



Assemblée nationale

# journal des Débats

**Deuxième session — 29<sup>e</sup> Législature**

Commissions permanentes de la Voirie et des Travaux publics

Budget supplémentaire

Le 23 décembre 1971 - N° 119

Président: l'honorable Jean-Noël Lavoie

# DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE

## TABLE DES MATIÈRES

### Voirie

Travaux d'hiver. . . . .	B-6163
Administration. . . . .	B-6168
Direction de l'entretien. . . . .	B-6171
Construction et réfection de routes et de ponts permanents. . . . .	B-6175

### Travaux publics

Direction générale de la gestion de l'équipement. . . . .	B-6180
Achat, construction et transformation d'édifices. . . . .	B-6182

## PARTICIPANTS

M. Zoël Saindon, président  
M. Philippe Demers  
M. Bernard Pinard  
M. Marcel Masse  
M. Charles Tremblay  
M. Jean-Louis Béland  
M. André Harvey  
M. Raymond Mailloux  
M. Julien Giasson  
M. Paul-A. Latulippe  
M. Henri Coiteux  
M. Armand Russell

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

*Courrier de la deuxième classe - Enregistrement no 1762.*

**Commissions permanentes  
de la Voirie et des Travaux publics**

**Budget supplémentaire**

Séance du jeudi 23 décembre 1971

(Quinze heures vingt minutes)

M. SAINDON (président des commissions permanentes de la Voirie et des Travaux publics): A l'ordre, messieurs!

La commission se réunit pour l'étude des crédits du ministère de la Voirie.

M. le ministre.

M. DEMERS: Est-ce que le ministre a quelque chose à déclarer avant le début de l'étude de ses crédits?

**Voirie**

**Travaux d'hiver**

M. PINARD: M. le Président, les déclarations que j'aurais eu à faire, à une certaine époque, ont été faites surtout en ce qui concerne le programme spécial des travaux de voirie pendant la période de l'hiver. C'est une politique qui a été voulue par le gouvernement pour soutenir la politique de l'emploi, en créer de nouveaux si possible, et aussi pour empêcher de retourner sur la liste des chômeurs des ouvriers spécialisés et même des journaliers qui normalement, à cette période-ci de l'année, sont des bénéficiaires de prestations sociales ou de prestations d'assurance-chômage.

Il y a aussi d'autres objectifs poursuivis par cette politique de travaux routiers en période d'hiver, comme de prendre avantage des accords Canada-Québec pour permettre au gouvernement du Québec d'accélérer son programme des travaux routiers dans les régions qui ont été mentionnées lors d'une conférence de presse tenue il y a quinze jours. Ces accords nous permettent de dépenser \$63 millions et d'entreprendre des dépenses pour un montant global de \$120 millions sur un programme qui va jusqu'en 1975.

M. DEMERS: Mais les crédits...

M. PINARD: Ce sont les remarques générales que j'avais à faire. Si on veut procéder par poste budgétaire, au poste administration...

M. MASSE (Montcalm): M. le Président, sur le débat général, avant d'entrer dans l'étude des crédits, le ministre vient de nous dire qu'il a commencé, en coopération avec le gouvernement fédéral, un certain nombre de programmes de voirie, particulièrement pour résorber le chômage en période d'hiver.

Est-ce que le ministre a imposé des dates limites à ces contrats-là pour que les travaux

puissent se faire en période de chômage, plutôt que d'être "stockés" par des entrepreneurs qui les font au fur et à mesure qu'ils ont de la machinerie? C'est la question précise: Est-ce qu'il y a des dates limites pour que ce soient des travaux effectués à l'intérieur des périodes de chômage saisonnier?

M. PINARD: Oui, parce que dans l'accord Canada-Québec, il faut que le Québec puisse faire exécuter ces travaux-là, à partir de janvier jusqu'au 31 mai, pour permettre au Québec d'aller chercher la participation du gouvernement fédéral dans le paiement des salaires.

M. MASSE (Montcalm): Si je comprends bien, le gouvernement fédéral participe pour payer les salaires des ouvriers spécialisés et des journaliers, mais uniquement pour la partie des travaux effectués entre janvier et le 31 mai? En ce qui concerne tous les travaux qui ne seront pas terminés et qui devront être terminés, le fédéral ne participe plus au paiement du personnel dépassé le 31 mai.

M. PINARD: C'est-à-dire que c'est applicable à la main-d'oeuvre qui travaille sur les chantiers.

M. MASSE (Montcalm): Et dans tous vos contrats il y a une date limite. Il faut que tous ces contrats-là soient finis avant le 31 mai?

M. PINARD: Non, il ne s'agit pas de les finir. Il s'agit de les commencer d'ici janvier pour être en mesure d'aller chercher la participation du gouvernement fédéral sur le montant affecté aux salaires de la main-d'oeuvre sur les chantiers, d'ici le 31 mai.

M. MASSE (Montcalm): Disons, vous prenez la route no 28...

M. PINARD: Après cela les travaux vont se continuer de façon normale pendant la belle saison.

M. MASSE (Montcalm): Il n'y a plus de participation du fédéral à partir de ce moment-là?

M. PINARD: Il est possible d'avoir une reconduction de l'entente pour avoir la même participation au cours de l'année 1972-1973.

M. DEMERS: Durant la belle saison?

M. MASSE (Montcalm): Durant la belle saison également?

M. PINARD: Durant la période d'hiver.

M. MASSE (Montcalm): Durant l'été, qui va payer ces gens-là?

M. PINARD: Le ministère de la Voirie.

M. MASSE (Montcalm): Est-ce que l'intention du gouvernement serait d'arrêter ces travaux-là le 31 mai pour les reprendre à l'hiver?

M. PINARD: Non.

M. MASSE (Montcalm): Vous allez les poursuivre quand même à la solde du gouvernement provincial?

M. PINARD: Nous allons les poursuivre quand même.

M. MASSE (Montcalm): Il serait donc dans l'intérêt du gouvernement, dans ses contrats, d'essayer de faire signer les entrepreneurs pour...

M. PINARD: C'est ça.

M. MASSE (Montcalm): ... qu'une grande partie soit faite avant le 31 mai. Est-ce que c'est l'intention du gouvernement de demander cette signature-là?

M. PINARD: Nous avons un échéancier précis qui prévoit que les entrepreneurs doivent être à l'ouvrage pour permettre de bénéficier de la participation du gouvernement d'Ottawa.

M. MASSE (Montcalm): Si je comprends bien, le ministère de la Voirie a son programme. Mais est-ce que dans ses contrats, il va faire signer l'entrepreneur pour qu'il respecte l'échéancier du ministère de la Voirie, sinon il serait pénalisé à partir de la fin de la date, disons du 31 mai, si les travaux ne sont pas finis?

M. PINARD: C'est sûr que nous avons intérêt à le faire et nous allons prendre les dispositions de façon que, dans les contrats, soient incluses des dispositions qui vont forcer l'entrepreneur à réaliser les travaux pour permettre au gouvernement du Québec d'aller chercher les sommes prévues dans l'entente.

M. MASSE (Montcalm): Et quel est le pourcentage qui va à la main-d'oeuvre par rapport au béton, dans ces travaux-là?

M. PINARD: Voulez-vous attendre un petit moment parce que c'est assez... Ah bon! M. Michaud est arrivé. M. Michaud, le directeur du budget, pourrait vous donner des explications quant au pourcentage des montants qui nous viennent d'Ottawa pour le paiement de la main-d'oeuvre à l'intérieur de l'entente Canada-Québec de notre programme spécial de travaux d'hiver.

M. DEMERS: Est-ce qu'on pourrait savoir la totalité de l'entente et après cela les pourcentages?

M. PINARD: La totalité de l'entente est de \$63.2 millions; disons dans la principale...

M. MASSE (Montcalm): C'est la participation du fédéral?

M. PINARD: C'est le prêt fédéral qui doit être dépensé avant le 31 mars 1973. Donc, le ministère de la Voirie prévoit dépenser \$9 millions avant le 31 mars 1972 et le reste l'année suivante.

M. PINARD: Le ministère des Travaux publics aussi a une certaine portion de ce montant. Le palais de justice d'Arthabaska, \$1,400,000.

M. MASSE (Montcalm): Le ministre nous expliquait avant votre arrivée que ces paiements-là ne sont faits que pour le personnel et à la condition que ce soit avant le 31 mai, quitte à avoir une autre entente entre le Québec et le Canada soit pour une participation durant la belle saison, ou reconduite uniquement en période de chômage saisonné.

M. PINARD: En fait, toutes les dépenses relatives à la main-d'oeuvre directement sur les chantiers et faites avant le 31 mai 1972 seront remboursées pour les trois quarts du coût de la main-d'oeuvre sous forme de subventions, par Ottawa.

Supposons que le prêt est de \$63.2 millions. Si nous dépensons, au point de vue de la main-d'oeuvre, d'ici le 31 mai 1972, \$6 millions — en fait c'est estimé à \$4 millions, actuellement, la dépense de la main-d'oeuvre — alors les trois quarts de la dépense de la main-d'oeuvre, ce sera \$3 millions. Le remboursement au point de vue de la subvention sera de \$3 millions.

