie est de l'autoroute, qu'elles auront amplement le temps de s'informer et que nous, nous aurons amplement le temps de les rencontrer, de leur dire à quoi elles doivent s'attendre, quels sont leurs droits, quelles sont les autorités qui ont l'obligation légale de pourvoir à leur relogement, quelles sont les structures qui ont été mises en place, quelles sont les facilités, à quels endroits exactement dans le territoire il y aura des complexes domiciliaires prêts à les recevoir, à quel prix elles pourront se loger si on tient compte que le coût du logement est fixé en rapport direct avec le revenu annuel de ces personnes; s'il arrivait que des personnes aient à payer un loyer supérieur à celui qu'elles paient actuellement dans la zone est, telle qu'elle est construite, alors qu'il y a à plusieurs endroits des taudis...

Je les ai visités et les personnes ont hâte d'en sortir. N'ayant pas de moyens financiers plus considérables, elles se contentent des maisons ou des domiciles qu'elles doivent habiter. Elles sont loin de s'opposer à changer de milieu et à changer d'habitat. A la condition qu'elles n'aient pas à payer plus cher qu'elles ne paient en ce moment. C'est déjà prévu dans les règlements. C'est déjà prévu dans la loi. Je pourrais vous citer le texte de loi, mais ce serait trop long de le faire. J'ai vérifié quand même ce matin avec le président de la Société d'habitation du Québec, M. Bernier. Il m'a dit qu'il n'y a pas de difficultés à ce niveau. Nous aurons tout le temps nécessaire pour mettre en place la politique de relogement d'abord, et les structures et les mécanismes. Nous aurons amplement le temps aussi de faire monter les complexes à caractère domiciliaire qui devront éventuellement recevoir...

M. LAURIN: Vous assurez aux gens qui

seront déplacés un logement qui ne leur coûtera pas plus cher que celui qu'ils paient actuellement?

M. PINARD: Les règlements le prévoient. La loi également l'indique. C'est basé sur le revenu annuel de la personne, le revenu déclaré, mais revenu vérifié. Dans bien des cas, nous nous sommes aperçus que certains étaient bénéficiaires d'assistance mais avaient quelques petits emplois...

M. CHARRON: ... "side-line"...

M. PINARD: ... du genre "side-line", qui leur procuraient des revenus additionnels non déclarés. Cela leur permettait de s'acheter une automobile. Cela ne leur permettait pas de se loger de façon plus convenable pour eux-mêmes et pour leurs enfants. Si, à ce moment-là, les familles font un choix entre leur confort, au plan du logement et leur confort, au plan du transport, le gouvernement n'a pas à intervenir dans le choix personnel de la famille ou de la personne. Il s'agit tout simplement de les éveiller à ce niveau, pour leur donner plus de responsabilités au niveau du confort à donner à leurs familles, pour accroître leur bien-être et les conditions...

M. CHARRON: ... d'avoir une automobile.

M. LAURIN: Quel sera le taux de participation de l'Etat à la location de logements et pour combien d'années?

M. PINARD: Il y a déjà une loi en vigueur en ce moment. Elle a été rendue publiée par la Gazette officielle, le 2 décembre 1967. C'est le volume 99, no 48. La loi habilite le service d'habitation de la ville de Montréal à pourvoir une politique de logement sur son territoire.

M. LEGER: Ces logements-là...

M. PINARD: Si, par hasard, la ville de Montréal s'opposait, comme c'est son obligation en vertu de la loi, à donner suite aux demandes qui sont faites, le gouvernement est prêt à intervenir. Il proposerait un projet d'amendement en faveur de la Société d'habitation du Québec pour amender, notamment, l'article 78 a)...

M. LAURIN: M. le ministre, ce n'est pas ce que les inspecteurs chargés de l'expropriation ont dit aux personnes qui seraient déplacées. Il n'avait pas été question de cette différence d'allocation du gouvernement dans les démarches que les inspecteurs du gouvernement ont faites auprès de ceux qui seraient délogés. Il n'a pas été question aussi du nombre d'années pendant lesquelles cette différence d'allocation serait versée. Je trouve cela très important.

M. PINARD: Nous sommes en négociation

actuellement avec le Service d'habitation de la ville de Montréal, dirigé par M. Legault. Il faut quand même parfaire nos négociations pour en arriver éventuellement à un accord. J'espère que nous en arriverons à un accord. M. Legault est un homme éminemment responsable et conscient de ses responsabilités sociales. Je n'ai que des félicitations à lui offrir à ce titre. Mais, là encore, il se pose peut-être un problème d'ordre financier, pour la ville de Montréal. Nous allons le régler, tout comme nous avons réglé les autres problèmes financiers qui se sont présentés en pareilles circonstances lorsqu'il s'est agi de doter la ville de Montréal d'infrastructures absolument nécessaires à son développement économique et social.

Je pense que nous allons en arriver à un accord, mais au pis-aller, si cet accord-là était impossible, pour des raisons d'ordre budgétaire, d'ordre financier, le gouvernement sera prêt à faire ce que j'ai dit tantôt.

M. CHARRON: Est-ce que vous pourriez profiter de l'occasion pour préciser devant la commission — et de là devant les citoyens impliqués — de quel ordre ont été les représentations de la ville de Montréal lors des rencontres que vous avez eues avec M. Niding et le maire Drapeau...

M. PINARD: Oui.

M. CHARRON: ...sur cette question précise? Est-ce qu'ils avaient des objections? Est-ce qu'ils avaient des contre-propositions à faire aux vôtres? De quel ordre ont été...

M. PINARD: Les contre-propositions — s'il y en avait — concernaient d'abord le tracé. Finalement, les objections de la ville de Montréal sont tombées, quand la ville de Montréal a reçu l'assurance que le gouvernement...

M. CHARRON: Le tracé aussi.

M. PINARD: ...rendait le métro complémentaire à l'autoroute mais ne l'excluait pas, tandis que M. Saulnier — je ne sais pas par quel hasard et par quel cheminement de sa pensée — a tenu pour acquis, pour sa part, que le gouvernement donnait le feu vert au prolongement de l'autoroute Est-Ouest et laissait de côté le prolongement du métro. Cependant, au même moment, nous étions à préparer une formule de financement qui, à ce moment-là, était la responsabilité du ministre des Finances et dont je ne pouvais pas dévoiler le contenu ni les objectifs détaillés, sauf que j'avais rassuré M. Saulnier à l'époque pour lui dire: Ne vous inquiétez pas, votre métro, vous allez l'avoir. Ne protestez pas contre la décision du gouvernement de prolonger l'autoroute Est-Ouest, alors que nous nous apprêtons à vous donner les facilités de construire le prolongement du métro.

M. LEGER: Mais ce n'était pas la seule...

M. PINARD: Dans l'opinion publique, il s'est peut-être prononcé trop vite et il a été obligé de rebrousser chemin jusqu'à un certain point et de dire finalement — une fois la décision officielle du gouvernement connue — qu'il était favorable au prolongement de l'autoroute Est-Ouest, sauf que dans la région du centre, il voulait négocier avec le gouvernement le nombre d'entrées et de sorties, ce qui effectivement n'est plus un problème entre nous.

M. CHARRON: Mais sur la question du logement lui-même de la population, est-ce que la ville de Montréal a eu des représentations aussi sévères que sur celle du tracé?

M. PINARD: C'est-à-dire qu'il n'y a pas eu de représentations à titre officiel, sous forme de mémoire ou autrement; nous avons toutefois rencontré les autorités de la ville de Montréal à de multiples occasions; j'ai personnellement rencontré le maire Drapeau, en présence de M. Niding et en présence de M. Legault, au ministère des Affaires municipales. Nous poursuivons ces négociations, mais je pense que la négociation est très cordiale, très positive, à l'heure qu'il est.

M. CHARRON: Est-ce que le ministre me permettrait de signaler quand même que j'ai l'impression que la ville de Montréal a dû se sentir pour le moins bousculée, parce que, dans le programme qu'avait présenté l'équipe actuellement au pouvoir à la ville de Montréal, au moment de la campagne électorale en septembre, il y avait un projet de rénovation urbaine, disait-elle — que j'espérais personnellement plus fructueux que le précédent — qui s'étendait sur une période de dix ans et qui, pour les premières années, impliquait beaucoup moins d'argent que ne le fera l'autre maintenant, vous mettez les gens un peu devant un fait acquis. La ville de Montréal devra y aller plus rapidement dans le domaine de la rénovation urbaine, parce que le gouvernement québécois vient de décider de faire une autoroute Est-Ouest à travers...

C'est pour ça que je vous posais la question. Vous venez, bousculer ses plans de rénovation urbaine d'une façon assez catégorique...

M. PINARD: Au contraire, je pense que, si nous les bousculions, c'était dans le sens que nous l'oblignons à aller plus vite qu'elle ne l'avait décidé.

M. CHARRON: C'est ça.

M. PINARD: Ce qui n'est pas nécessairement mauvais, vous allez l'admettre?

M. CHARRON: Non.

M. PINARD: Parce qu'à ce moment-là tout le monde tire toujours un peu à hue et à dia pour ne pas prendre plus vite qu'un autre ses

reponsabilités dans tel domaine. Il y aurait au moins ça de bon, que la décision de la prolongation est-ouest va agir comme catalyseur pour la rénovation urbaine et la restauration des domiciles qui sont restaurables. Mais encore faut-il établir une politique d'ensemble en accord avec un autre niveau de gouvernement et mettre en disponibilité les fonds qui sont nécessaires pour donner une action positive à cette politique.

M. CHARRON: Une dernière question sur ce...

M. LEGER: Ce n'est pas la seule objection que M. Saulnier avait, à savoir qu'il craignait que le métro soit retardé. J'ai moi-même rencontré M. Saulnier quelques années après que le boulevard Métropolitain eut été construit. Il m'avait dit d'une façon catégorique qu'il s'opposait au principe même d'une autre autoroute à l'intérieur de Montréal. Il peut avoir évolué un peu depuis ce temps-là, mais...

M. PINARD: Il faut faire attention. Il faut citer comme il faut M. Saulnier quand vous le citez. M. Saulnier m'a dit clairement, il ne s'en est jamais caché, il l'a dit publiquement aussi et en cela je lui donne raison. Il ne voulait plus avoir de voies élevées comme celles du boulevard Métropolitain dans le territoire de la ville de Montréal. Nous lui avons dit que nous n'en construirions plus parce que nous-mêmes, nous trouvons que cela n'a pas de bon sens. Ce n'est pas le cas de l'autoroute Est-Ouest, ça. La voie élevée va donner en pourcentage quelle longueur par rapport à 9.4 milles.

M. LAURIN: Trois ou quatre milles.

M. PINARD: Trois mille pieds de voie élevée sur 9.4 milles de distance. Vous voyez que vous n'êtes pas du tout dans la situation de la voie élevée du boulevard Métropolitain qui est en voie élevée sur une très forte distance, sur la majeure partie du parcours.

M. LEGER: La majeure partie.

M. CHARRON: Est-ce que je peux demander au ministre une assurance là-dessus advenant les obligations qui incombent directement ou indirectement à la ville de Montréal de hâter son plan de rénovation urbaine? Puisqu'elle devra y participer selon les termes de la Loi de la Société d'habitation du Québec, advenant un refus — parce que c'est un entêtement de la part des autorités municipales, la rénovation urbaine n'a jamais été leur fort tout le temps qu'elles ont été au pouvoir là, le ministre le sait — un entêtement de leur part, est-ce que le ministre s'engage immédiatement devant les citoyens de ces comtés-là à bousculer la ville de Montréal, s'il faut le faire, par un procédé législatif, par un procédé budgétaire supplémentaire je ne sais trop, mais pour que le projet obligatoire main-

tenant dans cette région-là, advenant le passage de l'autoroute Est-Ouest, ne soit pas bloqué à cause d'un manque de participation ou de coordination des deux gouvernements?

M. PINARD: Il faudrait être juste les uns pour les autres parce que, quand on négocie un accord, il ne faut pas semer l'adversaire avant d'avoir commencé à négocier avec lui. Ces négociations-là sont déjà en cours; je ne présume pas pour le moment que la ville de Montréal va nous offrir un refus catégorique à nos demandes, puisque c'est sa responsabilité de pourvoir au relogement des personnes déplacées par des autorités lorsqu'il s'agit, par exemple, de créer de nouvelles utilités publiques. Seulement s'il arrivait, et que la preuve en soit faite de façon indubitable, qu'il y a vraiment un problème financier qui empêche la ville de Montréal de créer un nombre suffisant d'unités de logement...

M. LAURIN: Qui n'obérera pas davantage leurs revenus.

M. PINARD: ... pour prendre soin des personnes déplacées, du fait de l'action du gouvernement du Québec qui désire prolonger l'autoroute Est-Ouest et aller assez rapidement pour les différentes raisons que j'ai exposées à l'époque et que je continue à exposer. Je l'ai dit tantôt, nous nous apprêtons à amender la Loi de la Société d'habitation du Québec et en particulier l'article 78 a) pour nous donner ces pouvoirs et habiliter, probablement aussi, l'autre gouvernement à agir plus vite quitte à créer, par exemple, un fonds budgétaire qui suppléera aux carences financières.

M. CHARRON: Il y a une question qui est peut-être...

M. PINARD: Cela, c'est de la négociation. J'ai eu l'habitude de négocier avec la ville de Montréal à l'époque. Je n'ai qu'à m'en féliciter puisque nous avons quand même conclu un accord pour un maximum de \$40 millions nous permettant de faire l'autoroute transcanadienne. Tout le montant n'a pas été payé à l'heure actuelle ou remboursé au gouvernement du Québec, mais je pense qu'il le sera. Il peut arriver que parfois la ville de Montréal nous demande de dépenser davantage et plus vite que nous l'avions prévu nous, dans notre planification. Il peut arriver, à l'inverse, que ce soit le gouvernement du Québec, par le ministère de la Voirie par exemple, qui, dans sa planification, oblige la ville de Montréal à aller plus vite dans un certain domaine et à dépenser plus d'argent. Il faut comprendre les difficultés au plan budgétaire que cela peut comporter et c'est pour cela qu'il faut que la négociation soit assez souple de part et d'autre pour arriver quand même à une politique d'ensemble qui donne des bénéfices généreux et prenne soin aussi de ceux

qui sont moins bien nantis par le sort, surtout au plan financier.

M. LEGER: Le ministre a sans doute pris connaissance des déclarations qui ont été transmises par les journaux concernant l'Association des locataires des loyers à prix modique qui demandait justement que le coût d'un loyer ne soit pas basé sur le revenu d'une personne uniquement mais sur le revenu net, c'est-à-dire tenant compte de ses obligations et de l'argent qui lui reste après...

Autrement dit, on voudrait qu'on en tienne compte de la différence entre une personne qui a un revenu de \$100 par semaine et qui n'a aucun enfant, et une autre qui en a cinq ou six et qui a des obligations. Est-ce que, dans votre politique, vous voulez suivre un peu cette idée-là qui a été lancée par l'Association des locataires des loyers à prix modique?

M. PINARD: L'Association n'est quand même pas une vieille association, elle vient d'être fondée. J'ai lu ça dans le journal tout comme vous. Je n'ai peut-être pas été le responsable de la naissance de cet organisme nouveau. Je suis bien prêt à l'accepter comme étant un phénomène des années 1970 avec lequel je suis prêt à composer comme je suis prêt à composer avec bien d'autres.

Nous aussi, à la Voirie, nous avons une conscience sociale, pas aussi aiguisée que celle des membres d'un autre parti politique...

M. LAURIN: Je vous remercie beaucoup.

M. PINARD: ... qui parle supposément au nom de toute la population de la ville de Montréal alors qu'hier vous avez eu à peine cent automobiles...

M. LEGER: Il ne faut pas...

M. PINARD: ... qui ont paradé dans les rues de Montréal, augmentant d'autant la pollution.

M. LAURIN: Il faudrait se dépolluer.

M. PINARD: Alors que j'aurais pensé que les antibourgeois que vous êtes auraient préféré d'autres façons...

M. LAURIN: Le débat allait bien, il est en train de se gêner.

M. PINARD: ... de contester qu'en automobile, qu'ils viendraient contester à pied...

M. CHARRON: Mille personnes sont venues à pied à l'assemblée.

M. PINARD: Le leader parlementaire insiste tellement dans son argumentation de toujours, sur le fait que nous serions dans un monde nouveau et que le piéton aurait tous ses droits

par rapport à l'automobiliste et que dorénavant nous serions capables de nous rendre d'un point à un autre point à pied, sans avoir recours à l'automobile! Alors, j'ai dit bravo! Si lundi au moins ils peuvent contester à pied plutôt qu'en automobile!

M. CHARRON: Mais non ils ont contesté en automobile.

M. LAURIN: Ils ont protesté contre la reine Victoria.

M. PINARD: Un peu plus, ils s'en allaient contester sur l'autoroute Est-Ouest.

M. LEGER: M. le Président, il y a deux sortes de piétons. Il y a ceux qui sont vifs et ceux qui sont morts!

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Est-ce que le ministre sait que la plupart des gens touchés par l'autoroute n'ont pas d'automobile. Alors, le nombre d'automobiles...

M. PINARD: C'est à vérifier.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): La majorité.

M. PINARD: Nous avons fait un bon inventaire.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): La majorité.

M. LE PRÉSIDENT: La parole va au député d'Olier, suivi du député de Sainte-Marie.

M. PICARD: Merci, M. le Président. J'aurais une question à poser au ministre de la Voirie en rapport avec les données dont il nous faisait part tout à l'heure sur le dégagement des voies dans les environs d'une autoroute. Mais au préalable, M. le Président, j'aurais un point à relever sur ce que disait tantôt le député de Lafontaine, lorsqu'il affirmait que les gens dans le secteur qui serait traversé par l'autoroute n'étaient pas des gens qui avaient des voitures.

Je vous avoue franchement, M. le Président, que les 900,000 véhicules automobiles enregistrés sur l'île de Montréal, ce ne sont pas tous des gens de Westmount qui les possèdent. Vous en avez que...

M. LEGER: Un point d'ordre. Il faudrait qu'on interprète bien mon intervention. J'ai simplement dit que la section est qui va être touchée par l'autoroute comprend une partie de la population dont le pourcentage de personnes possédant une automobile est beaucoup plus bas que dans la partie ouest de Montréal et conséquemment des autres personnes qui sont incluses dans les chiffres provenant de Chicago, San Francisco, Seattle, et Détroit.

M. PICARD: Peut-être plus bas, mais il reste

tout de même que c'est passablement élevé. Vous n'avez qu'à vous promener dans ces rues-là, disons Desjardins, Louis-Veuillot, Montsabrè, après la fermeture des usines, la fermeture des magasins et vous ne trouverez pas un endroit pour stationner dans la rue. C'est bondé d'automobiles.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Ce sont les gens d'Olier qui viennent stationner là.

M. PICARD: La raison que le député de Lafontaine invoquait était probablement pour favoriser le transport en commun. Ma question au ministre est celle-ci: Lorsqu'il nous donnait des chiffres tout à l'heure tirés d'un rapport fourni par les Etats-Unis disant que dans certaines voies comme la rue A par exemple qui avait eu une réduction de 63 p. c. de la circulation ou la rue B, 45 p. c. de la circulation, est-ce que ça ne voudrait pas dire, M. le ministre, qu'après la construction de l'autoroute Est-Ouest dans le secteur de Delorimier et Hippolyte-Lafontaine, ça va décongestionner la circulation des rues utilisées par le transport en commun, par exemple Notre-Dame, Hochelaga, Ontario, et qu'à ce moment-là le transport en commun pourrait se déplacer beaucoup plus rapidement?

Et ça répond je pense à ce que...

Oui, il n'a pas entendu ma question.