M. MASSE (Montcalm): Et quel est le pourcentage de la main-d'oeuvre par rapport à "béton"?

M. PINARD: Habituellement, pour un contrat, nous avons une relation de 30-30-40, disons 30 p.c. de main-d'oeuvre, 30 p.c. de matériaux et 40 p.c. d'équipement.

M. MASSE (Montcalm): Expropriation ou chose semblable, d'accord.

M. PINARD: Non, c'est en dehors.

M. MASSE (Montcalm): C'est en dehors.

M. PINARD: Quand on parle de coût de travaux, on parle simplement du contrat lui-même. Les dépenses inhérentes à l'expropriation et tout cela, c'est en dehors de l'entente.

M. MASSE (Montcalm): C'est dans les 40 p.c.?

M. PINARD: C'est ça.

M. MASSE (Montcalm): Maintenant, est-ce que les tracés sont choisis, soit parce que le plan est fait, soit parce qu'il comporte beaucoup de

main-d'oeuvre, soit parce qu'il est nécessaire parce que beaucoup de gens passent sur cette route-là, est-ce qu'il y a un critère de choix ou si c'est fait au hasard pour le distribuer un peu partout dans la province?

M. PINARD: C'est fait dans la catégorie de ce que nous appelons les grands projets routiers, à caractère régional. Alors, le projet était déjà terminé, c'est-à-dire que la mise en plan était déjà prête et que le ministère attendait d'avoir les crédits nécessaires pour lancer les appels d'offres. Par la signature de cette entente Canada-Québec, nous avons eu la chance de pouvoir mettre en chantier immédiatement ces projets routiers qui étaient déjà inscrits dans la planification pour lesquels nous n'avons pas suffisamment d'argent dans le budget régulier pour permettre d'accélérer le départ de ces travaux.

M. MASSE (Montcalm): Je remarque ici qu'il y a, outre...

M. DEMERS: Pendant qu'on est à cet article, vous n'avez pas tenu compte directement de l'indice du chômage des régions? C'est simplement la planification qui avait été préparée en fonction des développements régionaux.

M. PINARD: Je pense que si nous revoyons les régions où ces travaux seront...

M. DEMERS: Cela tombe assez bien.

M. PINARD: ... exécutés, nous en avons où véritablement il y avait un indice de chômage élevé.

M. MASSE: De toute façon, l'indice de chômage...

M. DEMERS: L'indice de chômage est égal partout.

M. PINARD: Par exemple dans les Cantons de l'Est, dans la région de la Chaudière et de la Beauce, dans les régions du Saguenay et du Lac-Saint-Jean, dans la région de Montréal, évidemment, dans les régions de l'Abitibi et du Témiscamingue, dans la région de Trois-Rivières et des Bois-Francs, je pense que le taux de chômage est assez élevé à cause de la mauvaise situation des compagnies papetières.

M. DEMERS: Il n'y a pas à se tromper franchement.

M. PINARD: Il faudrait peut-être, pour d'autres facteurs qu'il serait trop long d'énumérer en ce moment...

M. DEMERS: La route Marie-Victorin.

M. PINARD: C'est l'autoroute 30. Il y a eu

un chantier qui a été accordé la semaine dernière pour une somme de \$4,500,000, je crois. L'autoroute 30 faisait partie du programme spécial de travaux routiers en hiver, grâce à l'entente Canada-Québec.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): L'autoroute est-ouest Montréal n'est pas dans cela?

M. PINARD: Est-ouest?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): L'autoroute est-ouest de Montréal.

UNE VOIX: C'est un prêt de l'an passé.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est avant.

M. PINARD: Ce n'est pas en vertu de l'entente Canada-Québec dont nous parlons en ce moment.

M. MASSE (Montcalm): Est-ce qu'il y a eu, en plus de ça, de l'argent négocié avec le gouvernement fédéral dans le programme des zones spéciales: Trois-Rivières, Sept-Îles et Québec, qui est en dehors de ce prêt de \$63.2 et en dehors de l'autoroute est-ouest?

M. DEMERS: Mais c'est...

M. PINARD: Voici les critères. C'est que l'entente Canada-Québec prévoit que le Québec exécutera des programmes routiers spéciaux en dehors des zones spéciales, en dehors des zones déjà couvertes par des ententes Canada-Québec, par exemple genre ARDA, FODER et...

M. MASSE (Montcalm): Alors, la région de Trois-Rivières, c'est dans une zone spéciale.

M. PINARD: C'est ça, c'est un projet...

M. MASSE (Montcalm): Qui apparaît à ce budget-là.

M. PINARD: La zone spéciale de Trois-Rivières est dans le programme spécial des travaux d'hiver.

M. MASSE (Montcalm): D'accord.

M. PINARD: Mais il y a un projet limitrophe, en fait, l'autoroute 40 de Pointe-du-Lac à Berthier qui est à l'extérieur de la zone...

M. MASSE (Montcalm): Mais il n'est pas dans la limite spéciale.

M. PINARD: C'est ça!

M. DEMERS: Antérieurement c'était...

M. PINARD: C'est négociable dans la zone spéciale, l'autoroute Trois-Rivières...

M. MASSE (Montcalm): Alors ce n'est pas dans le centre...

M. PINARD: C'est ça.

M. BELAND: La section pour desservir la régionale Louis-Fréchette, la section A pour Sainte-Marie-de-Beauce et Saint-Sylvestre-de-Lotbinière, est-ce qu'il y a quelque chose d'accordé présentement au rang Sainte-Marie ouest?

M. PINARD: Ce genre de travaux sera inscrit dans le programme régulier des travaux à même le budget régulier.

M. MASSE (Montcalm): M. le ministre, est-ce que dans l'application de ces programmes il y a certains règlements ou certaines lois qui seront suspendus comme pour le long de la route transcanadienne pour l'établissement de stations-service?

M. PINARD: M. le Président, je pense que ce débat est complètement hors d'ordre à l'heure actuelle.

M. DEMERS: Cela viendra dans le détail tantôt.

M. PINARD: Cela n'aurait aucune relation directe ou indirecte avec la discussion du budget supplémentaire en cause.

M. MASSE (Montcalm): Alors il n'y a aucun règlement qui va être suspendu, si je comprends bien.

M. PINARD: Vous parlez des règlements de la Chambre ou des règlements du ministère de la Voirie?

M. MASSE (Montcalm): Des règlements du ministère de la Voirie.

M. PINARD: Vous aurez l'occasion de connaître tous ces règlements et l'application pratique de ces règlements.

M. DEMERS: J'ai à mes côtés un spécialiste pour vous questionner.

M. MASSE (Montcalm): Oui, c'est ça! C'est pour permettre au député de Sainte-Marie de vous poser certaines questions qu'il aimerait bien vous poser.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Non, mais, d'après le ministre ça ne rentre pas dans la discussion.

M. PINARD: C'est-à-dire que si nous voulons faire une discussion régulière du budget supplémentaire, je vais vous en donner l'occasion.

M. MASSE (Montcalm): C'est pour donner

l'occasion au ministre d'expliquer à la population les difficultés de l'application de ces règlements.

M. PINARD: Enfin, je n'entrerai pas dans le débat. J'ai dit ce que j'avais à dire là-dessus et nous aurons l'occasion d'en reparler à une autre date, si vous voulez et je ne crains rien.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): M. le ministre, pour vous montrer notre esprit de collaboration nous allons attendre après les Fêtes.

M. DEMERS: Savez-vous que vous ne pensez qu'à ça, cette année vous autres, la collaboration...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): A part le bill 28, on n'a pas de problèmes, on légifère.

M. LE PRÉSIDENT: Alors, messieurs, si...

M. MASSE (Montcalm): Je dois dire, pour terminer, que j'ai eu l'occasion d'aller voir sur place ledit rond-point puisqu'il est entre Québec et Montréal et je n'ai pas encore compris l'avantage qu'il y aurait pour l'entrepreneur de s'établir de ce côté-ci de la rue plutôt que de l'autre côté. Alors, il y a peut-être eu quelque chose avec les règlements. Je serais peut-être un mauvais entrepreneur, c'est peut-être ça qui est le fond de l'affaire.

M. DEMERS: Vous vous êtes peut-être trompé de rond-point.

M. MASSE (Montcalm): Ah non! c'était le bon rond-point.

M. PINARD: C'est-à-dire que tout ça est un faux scandale. C'est une vaste stratégie de chantage ou de persiflage ou de calomnie. C'est mon point de vue. On verra ce qu'on verra!

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Est-ce qu'on pourrait commencer à étudier?

M. LE PRÉSIDENT: Messieurs, si vous êtes prêts à commencer l'étude...

M. DEMERS: Il y a une question d'intérêt général...

M. BELAND: J'aurais encore une question à poser. Est-ce qu'il est possible que relativement, par exemple, aux subventions, à l'entretien des chemins l'hiver, il y ait des montants de glissés à savoir une certaine "surfacturation"?

Ces montants, au lieu d'être attribués aux entrepreneurs à l'intérieur de leurs chemins à entretenir, est-ce qu'ils peuvent être glissés vers une grande route adjacente qui est entièrement à la charge du gouvernement? Soit la Transcanadienne, par exemple.

M. PINARD: Il faudrait procurer au prési-

dent un cahier de budget supplémentaire de façon qu'il puisse suivre la discussion qui se fait en ce moment. Est-ce que le député aurait l'obligeance de reprendre sa question?

M. BELAND: Bon, disons, que je vais y aller d'une façon plus directe encore. Si un entrepreneur a été obligé de faire appel au ministère de la Voirie, pour venir l'aider lors d'une tempête extraordinaire et que le montant de la facture, au lieu d'être déduit du montant à être donné à l'entrepreneur, bien, il est tout simplement facturé comme si cela avait été tout simplement un chemin que le ministère de la Voirie a gardé, par exemple la Transcanadienne, est-ce qu'il y a possibilité qu'il y ait des glissements comme cela?

M. PINARD: Je vais demander à M. Michaud de répondre plus particulièrement à votre question puisqu'il a fait l'analyse de ce problème pour la confection du budget supplémentaire.

D'ailleurs, on ne demande aucun crédit au niveau des subventions d'entretien d'hiver. Mais pour répondre directement à votre question, si un entrepreneur a un contrat d'entretien d'hiver et fait appel au ministère de la Voirie parce qu'il ne peut pas exécuter les travaux avec sa machinerie ou que sa machinerie se brise, le ministère de la Voirie facture l'entrepreneur pour la machinerie qu'il lui a prêtée.

M. BELAND: C'est d'accord. Par contre, est-ce qu'il peut arriver des cas où il y ait possibilité de manigance de façon que, justement, ce ne soit pas facturé ou cela ne soit pas reconnu sur le montant de l'entrepreneur?

M. PINARD: Actuellement, le ministère de la Voirie a recours à l'entreprise privée pour les contrats d'entretien d'hiver, parce que son parc d'équipement n'est pas assez grand pour pouvoir déblayer toutes les routes de la province. Donc, ce n'est certainement pas un stratagème.

M. BELAND: Non, je comprends très bien votre réponse et je suis fier que vous l'avez donnée comme telle. Par contre, il est possible que des choses comme cela aient eu lieu dans le passé.

M. DEMERS: Que le député précise. Le passé? Nous étions là, nous!

M. BELAND: Disons qu'il ne s'agit pas de dénigrer personne, parce que nous faisons entrer en ligne de compte des noms d'individus. Je ne suis pas un coupe-jarret dans le sens que l'Unité-Québec a peut-être déjà été...

M. DEMERS: J'aimerais que vous précisiez votre position. Arrêtez d'insinuer peut-être ceci, peut-être cela. Nous ne sommes pas des anges et vous non plus et le gouvernement non plus! Arrêtez donc...

M. HARVEY (Chauveau): M. le Président, j'aurais une question un peu en dehors des discussions.

M. LE PRESIDENT: Le député de Chauveau.

M. HARVEY (Chauveau): Oui, j'aurais une question à poser qui n'aurait aucune insinuation mais qui pourrait peut-être éclairer quelques membres de cette commission. Nous avons parlé, tout à l'heure, de terrains adjacents — je ne comprends pas le terme, en tout cas, celui qui l'a avancé le comprend sûrement — mais est-ce qu'il y a des routes, comme exemple, la route 20, l'autoroute, qui puissent être concédées à des municipalités, qui sont des territoires contigus à l'intérieur de toutes les municipalités qu'on rencontre entre Québec et Montréal? D'après moi, non, mais je voudrais que le ministre nous dise si, entre Saint-Roch-des-Aulnaies, par exemple, ou bien entre Sainte-Croix-de-Lotbinière et l'autre étape sur la route 20, ce sont les municipalités qui ont la responsabilité de l'entretien de la route transcanadienne.

M. PINARD: Je crois que non.

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

M. MAILLOUX: M. le Président, si vous me le permettez, pour répondre peut-être aux questions du député de Lotbinière ainsi qu'à celle du député de Chauveau, il y a plusieurs sortes d'entretien d'hiver. Il y a les chemins entretenus à 100 p.c. par le ministère de la Voirie. Il y a les chemins également qui sont entretenus par subventions. Dans aucun cas, à ma connaissance, les divisions n'ont le droit de pratiquer la méthode qu'a mentionnée tantôt le député de Lotbinière. S'il a un cas particulier qui vient à son attention, il doit faire une plainte et le signaler immédiatement. Dans tous les cas, s'il y a une addition de machinerie pour un entrepreneur qui exécute des travaux pour le ministère de la Voirie, il est facturé par la division pour la machinerie qui a pu être louée dans une tempête où il n'est pas capable de donner le service nécessaire.

M. GIASSON: C'est calculé d'après le nombre de machines, à tant l'heure.

M. DEMERS: Il est à côté de la "track" complètement!

M. PINARD: M. le Président, est-ce que je pourrais vous faire remarquer que nous allons un petit peu cahin-caha dans la discussion? Il faudrait procéder par ordre, poste budgétaire par poste budgétaire, de façon à faire une discussion intelligente du budget supplémentaire.

M. LE PRESIDENT: Alors, messieurs, si vous voulez, pour la bonne marche de nos travaux, nous allons commencer par le poste budgétaire no 1, qui est l'administration.

### Administration

M. MASSE (Montcalm): Alors, au point de vue de l'administration, c'est le poste 1.

Il y a un problème qui a été soulevé à l'occasion d'une directive du ministère de la Voirie, qui remettait une grande partie des routes à l'entretien des municipalités. Le ministre a certainement été alerté par les autorités municipales devant le coût supplémentaire que cela avait entraîné dans certaines municipalités.

Je ne dis pas que le principe du ministère de la Voirie de remettre à l'entretien des municipalités des routes qui sont nettement de caractère municipal — c'est-à-dire qu'elles ne vont pas d'une municipalité à l'autre, mais qu'elles ne sont que dans le territoire qui est sous la juridiction de la municipalité — n'est pas un bon principe, mais il reste que les municipalités ne sont pas de même étendue au Québec. Il y a des très grandes municipalités avec peu de population. Je peux donner un exemple, disons, que je connais bien puisque c'est dans ma région: Saint-Calixte et Saint-Donat. Il y en a certainement dans tous les comtés.

Il n'y a pas de proportion entre la capacité de payer des contribuables d'une municipalité et l'étendue du territoire à entretenir. Je me demande, sans mettre en doute le principe du ministère de la Voirie de remettre aux municipalités des chemins municipaux, s'il n'y aurait pas lieu, quand même, de demander au service de la planification ou au service du budget du ministère de la Voirie de faire un certain calcul entre la capacité de payer des contribuables d'une municipalité et le nombre de milles à entretenir. Ainsi, le ministère de la Voirie pourrait dire: Tel pourcentage de l'entretien des chemins de municipalité est à la charge des contribuables locaux. Le reste, un peu comme au ministère de l'Éducation, qui est au-delà de la capacité de payer d'une municipalité, devient imputable au budget du ministère de la Voirie, à la condition que les travaux entrepris soient autorisés par le ministère de la Voirie, de sorte qu'il y aurait une meilleure justice dans l'entretien par les municipalités.

Actuellement, je sais que le ministère de la Voirie doit certainement recevoir beaucoup de plaintes. Comment juger à l'intérieur de ces plaintes-là sans tomber dans le discrétionnaire, si on a pas de règle de calcul? Par contre, il y a certainement des gens qui ont raison de se plaindre. Ils ne sont pas en mesure d'assumer l'entretien de tout cela, parce qu'ils ne sont pas assez nombreux. Cela cause une injustice non seulement aux gens qui sont là, mais à tous ceux de l'extérieur qui ont à voyager dans cette région-là, parce que beaucoup de ces municipalités sont souvent à caractère touristique et que,

trois fois sur quatre, la route utilisée ne l'est pas par quelqu'un de la municipalité; mais par des gens de l'extérieur, que ce soit de Montréal, de Québec ou d'ailleurs. C'est vrai pour Saint-Donat et Saint-Calixte en particulier, soit les deux municipalités dont je parlais. Il serait normal que l'ensemble du Québec aide à l'entretien des routes de ces municipalités puisque les trois quarts de ces routes-là sont employées, très souvent, par des gens de l'extérieur.

Est-ce qu'il n'y aurait pas moyen de faire une étude dans ce sens-là et, lorsqu'elle sera connue, de la transmettre aux autorités municipales et aux parlementaires également?

M. PINARD: Je pense que le député de Montcalm fait d'excellentes suggestions.

M. DEMERS: M. le ministre, j'aimerais que vous puissiez nous dire sur quels critères vous vous êtes basé pour établir cette politique-là, parce que, tous les jours, on se fait poser cette question-là. Pourquoi on a fait cela, qu'est-ce que cela donne? Vous nous demandez un surplus de budget. A mesure que vous diminuez votre entretien, vous augmentez votre budget; il y a quelque chose qui ne va pas.