M. LEGER: M. le ministre, est-ce que vous allez dire oui à ça? Il dit que vous allez dire oui à sa question.

M. LE PRESIDENT (Giasson): Question très hypothétique, M. le ministre, posée par le député d'Olier.

M. PINARD: Voulez-vous synthétiser votre question parce que j'en ai compris un bout et j'ai dû, malheureusement, demander un renseignement...

M. PICARD: Vous avez mentionné tout à l'heure une étude qui a été faite aux Etats-Unis à la suite de la construction d'une autoroute et, que, sur les voies adjacentes à cette autoroute-là, il y avait une diminution sensible de la circulation.

M. PINARD: J'ai donné les statistiques tantôt.

M. PICARD: D'accord! Ma question était: Est-ce qu'à ce moment-là le fait de diminuer la circulation sur ces routes n'aurait pas pour effet d'accélérer la circulation des autobus, par exemple, pour le transport en commun?

M. PINARD: C'est ça!

M. PICARD: Et que ça, ça répondrait à la question que posait le député de Lafontaine?

M. PINARD: C'est ça! Je pense que la preuve est faite dans les villes où le même phénomène qu'à Montréal s'est produit, mais disons, en plus grand, si vous voulez. Montréal va connaître exactement le même phénomène qu'ailleurs. Il va y avoir un dégagement de la trame des rues pour augmenter la circulation sur les autoroutes à caractère urbain et périphérique.

M. PICARD: Et permettant une accélération du transport en commun.

M. PINARD: Oui, une accélération, disons, des autres formules de transport en commun. Au niveau du sol, par exemple, autobus. Comme c'est le cas à Toronto, en ce moment.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): M. le ministre, vous parliez tantôt d'un projet d'amender l'article 78 a), ce serait pour aider, ça, au relogement des familles déplacées?

M. PINARD: Oui.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Pour l'autoroute, actuellement, on est rendu à creuser au coin de Saint-Denis, je crois, et il y a déjà plusieurs familles qui ont été déplacées et qui ont été obligées de se trouver des loyers ailleurs à un coût beaucoup plus élevé que celui qu'elles payaient avant. Alors, est-ce que vous avez l'intention de...

M. LAURIN: De les rembourser.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): ...les rembourser ou d'agir le plus tôt possible afin que les prochaines familles qui seront délogées puissent bénéficier de cet amendement? Il y en a plusieurs actuellement.

UNE VOIX: Quel est le loyer moyen payé?

M. PINARD: Ces cas sont réglés par le service des expropriations. Il y a eu une indemnité de déplacement et de relogement qui leur a été payée.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Voici, je ne sais pas si mes informations sont justes, mais il y a des gens qui m'ont dit qu'ils ont été obligés de se trouver un logement ailleurs à \$20, \$25, \$30 plus cher que ce qu'ils payaient avant. Ils n'ont reçu aucune aide, aucune subvention. Rien. Je ne sais pas. C'est ce que me disent les gens, remarquez bien!

M. PINARD: Oui, enfin, disons que je ne voudrais pas...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Et ça, ça se rapporte à des gens à faible revenu.

UNE VOIX: Une fois que les gens ont déménagé...

M. PINARD: Je conçois bien qu'on règle les problèmes jour par jour, année par année. Seulement, votre question, si je l'accepte de bon gré, ne devrait pas avoir pour conséquence automatique, là, d'agir rétroactivement. Il faut quand même faire attention. Autrement, je connais une multitude de personnes qui, en vertu du même principe, vont se mettre à réclamer du gouvernement pour toutes sortes de problèmes.

M. LAURIN: Cela aurait été tellement bien si cela avait été prévu et si les indemnités avaient été ajustées à la souffrance ou aux inconvénients causés.

M. PINARD: Ecoutez! Vous discutez toujours dans l'ordre absolu, dans l'ordre idéal des choses. Il faut quand même se mettre à la place des administrateurs de la chose publique, quels qu'ils soient.

M. LAURIN: Justement, on se met à la place de ces gens-là qui sont déplacés et qui n'ont pas d'argent.

M. PINARD: Même si nous avons une conscience sociale aussi aiguë que la vôtre...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Il ne discute même pas ces...

M. PINARD: ...nous sommes quand même obligés de travailler avec les moyens mis à notre disposition. Et c'est sûr que ce n'est pas toujours facilement évaluable au plan financier, sur le plan quantitatif et que ce n'est pas toujours possible d'évaluer en termes d'argent le dommage créé ou la perte et la souffrance endurées, pas plus qu'il n'est facile aux tribunaux, par exemple, de fixer le montant qui devrait être adjugé à une personne qui a eu à souffrir non seulement physiquement mais moralement à la suite d'un accident, par exemple. Les tribunaux ont toujours eu beaucoup de difficulté à apprécier de façon quantitative et de façon financière ce dommage d'ordre moral.

M. LAURIN: Mais une autoroute, ce n'est pas un accident.

M. PINARD: C'est-à-dire que nous sommes prêts à dédommager au plan physique. Nous sommes prêts à dédommager au plan du logement. Mais il y a peut-être une foule d'inconvénients que jamais la personne ne pourra obtenir parce que c'est presque impossible de le faire. Je suis bien prêt à aller le plus loin possible mais il faut quand même...

M. LEGER: Vous dites au député de Sainte-Marie...

M. PINARD: ... on veut bien aller aussi loin que possible mais il ne faut quand même pas...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Il n'y a pas de rétroactivité.

M. PINARD: ... embarrasser un gouvernement à ce point qu'il ne sera capable de bouger ni dans un sens ni dans un autre. Ce n'est pas la responsabilité d'un gouvernement. Que ce soit le vôtre ou le nôtre, parce que je ne vois pas comment vous allez être capables d'agir rapidement, avec votre fameuse formule du dialogue constant avec tous les citoyens de la province de Québec. Vous allez faire seulement dialoguer, vous n'agirez jamais.

Il faut quand même rester réalistes, même si nous recherchons les formules idéales.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): M. le ministre, vous dites qu'il n'y...

M. PINARD: Je suis bien d'accord là-dessus.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): ... aura pas de rétroactivité. Ceux qui ont été déplacés, qui sont obligés de trouver un logement beaucoup plus cher que celui qu'ils payaient antérieurement ne seront pas dédommés. Si vous attendez qu'il y en ait les trois quarts qui soient déplacés avant...

M. PINARD: Il faut quand même laisser la liberté aux gens de se reloger de nouveau là où ils veulent et de faire appel à leur imagination.

M. LAURIN: Comment pouvez-vous...

M. PINARD: Ce n'est pas tout le monde qui est dans la situation catastrophique que vous...

M. LAURIN: Il y a pénurie de logements à Montréal, à l'heure actuelle.

M. PINARD: Vous prenez l'argument dans son sens le plus absolu et dans son sens le plus catastrophique. Je ne suis pas prêt à admettre que vous avez raison sur toute la ligne, parce que l'inventaire des cas, nous l'avons nous aussi, nous ne l'avons pas fait de façon politique à l'heure actuelle.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Même s'il n'y en avait que 25 p. c. de ces gens, pour eux, ce serait catastrophique...

M. PINARD: C'est peut-être la différence.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): ... il aurait valu la peine de prévoir ça à l'avance. Parce que, pour ces 25 p. c. qui sont déplacés, il y en a pour qui payer \$20, \$25 de plus par mois, c'est catastrophique. Quelqu'un qui retire un salaire de \$60, \$65 par...

M. PINARD: J'admets que, pour quelqu'un qui dépend du bien-être social et qui paie \$45 de loyer par mois...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est peut-être un peu moins que ça.

M. PINARD: ... et qui serait appelé à payer \$90, soit le double, mais qui ne recevrait pas une augmentation de son assistance sociale, je veux bien croire qu'il est dans une situation financière beaucoup plus serrée qu'il ne l'était. C'est mathématique. Je suis assez intelligent pour comprendre ça et ma conscience est assez délicate pour admettre que ça va créer un problème...

M. LEGER: M. le Président...

M. PINARD: ... et qu'il faudrait peut-être prévoir une formule de dédommagement réaliste mais efficace aussi.

M. LEGER: Vous dites souvent qu'on parle des absolus, mais c'est un cas concret. Tenons pour acquis qu'un logement de quatre pièces, dans l'optique de tout le monde, vaut à peu près \$80 par mois. C'est normal, tout le monde l'accepte. Mais que celui qui avait l'habitude de payer \$40 par mois pour quatre pièces, il est heureux de payer \$40 par mois et de son logement de quatre pièces. Quand il s'en va dans un autre logement, parce qu'il est déplacé, et qu'il doit payer le prix que nous convenons comme un prix normal pour quatre pièces, soit \$80, dans son esprit, c'est doubler son loyer et il n'est pas intéressé à le faire. Je pense que c'est à cause de l'impact de doubler son loyer, même si la norme est acceptée par la majorité de la population. Cette région est la région de gens habitués à payer de bas loyers et ils n'ont pas une norme qui équivaut à celle de la population générale. C'est ce point de vue là que je veux exprimer. Pour lui, c'est doubler son loyer, alors que ce serait normal pour nous, parce que nous calculons que c'est le prix d'un loyer de quatre pièces.

M. PINARD: L'inventaire de la situation que nous allons faire va l'indiquer et nous allons prendre des mesures en conséquence. Nous ne serons pas seuls, comme je l'ai dit tantôt, à faire cette évaluation. La ville de Montréal, qui en a la responsabilité également, va la faire avec nous. Et nous allons nous entendre. Il y aura probablement aussi des représentants du ministère des Affaires sociales, par exemple, les gérants des bureaux de Montréal auront aussi cette responsabilité. Je pense également qu'il y a un service à la ville de Montréal pour s'occuper de ces personnes qui ont un revenu modique ou qui sont même dans l'indigence. Je pense que tous ensemble, avec un travail bien coordonné, nous pourrions accomplir un travail beaucoup plus efficace, beaucoup plus humain.

M. LAURIN: Est-ce que ça va régler les problèmes des personnes qui ont déjà été déplacées et qui ont énormément de difficulté à

se trouver un logement qui corresponde à leur revenu actuellement? Et il y en a beaucoup.

M. PINARD: C'est personnes sont déjà déplacées, soit que le gouvernement ou que la ville de Montréal ait pourvu à leur relogement, soit que ces personnes aient eu assez de débrouillardise pour le faire elles-mêmes. Je sais qu'il y a eu des indemnités de déplacement...

M. LAURIN: Mais ces indemnités sont très faibles.

M. PINARD: ... et pour fins de relogement. C'est peut-être faible, c'est à vérifier. Je n'ai pas en mémoire les montants qui ont été offerts. Dans certains cas, ça été suffisamment généreux, dans d'autres, peut-être pas suffisamment généreux. C'est une matière qui reste à l'appréciation des membres de la commission. Maintenant que j'ai dit ce que nous ferions pour les cas que nous avons en face de nous, vous revenez en arrière et vous me ramenez deux ans en arrière.

M. LAURIN: Non, je veux dire simplement que les négociations...

M. PINARD: Alors, vous reprenez votre argumentation pour me ramener deux ans en arrière. On n'en finira plus.

M. LAURIN: Je veux dire simplement que les négociations, dont vous faisiez état tout à l'heure, avec les autorités de la ville de Montréal, sont pour l'avenir. Ce n'est pas fait. C'est encore hypothétique, même si je prends votre parole. Il reste, cependant, le fait que les travaux sont déjà passablement avancés. Il y a plusieurs familles qui ont été déplacées...

M. PINARD: Il n'y a pas de travaux dans l'est.

M. LAURIN: La rue Saint-Denis c'est quand même dans l'est.

M. PINARD: Oui, mais il n'y a pas eu beaucoup d'expropriations.

M. LAURIN: Il y a des familles qui, actuellement, avec les revenus dont elles disposent n'ont pas réussi à se reloger.

M. PINARD: Elles ne sont quand même pas dans la rue, ces personnes!

M. LAURIN: Non, mais quand même...

M. PINARD: Encore une fois, il faut faire la distinction entre ceux qui recevaient des prestations d'assurance sociale. Le montant s'est ajusté automatiquement à la charge du loyer qu'ils avaient à payer. Si c'est une autre catégorie de personnes qui, tout en ayant un

revenu modeste, n'étaient pas illégitimes à l'assistance sociale, il y a peut-être eu une augmentation de salaire survenue depuis. Il y a certainement eu une indemnité qui a été offerte, suffisamment généreuse ou pas, comme vous le prétendez — c'est à vérifier — je n'ai pas le tableau des chiffres devant moi. Il ne faudrait quand même pas en faire un argument d'ordre absolu pour dire que nous avons discriminé, de façon injuste, ces personnes, il y a peut-être plusieurs années. Ce n'est pas un phénomène nouveau, l'expropriation.

M. LAURIN: Il reste, M. le ministre, que ces déplacements surviennent dans une ville qui connaît une grave crise au point de vue de la construction domiciliaire, où actuellement il n'y a même pas suffisamment de logements pour la population. Donc, ceux qui sont déplacés ont beaucoup plus de difficultés que dans une situation normale, pour se trouver d'autres logements. Par ailleurs, l'addition de 1,500 ou de 1,600 logements détruits à une situation déjà grave, ajoute aux difficultés auxquelles fait face la construction domiciliaire. Troisièmement, quant on connaît les budgets aussi bien du gouvernement du Québec que la ville de Montréal, on peut bien penser que la quantité d'argent qu'ils peuvent mettre à la construction de logements est limitée par rapport à leurs autres obligations.

Vous ne pouvez pas nier le fait que la disparition de ces 1,500 ou 1,600 logements ne peut qu'ajouter à la crise qui sévit actuellement à Montréal en ce qui concerne la construction domiciliaire. C'est la raison pour laquelle il nous semble que la construction du tronçon a ajouté aux difficultés. Même si on dit qu'un effort sera fait par le gouvernement du Québec, par la Société d'habitation du Québec, par la ville de Montréal, on se demande, étant donné leurs difficultés budgétaires, dont les édiles municipaux se plaignent à tout bout de champ comment ils feront pour mener à bien leurs projets de construction domiciliaire et de rénovation urbaine.

M. PINARD: On me dit qu'actuellement le service d'habitation de la ville de Montréal, conjointement avec le service des expropriations à Montréal, le service des expropriations du ministère de la Voirie, a déjà en vigueur une banque de logements de 300 unités. A ce moment-là, les personnes déplacées, ou celles qui le seront, pourront faire appel à cette banque de logements.

Le processus est déjà en marche. Evidemment, il faudra le structurer davantage et le rendre plus efficace au fur et à mesure que les expropriations deviendront plus massives. Mais, encore une fois, je le répète, dans l'est, il n'est pas question de déménager qui que ce soit avant 1973.

M. LAURIN: Vous voulez dire par là, M. le ministre, supposons un chiffre hypothétique,

que la ville de Montréal voulait construire 10,000 logements en 1971. Au lieu de 10,000 logements, ce sera 11,500 logements, hypothétiquement, qu'il faudrait construire, à cause du projet de l'autoroute Est-Ouest. Quand on sait le prix qu'il faut mettre dans ces investissements domiciliaires, il ne peut s'en suivre qu'une perte ou qu'un retard.

M. PINARD: Votre calcul est automatique. Il est fait de façon absolue parce que vous laissez de côté complètement la faculté de choix de la personne. La personne peut très bien décider de se loger elle-même aussi, de ne faire appel à aucun service, ni gouvernemental, ni de la ville de Montréal et s'organiser avec ses propres moyens. Elle peut faire appel, cependant, aux services déjà existants. Il ne faut pas discuter dans l'absolu, comme cela.

M. LEGER: Vous parlez souvent de l'absolu, mais vous dites que d'ici 1973 il n'est pas nécessaire qu'ils s'en aillent. Cela veut dire que, d'ici ce temps, vous n'avez rien de prévu pour les reloger. C'est à partir de 1973 que vous voulez prévoir de les reloger. Est-ce que vous voulez dire que plus de personnes auront pu se loger d'ici 1973, la partie est-ouest est terminée...?

M. PINARD: Les personnes sachant qu'elles n'ont pas à quitter leur logement actuel ne se pressent pas de le faire. D'autres, se sentant plus pressées, font appel tout de suite au service de relogement de la ville de Montréal et prennent davantage de la banque de logements déjà constituée.

M. LEGER: Vous dites qu'il n'y a aucuns travaux qui seront commencés avant 1973, aucuns travaux de démolition avant 1973? C'est ce que vous avez dit tantôt.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Ce sont des logements beaucoup plus chers que ceux qu'ils paient actuellement. Le Service de relogement de la ville de Montréal...

M. PINARD: Je n'en ai pas la preuve. Il faudrait voir l'échelle...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je me suis informé. Je ne veux pas que vous disiez tout le temps qu'on parle dans l'absolu. Ce sont des renseignements que j'ai pris à la ville de Montréal. Presque tous les logements dont parlait monsieur sont des logements de \$25, \$30, \$35 plus cher qu'ils paient actuellement. Le problème est là.

M. LAURIN: Les statistiques sur la carence de logements à Montréal, ce n'est quand même pas de l'absolu, ça aussi. Cela fait suite à des enquêtes qui ont été faites. Les comparaisons qu'on fait entre Toronto et Montréal, au point de vue du rythme de la construction domiciliaire...

re, ce ne sont pas des absolus, ça non plus. Ce sont des statistiques très précises. La nécessité d'investir tant et tant de millions pour tant et tant de logements, cela non plus n'est pas de l'absolu.

M. PINARD: Le problème est posé. Vous l'avez posé. Nous l'avons également posé. Il s'agit d'arriver avec des solutions suffisamment généreuses, efficaces, pour prendre soin des besoins. C'est le rôle du gouvernement, aussi bien de Québec et de Montréal. La loi y prévoit. Dans d'autres endroits aussi, il s'en fera des travaux routiers. Nous aurons probablement les mêmes conséquences, peut-être pas de façon aussi massive.

M. LAURIN: Non, parce que les centres-villes, c'est quand même différent.

M. PINARD: A la ville de Laval, par exemple, il s'en fera des travaux. Je ne sais pas ce que cela posera, au plan des expropriations et du déplacement des personnes. Il faudra que les autorités en place prennent leurs responsabilités, tout comme le gouvernement du Québec.

M. LAURIN: Ceci nous apparaît comme de raison dans la perspective où d'autres plans, d'autres tracés auraient pu être choisis qui auraient déplacé moins de gens.

M. PINARD: A quel endroit, par exemple?

M. LAURIN: Je ne sais pas.

M. PINARD: C'est cela. Au moins, si dans la discussion que vous faites avec nous, si au lieu d'avoir une prise de position absolument à l'encontre du prolongement de l'autoroute Est-Ouest, vous arriviez...

M. LAURIN: Je vous avoue que...

M. PINARD: ... avec des solutions constructives. Mais non! Vous avez démolé complètement la décision du gouvernement, un point, c'est tout. Vous avez fait valoir tous les arguments d'ordre négatif dans votre discussion. A aucun moment vous n'avez donné un argument en faveur de l'autoroute Est-Ouest. A ce moment-là, je me suis dit: Ils excellent peut-être dans les débats. Ce sont peut-être des gars qui recherchent la solution idéale. J'ai trouvé que la discussion était par moments assez malhonnête à l'endroit du gouvernement. Jamais vous n'avez fait une proposition constructive.

M. CHARRON: Oui. On vous a proposé...

M. PINARD: Jamais vous n'avez débouché vers une solution qui aurait été meilleure que celle proposée par le gouvernement.

M. CHARRON: On a proposé quand même...

M. PINARD: Vous vous êtes acharnés contre le gouvernement, c'est tout.

M. CHARRON: M. le Président, c'est simple.

M. PINARD: Quand on visite le territoire de l'est de Montréal, les gens nous disent: Que veulent-ils, ces gars-là? Ils parlent pour nous. On ne leur a pas demandé de parler pour nous. On ne s'est pas plaint de cela, nous autres.