M. PINARD: Il n'y a aucun montant de subvention qui est demandé dans le budget supplémentaire pour de l'entretien. Le budget supplémentaire de \$160,000 est demandé, au poste 7, administration, pour d'autres fins que celles que vient de discuter le député de Montcalm.

Je n'ai pas d'objection à donner les critères d'évaluation de la capacité de payer des municipalités plus riches qui ont constitué la première phase de la remise à l'entretien de certains chemins. Il n'y a pas eu de problème, à ce moment-là; je pense que cette phase-là a été faite sans heurt. La deuxième phase a concerné les municipalités moyennes, celles qui avaient une capacité de payer moindre que les plus grosses, mais, là encore, le problème n'est pas tellement aigu et nous avons augmenté, dans la plupart des cas, le montant des subventions, ce qui permet aux municipalités de prendre soin de l'entretien des chemins qui sont remis, par le ministère de la Voirie, à leur juridiction.

M. DEMERS: Pour l'évaluation, par exemple, de la capacité de payer des municipalités, vous avez pris cela où? Aux Affaires municipales?

M. PINARD: Oui, nous avons demandé au ministère des Affaires municipales de nous fournir des statistiques, parce que, chaque année, des municipalités produisent à ce ministère les bilans, les états financiers.

M. DEMERS: Est-ce que ce sont les ingénieurs divisionnaires, qui sont allés sur place pour voir si tel chemin était utilisé ou non, qui vous ont fait le rapport?

M. PINARD: Evidemment nous avons demandé aux divisionnaires de bien voir la situation de près, parce qu'ils sont mieux placés que quiconque pour voir sur place la nature des besoins et aussi ce que le ministère pouvait faire pour se départir de certains chemins tant qu'il n'a pas la responsabilité au plan de l'entretien.

M. LE PRESIDENT: Le député de Charlevoix.

M. MAILLOUX: M. le Président, ayant participé à quelques réunions du comité qui a dû s'occuper du problème d'entretien d'hiver, devant la remise de certains chemins aux municipalités, je voudrais apporter quelques commentaires supplémentaires, étant donné certaines plaintes qui arrivent aux bureaux des députés actuellement. D'abord le ministère avait constaté une anomalie criante alors que nous entretenions des rues d'intérêt purement local, à l'intérieur des villes comme des villages, c'était une mesure discriminatoire, les villes étaient complètement favorisées alors que d'autres étaient complètement désavantagées. Il y a eu remise de tous les chemins d'intérêt local aux villes et villages.

Deuxièmement, le ministère avait l'habitude à tous les hivers de prendre à sa charge, en supplément, un circuit de tant de milles par comté. Afin d'éviter la discrimination, il a été décidé, devant les coûts plus élevés, que toutes les subventions dans tout le Québec seraient augmentées. Cela a été appliqué pour une somme globale, je crois, d'au-delà de \$500,000 et toutes les régions...

M. DEMERS: Tant par mille?

M. MAILLOUX: C'est tant par mille suivant les régions et suivant la densité évidemment de la neige, suivant le système de pondération. Or, c'est donc dire pour quelques régions, dans les comtés de Bonaventure, la Gaspésie, que ça a tombé à \$475 le mille, dans d'autres à \$450 le mille, dans d'autres à \$400. Il y a un deuxième arrêté ministériel qui fait que, l'an prochain, il y aura également une autre augmentation sur les deux années fiscales.

M. DEMERS: Vous allez diminuer l'an prochain les montants sur les milles entretenus, le tout basé sur la précipitation?

M. MAILLOUX: Non, à présent, si vous voulez me laisser terminer, il y a un deuxième aspect évidemment qui a été étudié à fond, c'est que les ministères de l'Agriculture et Colonisation, des Terres et Forêts, du Tourisme de la Chasse et de la Pêche, quatre ministères entre autres, construisaient des routes partout dans la province. On s'apercevait que le circuit augmentait sans cesse. Alors, tous les chemins qui n'étaient pas bordés de résidences permanentes ont été éliminés: les chemins qui n'aboutissent nulle part, ou qui ne servent qu'occasionnelle-

ment à un propriétaire pour des fins de sport, les chemins qui conduisent à des dépotoirs, à une usine de pompage, vers les quais, vers les aéroports, vers les centres de ski, des relais de motoneiges. Or il y a eu quelques plaintes qui ont été faites ici et là, mais je pense...

M. MASSE (Montcalm): Ces chemins-là ne sont pas subventionnés...

M. MAILLOUX: Ils ne sont pas subventionnés, il faut forcément qu'il y ait des habitations. C'est chaque division qui nous a dit si ça respectait bien les normes fixées par le ministère, afin qu'arrête l'entretien de routes qui ne servent qu'à des intérêts privés. Il y a eu bien sûr quelques cas où des opérations forestières ont semblé désavantagées par cette procédure-là. Je sais que le ministre a dit à ce moment-là que s'il y a des cas tout à fait particuliers, où il est prouvé que l'intérêt public commanderait que le ministère agisse, le ministère le fera; sauf que je me rappelle que l'an passé, dans un cas particulier dans le comté de Saguenay, un syndicat forestier nous avait averti qu'il devrait cesser ses opérations, et que 60 personnes seraient mises en chômage, plutôt que de donner la subvention pour l'entretien de tout l'hiver, il a été accordé un montant pour permettre l'ouverture afin que le bois soit sorti de ce chantier-là, à Saint-Paul-du-Nord. Par la suite, quand les opérations se sont terminées, on n'a pas continué à entretenir un chemin qui n'aurait servi à personne, à ce moment-là. Or, c'est dans cet esprit-là que le ministère a étudié l'entretien des routes d'hiver.

M. DEMERS: Est-ce que l'adjoint parlementaire du ministre pourrait nous donner les critères de base tels que la pondération de toutes ces choses-là, pour avoir un tableau spécifique? Disons que j'envoie un mot pour lui demander sur quels critères il s'est basé, le comité s'est basé pour éliminer telle chose. Lorsque nous avons, à nos bureaux, un conseil municipal, on peut dire: On a augmenté la subvention, on a diminué l'entretien. Mais si on arrive avec quelque chose de sérieux et que c'est vous autres, votre comité qui l'a fait, on pourrait répondre sérieusement.

M. PINARD: Un point d'ordre, c'est que je voudrais bien expliquer la politique d'entretien du ministère de la Voirie, en matière de chemins d'hiver, mais c'est complètement hors d'ordre, la discussion que nous faisons actuellement. Nous ne demandons pour cela aucun crédit au budget supplémentaire. J'aimerais rappeler au député que nous avons fait connaître en détail la politique du ministère dans le domaine de l'entretien des chemins d'hiver, en envoyant toute la documentation précise à tous les députés. Peut-être l'a-t-on oublié, ou que l'on ne s'en souvient pas, alors je peux faire un rappel, je peux leur envoyer un document, ou leur expliquer de nouveau le fonctionnement de

cette nouvelle politique lors de la présentation des crédits supplémentaires à la reprise des travaux sessionnels, en février ou en mars.

M. MASSE (Montcalm): M. le Président, un rappel au règlement, je voudrais quand même faire remarquer au ministre qu'on a à discuter non pas uniquement sur les crédits qui sont demandés mais sur tous ceux qui pourraient être demandés au chapitre de l'entretien ou au chapitre de l'administration et actuellement nous sommes au poste de l'administration.

Il est de tradition, dans l'étude des crédits budgétaires, de discuter deux choses au poste de l'administration: tout ce qui touche la politique générale du ministère et tout ce qui touche le poste comme tel.

Lorsque des députés s'interrogent sur les critères qui ont été mis de l'avant par le ministère de la Voirie concernant des politiques du ministère de la Voirie, il est de tradition, dans l'étude des crédits, que ce genre de discussion se fasse au poste no 1 qui est celui de l'administration, et cela pour l'ensemble de l'étude des crédits. Je ne veux pas dire par là qu'on doit étirer la discussion, etc., mais ça ne peut être que là que ces questions peuvent être posées.

M. PINARD: M. le Président, il faut quand même faire une réserve. Ce que dit le député de Montcalm est vrai lorsque le gouvernement présente son budget pour l'année financière courante. A ce moment-là, chaque ministre a la responsabilité d'expliquer au poste de l'administration comment il entend dépenser le budget demandé à l'Assemblée nationale.

Ce n'est pas le cas à l'occasion de la présentation de crédits supplémentaires parce qu'en ce moment nous nous apercevons fort bien que le montant de \$160,000 demandé au poste de l'administration ne concerne pas l'entretien d'été ou d'hiver, même si, au poste 5, il est question de la direction de l'entretien. Il s'agit d'une somme de \$100,000 demandée pour permettre au ministère de la Voirie de payer des indemnités pour dommages matériels, indemnités qui sont supérieures aux prévisions et qui entraînent des frais d'honoraires imprévus, également.

M. MASSE (Montcalm): Le ministre sait fort bien que si on prenait ces quelques minutes employées à discuter si on a le droit d'en discuter, pour en discuter, on aurait peut-être fini la discussion.

M. PINARD: Bien honnêtement, la formule de pondération dont on a parlé tantôt est une formule technique très complexe...

M. MASSE (Montcalm): Oui, oui.

M. PINARD: ... qui devrait être normalement expliquée par le sous-ministre chargé de

l'entretien ou par un de ses délégués. Il faudrait faire un graphique au tableau.

M. DEMERS: Il n'est pas question, M. le Président, d'embêter les gens avec cela.

M. PINARD: Non, mais bien honnêtement...

M. DEMERS: Si on attend au printemps, quand la neige sera fondue, pour savoir si on va ouvrir des chemins à telle place ou pourquoi on ne les ouvre pas, il sera trop tard et il n'y aura plus moyen de répondre. Votre budget va arriver au printemps, c'est aussi simple que cela.

Si le ministre ne peut pas nous donner quelques petites explications faciles, qu'on passe donc à \$160,000 et qu'il nous dise pourquoi ces \$160,000? C'est aussi simple que cela.

M. PINARD: M. le Président, avec votre permission...

M. DEMERS: Faites-nous une énumération et on fera signe que oui ou non.

M. PINARD: ... si les députés ont des griefs à faire entendre, je leur suggère, en toute amitié, de faire connaître ces griefs au directeur général de l'entretien, M. Normand Jodoin, qui va se faire un plaisir d'étudier chacun des dossiers au mérite et de vous donner les réponses adéquates.

S'il arrivait qu'il y ait des situations d'injustice de créées, ce qui est possible, nous apporterons les corrections nécessaires pour donner justice à la population.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Excusez-moi, mais ces crédits supplémentaires de l'ordre de \$160,000 pour l'administration, sont affectés à quoi?

M. PINARD: M. Michaud, le directeur du budget, a toutes les explications pertinentes. Je pense que la discussion sera plus à point et plus courte si c'est lui qui donne les informations en mon nom.

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

M. PINARD: Cette année, on a dû préparer le budget par centres de responsabilité, avec des dépenses d'une nature tout à fait nouvelle. Certains chiffres ont été placés avec réserve au début de l'année, quand on a discuté du budget régulier de la Voirie. Maintenant, notre organisation administrative a entraîné des dépenses supplémentaires de frais de déplacement.

Au poste 1, article 2, Bureaux des districts et divisions, nous payons, en fait, tout notre personnel de région et le personnel de bureau de région qui doit voir à l'administration du ministère. Les frais de déplacement se sont avérés supérieurs aux prévisions initiales. Etant

donné que c'est une nouvelle formule de budget cette année par centres de responsabilité, avec une nouvelle catégorie de dépenses, on a eu...

M. DEMERS: Les frais de déplacement de qui?

M. PINARD: Les frais de déplacement de nos directeurs régionaux, de leurs assistants, des divisionnaires, de leurs assistants ainsi que des ingénieurs.

M. DEMERS: Est-ce qu'ils ont eu des augmentations de salaire ou s'ils ont eu plus de déplacements?

M. PINARD: Cette année, le ministère de la Voirie a eu un budget de construction supérieur à celui des années antérieures.

Cela a apporté des déplacements supérieurs de la part du personnel sur place.

M. MASSE (Montcalm): Voulez-vous dire qu'il y a eu un déplacement de fonctionnaires tel que vous êtes obligé de demander un budget supplémentaire?

M. PINARD: Non, ne jouons pas sur les mots. Il ne s'agit pas de déplacements dans le sens de congédiement ou de licenciement.

M. DEMERS: On les a mis sur les tablettes.

M. PINARD: Ce sont des déplacements de fonctionnaires en vertu de la réforme administrative et...

M. MASSE (Montcalm): Chaque nouveau gouvernement a une réforme administrative qui amène des déplacements de fonctionnaires!

M. PINARD: ... pour permettre à ces techniciens et fonctionnaires de mieux suivre les travaux en cours dans les régions et dans les comtés.

M. LE PRESIDENT (Saindon): Adopté?

M. BELAND: M. le Président, lorsque vous avez parlé tantôt de certains aspects concernant les subventions, selon des critères bien précis, selon certaines routes précises, est-ce que cela veut dire que vous faites, en quelque sorte, une espèce de budget global à être donné ou envoyé à un divisionnaire quelconque pour un certain territoire et que lui peut négocier d'autres prix avec ces entrepreneurs?

M. PINARD: En aucune façon. Il y a des prix fixés suivant le système de pondération dans telle région et, quand il s'agit de la subvention, elle est versée à la municipalité si l'entretien continue de l'automne au printemps. C'est dans tous les cas la même chose; le divisionnaire n'a pas à fixer de prix, ils sont

fixés par le système de pondération dans toutes les régions.

M. LE PRESIDENT: Est-ce que le poste 1 est adopté? Adopté.

M. LATULIPPE: J'aurais une question à poser au ministre. Peut-être pourrait-il me répondre en particulier, cela me conviendrait aussi. C'est relativement à...

UNE VOIX: C'est antidémocratique.

M. LATULIPPE: C'est parce que c'est un problème bien particulier à ma région. Relativement à la redistribution de la carte concernant la politique du ministère de la Voirie au niveau des comtés, nous avons certains griefs à faire sur la nouvelle politique mise en oeuvre depuis le 15 novembre. Je ne sais pas si c'est la place pour le faire, je m'interroge, ou si on peut aller faire nos représentations ou nos doléances au ministre directement.

M. PINARD: Pour le changement des limites territoriales?

M. LATULIPPE: Le changement des limites territoriales, nous prétendons que cela cause un préjudice et que cela cause également un préjudice aux redistributions qui ont été faites dans le secteur de la Beauce et dans celui de Thetford Mines.

M. PINARD: Je pense que cela ne cause pas, en général, de conséquences dramatiques sauf que, dans certains cas, je dois admettre que, sur le plan des traditions, cela puisse causer un certain chambardement. Je pense que cela ne diminuera pas la qualité des services déjà donnés à la population de ces régions, au contraire, cela aurait pour effet d'augmenter la qualité des services.

S'il y avait un cas particulier à soumettre au ministère de la Voirie, je vous prierais de le soumettre au niveau du sous-ministre en charge de la construction et de l'entretien, M. René Blais ou au sous-ministre titulaire, M. Claude Rouleau. Je pense que vous devriez vous adresser au sous-ministre M. René Blais qui est responsable de la construction et de l'entretien.

M. LE PRESIDENT: Poste 1, adopté.

M. DEMERS: Poste 5: Direction de l'entretien.

#### Direction de l'entretien

M. MASSE (Montcalm): J'aurais une question de portée générale. Il semble qu'il y ait un règlement ou une loi, au ministère de la Voirie, qui oblige toute municipalité à ouvrir toutes les routes pour le 1er avril, ou c'est une tradition. En tout cas, l'an dernier vous vous souvenez

que le 1er avril n'était pas longtemps après les grandes tempêtes et il y a des municipalités qui ont été obligées d'ouvrir toutes les routes même celles qui n'étaient pas ouvertes l'hiver. Il semble que cette date-là ne soit pas la meilleure et dans beaucoup de cas on ouvre des routes pour rien.

Plusieurs représentations ont été faites dans ma région pour que cette date disparaisse ou qu'elle soit reportée au 1er mai ou au 1er juin. Il semble qu'il y ait un règlement au ministère ou une directive à ce sujet-là.

M. DEMERS: Ils n'ont pas le droit de passer la "gratte" avant telle date?

M. PINARD: Non, ce n'est pas cela. Les contrats donnés à des entrepreneurs privés habituellement prennent effet le 1er avril...

M. DEMERS: Ah oui! D'accord.

M. PINARD: ... et ces gens-là étaient obligés de remettre leur machinerie. Là, ils se disaient: On va être payé...

M. MASSE (Montcalm): Il y a quelque chose au point de vue de la loi.

M. PINARD: Je pense qu'il faut faire référence à un article de la Loi de la Voirie qui peut paraître désuet dans les circonstances. Les caprices de la température ne suivent pas nécessairement la législation ou la réglementation. Il s'agit d'user de son bon jugement et de permettre ce qui peut, par hasard, ne pas être permis dans un texte de loi ou dans un règlement.

UNE VOIX: Il n'y a pas de sanction.

M. PINARD: A ce moment-là, il n'y a pas de sanction. Le divisionnaire est sur les lieux pour constater la situation d'urgence qui pourrait se présenter.

M. DEMERS: Est-ce qu'on pourrait avoir le détail des honoraires, des commissions?

M. PINARD: Je demanderais à M. Michaud de répondre à cette question en mon nom.

M. DEMERS: Très bien.

M. PINARD: En fait, les demandes d'indemnités pour dommages et accidents matériels sur les routes, par les usagers, nous amènent à faire analyser cela par des personnes qualifiées, et les honoraires de ces personnes...

M. DEMERS: Qui sont ces personnes qualifiées?

M. PINARD: Ce sont...

M. DEMERS: Quelles qualifications cela prend-il pour évaluer un dommage?

M. PINARD: C'est un avocat.

M. DEMERS: Est-ce que c'est un actuaire?

M. PINARD: C'est un avocat.

M. DEMERS: Un avocat.

Vous avez parlé des dommages des routes?