M. LEGER: Cela dépend à qui vous avez parlé.

M. PINARD: On ne leur a pas demandé de dire ce qu'ils disent, parce que ce n'est pas vrai. Ce n'est pas cela qu'on dit, nous autres, dans le milieu. Je suis allé dans l'est, moi.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Est-ce le président du CNR qui vous a dit cela?

M. PINARD: Non. Les gens de l'est de Montréal, rue Notre-Dame.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): L'archevêque de Montréal?

M. PINARD: Ils ont dit: Qu'ils cessent donc de parler pour nous! Ils se font un ballon politique avec cela et c'est pas à cela qu'on prétend, nous.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Le type qui est exproprié...

M. PINARD: Il y en a peut-être qui prétendent la même chose que vous, mais ce n'est pas la majorité. C'est cela que je veux vous dire aujourd'hui.

M. LEGER: M. le Président, mon comté pourrait accepter facilement, si on regarde juste le point de vue de l'autoroute, la venue bénéfique de l'autoroute.

M. PINARD: ... de l'absolu.

M. LEGER: M. le Président, que l'autoroute débouche dans mon comté. Personnellement, ça ne dérange absolument pas les gens de mon comté. Si on prend juste l'aspect de l'utilité de l'autoroute, elle arrive dans mon comté et on a dit: Tant mieux si elle arrive chez nous. On pourra la prendre pour passer à travers la ville de Montréal et on ira là-bas. On peut dire cela. Mais toute cette autoroute n'est pas pensée en fonction de la dimension de l'homme dans la ville, mais en fonction des automobilistes.

M. PINARD: Vous faites des concepts.

M. LEGER: C'est encore de l'absolu, ça? C'est quand même le problème majeur et nous vous avons proposé de mettre cet argent à d'autres endroits où il est plus utile.

M. PINARD: La place de l'homme dans la société, on peut discuter longuement là-dessus.

M. LEGER: Il faut y penser de temps en temps.

M. PINARD: Nous y pensons. Nous lisons tout ce que vous lisez. J'ai passé la fin de semaine à lire des travaux sur l'urbanisme...

M. LEGER: Votre façon de penser est la raison pour laquelle nous avons fait ces propositions-là.

M. PINARD: ...sur la place de l'homme dans la société nouvelle.

M. LEGER: Vous voyez quand même que les finances que vous voulez mettre dans l'autoroute Est-Ouest...

M. PINARD: En France il y a une foule de concepteurs et ils ne sont pas encore capables de régler quoi que ce soit. Ils sont plus arriérés que la ville de Montréal et le gouvernement du Québec peuvent l'être. Arrêtez de nous rabâcher les oreilles avec ça.

M. LEGER: Le budget que vous mettez sur l'autoroute Est-Ouest aurait été le bienvenu sur la Transquébécoise, où elle était acceptée par la population.

M. PINARD: Arrêtez de faire de la planification à la française, vous n'irez pas loin avec ça.

M. LEGER: Mais c'est là que cet argent-là aurait pu être utile, mais vous avez décidé de le passer dans le milieu où les gens n'en veulent pas. Que vous ayez consulté quelques personnes...

M. PINARD: Il ne débouche sur rien.

M. LEGER: ...nous sommes d'accord qu'il y en a peut-être qui sont d'accord là-dessus.

M. PICARD: Quels sont les gens qui n'en veulent pas? C'est ça qu'on essaie de vous demander.

M. LAURIN: Nous ne rencontrons pas les mêmes.

M. LE PRÉSIDENT: Messieurs, depuis un très long moment le député de Robert-Baldwin m'avait demandé la parole.

M. PICARD: Des contestataires professionnels...

M. SEGUIN: Seulement pour changer l'ambiance, M. le Président, à partir d'un bout de la table à l'autre, j'écoute depuis un bon moment les discussions et je pense que, depuis plusieurs jours, on discute autour de cette autoroute qui aurait dû être construite il y a dix ans. Si on n'avait pas mis le Parti libéral au rancart en 1966, ça ferait longtemps qu'on n'en parlerait plus et ça serait bâti.

On parle beaucoup de logements et on entend des généralités très souvent à propos de construction de logements, mettre des gens dehors, expropriation, déplacement de pauvres individus. N'empêche que le logement — même si les gouvernements veulent s'en mêler, tant qu'ils le voudront — doit demeurer, je pense, dans le contexte de notre pays, le Canada, le Québec, le Nord-Américain, quand même une entreprise de responsabilité libre.

Et depuis que le Canada existe, nous avons toujours eu une période de délai entre la demande et l'effort. C'est dire qu'aussitôt qu'il se crée dans un secteur une nécessité ou une demande de logements nouveaux ou de réurbanisation, c'est à ce moment-là que l'entreprise libre s'en mêle immédiatement, je peux vous le garantir.

On a fait tout à l'heure mention aussi — et depuis plusieurs jours déjà on en parle — de logements à prix modique et je m'interroge toujours sur cette question. Qu'est-ce qu'aujourd'hui, en 1971, un logement à prix modique? Parle-t-on de \$100 par mois, \$125, \$150 ou rêve-t-on en couleurs en pensant qu'on a encore des logements à \$35 ou \$40? Si tel est le cas, ces logements à \$35 et à \$40 par mois ne devraient plus être habités par des êtres humains, parce que, certainement, ils ne rendent pas justice à l'humanité.

Cela, c'est à enlever. Si on parle de logements de \$100 ou de \$125 ou de \$150 par mois, il y en a en quantité, même si les gens se plaignent qu'ils manquent de logements présentement. Et si par hasard il en manquait, les investisseurs, les compagnies d'assurances, les banques, l'entreprise libre en général verraient certainement à combler le manque et le déficit et vous verriez bâtir tout ce qu'il faudrait au point de vue de logements salubres, modernes et acceptables pour la population du secteur. C'est entendu qu'il peut y avoir un déplacement d'individus, nous le comprenons.

On ne peut pas rêver de toujours passer sa vie, et les ancêtres et la génération présente et la génération à venir, de demeurer dans le même quartier. Cela prendrait peut-être un déplacement. Je ne dirais pas que ce serait mal. Ce sont peut-être les gens qui ont habité depuis nombre d'années dans un secteur qui devraient habiter dans un autre, parce que, par nécessité, ce serait un nouveau logement ou un nouveau secteur où ils devraient se rendre.

Mais il faut reconnaître l'avantage du transport plus rapide de cette autoroute. Il faut absolument décongestionner le sud de l'île de Montréal. Dans le nord la Transcanadienne et le

boulevard Métropolitain, on a aussi des travaux qui se poursuivront pour autant que la communauté urbaine est concernée pour continuer Henri-Bourassa et d'autres artères dans le secteur nord. Il faut absolument qu'à Bonaventure qui, aujourd'hui, se termine en réalité à la rue Université et au centre-ville il y ait une sortie de là, au lieu de ramener tous ces véhicules au centre-ville pour les distribuer ensuite par la rue Dorchester, par la rue Sainte-Catherine, par la rue Sherbrooke ou d'une autre façon. Il faut absolument qu'il y ait une conduite, qu'on le veuille ou qu'on ne le veuille pas. Il faut accepter le fait qu'il faut déplacer des gens. Je parle un peu avec expérience parce que ça fait nombre d'années que je travaille dans le développement municipal, dans le développement industriel, dans le développement routier, dans le déplacement des gens, dans les expropriations et dans les homologations. J'en parle avec connaissance de cause pour m'être battu, pour avoir discuté, pour avoir discuté avec des populations entières au sujet de projets d'avancement.

M. LEGER: Est-ce que le député me permet une question?

M. SEGUIN: Oui, remarquez que ce n'est pas moi qui suis le ministre...

M. LEGER: De la façon que vous discutez, est-ce que dans votre comté vous avez beaucoup de logements de \$30, de \$40 par mois avec une population...

M. SEGUIN: Je n'en garderais pas à \$30 par mois parce qu'on ne pourrait pas offrir à \$30, dans le contexte d'aujourd'hui, un logement salubre, un logement acceptable par un être humain peu importe ce qu'il gagne. Même s'il était sur l'assistance sociale, il faudrait qu'il considère que ce soit \$75 ou \$80, même s'il était sur l'assistance sociale. Ce n'est pas acceptable que de loger des gens dans des cambuses telles que nous en avons, dans le bas de la ville.

M. LEGER: On est d'accord.

M. CHARRON: Il faudrait en parler au ministre des Affaires sociales.

M. SEGUIN: Je parle au point de vue de la route ici, il faut que cette route passe.

M. CHARRON: Vous dites que c'est rêver en couleurs que de chercher des logements à \$40 ou à \$45. Ce n'est pas rêver en couleurs de voir des salaires à \$55 ou \$65, par semaine.

M. SEGUIN : En couleurs et au pluriel aussi.

M. CHARRON: Ce n'est pas rêver en couleurs de savoir que les chèques de l'assistance sociale sont de \$45 à \$50 par semaine. Ce n'est

pas rêver en couleurs. Allez demander aux gens de mon comté s'ils rêvent en couleurs.

M. SEGUIN: Est-ce que l'ambition du Parlement est de perpétuer cette assistance sociale ou s'il faut créer des emplois, s'il faut activer ou réactiver le commerce et l'industrie, s'il faut réactiver le travail nécessaire pour enlever ces gens-là sur ces listes?

M. LEGER: Je pense que le député déplace le problème.

M. SEGUIN: Non, je ne déplace pas le problème, vous centralisez autour de l'émotion. Vous invoquez même la pollution alors que, dans votre programme et tout ce que vous avez dit depuis que le Parti québécois existe, il n'a jamais été question de pollution.

M. CHARRON: Pardon, pardon!

M. SEGUIN: Vous en faites une question émotive et vous agissez sur l'émotion des pauvres gens.

M. LEGER: Il y a deux affirmations que vient de faire le député, quand il dit que des logements de \$125, \$150 par mois, il y en a, on sait qu'il y en a. Il dit: Les gens sont prêts à changer de secteur. Cela n'est pas si sûr. Ils sont peut-être prêts à changer de logement, à avoir des logis plus salubres, je suis d'accord avec le député quand il dit que les gens veulent réellement avoir un meilleur logis, mais ce n'est pas nécessairement qu'ils veulent changer de secteur. Des gens qui sont nés dans le secteur qu'habitait leur père sont encore intéressés à demeurer dans un milieu où ils se sentent chez eux. On peut leur donner un centre domiciliaire avantageux où ils pourront rester. Quand le ministre dit qu'on n'apporte pas de solutions de rechange, la solution qu'on préconise c'est que l'autoroute Est-Ouest ne devrait pas être bâtie là, mais qu'il devrait y avoir des logements à prix modique, à des loyers acceptables pour cette population-là, où ils pourront demeurer dans leur milieu.

Ces logements permettront de répondre à cette fameuse phrase qui dit: Quand le bâtiment va, tout va.

M. PINARD: Oui.

M. LEGER: Mais c'est ça qu'il faut admettre au départ.

M. SEGUIN: Mais vous frappez à la mauvaise porte, parce que ce n'est pas à la Voirie de fournir ou de garantir le logement.

M. LEGER: Si ces gens s'installent là...

M. SEGUIN: Dans le moment, c'est une question de communications, de transport de

véhicules, de transport de gens. Pour accommoder les gens ou pour faciliter que les gens se déplacent d'un secteur à l'autre.

M. CHARRON: Avec le léger détail que cela déplace 7,500 personnes.

M. SEGUIN: Oh! 7,000, 8,000, 10,000, s'il le faut. L'impossible prend un peu plus de temps, mais vous ne frappez pas à la bonne porte.

M. PINARD: Si on fait d'une pierre deux coups, comme je l'ai dit tantôt, si, à cause du prolongement de l'autoroute Est-Ouest, qui va agir comme catalyseur d'une politique de rénovation urbaine et de restauration domiciliaire, vous en arrivez au résultat que vous espérez et que nous espérons, pourquoi vous opposer globalement à l'autoroute Est-Ouest? Moi, bien honnêtement, ce que je peux connaître du dossier, puisque j'ai eu à négocier à partir de 1960 jusqu'en 1966 — et je négocie de nouveau avec la ville de Montréal — je pense que ça va être le point de départ d'une véritable politique d'habitation dans ce territoire de la ville de Montréal. Autrement, si nous n'avions pas prolongé l'autoroute Est-Ouest, si nous n'avions pas précipité même notre décision, cette politique serait à attendre pendant encore plusieurs années.

M. LEGER: Oui, mais dans votre plan actuel...

M. PINARD: Je pense que je ne peux pas poursuivre deux objectifs parallèlement.

M. LEGER: Vous n'avez pas de plan précis pour déterminer exactement où ils vont aller. Vous avez dit: En 1973...

M. PINARD: Place Frontenac va quand même être conçue dans le territoire de l'est!

M. CHARRON: Oui, regardez les salaires de Place Frontenac, les loyers de Place Frontenac.

M. PINARD: Il n'y a rien qui indique cependant qu'il n'y aura pas de complexe domiciliaire ou que des logements à prix plus modiques ne pourraient être construits. Ce n'est pas indiqué non plus, vous n'en avez pas la preuve. Pourquoi donc dire tout de suite au départ que ce ne sera pas possible?

M. CHARRON: C'est la question qu'on vous pose?

M. PINARD: Oui, mais je ne vous ai pas dit que c'était impossible, je vous ai dit que c'était possible.

M. LEGER: Mais vous arrivez avec un plan d'ensemble dans lequel il n'y a pas...

M. CHARRON: Un exemple... Il n'y a pas eu un exemple, dans l'histoire de la rénovation urbaine à Montréal, à partir du plan Dozois, les habitations Jeanne-Mance, en passant par la Petite Bourgogne, en passant par toutes les autres projets — ils ne sont pas tellement nombreux, on pourrait presque les nommer tous, parce que ce n'est pas la force de Drapeau la rénovation urbaine, on pourrait tous les prendre — il n'y a pas un endroit, dis-je où les citoyens ont finalement été les gagnants.

Tout d'un coup, un ministre vient nous dire, au moment où il y a un projet à maintenir, à faire traverser la ville par une autoroute: Il va y avoir une rénovation urbaine. Pour les gens, ça veut dire automatiquement, dans leur tête: Place Frontenac, où une pièce et demie va coûter \$90 par mois. L'échelle des loyers est déjà produite. Il n'y a pas d'autres exemples du contraire. Cela veut dire ça automatiquement.

Vous venez de nous dire: Qui vous dit que nous ne serons pas capables d'en faire qui seront véritablement à loyer modique, c'est-à-dire adaptés aux salaires des gens, pas au revenu brut, mais au revenu net que les gens ont actuellement? Il y a eu une esquisse de ça dans la politique de la Petite Bourgogne; ça duré un an, et cette année tout le monde a vu augmenter son loyer. Vous connaissez la contestation qu'il y a eue dans la Petite Bourgogne. Ne vous surprenez pas que les citoyens ne vous croient pas, il n'y en a pas eu d'expérience. Pour croire que vous allez produire une politique de rénovation urbaine où vraiment les loyers seront modiques, on vous demande au moins des preuves tout de suite.

Les citoyens vous demandent des preuves tout de suite parce qu'en 1973 vous irez les voir au moment des délogements. Vous allez leur dire: On vous a construit des logements juste quatre rues plus haut, dans un parc, ou je ne sais pas quoi. Ce sera encore un enclos du style de je vais me faire "sacrer" dans les habitations Jeanne-Mance. Ils vont encore se croire là-dans. Vous allez leur produire une échelle de loyers qui sera encore vraisemblablement — à moins que vous nous le prouviez, que vous soyez capables, et la Société d'habitations du Québec, et la ville de Montréal et le gouvernement, de faire vraiment ces logements...

Le mot "rénovation urbaine", pour eux, veut dire deux choses: Se faire "sacrer" dans des clapiers à lapins, de quatre à cinq étages avec des murs étanches, comme du papier, où on entend tout ce qui se passe chez le voisin et payer des prix de fou pour un logement qui est finalement moins convenable que celui qu'ils habitaient auparavant. C'est cela que ça veut dire. Ce n'est pas parler dans l'absolu, c'est parler de ce qui s'est passé dans la ville de Montréal. Je n'ai aucune objection et je n'aurais aucun ressentiment à appuyer une politique venant du gouvernement actuel qui dirait: Etant donné que nous y tenons à passer notre autoroute, il y aura un relogement et nous

garantissons aux gens que telle échelle de loyers sera comprise. A ce moment-là d'accord. Je n'aurais aucune objection qu'un gouvernement, un jour, se mette à réaliser ces affaires-là. Sauf que le vôtre, de 1960 à 1966, celui qui vous a succédé pour une période intérimaire, l'administration de la ville de Montréal, pendant dix ans, l'expérience est là pour le prouver, à chaque fois qu'on a parlé de rénovation urbaine, ce sont les citoyens qui en ont payé le prix. Que voulez-vous que l'on fasse? Ce n'est pas parler dans l'absolu.

M. PICARD: Le député de Saint-Jacques est hors de la question. Comme l'a dit le député de Robert-Baldwin, cette question du logement salubre ne relève pas des crédits de la Voirie.

M. CHARRON: C'est la conséquence de la Voirie. Il y a 7,500 personnes qui attendent. On leur dit tout simplement: Ce n'était pas le bon ministère, on n'a pas pu en parler! C'est comme si tu acceptais, à un moment donné, qu'un ministère coupe le bois et que tu attendes après un autre pour le vendre!

M. PICARD: Vous commencez à réaliser que vous êtes trop embarqués dans cette affaire. Là, vous commencez à le réaliser!

M. CHARRON: Bien, voyons donc! Ce n'est pas cela du tout.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Ne nous prêtez pas d'intentions.

M. PICARD: Vous êtes trop embarqués dans votre affaire anti-autoroute!

M. CHARRON: Je ne sais pas si vous étiez ici, mentalement.

M. PICARD: Vous commencez à le réaliser.

M. CHARRON: Pas du tout.

M. MAILLOUX: J'ai écouté discuter le député de Lafontaine et son voisin de Maisonneuve qui demeure dans le secteur où sera construite l'autoroute Est-Ouest, un peu plus tard. Je suis quand même renversé d'entendre mentionner les chiffres que des assistés sociaux ou des gens à revenu modeste paieraient, comme loyer dans ce secteur. On parle de \$35, \$40 et \$45. Vivant dans un milieu rural, que l'on dit marginal de la société québécoise, il n'existe pas de tels prix, nulle part chez nous, dans les secteurs les plus marginaux des comtés. Il y a un deuxième phénomène, je suis bien d'accord que les gens qui ont un revenu modeste, qui travaillent, que le gouvernement fasse un effort pour leur donner des conditions de relogement.

Mais, quand vous parlez des assistés sociaux, il ne faudrait quand même pas faire un drame. Ils sont nombreux, ces gens. Regardez la Loi de l'assistance sociale. A un certain moment, il est

dit en toutes lettres, dans la loi, que pour toutes les dépenses afférentes au loyer, pour la personne qui sera relogée, la pension qui lui sera versée tiendra compte du loyer qu'elle devra payer. Et je vois des assistés sociaux qui partent de Charlevoix, payant un loyer de \$70 par mois, et qui, rendus dans la ville de Québec, dans un milieu urbain, tombent à \$120 ou \$125 par mois, et automatiquement, ils sont rajustés.

Je pense que le ministère des Affaires sociales prévoit dans la mesure où la personne a dû trouver un logement, elle ne paie pas un loyer de \$300 par mois.

M. CHARRON: Je peux inviter le député de Charlevoix à n'importe...

M. MAILLOUX: Il peut regarder n'importe quel cas du comté de Mégantic et, forcément, la personne qui sera délogée de Mégantic vers un centre urbain, immédiatement...

M. DUMONT: A Sacré-Coeur-de-Marie à Thetford-Mines, ce n'est pas vrai et c'est une grande ville. Il faut rester logique aussi. Le ministre n'est pas généreux comme vous semblez vouloir le dire.