M. PINARD: Disons des personnes qui ont des réclamations à faire.

M. DEMERS: Contre la Voirie.

M. PINARD: Contre la Voirie.

M. DEMERS: Ce n'était pas prévu dans le budget?

M. PINARD: C'était prévu...

M. DEMERS: Les avocats vont s'en aller en Floride.

M. PINARD: C'était prévu dans le budget, à 5.1.9. \$400,000, si vous avez le budget, mais pour les comptables, le bureau du contrôleur des finances vous demande de prévoir à 5.1.3., étant donné que ce sont des honoraires qu'on paye à même les \$400,000, un montant additionnel de \$100,000 pour les honoraires. Autrement dit, on crée une nouvelle nature de dépenses à 5.1.3. pour payer les honoraires qui sont relatifs aux dommages, d'assurances, taxes et indemnités qui apparaissent à 5.1.9 dans le budget régulier.

M. DEMERS: Ce sont des études de différentes villes?

M. PINARD: Les différents cas soumis.

M. GIASSON: Les réclamations...

M. DEMERS: Je me demande si ce sont des avocats que le ministère a engagés pour étudier la validité de la réclamation aux dépens du ministère? Est-ce que ce sont des études privées?

M. PINARD: M. Michaud me dit que ce ne sont pas des avocats de la pratique privée qui ont ces dossiers-là en main pour étude et adjudication de la réclamation. Ce sont des honoraires payés à des avocats du gouvernement.

M. DEMERS: En surplus.

M. PINARD: Pas en surplus.

M. DEMERS: Si ce sont des avocats du

gouvernement, ils ont leur salaire, il fallait qu'ils fassent du temps supplémentaire.

M. PINARD: Il faut procéder par imputation au cas où ils demanderaient des services à des conseillers juridiques qui appartiennent à d'autres ministères.

M. DEMERS: C'est cela. Je m'en doutais aussi.

M. LE PRÉSIDENT: Sous-articles 3 et 6.

UNE VOIX: Adopté.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Fournitures et approvisionnements \$800,000, est-ce que vous avez des détails pour ça?

M. PINARD: C'est l'achat de pièces et de carburant pour la machinerie — actuellement on fait un grand effort pour renouveler l'équipement — mais il y a une certaine machinerie qui date de cinq, six ans. L'hiver dernier a été un hiver assez rigoureux, on a dû acheter des pièces et on doit faire un inventaire. Notre inventaire est très bas actuellement et on doit procéder à l'achat de nouvelles pièces en vue de la prochaine saison hivernale.

M. DEMERS: Vous passez par le Service des achats?

M. PINARD: Oui.

M. MASSE: Est-ce que le gouvernement a l'intention de remettre plus d'entretien à l'entreprise privée ou si, au contraire, il se propose d'entretenir de plus en plus lui-même les routes par son service de voirie?

M. PINARD: Il y a eu une enquête très technique, et à mon avis très sérieuse, qui a été faite à l'époque où j'étais titulaire du ministère, qui s'est poursuivie à l'époque de mon prédécesseur immédiat, mais qui n'a pas donné de recommandations concluantes. Alors la tendance a été d'augmenter le poste d'équipement, de remplacer les pièces d'équipement vraiment usagées et qui ne peuvent plus donner les services attendus, parce qu'elles coûtent trop cher de réparation et d'opération. On a envoyé aux rebuts toutes ces pièces d'équipement. Nous en avons vendu aux enchères et nous avons acheté de l'équipement neuf pour être en mesure de le redistribuer dans le territoire québécois, pour pouvoir équiper les régions et les divisions de voirie avec l'équipement qu'il faut, compte tenu des conditions climatiques, des conditions de terrain et des besoins, au plan de la construction comme au plan de l'entretien.

M. MASSE (Montcalm): J'ai l'impression — j'ai pris connaissance de l'étude à l'époque où

j'étais à la planification — compte tenu de l'étude et compte tenu de la pratique courante dans ma région, qu'en général, le secteur privé est plus efficace dans le domaine de l'entretien et même de la construction que le ministère de la Voirie comme tel, et je ne vois pas pourquoi on se gênerait de donner au secteur privé une plus large part de l'entretien des routes. Parce que je ne pense pas que ce soit dans l'essence du rôle de l'État que de saler des routes et d'entretenir des routes. Je ne vois pas en quoi le Québec serait plus fort, les Québécois seraient plus Québécois parce que ce sont les fonctionnaires qui font l'entretien des routes.

Je sais que les syndicats, le jour où ils liront le procès-verbal de notre assemblée, ils vont encore me tomber sur la tête et ils vont dire que c'est épouvantable.

Je ne crois pas, contrairement à la mythologie qui a cours que le Québec soit plus fort que l'administration parce qu'on sale les routes puis qu'on étend du sable. Au contraire, je crois que l'État doit servir à renforcer le secteur privé qui est la dynamique dans l'économie qu'on a. Tout ce que je vois dans un comté rural, je peux vous assurer que n'importe qui peut toucher du doigt l'affaire, parce que l'entreprise privée est plus efficace, plus rapide, et le gouvernement est d'autant allégé de paperasse et d'administration et joue son rôle premier qui est celui de coordonner des actions, de planifier et d'orienter la construction de routes et des choses semblables. Le ministère de la Voirie, je crois, aurait intérêt à s'alléger d'économies secondaires, de faire les petites choses pour se centrer sur son rôle premier qui est d'ordonner, de coordonner l'administration de la Voirie.

M. COITEUX: M. le Président, je suis d'accord sur les remarques du député de Montcalm, partiellement. Mais je crois que dans l'histoire du salage ou du sablage des routes, pour penser de donner ça à l'industrie privée, il faudrait tout de même avoir un taux de tant la tonne ou ces choses-là. Si vous mettez un prix fixe et qu'il arrive quatre fois plus de glace que l'hiver précédent, si ce n'est pas la Voirie qui est obligée de faire les dépenses supplémentaires, alors, c'est à mon sens le public qui va en bénéficier.

On pourrait enlever la neige, d'accord. Pour le sablage et ces choses-là, l'entrepreneur va trop ménager pour mettre de l'argent dans ses poches au détriment de la vie humaine et des usagers de la route.

M. MASSE (Montcalm): C'est parce qu'il y a un mythe dans la politique que tout le monde est gêné de dénoncer. Le mythe qui a cours au Québec, c'est que l'État doit tout faire et que le ministère de la Voirie doit tout faire et que, quand c'est l'entreprise privée qui le fait, c'est du patronage et des histoires de caisse électorale. C'est absolument faux. Ce qui doit être calculé, c'est l'efficacité pour le contribuable au bout de la ligne.

M. DEMERS: Vous pourriez dire la même chose sans doute pour l'entretien des chemins l'été, la reconstruction et ces choses-là?

M. MASSE (Montcalm): Je ne pense pas que le rôle premier de l'Etat soit de tout faire lui-même. C'est absolument faux.

M. LE PRESIDENT: Est-ce que...

M. DEMERS: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Le sous-article 3 du poste 5. Adopté.

UNE VOIX: Oui, adopté.

M. LE PRESIDENT: J'avais oublié de faire adopter le sous-article 1.3 du poste 5, Adopté?

UNE VOIX: Oui.

M. LE PRESIDENT: L'article 4: Bureaux des districts et divisions.

M. DEMERS: Traitements, salaires et allocations. Ce serait pour les bureaux de district et les régions? Pour les ouvriers?

M. PINARD : Les ouvriers qui entretiennent les routes durant l'été.

M. DEMERS: Est-ce qu'ils ont augmenté tant que cela?

M. PINARD: Non, c'est que...

M. DEMERS: ... la convention collective...

M. PINARD: Absolument pas, les salaires qui sont ici prévus, ce sont les salaires de personnel additionnel qu'on a dû engager pendant la saison estivale lors des inondations du mois d'août. Enfin, on a eu une dépense imprévue dans les comtés de Beauce, Frontenac, Wolfe principalement, une dépense imprévue de \$1 million qui est principalement en salaires. On doit faire appel à du personnel additionnel.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est surtout du salaire supplémentaire accordé aux ouvriers...

M. PINARD: Le salaire ici, c'est seulement aux ouvriers.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je veux dire ce n'est pas du personnel supplémentaire, ce sont surtout des heures supplémentaires...

M. PINARD: Des surnuméraires.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Des surnuméraires.

M. PINARD: Maintenant, pour l'entretien.

M. LE PRESIDENT: Adopté?  
Fournitures et approvisionnements.

M. DEMERS: C'est quoi ça?

M. PINARD: Si vous groupez \$1,600,000 de traitements et salaires, \$540,000 de fournitures et approvisionnements et \$400,000 de loyers, au ministère de la Voirie, nous répartissons les sommes dans les divisions de ces trois articles pour faire l'entretien des chemins. Les articles 1, 6 et 10 c'est relié aux dépenses d'entretien qui ont été plus fortes que prévues à cause des inondations durant...

M. DEMERS: C'est du matériel?

M. PINARD: C'est du matériel, et lors d'inondations on met des hommes et on met du matériel. Parfois le matériel est emporté et il faut en remettre.

M. DEMERS: C'est cela.

M. LE PRESIDENT: Adopté?

M. BELAND: A ce moment-là, tous les dommages qui ont été causés par la crue des eaux, à différents endroits de la province représentent-ils le paiement de contrats ou de réparations de chemins, de ponts, etc. de tout ça, à travers la province? Si on pense à ceux qui ont eu lieu au mois d'août?

M. PINARD: C'est surtout du salaire, il y a très peu de contrats qui sont inclus dans le montant demandé en budget supplémentaire.

M. BELAND: Cela va entrer dans le prochain budget?

M. DEMERS: Non. Il n'y aura pas d'autres inondations, je ne pense pas.

M. BELAND: Mais si on pense qu'il y a certains ponts qui n'ont pas été réparés, où la circulation a été détournée, point, et que cela a été remis à plus tard...

M. PINARD: La route a dû être maintenue en bon état. Il a fallu reconstruire les ponts qui avaient été emportés ou les réparer, selon le cas. Je pense qu'il y avait suffisamment de prévisions dans le budget régulier pour pourvoir à ces réparations, sauf qu'au poste des salaires les prévisions n'ont peut-être pas été suffisantes pour payer les salaires des ouvriers réguliers et surtout des surnuméraires qu'il a fallu engager pour corriger une situation qui s'est présentée d'urgence.

M. BELAND: Oui, mais là, vous parlez justement à peu près exclusivement de salaires.

M. HARVEY (Chauveau): Il y a un budget d'entretien.

M. BELAND: Oui, mais la reconstruction des ponts qui sont tombés à la suite de la crue des eaux, si je comprends bien, cela n'est inclus nulle part?

M. PINARD: Cela représenterait, en services contractuels, \$400,000.

M. HARVEY (Chauveau): Sur le montant global.

M. DEMERS: Sur le montant global.

M. BELAND: A ce moment-là, il reste des choses en suspens.

M. DEMERS: C'est de l'imprévu qui est arrivé à cause de circonstances particulières.

M. PINARD: C'est cela.

M. DEMERS: Il y a autre chose qui m'inquiète, c'est le loyer. Avez-vous été obligés de loger les gens?

M. PINARD: Non, les loyers, représentent la location d'outillage que nous devons faire.

M. DEMERS: La location d'équipement.

M. PINARD: C'est la location d'équipement. Je pense que c'est mal libellé. Les dépenses sont intitulées "loyers". C'est pour cela que nous avons employé le même mot.

M. DEMERS: Cela a pris \$400,000 d'équipement pour réparer tout cela?

M. PINARD: Si vous vous souvenez du mois d'août, plusieurs régions ont été affectées par des pluies diluviennes. Dans les comtés...

M. DEMERS: C'était au mois d'avril, cela.

M. BELAND: Justement, excusez-moi si je reviens encore là-dessus, mais étant donné que des ponts n'ont pas été reconstruits, pour lesquels il y a peut-être eu des appels d'offres — je ne sais pas, je n'ai pas suivi l'affaire avec mon dictionnaire, par exemple, de très près, mais je présume qu'il y a eu des estimations, et le reste, en vue de la reconstruction — il n'y a rien de prévu spécifiquement à ce sujet?

M. PINARD: Dans le programme spécial de travaux d'hiver, nous allons ouvrir des chantiers de ponts très nombreux à même l'entente Canada-Québec. Ces immobilisations n'avaient pas été possibles à même le budget régulier. Nous allons donc en profiter pour faire un vaste programme de reconstruction ou de construction de ponts dans le territoire québécois.

M. BELAND: D'accord.

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

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): L'article 11: Services contractuels, \$400,000, est-ce que cela comprend la construction du poste d'essence au rond-point de la Transcanadienne?

M. PINARD: La question est hors d'ordre, M. le Président.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je me sou mets à la directive du président.

M. DEMERS: C'est une politique de...

M. PINARD: A force d'en parler, il va me faire tromper.

M. LE PRESIDENT: Est-ce que les sous-articles 6, 10 et 11 sont adoptés?  
Adopté.

UNE VOIX: Oui, oui.

M. LE PRESIDENT: Poste budgétaire 7: Construction et réfection de routes et de ponts permanents.

#### **Construction et réfection de routes et de ponts permanents**

M. DEMERS: Peut-on avoir une projection des constructions de routes? Ce sera pour août ou cela a été pour août?

M. PINARD: Oui. Pour l'accélération de la construction de la route d'accès à l'autoroute des Cantons de l'Est, pour permettre l'ouverture du parc industriel de Bromont et l'installation de l'usine IBM, \$700,000. Pour permettre la construction du boulevard Maisonneuve à Hull, \$700,000. Pour permettre la réalisation du programme spécial de construction relié au programme de travaux d'hiver que j'ai expliqué tantôt, la somme de \$9 millions.

M. DEMERS: Est-ce que ce sont des travaux qui ont été accordés par soumissions, les travaux de \$700,000, à Bromont, Hull?

M. PINARD: Partout, dans tous les cas.

M. DEMERS: Par soumissions publiques.

M. PINARD: Dans tous les cas.

M. HARVEY (Chauveau): Il n'y a pas de problème.

UNE VOIX: Aucune question à poser.

DES VOIX: Adopté.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Une question. Dans ces \$10,400,000, y a-t-il un montant d'affecté à l'autoroute est-ouest? Non? Ce n'est pas inclus?

M. PINARD: Non. Tantôt, nous avons répondu à la question, à savoir que c'était déjà dans un poste budgétaire demandé l'année dernière.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): J'ai posé la question au cas où vous auriez décidé d'arrêter la construction de l'autoroute. Cela aurait été une bonne occasion de le savoir.

M. PINARD: Si vous arrêtez l'autoroute, il n'y aura pas de dépenses. Alors votre question porte à faux.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Etant donné qu'il y a des dépenses, elle n'est pas encore arrêtée.

M. MASSE (Montcalm): Le député de Sainte-Marie laisse-t-il entendre qu'ils sont contre la construction de l'autoroute est-ouest?

M. PINARD: Le budget est prévu pour les dépenses actuellement effectuées.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Si nous laissons entendre que nous sommes contre l'autoroute est-ouest? Nous l'avons déjà laissé entendre.

M. MASSE (Montcalm): Le ministre n'a jamais compris cela.

M. LE PRÉSIDENT: Le poste budgétaire 7 est-il adopté?

Le député de Lotbinière.

M. BELAND: M. le Président, peut-on avoir un peu plus d'explications relativement aux \$9 millions dont vous venez de parler concernant des ponts spécifiques? Vous avez parlé de ponts.

M. PINARD: Les endroits où nous entendons construire des ponts cet hiver?

M. BELAND: Oui.

M. PINARD: Je peux vous donner un échantillonage. Il y a à peu près 30 ponts qui seront construits. Je vais laisser répondre M. Michaud qui a tous les détails.

Vous savez qu'on a fini par faire une route pour aller rejoindre le fameux viaduc dans le comté de Joliette. Il a fallu que deux ou trois gouvernements se succèdent pour y arriver.

M. MASSE (Montcalm): Je pense que la route a été faite avant...

M. PINARD: Non, c'est-à-dire qu'il y a un

ancien premier ministre qui a été ambassadeur quelque part par la suite, qui avait prévu trop longtemps d'avance.

UNE VOIX: Vous ne devriez pas parler de son mémoire parce qu'il avait écrit ce volume en pleine période...

M. PINARD: Très gentil, très gentil.

M. MASSE (Montcalm): C'étaient des mémoires, c'est pour cela qu'il parle de sa mémoire.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): N'oubliez pas, M. le ministre, qu'il n'y a pas de rivières dans le comté de Sainte-Marie. Il n'y a aucune rivière.

M. PINARD: C'est pour régler d'autres problèmes qu'on prend soin de votre population.

M. MASSE (Montcalm): Il y a beaucoup plus de rivières dans le comté de Westmount que dans Sainte-Marie. Les madames sont plus riches.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Il doit y avoir beaucoup...

M. DEMERS: Il y a des rivières, nécessairement, des rivières de diamants.

M. PINARD: La rivière, dans le comté de Sainte-Marie, est constituée des flots de paroles que vous prononcez.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Pour cela, il n'y a pas besoin de ponts.

M. DEMERS: Pourriez-vous préciser...

M. LE PRÉSIDENT: Il faudrait revenir à l'ordre.

Voulez-vous laisser M. Michaud donner les explications demandées par le député de Lotbinière.

M. PINARD: Tout à l'heure, on a dit que les projets avaient été choisis en dehors des zones spéciales et dans les régions principalement affectées par le chômage. Dans la région du Lac-Saint-Jean, en fait, les approches du pont de Chicoutimi, terminer le pont de Chicoutimi. Maintenant, certaines structures doivent être mises en chantier. D'ailleurs les soumissions sont demandées. Dans le comté de Roberval, Normandin, un investissement de \$130,000. A Saint-Jérôme du Lac-Saint-Jean, la rivière Couchepaganiche, un investissement de \$165,000.

Dans le comté de Saguenay, sur la route 15, un investissement de \$275,000 pour le pont lui-même, ce qui nécessite une dépense, certainement, de \$600,000 pour la route elle-même. Dans le comté de Roberval, dans le contour du lac Bouchette, un investissement de \$165,000.