M. MAILLOUX: C'est déjà vrai parce que j'ai quand même, dans neuf ans de politique, eu à m'occuper de quelques centaines de dossiers d'assistance sociale. Très rares sont les cas, à moins qu'un assisté social ait désiré obtenir un logement d'à peu près l'équivalent de celui qui gagne \$25,000 par année.

M. DUMONT: Vous donnez des cas d'exception.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Le député de Charlevoix...

M. MAILLOUX: Je ne donne pas des cas d'exception.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Ecoutez. On ne parle pas seulement des assistés sociaux. On parle de gens qui travaillent à l'année et qui retirent encore \$60 et \$65 par semaine. Le député de Robert-Baldwin disait tantôt: On doit être en faveur de démolir des logements de \$35 et \$40. J'en suis et je suis contre le fait que ces logements existent. Mais avant, que la société s'organise — ou le gouvernement — pour que ces gens gagnent plus cher. Actuellement, c'est un fait accompli, ils ne gagnent pas plus que ça et ils ne sont pas capables de payer plus cher que ça.

M. MAILLOUX: La nuance dont parle le député...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est ça le problème.

M. MAILLOUX: ... je l'ai faite dans ma discussion, j'ai dit que c'était...

M. CHARRON: Ils n'ont rien contre les logements à \$100...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): On n'a rien contre le fait que ces gens se relogent à \$100, mais ils n'en sont pas capables. Qu'allez-vous faire pour qu'ils puissent payer \$100?

M. MAILLOUX: Est-ce que le député de Maisonneuve...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Pensez-vous qu'on est d'accord qu'ils gagnent \$60 et qu'ils vivent dans des masures?

M. MAILLOUX: Est-ce que le député de Sainte-Marie accepte que pour ceux qui sont actuellement dans les masures dont on nous parle, d'après ce qu'on nous dit, à \$40 ou \$45 — j'en ai d'ailleurs visité quelques unes sur la rue Notre-Dame et il me semble qu'à quelques endroits — on ne mentionnera pas évidemment ce qui se passe dans les maisons — ce sont des gens qui demeurent dans des conditions complètement insalubres — il va y avoir un fait acquis, si on est capable de les reloger dans des conditions meilleures?

M. LAURIN: C'est mieux d'habiter là que de ne pas se loger du tout, parce que vous savez...

M. MAILLOUX: Ce n'est pas tellement mieux.

M. LAURIN: ... qu'il manque actuellement de logements à Montréal.

M. PICARD: Ils vont être sur le canevas.

M. LAURIN: Je me demande si...

M. PINARD: Le député peut croire que nous avons quand même assez d'intelligence et de jugement pour ne pas déplacer ces personnes-là, sans être assurés à l'avance qu'elles vont avoir de la difficulté à se reloger.

M. LAURIN: S'il n'y en a pas?

M. PINARD: On n'est quand même pas pour les envoyer dans la rue et coucher dans le métro.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Il y a des gens qui ont été déplacés et avant qu'ils soient déplacés, vous ne vous êtes pas assurés qu'ils soient relogés au même prix. Je vous le disais tantôt. Voulez-vous avoir des noms?

M. CHARRON: La rénovation urbaine dans Montréal, c'est ça !

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Venez dans mon comté et je vais vous faire visiter des gens qui ont été déplacés et sont obligés de payer

plus cher. Ils n'ont pas le moyen de le faire. Voulez-vous avoir une liste de noms, leur adresse, leur numéro de téléphone? Je vais vous en donner.

M. PICARD: La farce a assez duré.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Laissez faire la farce. Ce n'est pas une farce.

M. LAURIN: Vous devriez vous mettre dans la peau de ces gens-là pour voir si c'est une farce.

M. PICARD: Je connais le secteur. Je ne demeure pas à Hamstead ou à Côte-des-Neiges.

M. LAURIN: Laissez faire la farce. Je suis sûr qu'il y a une différence entre votre logement et le logement des citoyens dont parle le député de Sainte-Marie.

M. PICARD: On sait exactement de quelle façon ils vivent.

M. PINARD : M. le Président, pour terminer...

M. PICARD: C'est un service à leur rendre que de démolir cela.

M. PINARD: ... cette discussion, je suis d'accord que le gouvernement se montre peut-être plus ouvert sur les problèmes humains que certaines décisions peuvent causer. D'accord. Je suis allé voir le territoire, j'ai fait un inventaire personnel, dans la limite de mes moyens. Évidemment, je n'ai pas pu passer là trois semaines ou un mois!

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Vous n'avez pas pris un logement là?

M. PINARD: Non. Je n'y suis pas obligé non plus. Mais cela ne m'empêchera pas, par exemple, comme ministre de la Voirie de prendre mes responsabilités et d'essayer de rendre justice aux citoyens.

J'ai connu l'opposition et j'ai connu le pouvoir. C'est assez facile de parler dans l'Opposition. C'est plus difficile de régler les problèmes une fois au pouvoir. Un jour, vous en ferez l'expérience...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Nous le souhaitons. Nous l'espérons.

M. PINARD: ... un jour lointain. A tout événement, il est facile de faire des discours. Je ne le reproche pas à mes amis d'en face, mais il ne faut quand même pas dramatiser des situations de façon à paralyser l'action gouvernementale. Que vous alertiez le gouvernement et les ministres, qui ont des responsabilités spécifiques dans certains domaines, très bien. D'ac-

cord. Que vous mettiez l'accent sur le problème social, encore là, je suis d'accord avec vous. Mais il faut quand même agir. Et la plus grande erreur serait de ne pas agir à mon point de vue, quand il y a une foule d'éléments accrochés à cette décision qui reliés les uns aux autres vont faire que nous allons déboucher vers une politique qui sera quand même avantageuse à de multiples points de vue.

Je ne prétends pas pour cela, dans l'ordre absolu de la discussion, que nous allons régler tous les problèmes à l'avantage égal de toutes les personnes. Il y a toujours, finalement, des laissés pour compte. Malheureusement! Ce n'est pas le but que je poursuis même si ça devait être le cas accidentel. S'il y a possibilité d'éviter ce cas, celui des laissés pour compte, dans nos politiques, dans la façon de régler les problèmes, je voudrais que cela soit un cas d'espèce, c'est-à-dire le cas du minimum. Nous allons prendre les moyens quand même parce que c'est clair qu'enous sommes aussi conscients que les choses ont changé au Québec. Que les gens sont plus ouverts, sont mieux informés, prennent davantage conscience de leur propre situation par rapport à celle des autres, sont capables de faire une échelle de comparaisons, par exemple, c'est bien sûr que le territoire des gens de l'est est moins bien développé que celui de l'ouest.

On est en mesure de faire des comparaisons. Nous en tenons compte aussi. C'est pour cela qu'en dernière analyse, je prétends que notre décision est une bonne décision, malgré que nous ayons des conséquences non pas néfastes, mais des conséquences pénibles parfois au plan humain et pour lesquelles il faudra prévoir des mécanismes de solution efficace et humaine et suffisamment généreuse pour replacer ces personnes-là dans un meilleur cadre de vie, sans les pénaliser financièrement et en leur donnant la chance également, si la chose est possible, tout en changeant leur cadre de vie, de déboucher vers d'autre chose qui pourrait leur permettre, par exemple, de gagner plus facilement leur vie.

Etant toujours dans le même secteur, dans un milieu délabré, dans un milieu où la psychologie est une psychologie de défaitisme, où tout le monde se dit, dans un territoire donné: La majorité des gens ici sont sur l'assistance sociale, nous n'en sortirions jamais, cela devient une psychologie collective qui fait que personne ne débouche nulle part. Il y a peut-être quelque chose à analyser de ce côté-là. Il me semble que des spécialistes, des sociologues, des personnes qui sont au service du ministère des Affaires sociales, en place à Montréal, sont capables d'analyser ce phénomène et de nous faire des suggestions constructives qui nous permettront éventuellement de déboucher vers des solutions positives, mais sans pour cela dramatiser les situations et surtout, sans les politiser. A mon avis, si nous les politisons, nous n'irons nulle part. Nous allons tout simplement augmenter leur frustration. Nous allons les sensibiliser

d'avantage à leur état, sans leur avoir donné la promesse, tous ensemble, qu'il y a possibilité de faire mieux pour eux. C'est cela le danger.

M. LEGER: Cela vient avec un programme d'ensemble.

M. PINARD: Vous voyez que je suis quand même assez souple, mais il ne faut pas discuter dans l'absolu et ne jamais donner les avantages d'une décision gouvernementale par rapport aux désavantages. Il faut faire le tableau comparatif et essayer d'être objectif dans la discussion. Malheureusement pour ces gens, il auront peut-être été tentés de retenir seulement les désavantages dans les décisions du gouvernement. Peut-être que nous avons manqué, au niveau de l'information. Nous allons ouvrir un bureau bientôt, dans une semaine, peut-être dans deux. Je suis allé le visiter l'autre jour, c'était lundi il y a une semaine exactement. C'est l'ancien garage Hamelin; il est vaste.

Nous avons une salle de démonstration où la maquette reproduit, à l'échelle, tout le territoire qui sera jalonné par l'autoroute Est-Ouest à partir de la côte Turcot jusqu'au pont-tunnel Lafontaine. Elle montre bien le territoire tel qu'il existe, en ce moment, sans autoroute, et le territoire tel qu'il sera constitué, une fois l'autoroute mise en place.

M. LEGER: Où sera ce bureau?

M. PINARD: Sur la rue Notre-Dame, au 3500. Il y aura les plans, en détail. Il y aura des personnes qualifiées pour donner toutes les informations. Il y aura un service téléphonique. Il y aura du personnel technique également pour indiquer les endroits où les travaux se feront. Pendant que j'y étais — je répète ma propre expérience personnelle de la semaine dernière — les gens ont été attirés, combien, je ne le sais pas, mais, pendant que j'y étais, il est entré quatre ou cinq personnes. M. Connolly était avec moi et c'étaient des gens du territoire...

M. LAURIN: Je les comprends.

M. PINARD: ... ils sont venus s'informer, voir la maquette. Ils n'avaient jamais vu ça, une maquette.

M. LAURIN: Bien sûr.

M. PINARD: Ils l'ont regardée avec beaucoup d'intérêt. Ils voyaient à quel endroit leur domicile était localisé. Ils sont allés voir sur le plan, plus en détail, la ligne pour savoir si, éventuellement, ils seraient expropriés ou non, s'il n'y en avait seulement qu'une partie. Je me souviens d'un cas en particulier. Il n'était pas certain, en regardant la maquette, s'il était exproprié. Alors, il est allé voir sur le plan en

détail. Il a vu que la ligne prenait une partie de sa propriété.

A ce moment, il est venu voir M. Connolly et il a dit: Qu'est-ce que ça signifie? Est-ce que je suis exproprié de façon partielle? M. Connolly lui a répondu: Nous ne sommes quand même pas pour ne prendre qu'une partie de votre maison. C'est une expropriation totale. Vous aurez un avis en conséquence. Nous avons commencé à discuter avec lui. Il semblait bien content, lui, de l'être. C'est une constante que j'ai...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Ce n'était pas un locataire?

M. PINARD: C'était peut-être un propriétaire. Je ne sais pas s'il y en avait quand même qui étaient locataires dans le groupe.

Il y avait un propriétaire et un locataire.

M. LAURIN: Le propriétaire était-il plus content.

M. PINARD: Le locataire, nous ne le touchions pas, lui. Il était venu s'informer pour savoir si le logement qu'il habitait était pour être exproprié. Il ne le sera pas. Il est parti content, il est fixé. Ce que j'ai remarqué c'est...

M. DUMONT: M. le Président, si vous permettez, sur un point d'ordre. Vous semblez très en voix. C'est très intéressant ce que vous dites. Si vous vouliez reprendre cette question à 8 h 15...

M. PINARD: Je termine...

M. DUMONT: Parce que les travaux sont suspendus en Chambre.

M. PINARD: ... en disant que depuis que nous avons choisi le tracé de la rue Notre-Dame et que nous avons enlevé le plan de dépôt dans l'axe de la rue Rouen, autant les gens étaient déçus et choqués d'avoir reçu un avis d'expropriation dans l'axe de la rue Rouen, maintenant ils sont fâchés parce que nous avons enlevé le plan de dépôt et qu'ils ne seront plus expropriés.

Vous voyez comment c'est difficile de travailler dans l'humain. Comment équilibrer ça maintenant? C'est une expérience que j'ai vécue et que j'ai eue à ce moment. Je voudrais que les membres de la commission la partagent avec moi pour conclure que ce n'est pas aussi facile à régler que certains discours ne nous l'indiquent, à certaines occasions.

M. LAURIN: M. le Président, je vous ferais remarquer qu'il est six heures huit. Nous allons aller souper, réfléchir.

M. LE PRÉSIDENT: J'attendais qu'un membre de la commission me signale son désir d'ajournement.

M. PINARD: Séance suspendue à 8 h 15.

M. LE PRÉSIDENT: A 8 h 15 ce soir.

Reprise de la séance à 20 h 22

M. GIASSON (président de la commission de la Voirie): A l'ordre, messieurs! Je préférerais, comme président, qu'on ait quorum pour commencer la soirée. La commission reprend ses travaux, messieurs.

M. PINARD: J'avais fini mon intervention à 6 heures et quelques minutes. Je sais que le leader parlementaire a des questions à me poser.

M. LAURIN: Je voudrais faire précéder mes questions de la lecture d'un paragraphe de la revue "Le nouvel observateur". On a entendu des bonnes choses à la lecture ce soir, je me permets d'en ajouter quelques-unes. C'est le numéro du 30 mai 1971. C'est un reportage sur New York. Il y a une partie du reportage relative à la circulation. Je me permets de citer cet article intéressant: "Premier problème insoluble à New York, la circulation. Au minimum deux fois par jour le matin, de bonne heure et le soir à la fermeture des bureaux, la circulation dans les rues de New York est pratiquement paralysée. Deux millions de personnes se rendent chaque jour dans le "Central Business District" de Manhattan dont 850,000 arrivent entre huit heures et neuf heures du matin. 10 p. c. seulement de ces personnes utilisent leur voiture personnelle pour se rendre à leur travail et en revenir mais c'est encore beaucoup trop. Les experts sont unanimes, New York ne peut survivre que si on réussit à interdire l'usage des automobiles et à imposer à tout le monde, aux habitants de l'extérieur comme à ceux qui habitent en ville, l'utilisation des transports publics".

J'ai entendu avec beaucoup d'intérêt tout à l'heure les statistiques que vous citiez à l'effet que, dans plusieurs des grandes métropoles américaines, la construction des autoroutes dont plusieurs dans le centre-ville avait diminué la circulation sur les voies afférentes dans des pourcentages qui varient d'ailleurs entre 49 p. c. et 13 p. c. Le seul fait que ces chiffres varient montre que le visage de chacune des métropoles varie ou diffère l'une de l'autre. Je me posais des questions sur Montréal où la circulation a des caractéristiques spécifiques, où on sent que la circulation dans le centre-ville est surtout limitée entre la rue Guy et la rue Papineau, d'un côté et la rue Sherbrooke et la rue Dorchester, de l'autre.

En somme, c'est une sorte de quadrilatère, de rectangle qui absorbe une grande partie de la circulation du centre-ville. C'est précisément le milieu où sera logé ce tronçon d'autoroute Est-Ouest. On a parlé de sept entrées et sorties. Déjà, on sait que le centre de la ville est congestionné. Même, avec la diminution que vous escomptez, il en restera quand même beaucoup puisque l'on sait que la congestion du centre-ville est notée par tous ceux qui connaissent bien ce centre-ville, qui ont l'occasion d'y

circuler. Avec ce nombre d'entrées et de sorties, il est fatal que le nombre d'automobiles en circulation augmente forcément avec tous les problèmes que cela entraîne au point de vue de la pollution — on en a parlé — au point de vue de la congestion — il peut être important d'y revenir — et aussi au point de vue des aires de stationnement qui sont en nombre insuffisant déjà dans le centre-ville et dont les taux sont souvent exorbitants.

Etant donné que cette solution-là, avec le tracé actuel, va augmenter ces problèmes, congestion, pollution, problème du stationnement, avec aussi les autres inconvénients, par exemple les bruits, la trépidation, et étant donné aussi — un des facteurs que vous avez mentionnés — qu'il est bien possible que le centre-ville se dote de plus en plus au cours des années qui viennent d'immenses édifices à bureaux, — j'ai entendu parler du projet de Eaton, du projet de la Place Desjardins, du projet de la Place Dupuis et d'autres probablement, IKO — il est entendu que la multiplication de ces édifices commerciaux, à bureaux et des hôtels va déjà entraîner une congestion plus grande.

Si on ajoute à ça les problèmes que peut causer l'autoroute du fait qu'elle se conjugue avec ça, qu'elle va amener plus de monde dans un centre-ville déjà congestionné, je me demandais vraiment s'il n'y aurait pas eu moyen d'envisager d'autres hypothèses, un peu comme celles dont je parlais tout à l'heure en lisant l'Observateur, l'accent sur les transports publics. Vous nous avez dit tout à l'heure que vous avez déjà, à l'occasion des études de ce projet d'autoroute, mis en branle au ministère de la Voirie un bureau qui commence déjà à étudier les transporteurs publics, que ce soient le minirail dont vous avez parlé ou d'autres formules.

Dans mon intervention, j'ai parlé d'une autre solution alternative qui aurait pu être étudiée, c'est-à-dire la multiplication dans le centre-ville de stations de métro qui auraient permis de faire le joint entre les deux lignes longitudinales par des points de raccord, et qui auraient permis, comme ça existe déjà à Paris, de limiter pour les usagers, les piétons, l'usage de l'automobile, du fait que la distance entre les transporteurs publics, entre les métros, pourrait être considérablement diminuée.

Je voulais savoir votre idée aussi sur cette éventualité, sur cette solution, sur cette hypothèse qui est présentée de plus en plus souvent, à l'effet de fermer les centres-villes à la circulation automobile, sauf à la circulation automobile indispensable, celle dont les commerces ont besoin, que ce soient les taxis, que ce soient les voitures de livraison, mais pour tout le reste, d'éliminer le plus possible la circulation automobile en essayant de la concentrer sur une sorte de pourtour périphérique, je ne l'appellerai pas la zone bleue, mais qui pourrait être l'équivalent du pourtour de la zone bleue parisienne. J'aimerais avoir vos opinions sur ces

diverses hypothèses, aussi bien réalisables actuellement que dans un proche avenir, que je viens de mentionner.

M. PINARD: Si le député n'y voit pas d'objection, je demanderai à mon sous-ministre, M. Rouleau, de répondre à vos interrogations et peut-être aussi à M. John Connolly qui pourrait ajouter certains détails puisqu'il est plus près de l'administration de la ville de Montréal avec qui il négocie constamment.

Je vais commencer par la fin, par ce qui touche le pourtour. Actuellement nous avons trois carrés — ce ne sont pas des circonférences — qui ont été envisagés depuis plusieurs années pour l'île de Montréal. Un des premiers carrés que nous sommes, en fait, à compléter, c'est le carré boulevard Métropolitain, montée Saint-Léonard, l'Est-Ouest à Montréal et Décarie.

Si on regarde l'autre carré, vous allez prendre la route 3 sur la rive sud, vous allez prendre une autre route qui est à venir, du nord au sud qui joindrait l'île Jésus à la rive sud. Vous avez l'autoroute Est-Ouest-Laval dont nous avons annoncé le projet et que nous sommes supposés commencer l'an prochain. Et, éventuellement, une route nord-sud à l'ouest de Décarie actuellement. Si vous voulez vous reporter plus loin, nous avons la route 30 sur la rive sud, la route 640 sur la rive nord; d'ailleurs les entrepreneurs ont commencé dernièrement à travailler de Repentigny à Oka. Nous avons éventuellement, dans le coin de Sorel, Berthier et tous ces endroits, envisagé un pont et plus à l'ouest nous allons avoir un autre axe. Alors, d'ici peut-être une dizaine ou quinzaine d'années nous allons avoir tous ces pourtours semblables à ceux de Paris actuellement.

M. LAURIN: Mais justement, si vous voulez revenir au...

M. PINARD: Maintenant, en ce qui touche... tantôt vous avez mentionné Sherbrooke à Dorchester où c'était congestionné. Actuellement, on sait que c'est encore plus vaste que ça. On peut partir de Mont-Royal au fleuve ou du boulevard Saint-Joseph au fleuve, si on veut. Et dans cet axe est-ouest, en fait, la seule artère valable va être l'autoroute Est-Ouest. Parce que la rue Sherbrooke tout le monde sait que c'est inabordable. La rue Mont-Royal, c'est exactement la même chose. Rachel ce n'est pas touchable. L'avenue des Pins, c'est la même chose. Alors le seul axe, en fait, on peut partir du boulevard Métropolitain, si l'on veut, nord-sud là, évidemment il y a le boulevard Rosemont que la ville de Montréal continue avec... dans l'Ouest cela change de nom. En tout cas c'est la même continuité.

M. LEGER: On est en train d'élargir la rue Sherbrooke à partir de Pie IX jusqu'à...

M. PINARD: Oui, mais tout à l'heure on me

parlait du centre-ville. On me parlait de Sherbrooke à Dorchester. Je ramène les dimensions du boulevard Saint-Joseph au fleuve. On me parlait de Guy à Papineau, actuellement, je pense qu'il faut partir plus loin que ça; il faut partir de Atwater et se rendre peut-être — je ne dirais pas jusqu'à la montée Saint-Léonard encore — mais si on regarde ce qui va se passer d'ici cinq ans c'est montée Saint-Léonard.

Alors déjà dans l'axe nord-sud ce n'est pas si...

M. LAURIN: ... en somme la zone la plus dense, la plus achalandée.

M. PINARD: Je pense bien que la rue Mont-Royal est presque aussi achalandée que la rue Sherbrooke. C'est inabordable. C'est évident qu'avec l'autoroute, comme on me dit, plus on va avoir de circulation sur l'Est-Ouest, plus on va libérer les rues de Montréal.

En fait il y a eu des politiques d'ensemble qui ont été établies depuis plus longtemps que ça. J'en discutais justement, je pense, avec M. Saulnier, lorsqu'on a décidé de mettre des sens uniques à différents endroits, on a décongestionné la circulation. Lorsqu'on a enlevé le stationnement, on a décongestionné la circulation. Lorsqu'on a apporté le métro, on a décongestionné. Mais, à cause de l'augmentation du nombre de véhicules par personne, et aussi à cause de l'augmentation de la population, ça s'accroît quand même et on ne vient pas à bout de prendre le dessus.

C'est pour cela qu'on calcule qu'avec l'Est-Ouest et le métro en même temps, il y a moyen de décongestionner.

M. LAURIN: Est-ce qu'ils envisagent un moment où le centre-ville, où le centre du centre sera complètement fermé, la zone des gratte-ciel, en somme, la zone des commerces, la zone des loisirs et la zone des cinémas?

M. PINARD: Il y a une possibilité, je pense bien, si on veut regarder quinze ou vingt ans à l'avance...

Quand le métro sera en place, à ce moment-là, ça me paraîtrait plus possible.

Mais actuellement, nous sommes convaincus qu'on ne pourrait pas intéresser les gens à la Place Desjardins par exemple si on n'a pas des autoroutes. Nous avons participé aux négociations, nous sommes convaincus... A la gare Windsor, actuellement, on projette une extension importante. On n'est pas rendu à ce stade-là. Ce sera peut-être vrai dans quinze ou vingt ans.

Par contre, à la vitesse où tout se développe, si on veut faire une comparaison peut-être avec l'aviation, c'est facile. On sort un avion; dès qu'il est sorti, il est déjà dépassé par un nouvel avion qui sort. C'est possible que lorsque l'autoroute sera finie en je ne sais pas quelle année, que déjà il faudra commencer à construire pour 1985, 1990. Ce sera complémentaire et

c'est tout à fait normal, de nos jours, à la vitesse, au rythme de vie que l'on a.

M. Jean-Claude Lahaye, le sous-ministre-adjoint, qui a travaillé et pour nous et pour Place Desjardins, et peut-être pour d'autres sociétés aussi, a fait une étude très exhaustive de la situation et il a fait des projections. C'est ce qui l'a amené à appuyer la décision du gouvernement de prolonger l'autoroute Est-Ouest. Etant au courant de différents projets qui étaient envisagés, compte tenu aussi des problèmes de congestion de la circulation dans le réseau urbain, il recommandait qu'il y ait une grande voie de dégagement en périphérie de Montréal, qui serait une espèce de point de convergence de la...

M. LAURIN: C'est justement ce qui m'étonne. Jusqu'à quel point conciliez-vous...

M. PINARD: ... circulation très dense et qui ramasserait tout ça, qui dégagerait le centre.

M. LAURIN: ... cette appellation de voie de dégagement avec le nombre des entrées-sorties? Surtout quand on sait ce que sont les entrées-sorties, particulièrement aux heures de pointe, à Montréal. Cela me paraît assez paradoxal d'appeler ça voie de dégagement quand on regarde les entrées et sorties.

M. PINARD: Je vais demander à M. Connelly, qui est en négociation constante avec la ville de Montréal, de parler en mon nom.

Si on avait seulement une ou deux entrées, une ou deux sorties sur l'autoroute, les entrées et sorties seraient bouchées aux heures de pointe. On ne pourrait pas les utiliser. C'est pour cette raison que, d'après les calculs de la ville de Montréal et nos calculs, on a trouvé qu'il nous fallait une entrée et une sortie à la rue de la Montagne, puis une autre sortie à la rue Mansfield. Cela est comme les tuyaux d'eau. On sort de la circulation quand on sait qu'on peut prendre une autre rue, afin qu'il n'y ait pas trop de circulation sur notre route. Si on met 80,000 véhicules sur la voie rapide entre Sherbrooke et le port de Montréal, les rues parallèles, à l'est et à l'ouest, seront dégagées de 80,000 véhicules. Bien entendu, ils iront plus vite. Ils débarqueront de l'autoroute à une sortie, pour aller faire leurs affaires. Aussitôt que cela sera fait, ils auront une place pour reprendre l'autoroute au lieu de faire quelques milles dans les rues de la ville. Là, ces véhicules encombreraient les rues de la ville. Il est sûr que le nombre de véhicules ira toujours en augmentant. Mais si on en prend une partie, pour les mettre sur l'autoroute, c'est une partie de moins qui circulera dans les rues de la ville.

C'est vrai pour les automobilistes et c'est surtout vrai, si on parle au point de vue économique, du point de vue du camionnage. Si vous envoyez un camion faire une livraison, et si cela prend deux heures, c'est le client qui

paie. C'est certain! Tandis qu'avec une autoroute, il peut débarquer peut-être à un demi-mille de son point de livraison. Il sauvera du temps pour sa livraison et il reprendra l'autoroute. De cette manière, il n'encombrera pas les rues de la ville.

M. LEGER: Vous prenez comme hypothèse que les 80,000 autos, qui seront sur l'autoroute, proviennent de rues adjacentes sur lesquelles ils passeraient s'ils n'avaient pas eu d'autoroute.

Il y a aussi l'autre aspect des gens de l'extérieur qui viendront par l'autoroute pour entrer dans la ville de Montréal.

M. PINARD: Aux Etats-Unis, la circulation induit. On ne connaît pas le rapport où la circulation induit mais, par une nouvelle facilité, elle a dépassé 15 p. c. Si vous donnez une facilité à quelqu'un de descendre à la basse-ville sur une autoroute, il y en aura plus qui descendront qu'avant. Cela se tient autour de 15 p. c. L'avantage est que sur 80,000, même s'il y avait 15 p. c. de la circulation qui seraient induits, il en restera toujours 65,000 dans la circulation, qui étaient dans les rues locales et qui n'y sont plus. Ce n'est pas une solution qui durera cent ans. Comme on le disait, après cette solution, si cela nous donne 10 ou 15 ans de répit, les autres genres de transport en commun pourront prendre aussi la relève. Dans l'axe de 60 Lamontagne et le bord de l'eau, il est certain que nous ne sommes pas capables d'en passer deux, même si on le voulait. Il faut en passer une. Une fois que celle-là sera là, il faudra étudier d'autres modes de transport.

M. LEGER: Etant donné que le ministre disait, cet après-midi, que la voie ne sera pas surélevée, mais à la hauteur de la chaussée ou plus bas, cela présuppose que les terrains de stationnement ne seront pas, comme le boulevard Métropolitain, en dessous de l'autoroute, mais autour de l'autoroute.

Est-ce que vous prévoyez des terrains de stationnement autour? Est-ce que vous avez une bonne proportion de terrains de stationnement qui est prévue dans ce projet-là?

M. PINARD: Non. Les problèmes de stationnement sont plutôt du domaine municipal et la municipalité va s'occuper de cela. On parlait de stationnement tout à l'heure. Quelqu'un a dit que les prix étaient exagérés. C'est la seule manière d'empêcher les automobilistes d'aller en bas de la ville s'ils n'ont pas d'affaire à y aller, c'est d'augmenter les taux de stationnement. Cela, c'est l'offre et la demande. On a vu à Montréal que voilà dix ans, on allait au cinéma le soir et ça coûtait \$1 pour stationner notre automobile. Aujourd'hui, ça nous coûte \$2, \$2.25 pour stationner notre automobile le temps qu'on va au cinéma. Souvent, on va prendre le métro. C'est la méthode...

M. LAURIN: Cela frappe tout le monde. Cela frappe ceux qui en ont besoin pour gagner leur vie...

M. PINARD: Cela frappe tout le monde.

M. LAURIN: ... et ceux qui demeurent là.

M. PINARD: Il faut que ça soit général.

M. LEGER: Vous voulez compenser le fait que vous allez sortir des automobiles des routes de Montréal sur l'autoroute et empêcher les automobiles de venir, par le fait que les parcs de stationnement vont être augmentés.

M. PINARD: Empêcher par les parcs de stationnement...

M. LEGER: ... ou diminués?

M. PINARD: ... cela sera l'offre et la demande. A Place Ville-Marie, c'est rendu aujourd'hui à \$45 par mois pour stationner notre voiture. Il y a des terrains de stationnement ouverts où c'est \$15, mais s'il y a une trop grosse demande, cela va monter aussi. Cela va forcer les gens à prendre le métro. Ceux qui ne sont pas obligés d'y aller, mais ceux qui, par affaires, vont être obligés d'aller en ville, vont être obligés de payer.

M. LEGER: Dans vos négociations avec la ville de Montréal, y a-t-il un plan prévu qui va aboutir à peu près à une quantité suffisante de terrains de stationnement en même temps que l'autoroute va être bâtie?

M. PINARD: Je pense qu'après la discussion que nous avons eue avec la ville de Montréal, on obligeait avant — on oblige encore, mais on est peut-être un peu moins sévère — tant de places de stationnement par tant de pieds carrés et ces choses-là.

UNE VOIX: Une place par mille pieds carrés.

M. PINARD: On a réalisé que cette politique-là coûtait pas mal cher. Maintenant, on laisse plutôt à l'entreprise privée le soin de... Je ne sais si cette comparaison-là est valable. Il y a des choses, la cigarette entre autres, qui sont supposées tuer graduellement. Vous avez beau taxer cela "au coton", les gens continuent quand même à fumer la cigarette. La même chose avec le scotch en fait. L'automobile, quand même on prendrait tous les moyens possibles pour éviter que les gens se rendent dans le bas de la ville en automobile, ils vont congestionner la ville complètement et ils vont continuer. Quand même vous monteriez la taxe sur l'essence de \$0.10, \$0.20, cela est pour une période encore de 10, 15 ou 20 ans. Évidemment, si on vient à bout de trouver des

transports en commun extrêmement rapides et très bien distribués à travers le territoire, il est possible qu'on aboutisse à avoir des villes sans automobiles, mais ce n'est pas pour aujourd'hui, chose certaine, ni à moyen terme. C'est plutôt à long terme.

M. LEGER: Le ministre avait parlé tout à l'heure que la perte à gagner de taxes pour la ville de Montréal serait compensée par la plus-value des terrains en bordure de l'autoroute ou autour.

Cela veut dire que la ville aura à augmenter des taxes et les propriétaires de cette région, eux-mêmes, ceux qui ne sont pas expropriés, auront probablement l'augmentation de taxe ou si vous pensez que ça sera réparti dans toute la ville cette augmentation? Cette plus-value est en réalité autour de la région de l'autoroute.

M. PINARD: Pour les nouvelles constructions.

Comme on a fait pour le métro. Les terrains le long du métro ont augmenté de valeur, ce qui est tout à fait logique.

M. LEGER: Avez-vous une idée des — je pense que c'est à peu près 2000 — familles qui sont possiblement à déloger? C'est ce qui avait été déjà annoncé. Mille six cents?

M. PINARD: De 1400 à 1500.

M. LEGER: Dans ces 1500 familles, avez-vous le pourcentage de propriétaires résidents? Je ne parle pas de propriétaires qui ne demeurent pas là, mais de propriétaires résidents, ceux à qui cela profite de se faire exproprier.

M. PINARD: Si vous me permettez, depuis le début de la discussion, justement on nous a posé la question et nous avons répondu que nous n'avions pas déposé de plans — comme on dit en jargon — signifiant que nous devenions propriétaires. Nous en sommes quand même au stade de montrer à la population où nous voulons aller, d'ouvrir un dialogue pour savoir exactement si nous sommes réellement au bon endroit.

Il est possible qu'en cours de route — parce que nous n'avons pas l'intention de déloger les gens avant 1973 — que nous écoutions les représentations de tous et chacun. Il est possible qu'au lieu de 1400 familles ce sera 1800, ou que ce sera 1000. Nous essayerons de minimiser le plus possible l'effet de la démolition. Nous avons l'intention, pendant un certain temps, de dialoguer avec la population.

Ceci implique, évidemment, que nos plans ne sont pas précis à 100 p. c. Nous sommes au stade des négociations autant avec le service d'urbanisme de la ville de Montréal qu'avec le service d'habitation de la ville de Montréal et le service d'habitation de Québec. Aussi, il y a des zones — possiblement dans ce coin-là — de

rénovation urbaine, très différente d'habitations à loyer modique, avec une participation fédérale, etc. Aussi il y a un problème de relocalisation d'industries. Le peu d'industries que nous déplaceront, nous voulons absolument qu'elles se réinstallent dans l'est. Ce serait absolument ridicule à notre point de vue de déplacer...

M. LAURIN: Est-ce que vous pourriez nous dire le nombre d'industries qui sont déplacées? Le nombre d'employés qui se trouvent ainsi à perdre, ne serait-ce que temporairement, leur emploi?

M. PINARD: Le nombre d'emplois affectés est de 1500. Ceci implique la Régie des alcools. Le ministre a déjà annoncé — et moi aussi — qu'elle sera réinstallée dans l'est de la ville. Je n'ai pas les détails des 1500 — il y en a peut-être 600 à la Régie des alcools.

Les derniers "night clubs" qu'on touche sont déjà déménagés à Granby, je pense, il y a l'affaire de Plourde, United Auto Parts, qui, dès qu'on va négocier, parle de reconstruire pour rester dans l'est de Montréal.

M. LAURIN: De tout cela, quel pourcentage va-t-on relocaliser dans l'est de Montréal?

M. PINARD: A ce jour, au premier coup d'oeil, au moins 90 p. c.

M. LAURIN: On ne perdra donc pas tellement d'usines.

M. PINARD: Si on était passé sur la rue Drouin, cela aurait pu être plus grave.

M. LEGER: D'après ce que le sous-ministre vient de dire, vous êtes encore en train de dialoguer pour déterminer les endroits où vous devez passer. Cela veut dire que le tracé n'est pas définitif, jusqu'à Hippolyte-Lafontaine.

M. PINARD: "Définitif" est un grand mot. On sait où on va passer mais est-ce qu'on passe à 10 pieds sur un côté ou 20 pieds sur l'autre? Le tracé est toujours susceptible de certaines modifications mineures, si vous voulez. A un moment donné, si on s'aperçoit qu'une expropriation va nous coûter \$500,000 et qu'il y a moyen, au plan géométrique, d'avoir un aussi bon alignement en évitant cette expropriation, c'est économique pour nous de le faire. C'est pour ça qu'on dit que ce n'est jamais précis à ce point qu'on s'en va dans une ligne bien déterminée et qu'il n'y a rien pour nous arrêter.

M. LAURIN: Mais la partie de \$60 millions, est-ce ce que vous avez déjà dépensé ou si cela couvre le coût total des expropriations? Cela équivaut à \$60 millions sur \$300 millions, le coût total de l'autoroute?

M. PINARD: C'est ça.

M. LAURIN: Cela veut dire que c'est 20 p. c. du coût total de l'autoroute qui passera à des expropriations.

M. PINARD: Cela me paraît assez normal quand vous avez à construire une autoroute dans un territoire urbain comme celui de Montréal.

M. LAURIN: Est-ce que c'est plus ou moins cher que le boulevard Décarie?

M. PINARD: C'est moins cher que le boulevard Décarie, parce que vous n'aviez pas la même structure urbaine au boulevard Décarie qu'à l'endroit où nous allons faire passer l'autoroute Est-Ouest.

M. LAURIN: On peut donc dire que c'est le cinquième des dépenses qui vont aller à des fins non productrices d'emplois, si on veut...

M. PINARD: C'est-à-dire que les gens le construisent. Si on prend une industrie, sur \$60 millions et qu'on la relocalise dans le district, il faut reconstruire. Il s'établit toujours des formules de compensation, de façon directe ou indirecte. A la fin du compte, on est probablement gagnant, à moyen terme, si vous voulez. C'est pour ça que c'est difficile de discuter dans l'absolu. On peut toujours faire des projections comme M. Jean-Claude Lahaye l'a fait, mais cela reste dans un ordre de probabilités et de possibilités, cela ne prend pas un caractère absolu.

M. LEGER: Le tracé va longer le fleuve. A partir de quelle rue devait-il commencer à remonter pour rejoindre le tunnel Hippolyte-Lafontaine près de Sherbrooke ou d'Hochelaga?

M. PINARD: Actuellement ou dans le premier tracé?

M. LEGER: Dans le dernier.

M. PINARD: Dans l'arche Notre-Dame?

M. LEGER: Deux rues à l'ouest de Dickson près de Viau, un peu plus loin que Viau.

UNE VOIX: Dans le comté de Bourget.

M. PINARD: D'ici une dizaine de jours, la maquette va être dévoilée et cela me fait plaisir d'inviter tout le monde, surtout les députés du coin, à nous rendre visite. On va pouvoir discuter autour de la maquette, ça discute beaucoup mieux. En fait, j'ai toujours dit que, quand on a un plan sur la table, cela vaut un rapport ça d'épais. C'est pour ça qu'on a fait faire une maquette, pour que tout le monde puisse voir, critiquer ou dialoguer à loisir.

M. LAURIN: Vous avez discuté avec le service d'urbanisme de la ville de Montréal de cette planification — dont vous parliez tout à l'heure — du centre-ville en ce qui concerne la multiplication des stations de métro, des stations de métro qui joindraient des stations de métro existantes, d'un réseau nouveau de stations centrales de métro dans le centre-ville.

M. PINARD: Le métro, on n'y touche pas.

M. LAURIN: Non, mais sans y toucher, est-ce que vous êtes au courant qu'il y a des plans en préparation dans la ville de Montréal pour le réaménagement du centre-ville au sujet des transports collectifs?

M. PINARD: Enfin, disons que ce n'est pas notre responsabilité directe mais ce serait peut-être valable d'avoir une discussion à ce sujet avec les autorités de la ville de Montréal parce que nous aurions peut-être des formules complémentaires à offrir face aux besoins qui nous sont indiqués et face aux nouvelles formules de transport en commun dont j'ai parlé cet après-midi.

M. LAURIN: Surtout quand on connaît l'évolution des autres agglomérations américaines d'une part, et d'autre part, surtout quand on connaît le boum qui va arriver dans le centre de Montréal dans la construction d'édifices à bureaux et d'édifices consacrés aux loisirs. On peut penser qu'il va y avoir une mer de monde dans le centre de Montréal. Déjà quand on considère les couloirs souterrains qui relient la Place Bonaventure à la Place Ville-Marie, quand tout ce monde-là monte en surface, quand les termites vont respirer l'air, on peut penser qu'ils amènent une circulation extraordinaire. Justement je me demande s'il n'y aurait pas une concertation à faire entre le ministère de la Voirie qui planifie à l'échelle du Québec et les grandes agglomérations comme celle de Montréal qui, constituant le quart du Québec, constituent une partie extrêmement importante au fond du réseau québécois.

M. PINARD: Evidemment, le problème concerne de façon plus directe le Conseil de développement régional de la ville de Montréal. Je pense qu'on devrait avoir voix au chapitre en ce sens, qu'au moins on devrait être présent pour savoir ce qui se passe, pas tellement pour nous fourrer le nez dans leurs affaires, mais pour qu'on soit capable d'avoir quand même une politique d'ensemble qui va se tenir, qui ne sera pas infirmée par exemple par une décision prise par un autre niveau du gouvernement, comme ça pourrait être possible avec la création des communautés urbaines qui sont responsables d'un schéma d'aménagement. Le schéma d'aménagement, sa définition, ce serait quoi?

M. LAURIN: Cela me paraît impossible de

séparer l'évolution, par exemple, de la rive sud dont on parle assez souvent comme la nouvelle Ruhr du Québec, avec toutes les usines pétrochimiques ou autres qui vont s'implanter dans cette région-là, avec toute la masse d'ouvriers que ça va nécessiter, le transport de ces ouvriers d'une rive à l'autre, d'une part, et de l'autre, tout ce qu'on attend de la ville nouvelle de Laval qui, elle aussi, avec le réseau d'autoroutes que vous êtes en train de construire et avec tous les développements auxquels on peut s'attendre... J'imagine qu'on ne peut pas planifier le réseau routier et la circulation dans Montréal sans tenir compte de ces deux autres pôles qui sont en train de revêtir une importance quasiment aussi grande que celle de l'agglomération montréalaise.

De la même façon qu'ici on est habitué d'avoir des projets de loi de Montréal au point de vue de l'évaluation municipale, au point de vue de l'assiette fiscale, de la même façon, j'ai l'impression qu'au réseau routier c'est une des tâches primordiales du ministère de voir à ce que ce développement se fasse dans l'avenir en tenant compte de ces polarisations-là. Je voulais simplement vous demander si c'était en voie, si c'était en marche, ou si c'est à l'occasion de ce projet-là que le ministère recevra l'impulsion pour mettre en place ces nouvelles structures.

M. PINARD: Oui, M. Connolly m'informe que c'est la CDRM qui a la responsabilité de la planification au niveau dont parle le chef parlementaire du Parti québécois, mais que le ministère de la Voirie a un représentant en permanence au sein de cette commission en la personne de M. Lussier. Alors, je pense que la négociation se fait très bien, que la Voirie est bien informée et que parfois aussi la Voirie est en mesure de bien indiquer les éléments dont il doit être tenu compte pour en arriver à une planification efficace et bien coordonnée.

M. LAURIN: C'est parce que vous avez employé souvent le mot "catalyseur" tout à l'heure. J'aimerais bien que ce projet de l'autoroute Est-Ouest puisse servir de catalyseur pour autre chose que la rénovation urbaine...

M. PINARD: Oui.

M. LAURIN: ... qu'elle puisse servir aussi de catalyseur pour une planification plus rationnelle, plus à long terme du développement routier de toute cette section tellement peuplée et tellement importante au Québec.

M. PINARD: Evidemment, il faut faire attention parce que la multiplication des structures, parfois, nous conduit dans des impasses ou dans des directions opposées. Il faut quand même qu'il y ait quelqu'un qui soit en mesure de faire la synthèse et pas nécessairement d'avoir la haute main, mais d'être en mesure de faire une espèce d'arbitrage. A mon point de

vue, c'est le rôle du ministère de la Voirie ou du futur ministère de l'Équipement s'il prend, à ce moment-là, tout son sens et toute sa réalité. Ce sera peut-être fatigant pour certains niveaux d'autorité, mais je pense que notre présence à ces endroits stratégiques devrait être bienvenue plutôt que malvenue... Je ne veux pas faire de guerre de prestige ou d'esprit de clocher, mais je pense qu'il faut occuper la place que nous devons occuper et qui nous revient, parce qu'il faut quand même admettre que c'est le gouvernement qui subventionne d'une façon ou d'une autre.

M. LEGER: Mais dans le relogement des personnes qui vont être déplacées, est-ce que vous avez, dans votre plan, déterminé que les gens qui demeurent dans le comté de Maisonneuve, dans votre plan de relogement, devraient être relogés dans Maisonneuve ou si ça peut être n'importe où en ville? Est-ce que vous allez planifier avec les autres lotissements qu'il va y avoir, domiciliaires etc.

M. PINARD: En principe, je pense qu'il est logique de croire que le service du relogement de la ville de Montréal va penser qu'il est préférable de reloger dans le territoire pour ne pas déraciner les familles qui y vivent peut-être depuis plusieurs années. Il faut quand même garder dans le territoire les personnes qui y sont familières à moins qu'il y ait des éléments ou des impératifs...

M. LEGER: Vous savez qu'il y a des gens qui...

M. PINARD: ... qui indiquent qu'il faille les reloger ailleurs, mais enfin, je pense que c'est dans le territoire qu'il faudrait les reloger.

M. LEGER: C'est parce que vous savez qu'il y a des personnes qui résident dans ces milieux-là et qui n'ont jamais quitté l'île de Montréal de leur vie, qui n'ont jamais traversé le pont.

M. PINARD: Oui, c'est possible.

M. LEGER: Alors, pour eux, c'est leur petit milieu. Maintenant, étant donné qu'il y a une partie de cette route, selon le tracé, qui va être en bordure du fleuve et l'autre partie qui ne sera pas en bordure du fleuve, quand vous allez remonter, est-ce qu'il est prévu des "over-pass" là...

M. PINARD: Des étagements.

M. LEGER: Comment dites-vous ça?

M. PINARD: Des structures étagées ou...

M. LEGER: C'est ça! Est-ce qu'il va y en avoir plusieurs qui pourraient permettre aux gens du nord de cette autoroute de passer au

sud pour aller jusqu'au fleuve? Dans la partie qui ne touche pas...

M. PINARD: La montée, c'est encore vers l'est. Si on part à l'est de la montée Saint-Léonard, en fait on passe par-dessus le chemin de fer, on est en voie élevée, on passe par-dessus Dickson, évidemment, parce qu'on est au-dessus du chemin de fer. Après ça, on passe par-dessus toutes les cours de triage du chemin de fer et là on pourrait rester en voie élevée pour passer par-dessus Viau, je pense, en tout cas une rue ou deux.

Il semble que, pour les gens qui vont travailler au port de Montréal, il va y avoir probablement Pie IX, je pense, qui va pouvoir déboucher. Il y a deux ou trois rues entre le pont Jacques-Cartier, où on va pouvoir traverser.

M. LEGER: Entre Pie IX et Jacques-Cartier, il va y avoir à peu près deux ou trois viaducs?

M. PINARD: Oui, il y a Delorimier je pense. Quelque chose comme ça.

Les rues qui sont actuellement ouvertes par le port de Montréal. La rue Désiré était ouverte avant et on l'a fermée avec un garage temporaire. On s'informe si on doit garder cette ancienne entrée, si on doit la garder fermée ou non. Si on la garde fermée, on ne leur donnera pas de passage.

Il y a un avantage à ne pas en avoir trop aussi. C'est que les camions vont rester en bordure de Notre-Dame tandis que les gens pourraient se promener en voiture ailleurs.

M. LEGER: Est-ce que vous avez calculé aussi l'impact concernant le port de Montréal, du fait de l'autoroute, de la partie qui sera juste sur le bord du fleuve? Est-ce que vous avez calculé l'impact que ça peut avoir sur le port de Montréal comme tel? Est-ce qu'il y a des négociations qui se font avec les Ports nationaux?

M. PINARD: M. Ouellette nous avait mis en garde quant à l'empiètement possible que nous aurions fait du territoire occupé par le port de Montréal. Évidemment, il s'est opposé et, à mon avis, avec raison. Je pense qu'il n'a pas d'objection à ce que nous collions l'autoroute Est-Ouest le plus possible dans la ligne de démarcation du territoire du port de Montréal, mais pas beaucoup plus loin que ça, parce que ça mettrait probablement en danger la circulation. Et, à l'intérieur du port de Montréal lui-même, mais aussi la possibilité de son expansion. Comme c'est un port très important qui est déjà fortement menacé au plan économique, au plan de la rentabilité comme l'ont indiqué les journaux, hier, je crois que nous n'avons pas à aggraver la situation du port de Montréal, mais nous avons surtout à la bonifier dans une politique d'ensemble de façon que

Montréal ne perde pas son titre de port le plus important du Canada par rapport aux autres ports de Toronto et des provinces maritimes.

M. LAURIN: Est-ce qu'il y a eu beaucoup de rencontres avec les autorités du port de Montréal quant à l'impact de l'autoroute sur le port, premièrement? Et, deuxièmement, quant à l'utilisation possible du terrain du port comme solution alternative?

M. PINARD: Au bord de l'eau?

M. LAURIN: Oui.

M. PINARD: Entre Université et ce coin-là?

M. LAURIN: Oui.

M. PINARD: Dans le temps, il n'en était pas question, on n'en voulait pas.

Disons que, quand le ministère de la Voirie a envisagé de passer son autoroute dans un axe qui aurait empiété quelque peu sur le territoire du port de Montréal, nous avons été forcément obligés de négocier avec M. Beaudet, c'est là qu'il nous a fait valoir tous les arguments qui allaient à l'encontre du tracé proposé par le ministère. Il y a eu une dizaine de rencontres à peu près avec lui. C'est là que nous avons été convaincus du bien-fondé de ses arguments et que nous avons choisi un tracé qui était plus susceptible de dégager le territoire requis pour l'expansion du port de Montréal.

M. LAURIN: Et ces arguments, principalement...

M. PINARD: D'ailleurs, il y avait une foule d'éléments techniques adverses qui faisaient que nous n'aurions pas pu aller à cet endroit parce que la nappe d'eau était très haute et il aurait fallu bâtir sur pilotis à de multiples endroits. Ce qui aurait augmenté sensiblement le coût de construction. Alors, il y avait des ruisseaux aussi à plusieurs endroits.

Il y avait les entrées et les sorties aussi, peut-être dans le vieux Montréal...

Cela n'aurait pas été facile justement de donner les facilités d'accès à l'autoroute si nous avions collé un peu trop le port de Montréal.

M. LAURIN: Et l'utilisation des chemins de fer n'était pas possible non plus? C'est-à-dire une partie de l'emplacement occupé actuellement par les chemins de fer dans le port de Montréal s'avérait impossible aussi?

M. PINARD: Je vais demander à M. Connolly de vous répondre.

C'est-à-dire que les chemins de fer sont administrés par le Canadien National et ceux qui appartiennent au port de Montréal ont seulement une emprise d'entre 50 et 66 pieds. En plus, il y a un tas de voies d'évitement.

Nous, en prenant 150 pieds d'emprise, nous débordions les voies de chemin de fer et nous affectons les entrepôts. Comme le ministre le disait tout à l'heure, s'il avait voulu faire des sorties, il aurait fallu aller empiéter sur le terrain des Ports nationaux pour sortir nos voitures, pour les ramener dans le système routier de la ville de Montréal. De plus, le port de Montréal nous a fait voir qu'il manque de terrain. Actuellement, contre le pont-tunnel, on est en train de remplir le fleuve pour se faire des quais. Cela va coûter à peu près \$2,000 le pied carré de terrain.

On ne pouvait pas prendre une lisière de terrain de 150 pieds, quand eux sont prêts à payer \$2,000 le pied carré pour remplir, et mettre des palplanches pour faire des quais. C'était presque une impossibilité, si on voulait que le port de Montréal garde une activité raisonnable.

M. LAURIN: Donc, selon le ministère, il n'y avait pas d'autres tracés possibles que celui que vous serez obligés finalement de choisir.

M. PINARD: On avait étudié quatre ou cinq tracés. Deux tracés avaient retenu l'attention, soit Rouen et Notre-Dame. Dans l'ouest de la ville, on avait le tracé actuel. On a essayé un tracé sur la rue des Commissaires. Avec celui-là, on était obligé de monter sur les chemins de fer, près de l'ancienne gare Viger, l'hôtel de ville. Là, on faisait un dommage énorme aux chemins de fer. En plus, en passant contre Molson, nous n'avions pas de place. Il fallait prendre huit pieds sur la bâtisse de Molson. C'est une industrie absolument montréalaise, qui emploie un grand nombre d'employés. On a essayé de lui faire le moins de dommages possibles. Il y a eu toutes sortes de raisons qui nous ont forcé à revenir au nord de la rue Craig.

M. LAURIN: Pour en finir avec cette question de planification, est-ce que je vous comprends bien, M. le ministre, en disant qu'à l'occasion de l'étude de ce projet vous avez créé une nouvelle division ou un nouveau service au sein du ministère qui s'occuperait d'une façon plus exclusive de la planification, en ce qui concerne les transports collectifs dans les agglomérations?

M. PINARD: Oui.

M. LAURIN: Est-ce que vous pourriez nous donner un peu plus de détails? Comment il fonctionnera? Avec quel personnel?

M. PINARD: C'est un nouveau service qui a été créé et qui est sous la direction de M. Jacques Charland, un spécialiste en planification et aussi en circulation. Il a une maîtrise en circulation. C'est un problème qu'il connaît. Il a aussi un talent assez marqué pour la recherche et pour la prospective aussi. C'est un homme

très valable dont il faut se servir pendant qu'il est en mesure de donner la pleine capacité de ses talents et de faire école, de faire produire tout ce que ses disciples sont en mesure de donner en ce moment.

M. LAURIN: Est-ce que c'est un service composé exclusivement de lui ou s'il y a d'autres personnes qui travailleront avec lui?

M. PINARD: Il y a des urbanistes qui travailleront en étroite collaboration avec lui, des économistes, des écologistes, des géographes, des sociologues. Il faut faire appel aux nouvelles disciplines.

M. LAURIN: Ce personnel, dont vous parlez, sera mis en place dans le courant de l'année?

M. PINARD: Il y en a déjà en fonction. Mais il faut grossir le personnel à l'intérieur de nos structures de façon à ne pas les surcharger et de façon aussi à ce qu'ils puissent étudier plus rapidement les problèmes qui quotidiennement nous sont posés.

M. LAURIN: Est-ce qu'une des directives qui leur a été donnée était d'étudier principalement les problèmes de circulation qui se posent dans les grandes agglomérations?

M. PINARD: C'est bien sûr! Ce sont les problèmes les plus urgents et c'est là qu'il faut aller.

M. LAURIN: Dont Montréal, en particulier?

M. PINARD: Montréal, en particulier. Et Québec, en ce moment, pose certains problèmes, aussi.

M. LEGER: Concernant la Place Radio-Canada, Place Desjardins, Place de la justice, est-ce que vous avez tenu compte du fait qu'une autoroute passant près de ces places inviterait les gens qui travaillent à ces places à prendre plutôt leur voiture que de prendre le métro? Que pensez-vous de cette affirmation? S'il n'y avait pas d'autoroute, ils prendraient probablement le métro. Le fait qu'il y ait une autoroute et que les gens peuvent avoir à sortir de toutes ces grandes places qu'on est à bâtir actuellement est une invitation, avec l'autoroute, de prendre leur automobile et de déverser beaucoup plus d'autos qu'on pourrait prévoir?

M. PINARD: En quelle année Radio-Canada a pris sa décision?

M. LAURIN: Cela fait dix ans maintenant.

M. PINARD: Oui, je comprends, mais la décision a été laissée en suspens pendant plusieurs années. Lorsque la décision finale a été

prise de localiser la construction dans l'est de Montréal, pour différentes raisons, mais entre autres, je pense...

M. LEGER: Qu'il y aurait une autoroute.

M. PINARD: ... on savait que, dans la planification du gouvernement de Québec, l'autoroute ne serait pas tellement loin de l'édifice.

M. LAURIN: J'ai une question maintenant qui porte sur les emplois.

Est-ce que c'est encore trop tôt pour nous dire le nombre d'emplois directs — directs j'entends bien — qui seront créés par la construction complète du tronçon depuis Turcot jusqu'à Louis-Hippolyte-Lafontaine?

M. PINARD: J'ai donné l'autre jour le coefficient qui nous permet de calculer le nombre d'emplois que la construction d'une autoroute comme celle de l'Est-Ouest peut procurer directement ou indirectement. Je peux demander à M. Connolly de nous dire quel est le nombre d'employés qui actuellement sont au travail.

Actuellement, il y a entre 1,800 et 1,900 personnes au travail sur les chantiers de l'autoroute. Ce sont des emplois directs. Avec la venue du beau temps, qui va accélérer les travaux, on peut compter qu'on va faire travailler au milieu de l'été environ 4,000 personnes.

M. LAURIN: Au début de l'été? Jusqu'à quelle époque à peu près?

M. PINARD: Cela ira jusqu'à la fin de décembre. Ensuite, au mois de décembre, cela va retomber peut-être autour de 2,500 pour remonter l'été prochain autour de 4,000.

M. LAURIN: Et cela va se maintenir comme ça deux ans?

M. PINARD: Jusqu'à la fin de 1972.

M. LAURIN: Jusqu'à la fin de 1972?

M. LEGER: Vers quelle période, vers quelle date l'autoroute sera-t-elle ouverte de Hippolyte-Lafontaine à Turcot?

M. PINARD: Cela dépend des prévisions budgétaires. On est sûr que ça n'ira pas...

M. LAURIN: Vous venez de mentionner que c'est sur le tronçon actuellement en construction depuis Turcot jusqu'à Sanguinet et, pour la deuxième partie, on verra, comme de raison.

M. LEGER: Mais ce sera à peu près les mêmes, étant donné que cette partie-là sera terminée, on pourra continuer sur l'autre. Cela dépend des employeurs et des entrepreneurs...

M. PINARD: Prochains crédits.

M. LEGER: ... mais le maximum possible dans un même période donnée, c'est \$4,000?

M. PINARD: Oui, c'est 4,000

M. LAURIN : Sur les \$82 millions prévus aux crédits actuels, quelle est la proportion consacrée au tronçon est-ouest? Est-ce que c'est affecté...

M. PINARD; Il y a \$30 millions pour la Gaspésie.

Pour est-ouest, il y aurait \$51.5 millions et pour le reste des travaux à accomplir pour aller rejoindre la frontière du Nouveau-Brunswick ça donnerait \$30,700,000 environ. C'est pour cela que l'autre jour je vous demandais si votre motion était divisible ou pas, parce qu'à ce moment-là, je voulais vous signaler qu'en votant pour la réduction globale de \$82 millions à \$1, vous vous trouviez à voter contre le prolongement ou le parachèvement des travaux de la Transcanadienne entre Montmagny et la frontière du Nouveau-Brunswick. Si vous vouliez vous limiter à voter contre l'autoroute Est-Ouest, c'était sûrement honnête de ma part de faire cette mise en garde, mais je pense qu'elle n'a pas été comprise.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est pour ça qu'on laissait \$1. C'était pour la partie est-ouest.

M. PINARD: Je suis allé dans le Bas-Saint-Laurent en fin de semaine. Quand ils ont lu dans les journaux que le Parti québécois inscrivait une motion pour réduire les crédits du ministère de la Voirie pour la route transcanadienne de \$82 millions à \$1, ils étaient assez fâchés. Ils ont mal compris votre intervention.

M. LAURIN: Notre motion aurait été de réduire de \$82 millions à \$30 millions.

M. LEGER: Est-ce que vous avez aussi un chiffre, selon votre coefficient, pour déterminer les emplois indirects causés par l'autoroute? Vous êtes arrivé à 4,000 au maximum dans une saison et les emplois indirects vous amènent à quoi?

M. PINARD: Dans le cas des structures, on peut dire que c'est trois pour un. Dans le cas des travaux routiers proprement dits, on peut dire deux pour un.

M. LEGER: Cela veut dire quoi?

M. PINARD: On peut faire un inventaire en demandant les statistiques précises aux entrepreneurs qui actuellement sont sur les chantiers.

M. LEGER: Mais selon l'expérience passée, vous avez encore trois pour un...

M. PINARD : On peut en faire la vérification aussi par le Centre de la main-d'oeuvre, mais ce serait peut-être préférable de voir les listes de paye des entrepreneurs. Seulement, les emplois indirects sont très nombreux aussi. Si vous pensez aux fabricants d'acier, à ceux qui font des charpentes en bois, à ceux qui fournissent des tuyaux de béton, des tuyaux de tôle galvanisée, le béton en vrac ou préparé, par exemple, des pièces de structures en béton avec des tiges d'acier, en béton précontraint ou postcontraint mais fabriqué en usine.

Cela aussi peut créer de l'emploi. Vous avez une foule d'emplois indirects...

M. LEGER: Trois pour un, c'est assez conservateur.

M. PINARD: ... qui sont assez difficiles à déceler, mais il faudrait encore là faire un inventaire très serré pour avoir le nombre exact de personnes mises à l'emploi du fait de la décision de construire l'autoroute Est-Ouest. C'est quand même très considérable.

Je me souviens que, dans le temps de l'Expo, alors que les chantiers étaient très actifs, j'avais demandé des statistiques à l'Association des constructeurs de routes du Québec; on m'avait dit que, de façon directe et indirecte, tous nos travaux — en cours à ce moment-là — avaient procuré 50,000 emplois.

M. LEGER: Dans le total?

M. PINARD: Oui, c'est ça.

M. LEGER: On a beaucoup parlé de pollution de l'air, on ne parlera pas de la pollution de la vue — on sait que ce n'est quand même pas tellement beau dans une région — mais au niveau de la pollution du bruit, est-ce que — je sais que sur le boulevard Métropolitain, le bruit causé par les autos qui passent régulièrement, ainsi que les camions — vous avez calculé l'impact provenant de la pollution par le bruit, dans un milieu résidentiel?

M. PINARD: C'est bien difficile à éviter pour une période donnée. Les citoyens s'attendent à avoir des inconvénients temporaires. Je pense qu'ils sont prêts quand même...

M. LEGER: Temporaires.

M. PINARD: ... pendant la période de construction.

M. LEGER: Non, je parle du passage régulier, continu des 80,000 autos, le bruit que ça fait.

M. PINARD: Oui, mais ce ne sont pas 80,000 autos qui passent à la queue leu leu, en même temps. Il y a aujourd'hui des possibilités techniques pour réduire le bruit. Cela dépend de la façon dont l'autoroute est construite, de

la qualité de certains matériaux, de l'agencement des matériaux. Il y a moyen de réduire assez sensiblement le bruit. Cela se compte en décibels — comme vous le savez — il y a maintenant toutes sortes d'appareils scientifiques qui mesurent l'intensité du bruit.

Je me souviens que, sur le boulevard Métropolitain, au début, on avait mis des joints qui faisaient énormément de bruit au passage d'une automobile ou d'un camion. C'était intolérable pour les personnes résidant en bordure de l'autoroute ou sous l'autoroute à voie élevée. Finalement, un fabricant a pensé que ce serait peut-être rentable de fabriquer un autre joint qui claquerait moins et qui ferait moins de bruit. Il nous a été soumis et le ministère de la Voirie a remplacé tous les joints sur le boulevard Métropolitain pour réduire de façon très sensible le bruit énorme causé à ce moment-là.

M. LEGER: Je sais que ça ne relève peut-être pas de votre ministère, mais est-ce qu'il est question de déterminer des heures de passage pour les camions durant la nuit dans ces milieux résidentiels?

M. PINARD: C'est une bonne question, qui peut être mise à l'étude. Il y a possibilité de réglementer les heures de circulation, fort probablement.

M. LEGER: Cela ne relèverait pas de votre ministère?

M. PINARD: C'est en vigueur dans certains pays. Je sais que, dans la région de Paris, tout le transport des marchandises se fait la nuit. J'étais déménagé à Rungis, mais j'étais allé aux Halles; le transport des poissons, des légumes, des fruits, se faisait la nuit à l'intérieur de Paris pour ne pas congestionner davantage la circulation pendant le jour. J'imagine que c'est possible à Montréal dans certaines conditions.

M. LEGER: Quand il arrive un accident sur la route, vous m'avez dit cet après-midi que...

M. PINARD: Il y a des refuges.

M. LEGER: ... vous avez des voies, non pas d'évitement...

M. PINARD: Une voie qui sert d'accotement...

M. LEGER: D'accotement.

M. PINARD: ... qui permettent aux automobilistes en panne de pouvoir aller à cet endroit, de ne pas obstruer la circulation et de ne pas causer plus de danger.

M. LEGER: Un des problèmes qu'il y avait et qu'il y a encore sur le boulevard Métropolitain, ce sont les camions-remorqueurs qui vont

chercher ces automobiles en panne. Est-ce que le tracé permet l'entrée sur l'autoroute de ces remorqueurs qui peuvent sortir les autos en panne durant les périodes de circulation ou s'il faut qu'ils attendent la fin de la circulation pour ça?

M. PINARD: Je pense qu'ils peuvent y entrer de la façon qu'on vous a indiquée tantôt, c'est pour ça qu'il faut avoir des entrées et des sorties pour pouvoir porter secours à ceux qui seraient accidentés. Il faut pouvoir aussi les amener à l'hôpital s'ils sont blessés, ou remorquer les voitures en panne ou endommagées. C'est pour ça que ce n'est pas facile de construire une autoroute en forme de corridor à "bob-sleigh", comme je l'ai dit souvent. Autrement, ça n'aurait aucune fin en soi.

M. LAURIN: J'aurais une question sur la contribution fédérale. Est-ce que vous avez perdu tout espoir de transformer en participation fédérale moitié-moitié le prêt que le gouvernement fédéral vous consent pour terminer cette autoroute qui, en fait, devrait quand même faire partie de la route transcanadienne.

M. PINARD: J'ai dit que le gouvernement fédéral a respecté l'entente signée en participant à raison de \$176 millions pour le coût de la route transcanadienne. Il est vrai que le gouvernement fédéral n'a pas renouvelé l'entente le 31 décembre 1970. C'était déjà une chose prévue sous l'ancien gouvernement, sous le gouvernement de l'Union Nationale. Dès 1968, j'avais fait des mises en garde. D'ailleurs le ministre de la Voirie du temps le savait aussi, mais je lui avais demandé d'ouvrir les négociations tout de suite, pour en arriver à la reconduction de l'entente. Les choses se sont précipitées à ce point que le gouvernement fédéral a été obligé de dire non au Québec mais à toutes les autres provinces aussi qui voulaient avoir le renouvellement de l'entente.

Nous avons quand même une entente qui prévaut dans le budget Benson. Elle nous permet d'aller retirer — j'ai mentionné le chiffre lors du premier débat sur la route transcanadienne, je ne voudrais pas citer un chiffre qui ne serait pas exact — \$68 millions. Cependant, c'est un prêt remboursable à certaines conditions pendant un délai de... J'avais expliqué la formule de financement et le ministre des Finances qui n'était pas en Chambre à ce moment-là avait complété mes informations. On pourrait peut-être avoir ces détails. Je vous les donnerai...

M. LAURIN: Le Québec est quand même la seule province dont le coût de l'autoroute de la Transcanadienne ne sera pas financé à moitié, par le fédéral.

M. PINARD: Non, ce ne serait pas absolument vrai ce que vous dites. D'autres provinces

n'ont pas terminé les travaux de la route transcanadienne.

M. LAURIN: Mais juste quelques milles, c'est minime comparativement au...

M. PINARD: Oui, mais le gouvernement fédéral, s'il a atteint le maximum sur sa participation financière, n'ira pas plus loin, pas plus dans le cas des autres provinces que dans le cas du Québec. Si, par hasard, le gouvernement fédéral n'a pas atteint le paiement de sa participation financière maximum prévue dans l'entente signée avec les autres, à ce moment-là, il va compléter sa participation financière mais il n'ira pas plus loin.

M. LAURIN: Il reste cependant que la participation du fédéral à la construction en Ontario a été beaucoup plus...

M. PINARD: Il faut dire que l'Ontario a commencé dès 1939 à construire la route transcanadienne sur son territoire. Elle était une route à deux voies, à l'époque, et elle était peut-être suffisante. Cela ne l'était pas en 1960 quand j'ai signé l'entente le 27 octobre. Il fallait déjà penser à quatre voies, six voies, huit voies, dix voies et douze voies à l'intérieur de la ville de Montréal, par exemple. Cela a augmenté sensiblement le coût. Cela serait peut-être bon parce que la prétention du député de Bourget était peut-être un peu trop absolue. Nous avons eu au Québec \$176 millions, en Ontario \$150 millions, au Manitoba \$22 millions environ, en Colombie-Britannique \$122 millions, tout près de \$123 millions. Vous voyez que le Québec n'a pas été pénalisé comme tel et a reçu un traitement qui était prévu dans l'entente.

M. LEGER: Vous dites que l'Ontario a eu \$150 millions.

M. PINARD: Oui, mais l'autoroute est beaucoup plus longue que chez nous. Elle a 1,500 milles d'autoroute à deux voies sur la majeure partie du parcours sauf que dans la ville de Toronto... Cela ne passait pas dans la ville de Toronto. On a évité la ville de Toronto. On n'a pas eu à faire ce que le Québec a fait à travers la ville de Montréal. Cela a été moins coûteux. Il y avait quand même 1,500 milles. Toute proportion gardée, le Québec a peut-être été un peu mieux traité que les autres provinces.

Il ne faudrait pas le dire trop haut, parce que là où nous avons négocié assez habilement avec le gouvernement fédéral, c'est lorsque nous avons pris avantage des 10 p. c. du parcours total pour placer la participation financière du gouvernement fédéral à 90 p. c. du coût de l'autoroute à deux voies, en plein territoire de la ville de Montréal, précisément à l'endroit où les travaux étaient les plus chers, y compris le coût du pont-tunnel Lafontaine. Alors, là ils ont bien vu qu'ils étaient pris à leur jeu. Ils ont

cherché à s'en défaire mais l'entente le prévoyait et ils ont été obligés d'accepter le choix fait par le Québec. Je pense qu'à ce moment-là nous avons gagné une partie assez considérable.

M. LAURIN: Et quel avait été le montant total que le fédéral avait fixé à sa contribution, à la construction de la Transcanadienne?

M. PINARD: C'était \$176 millions. \$172 millions peut-être à l'époque, mais il est rendu à \$176 millions.

M. LAURIN: Est-ce que c'était un total canadien?

M. PINARD: Pour le Québec, \$176 millions pour le Québec. On a dépensé \$175.2 ou \$175.3 millions.

Le total canadien, c'était, je pense, \$825 millions.

M. LAURIN: Et il avait été prévu dès l'origine que la part du Québec ne dépasserait pas...

M. PINARD: Non, en 1963, le Parlement canadien a autorisé que la période de construction soit prolongée jusqu'au 31 décembre 1967, et que la contribution fédérale soit portée à \$625 millions. Il prévoyait également dans le cadre de cette autorisation que le Canada assumerait 90 p. c. des frais de construction de la route pour les provinces de l'Atlantique à compter du 1 avril 1963. En 1966, une nouvelle prolongation, portant la date d'achèvement au 31 décembre 1970, était autorisée et la contribution maximale de l'administration fédérale était portée à \$825 millions.

M. LAURIN: Cela va pour moi.

M. LE PRESIDENT: Est-ce que le député de Chauveau avait des questions à poser à la commission? Vous n'aviez pas une question à poser?

M. HARVEY (Chauveau): Non, ça va très bien, je trouve que les explications sont même excellentes.

M. LE PRESIDENT: Est-ce que le président peut conclure que le poste 6, article 7, est adopté par les membres de la commission.

M. HARVEY (Chauveau): Je voulais demander l'adoption, oui. Adopté.

M. PINARD: Adopté.

M. LAURIN: Sur division.

M. PINARD: Alors, l'article 8 a déjà été adopté, ça terminerait...

M. DUMONT: On ne pensait pas que l'article

8 avait été adopté, on avait justement deux interventions à faire. A moins que vous permettiez,...

M. PINARD: C'était adopté, mais je n'ai pas d'objection à répondre aux questions assez courtes que vous voudriez bien poser.

M. DUMONT: Je pensais qu'on procédait par ordre numérique. Justement, on était pris à d'autres commissions, baie James et Constitution, ce qui nous a empêchés d'être présents aux travaux de la Voirie. C'était surtout, M. le Président, pour souligner que nous avons, et je considère à ce moment-là bien spéciale une route entre Plessisville et Thetford Mines. Nous avons là des camions qui transportent de l'amiante et l'amiante permet au Canada d'avoir une balance commerciale très favorable, de telle sorte que le gouvernement central serait invité à collaborer pour améliorer une route qui est devenue un danger public. Il n'y a pas que moi, il y a aussi des corps intermédiaires et beaucoup d'autres organisations qui l'ont appelée la route de la mort. Vendredi j'avais préparé mon intervention, et je mentionnais que 27 accidents mortels avaient eu lieu sur cette route 49. Maintenant, je suis obligé de dire 30, parce que, depuis la fin de semaine, trois autres se sont additionnés.

Considérant que nous avons là une route extrêmement dangereuse, et que l'exportation de l'amiante n'est pas la moindre des choses; considérant que dans la région de Black-Lake-Thetford Mines, 70 p. c. du marché vient de ces régions-là, considérant que les camions que nous sommes obligés d'endurer, l'hôpital qu'il y a à Saint-Ferdinand d'Halifax où il y a 600 employés, 400 pensionnaires à l'heure actuelle, apportent des dangers très considérables, je me demande si actuellement on attend une catastrophe terrible pour être capables d'agir. Quand je vois que, dans les crédits, il n'y a rien de prévu, quand je vois qu'on ne décrète pas que ce soit une zone spéciale pourquoi ne pas inviter le gouvernement central à collaborer comme on l'a fait pour l'autoroute dans Montréal, en fournissant \$105 millions? Je voyais une déclaration: La route 6 à Cap-Chat pour laquelle on a demandé l'intervention du fédéral, il y a une entente qui a été signée. Pourquoi, dans une route où il y a des dangers aussi évidents — puisque 30 morts, dans un an, sont arrivées sur cette route-là — est-ce qu'on n'apporte pas une considération spéciale pour ces 25 milles de route qui, à mon sens, devraient être refaits complètement?

Il faut voir la circulation intense. Là, je ne parle que des décès accidentels. Il faudrait aussi évaluer les dommages, faire le calcul de circulation qui existe sur cette route pour voir l'urgence d'avoir une autoroute dans cette région pour, d'abord, le développement d'une ville importante comme Thetford-Mines, Black-Lake et des environs. Tous les gens de la

Beauce, pour aller à Montréal, circulent sur cette route, je pense qu'il devient évident d'attacher une importance à la route 49 qui, évidemment, n'est pas appelée route de la mort pour rien. Tous les corps intermédiaires s'en rendent compte.

Je voudrais avoir du ministre quelques précisions afin de savoir, par les études qui ont été demandées, si on a actuellement étudié le projet de réfection ou même d'exempter au moins le village de Saint-Ferdinand et de redresser un peu ces côtes devenues trop dangereuses. Enfin, c'est l'économie canadienne qui en bénéficie, comme je le disais, car l'amiante est à 70 p. c. transportée sur cette route. Elle vient nuire considérablement aux touristes et à tous ceux qui veulent voyager et qui provoquent les accidents mortels que nous connaissons à l'heure actuelle.

Le ministre n'a peut-être pas été saisi du problème. Il y a beaucoup de résolutions qui lui sont parvenues. Ne pourrait-on pas avoir un projet d'entente fédérale-provinciale pour remédier à cette situation qui est réellement désastreuse dans cette région de la province de Québec?

M. PINARD: Le problème des côtes, ça?

M. DUMONT: Des côtes et de la route.

M. PINARD: Cette semaine ou la semaine dernière j'ai reçu une délégation justement à ce sujet.

M. DUMONT: Le plus urgent est pour les côtes et le village de Saint-Ferdinand. Maintenant, la route est à refaire. Une route de 24 pieds pour faire transporter 70 p. c. de l'exportation de l'amiante canadienne. Moi, je dis que le gouvernement central aurait son mot à dire. Il pourrait y avoir là une source de subvention intéressante. Vous auriez toutes les mines d'amiante pour appuyer le projet qui serait mis de l'avant.

M. PINARD: Mais les zones spéciales. Malheureusement le territoire dans lequel vous vivez n'a pas été décrété zone spéciale. Pas plus que Sherbrooke d'ailleurs. Et nous avons beaucoup de difficulté. Si nous avons réussi à faire décréter cette région des Cantons de l'Est, zone spéciale, nous aurions été en mesure d'obtenir une participation financière du gouvernement fédéral, pour la construction de routes ou d'autoroutes.

M. DUMONT: Mais le fédéralisme rentable ne pourrait-il pas permettre une rencontre avec l'honorable Jean Marchand?

M. PINARD: Le gouvernement de Québec n'a pas lâché prise. Il revient à la charge assez souvent. Je l'ai fait à plusieurs reprises dans mes rencontres avec l'honorable Jean Marchand.

Bien, il y a certains critères qui prévalent et qui peuvent être discutables à notre point de vue. Nous aimerions que ces critères changent ou soient plus souples dans certains cas. Cela reste dans le domaine du possible. Il ne faut jamais se fatiguer de demander et de négocier. Il y a peut-être quelque chose à faire. J'en ai discuté avec le maire de Sherbrooke, avec les présidents des chambres de commerce, avec les corps intermédiaires de Sherbrooke. Ils sont bien surpris de voir qu'il n'y a pas possibilité de faire inclure Sherbrooke dans une zone spéciale, comme c'est votre surprise à vous puisque vous l'affirmez ce soir. Je comprends votre point de vue. Mais, en faisant des pressions avec les entreprises, les propriétaires d'usines, les corps intermédiaires et comme député, peut-être que votre député fédéral peut vous donner un coup de main, aussi.

M. DUMONT: Est-ce qu'en tant que ministre vous êtes prêt à admettre que ça devient réellement une zone primordiale, considérant d'abord l'exportation de l'amiante? On vient d'ouvrir à Bécancour, par exemple, une zone industrielle avec un port de mer. J'ai fait dire qu'il y aurait une possibilité d'agrandir le port pour un coût de \$8 millions. Qu'on le construise à l'heure actuelle. On exporterait l'amiante — au lieu d'aller à Montréal ou à Trois-Rivières — par ce port de mer qui sera à Bécancour. Alors, cela se tient, tout ça. Et c'est là que je me demande, si même au ministère de la Voirie, on n'est pas prêt à considérer cette route 49, devenue un danger public, comme une zone spéciale, décrétant l'urgence de réparer, tout au moins au départ, et de considérer aussi qu'il faudrait la reconstruire au plus tôt. Il faut voyager sur la route pour voir que ça n'a aucun sens. Je voudrais faire dire au ministre qu'il considère que c'est une urgence aussi dans cette région de bien considérer ce projet.

M. PINARD: Le ministre aimerait bien vous dire qu'il pourrait vous faire plaisir ce soir. Mais ce n'est pas toujours facile. Et, comme je n'aime pas à faire des promesses que je ne suis pas capable de tenir, je vais m'abstenir de déclarations qui seraient assez faciles à faire.

Mais nous allons étudier le problème. S'il est vrai qu'une fois le port de mer construit dans le parc industriel de Bécancour, une fois l'infrastructure de la Transquébécoise mise en place, du moins sur une partie du tronçon, il y aurait peut-être possibilité de faire un raccordement de votre territoire à la Transquébécoise pour avoir un nouveau débouché, en prenant en ligne de compte le changement de la situation au plan industriel.

M. DUMONT: C'est parce que je me demande, dans la pensée de planification qui existe, vous avez annoncé lors d'une question posée, que \$40,000 sont dépensés pour cela — d'ailleurs, les soumissions viennent pour le 1er

juin — dans la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes, travaux de revêtement bitumineux. Il y a déjà de l'asphalte, on met de l'asphalte par-dessus de l'asphalte. Quand des besoins urgents de redressement — je comprends qu'on veut ménager l'asphalte qui use rapidement — mais quand, déjà, il y a des accidents mortels qui surviennent à cause d'une route dangereuse, est-ce qu'on ne devrait pas d'abord, au lieu de recommencer à mettre de l'asphalte par-dessus de l'asphalte à Notre-Dame-de-Lourdes, dépenser ces \$40,000 à redresser les courbes dangereuses et voir surtout à permettre, à des endroits comme Saint-Ferdinand-d'Halifax, de passer en dehors de ce village-là?

C'est un non-sens, en 1971, d'aller presque passer sur les galeries, des résidents du village Saint-Ferdinand. J'invite les gens à s'y rendre et à constater comment il est ridicule d'accepter encore une situation comme telle. D'ailleurs, la paroisse et le village ont protesté énergiquement et des accidents, qui ne sont pas toujours mortels, surviennent tous les jours dans cette région.

Je considère que dépenser \$40,000 pour mettre de l'asphalte par-dessus de l'asphalte dans Notre-Dame-de-Lourdes, c'est une dépense inutile. C'est de l'argent mal utilisé. Je ne sais pas de qui vient la recommandation, peut-être un entrepreneur qui trouve que c'est plus facile de remettre le l'asphalte par-dessus de l'asphalte que de redresser les courbes. Mais il me semble que ce serait plus urgent de redresser les côtes et les courbes pour éviter ces décès accidentels qui sont trop nombreux.

M. PINARD: C'est de la route 49 dont vous parlez tout le temps?

M. DUMONT: Toujours. A Notre-Dame-de-Lourdes, il y a de l'asphalte pour aller jusqu'à Villeroy. Elle est usée un peu, mais enfin.

M. PINARD: La route 49, il y a deux problèmes. Evidemment, c'est un peu ça que je montrais au ministre. Si vous voulez qu'on coupe les bosses, un peu, pour qu'on puisse...

M. DUMONT: Qu'on place trois voies dans les côtes...

M. PINARD: Cela coûterait, grosso modo, à peu près \$1 million. L'autre problème, c'est de couper peut-être un peu moins les bosses et de faire une voie pour les camions, c'est ce qu'on est en train d'étudier actuellement. J'ai même dit que, si on pouvait terminer les plans... est-ce que c'est dans le roc cette affaire-là?

M. DUMONT: A plusieurs endroits.

M. PINARD: Alors, si on pouvait terminer les plans à l'automne ou au mois d'août, on pourrait aller en soumissions cette année. C'est déjà prévu pour l'an prochain.

M. DUMONT: En janvier, on disait que tout était étudié, qu'on devait rendre le rapport venant de Sherbrooke, le rapport devait être produit rapidement.

M. PINARD: Les rapports de nos ingénieurs nous suggèrent de faire seulement des voies pour monter et redescendre les côtes. Puis, actuellement, ça c'est un rapport, ce qu'on appelle un choix entre deux ou trois possibilités. Dans ce temps-là, lorsqu'on arrive à deux ou trois possibilités, les plans complets ne sont jamais faits. On part toujours sur des plans préliminaires. Si on faisait les plans partout, au bureau, des possibilités, on dépenserait tout l'argent du ministère de la Voirie à faire des plans. Alors, ce sont des plans préliminaires. A partir de là, il s'agit de choisir laquelle des possibilités on prend, de demander à nos ingénieurs de terminer les plans et après, on va en soumissions. Et c'était prévu pour l'an prochain.

M. DUMONT: Mais, \$40,000 pour ajouter de l'asphalte sur de l'asphalte. Est-ce que déjà ça ne pourrait pas être placé pour aplanir certaines côtes au lieu de placer ça là? Les demandes d'offres pour poser l'asphalte vont être le 1er juin. Il serait encore temps, par arrêté ministériel, de déplacer ces \$40,000 à des choses beaucoup plus essentielles. Ils y a de l'asphalte déjà. C'est là que je ne comprends pas pourquoi.

M. PINARD: De l'asphalte trouée ou craquelée et que, déjà, la population se plaint que le revêtement...

M. DUMONT: Non, ce sont les gens en Cadillac. Les camionneurs ne se plaignent pas. Ce sont les gros qui se plaignent...

M. PINARD: Quand bien même on voudrait aller en soumissions pour couper la côte, est-ce qu'on va la couper de deux pieds et demi ou trois pieds et quart? C'est important. Il faut le savoir avant. Alors, même si on disait qu'on va aller en soumissions, demain matin, là-dessus, c'est extrêmement difficile parce qu'il faut quand même faire un relevé du terrain et faire les plans pour être prêt à aller en soumissions. Et ça prend une couple de mois, deux mois et demi. On est très sympathique puisqu'on a même dit qu'on est prêt à y aller le plus tôt possible. Si, au lieu de le faire l'an prochain, il y a moyen cette année...

M. DUMONT: C'est parce que j'ai peur qu'on dise qu'il manque de crédits. Je trouve que \$40,000 qui, déjà, pourraient servir à des choses avantageuses en d'autres endroits, afin d'éviter d'autres accidents mortels...

Enfin, notre point de vue et celui de la majorité de la population serait qu'il est beaucoup plus urgent de redresser les courbes plutôt

que de poser de nouveau de l'asphalte, sur une couche où il y en a déjà.

M. PINARD: Même si on arrivait avec \$40,000, on ne pourrait pas les mettre là-dessus.

M. DUMONT: Une bonne côte, c'est déjà beaucoup.

M. PINARD: Laquelle est la plus dangereuse?

M. DUMONT: J'irais vous les montrer, ça ne prendrait pas de temps. Vous pourriez commencer demain matin si vous le vouliez.

M. LATULIPPE: M. le Président, j'aurais une question à poser pour mon information personnelle. Quand vous parlez de zones spéciales, est-ce que vous réferez aux zones spéciales pour fins industrielles décrétées par le gouvernement fédéral ou si ce sont des zones spéciales pour fins de voirie? Est-ce que les deux coïncident?

M. PINARD: Il y a les zones désignées et les zones spéciales.

M. LATULIPPE: Les zones spéciales, ce sont les zones spéciales...

M. PINARD: Les zones spéciales... Je vais vous donner un exemple. C'est Trois-Rivières, Québec et Sept-Iles. Cela amène une participation financière du gouvernement fédéral dans la rénovation urbaine, dans la création de nouvelles infrastructures routières, par exemple, tandis que les zones désignées servent à une politique d'implantation industrielle ou de décentralisation industrielle.

M. LATULIPPE: J'aurais une question supplémentaire à poser. Ce n'est pas sur le même sujet, par exemple. C'est au nom du député de Beauce qui est retenu en haut actuellement. Il voulait que je pose la question suivante: Quelles sont les intentions du gouvernement en ce qui a trait à la voie directe entre Sainte-Marie de Beauce et Québec en vue de commencer une première étape pour une voie rapide entre la Nouvelle-Angleterre et la capitale de la province de Québec?

M. PINARD: L'autoroute de la Beauce?

M. LATULIPPE: L'autoroute de la Beauce. Je pense que nous sommes au stade des plans préliminaires là-dedans. C'est au stade de la planification.

M. DUMONT: Cela veut dire une étude de combien de temps, de combien de jours?

M. PINARD: Le ministère de la Voirie est constamment dans l'étude et dans l'action.

M. DUMONT: L'esprit de créativité ne manque pas !

M. LAURIN: J'aurais une question seulement sur 33: Imputations. Est-ce qu'il y a des chances de voir porter à \$50 millions l'imputation du fédéral?

M. PINARD: Vous percevez déjà une considérable augmentation puisque les crédits de l'année dernière à "imputations" étaient de \$11 millions.

M. LAURIN: Mais c'était en rapport avec...

M. PINARD: ... et qu'ils passent à \$40 millions cette année.

M. LAURIN: ... toutes les négociations qui ont cours...

M. PINARD: C'est une ascension vers les sommets.

M. LAURIN: ... actuellement entre deux paliers de gouvernement.

M. PINARD: C'est l'Office de planification, L'ODPQ, qui va chercher l'argent par voie de négociation au gouvernement d'Ottawa.

M. LAURIN: Est-ce qu'il y a...

M. PINARD: Je pense que c'est de nature à augmenter parce que la négociation devient de plus en plus large pour couvrir de plus en plus de secteurs.

M. LAURIN: Il n'y aurait pas d'objection à ce que vous transformiez a posteriori vos crédits si jamais \$10 millions additionnels étaient consentis au titre des imputations par le gouvernement fédéral.

M. PINARD: Je n'aurais aucune objection parce que j'ai déjà des problèmes budgétaires et l'année est à peine commencée. À écouter les députés, c'est vraiment dramatique. Comme je suis très sensible de nature, j'ai un peu de difficulté à dormir depuis quelque temps...

M. LATULIPPE: Je voudrais faire remarquer, M. le Président, que nous avons une attraction particulière...

M. PINARD: Je vais être très honnête envers vous. Plus vous décrivez vos besoins, plus cela m'aide.

M. PINARD: Faites votre travail, je vais faire le mien.

M. GUAY: J'ai quelques questions en rapport avec les travaux qui doivent être faits dans mon comté prochainement. C'est du moins ce

que l'on m'a annoncé. Dans mon comté, j'ai la chance d'avoir la chaîne de montagnes des Apalaches. Évidemment, les routes doivent également traverser cette chaîne de montagnes. Il y a deux énormes côtes où il y eu, assez souvent, de gros accidents. Il y a été question, après des études au ministère de la Voirie, que soient ajoutées deux voies, c'est-à-dire deux voies du même côté, une troisième voie. Évidemment, ce n'est pas plaisant quand on a à suivre un gros camion, très chargé, un camion de transport. Cette côte monte sur une distance de près d'un demi-mille. Évidemment, il est impossible de dépasser. On est obligé d'attendre au pied de cette côte. Je pense qu'il y a des études préliminaires — comme vous les appelez — de faites. Est-ce qu'il y a une possibilité que cela avance assez rapidement de toute façon, que cela soit concrétisé un jour ou l'autre?

Vous êtes sans doute conscient du problème du mont Orignal qu'on doit traverser et c'est réellement dangereux. On m'a dit que des études préliminaires étaient commencées. J'aimerais savoir si on va...

M. PINARD: Il faudrait...

M. GUAY: C'est la route 53.

M. PINARD: ...construire une voie de dépassement...

M. GUAY: C'est cela.

M. PINARD: ...pour permettre au camionnage lourd de prendre cette voie et pour laisser plus de place aux automobilistes.

M. GUAY: Dans le moment, c'est impossible, parce qu'il y a énormément de roc à couper et c'est déjà profondément descendu dans le roc. On traverse la chaîne de montagnes et de gros accidents y sont arrivés. J'en ai même eu un, moi. Cela devient, je pense bien, une priorité sur la route 53. Il y aurait d'énormes redressements à faire sur cette route parce que cela s'en vient comme ça. J'espère que ça va se faire dans un avenir assez rapproché. Il y a autre chose qui est également prioritaire, une route qui traverserait le comté de Dorchester d'un bout à l'autre, de la frontière du Maine à la Transcanadienne. Chaque année, normalement, on fait 300 ou 400 pieds de terrassement. Cette année, apparemment, il n'y aura absolument rien là, sauf quelques milles de pavage d'asphalte. C'était déjà une priorité énoncée par l'ancien chef divisionnaire. Il semble ne rien y avoir cette année dans les crédits. Ce sont également des priorités, ça.

M. PINARD: Nous allons prendre votre demande en note. Est-ce que vous nous avez écrit à ce sujet-là?

M. GUAY: Vous avez déjà énormément de documentation.

M. PINARD: Oui?

M. GUAY: Je pourrai vous le rappeler.

M. PINARD: Nous allons en prendre note, mais il s'agit de s'y référer.

M. GUAY: Justement.

M. PINARD: Les besoins locaux sont très nombreux.

M. LE PRESIDENT: Dernière question. Le député de Frontenac.

M. LATULIPPE: M. le Président, j'aurais une toute dernière question, pour revenir sur le sujet de la Beauce, pour faire plaisir au député de Beauce, naturellement. Entre les études préliminaires et la réalisation, combien de temps faut-il pour un projet comme celui-là?

M. PINARD: Lequel?

M. LATULIPPE: Je me demande comment vous l'appelez et quelle importance il peut avoir. C'est le projet de relier Québec et la frontière du Maine avec une voie qui serait acceptable.

M. PINARD: Qui serait la route Kennedy, l'autoroute Kennedy?

M. LATULIPPE: La route Kennedy.

M. PINARD: C'est un projet considérable. Peut-être faudrait-il choisir un tracé complètement nouveau pour avoir une meilleure géométrie, pour avoir un accès plus direct à la frontière, pour autant qu'on n'aurait pas d'expropriations trop coûteuses à faire. C'est en fait dans nos projets, c'est à l'étude en ce moment.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): On va la finir, M. le ministre.

M. LATULIPPE: Vous n'êtes pas en mesure, par contre, de rendre publiques les estimations de la route, de dire que cette autoroute-là coûtera à peu près combien? Sans tenir compte du budget, seulement de l'étude?

M. PINARD: J'ai déjà donné des chiffres. Je ne voudrais pas les citer de mémoire. C'est un projet qui reste dans notre planification. C'est impensable de croire que le Québec pourrait aller de l'avant avec ce projet et avec toutes les urgences qui nous sont signalées et dans lesquelles nous sommes déjà engagés.

M. LATULIPPE: Merci, M. le ministre.

M. PINARD: On peut dire qu'en multipliant la distance par le coût de \$1 million le mille, vous avez une idée assez exacte du coût global de cette réalisation.

UNE VOIX: Un million de dollars le mille?

M. PINARD: Oui, si vous voulez lui donner les caractéristiques d'une autoroute avec une belle géométrie et avec un bon terrassement sous forme de remblai, de façon qu'elle ne soit pas affectée par la gelée comme c'est le cas de la route transcanadienne, par exemple. Cela coûte beaucoup moins cher d'entretien à la longue.

M. LE PRESIDENT: Comme c'est la dernière question, je remercie chaleureusement tous les membres de la commission, surtout ceux qui pensent avoir mené le bon combat.

Ils nous ont donné la preuve qu'ils défendraient ce qu'ils croyaient être les intérêts de leur comté. Par contre cela a également permis au ministre de nous prouver qu'il pouvait exceller en beaucoup de choses.

M. LAURIN: Au nom de l'Union Nationale, je voudrais d'abord remercier le ministre de la Voirie...

M. HARVEY (Chauveau): Je dirai au Dr Laurin qu'en ce qui nous concerne, nous sommes 72 pour assurer votre confort.

M. LAURIN: En mon nom personnel, je veux remercier le ministre de l'amabilité et de la patience dont il a fait preuve devant toutes les questions que nous lui avons posées.

M. DUMONT: Aux promesses que le ministre de la Voirie vient de faire, si on veut que les crédits au ministère de l'Éducation soient conformes aux demandes, il va falloir qu'il y ait à Victoria des prêts sans intérêt de consentis.

M. LATULIPPE: Au nom de notre groupe, je voudrais souligner que nous avons une affection spéciale pour le ministère de la Voirie, parce que nous sommes tous des députés des comtés ruraux et nous remercions le ministre de sa bonne collaboration. Cela a été agréable de travailler avec lui durant l'étude de ses crédits.

M. LE PRESIDENT: Votre affection va jusqu'au ministre?

M. LATULIPPE: Elle va jusqu'au point que nous aimerions doubler le budget de la Voirie pour l'an prochain, même au détriment des autres.

M. PINARD: Je voudrais remercier à mon tour tous les membres de la commission et je ne veux faire exception pour personne en disant que parfois on m'a fait travailler très fort, je pense que c'était de bonne guerre. Les problèmes sont là pour être réglés. C'est notre principale responsabilité. Et les députés sont là pour nous indiquer les problèmes à régler. C'est leur responsabilité.

J'admets cette forme de discussion, pour autant qu'elle reste objective, généreuse et

qu'aux critiques soient mêlées le plus souvent possible des suggestions constructives et positives. Je veux retenir le caractère positif des interventions qui ont été faites et oublier tout le reste, certains moments où le débat était acrimonieux, surtout au moment où tout le monde devenait fatigué à cause de la chaleur...

M. CHARRON: Appelons ça comme ça.

M. PINARD: ... de l'argumentation...

M. CHARRON: C'est ça, probablement.

M. PINARD: ... et de la chaleur causée par la température, comme cela a été le cas la semaine dernière, quand c'était également très humide. Nous avons pourtant travaillé à réaliser et nous n'oublierons pas les bonnes suggestions qui ont été faites au passage par les membres de la commission, aussi bien du côté de l'Opposition que du côté ministériel, parce que je pense que des deux côtés il en est venu d'excellentes.

Merci à tous.

Je voudrais profiter aussi de l'occasion pour remercier tous les fonctionnaires qui m'ont rendu la tâche beaucoup plus facile. Nous avons adopté cette année — comme vous l'avez constaté — une formule nouvelle de discussion à la commission des crédits.

Je pense que, dans les problèmes techniques, il n'y a pas personne mieux placée qu'un technicien pour répondre aux questions: cela évite de politiser bien souvent le débat et ça permet aussi d'avoir des réponses plus objectives, plus détaillées, plus précises aux questions qui sont posées. A tous les fonctionnaires, je dis un cordial et un sincère merci.

Est-ce que je peux faire une suggestion aux représentants des partis de l'Opposition? Vu que nous avons des problèmes budgétaires, est-ce que le président de la commission des crédits du ministère des Travaux publics et le président de la commission des crédits du ministère de la Voirie pourraient faire rapport à la Chambre de façon qu'il y ait une adoption par l'Assemblée nationale des crédits de ces deux ministères? Je veux vous dire bien honnêtement que la discussion a duré assez longtemps et que nous avons des problèmes d'ordre budgétaire en ce sens que les fournisseurs de matériaux, les entrepreneurs et différentes autres personnes se plaignent d'être...

M. DUMONT: Immédiatement, en Chambre ce soir?

M. PINARD: ... payées en retard. Cela cause un préjudice assez considérable dans certains cas. J'aimerais faire cette suggestion, si vous voulez l'agréer.

M. LAURIN: Demain.

M. LATULIPPE: Nous voulions également remercier le ministre des Travaux publics, qui a pensé à doter ces salles d'une aération.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Vous êtes un grand sensible, on ne le savait pas, vous avez vu ça à la fin.

(Fin de la séance 21 h 49)