Dans le comté de Bellechasse, un investissement de \$130,000 pour la rivière Boyer.

M. DEMERS: Quels sont les critères?

M. PINARD: Au sujet des critères, il fallait que les plans soient prêts et qu'on aille en soumissions avant...

M. DEMERS: Le ministre se prépare pour l'avenir.

M. PINARD: ... le 31 mars 1972. Il fallait absolument qu'on choisisse des plans qui étaient terminés.

Le comté de Yamaska, à Saint-Michel, sur la rivière David, \$385,000.

Le comté de Richmond, le pont de Windsor Mills, un coût global de \$1,340,000.

M. HARVEY (Chauveau): M. le Président, vous n'avez pas peur que le député de Richmond ne promette la réalisation du pont pour cet hiver?

M. BELAND: M. le Président, il ne faudrait pas laisser présumer...

M. PINARD: ... une pochette d'information a été envoyée à tous les députés.

M. BELAND: Par esprit de collaboration.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Ce que monsieur dit, c'est quand même au journal de Débats?

M. PINARD: Oui, parce que M. Michaud répond en mon nom aux questions...

M. HARVEY (Chauveau): Il ne faut pas faire de distraction, tout est reproduit.

M. LE PRESIDENT: Poste 7, adopté?

M. DEMERS: M. le Président, est-ce qu'il y aurait possibilité d'avoir encore...

M. MASSE (Montcalm): Il n'y en a toujours pas dans le comté de Montcalm!

M. DEMERS: Est-ce qu'on pourrait nommer les deux derniers?

M. PINARD: Tous ces détails sont contenus dans la pochette d'information qui a été distribuée à l'occasion de l'annonce faite de l'entente Canada-Québec pour le programme spécial des travaux routiers en hiver et des travaux de ponts.

M. MASSE (Montcalm): On avait espoir que dans la pochette d'information on trouve des erreurs. Il n'y en avait pas dans le comté de Montcalm, c'est pour ça qu'on demandait la liste. Peut-être y a-t-il une erreur!

M. PINARD: Ne vous plaignez pas.

M. MASSE (Montcalm): On a dit que c'était parce qu'il n'y avait pas de plan. Est-ce que vous allez en faire pour le prochain?

M. PINARD: Si les autres députés savaient, ils vous trouveraient bien gâtés.

M. MASSE (Montcalm): S'ils savaient, mais s'ils se promenaient, ils ne me trouveraient pas gâté.

M. PINARD: C'est parce que vous ne voulez pas l'admettre.

M. MASSE (Montcalm): Je l'admettrais bien mais c'est la population qui ne l'admet pas.

M. LE PRESIDENT: Poste 7, adopté?

UNE VOIX: Adopté.

M. MASSE (Montcalm): M. le Président, avant d'adopter le poste, dans la région de Lanaudière, il y a au programme la construction de la route 25, je pense, et, en partie, des ponts jusqu'à Saint-Esprit. Est-ce qu'il est dans l'intention du gouvernement — puisque le programme s'échelonne sur un certain nombre d'années — de rendre la construction à son point final, en principe en tout cas, dans la planification de la voirie? Allez-vous jusqu'à Rawdon ou si vous arrêtez à Saint-Esprit? Est-ce que l'approbation va jusqu'à Rawdon, échelonnée sur deux ou trois ans ou si, au contraire, ce n'est pas décidé?

M. PINARD: Je voudrais bien faire plaisir au député de Montcalm. Je vais emprunter une formule qui est chère au Ralliement créditiste. J'essaierai de rendre financièrement possible ce qui est techniquement possible.

M. RUSSELL: M. le Président, une simple question pour prolonger ce qui avait déjà été discuté avec le ministre de la Voirie à l'occasion des crédits que nous avons votés le printemps dernier, juin 1971. Le ministre avait déclaré, à ce moment-là — s'il veut relever le journal des Débats — qu'il tenterait de compléter et qu'il était à peu près assuré de le faire, dans chacun des comtés, les travaux déjà commencés.

Je sais que chez nous il y a des routes qui étaient censées être terminées et qui ne représentent pas des montants énormes, mais qui demeurent encore en infrastructure ou inachevées. Je me demande si les crédits qu'on vote actuellement sont pour ces fins ou si c'est simplement pour défrayer les dépenses déjà engagées?

M. PINARD: Le montant qui est demandé en budget supplémentaire est affecté pour la réalisation de grands chantiers routiers. Je le répète parce que le député de Shefford n'était

pas ici. Il y a \$700,000 par exemple, pour l'accélération de la construction de la route d'accès à l'autoroute des Cantons de l'Est, pour le parc industriel de Bromont, pour l'installation de l'usine IBM; \$700,000 pour la construction du Boulevard Maisonneuve à Hull et \$9 millions pour le programme spécial de construction reliée aux travaux d'hiver prévus dans l'entente Canada-Québec signée récemment.

M. RUSSELL: M. le Président, tout en remerciant le ministre pour les travaux qu'il fait déjà dans le comté chez nous, la prolongation de l'autoroute Bromont, je voudrais lui demander s'il n'y a pas possibilité qu'il prenne note et respecte les engagements qu'il avait pris lui-même à l'occasion de la discussion des crédits pour compléter les travaux qui sont d'un montant très minime, à mon sens, lorsqu'on regarde le budget de la Voirie, et qui seraient un actif important pour des campagnards et des villageois parce qu'il s'agit de voies d'accès à des villages. Elles sont faites graduellement en asphalte et devraient être terminées dans le comté. Ce sont des travaux à la journée et cela représenterait des montants de \$40,000 ou \$50,000, je pense, c'est très peu. Je déplore le fait que ça n'ait pas été terminé.

M. PINARD: Nous avons intérêt, qu ministère de la Voirie, à parachever les travaux d'infrastructure routière pour être capable de faire la couche de pavage qui va faire que ça coûtera moins cher d'entretien.

Je pense que c'est la politique généralement suivie jusqu'ici et, sans faire de partisanerie politique, il y a eu une nette amélioration de ce côté.

Je ne dis pas que c'est parfait et que nous avons été capables d'avoir le même traitement partout dans tous les comtés mais je pense que nous y travaillons sérieusement et qu'à ce jour les résultats sont probants.

Nous allons continuer et mettre l'accent sur le pavage des routes dont l'infrastructure est déjà prête, de façon à minimiser les dépenses d'entretien et à conserver un budget d'immobilisation qui nous permettra de prendre vraiment soin des besoins urgents et prioritaires.

M. RUSSELL: M. le Président, je m'excuse si ça semble éterniser le débat mais je pense que ça se justifie. Je remercie d'abord le ministre de l'affirmation qu'il fait, qu'il va terminer le pavage sur les routes qui sont déjà construites ou qui ont été terminées cette année, afin d'éviter des détériorations de la surface. Je répète encore, est-ce qu'il a demandé à ses fonctionnaires de compléter les travaux déjà commencés? Je pense que, lorsqu'une route est à moitié faite, c'est déplorable et c'est mesquin. Et je le dis honnêtement, je trouve que c'est mesquin de négliger de compléter ces travaux. Je sais que ça n'a pas été le fait du ministre, cela a peut-être été un oubli, je m'excuse d'avoir

employé le terme "mesquin". Mais je pense que, pour le montant que ça représente, on devrait peut-être demander aux fonctionnaires de faire un relevé total de ces routes. Je suis convaincu qu'en province c'est un montant très minime. Je sais que dans le comté chez nous c'est un montant qui n'était pas tellement important mais qui, non pas politiquement mais physiquement, rendrait service à ce groupe de gens. C'est physiquement réalisable, comme diraient certains de nos amis.

M. PINARD: Il arrive parfois que le contrat est demandé en soumissions publiques un peu plus tard dans l'année, ce qui empêche l'entrepreneur de finir ses travaux à la fin de la saison. C'est automatiquement reporté sur le budget de l'année suivante parce que nous avons intérêt à terminer ces travaux pour respecter le contrat signé avec l'entrepreneur. Il n'y a pas de problème de ce côté.

M. RUSSELL: C'est réglé, ça.

M. PINARD: S'il faut accorder un nouveau contrat par voie d'appel d'offres publiques, à ce moment-là il faut prévoir le montant, il faut prévoir le parachèvement des plans et devis de façon que le contrat ne soit pas négocié, selon les montants...

M. RUSSELL: M. le Président, je suis parfaitement au courant du fonctionnement et j'accepte les avancés du ministre. Et je peux lui dire que, dans ce domaine, il n'y a aucun problème. Les travaux commencés par contrat ont été terminés. Ce que j'avance actuellement concerne des travaux qui ont été commencés à la journée. Et, à ce moment-là, je ne veux pas invoquer le fait qu'on aurait pu employer des partisans de l'autre parti et ces choses-là, mais on aurait pu certainement compléter ces travaux. Je crois que j'avais posé la question au ministre et lui-même — son sous-ministre était présent — s'était engagé, non par écrit, mais avait fait une déclaration à l'effet que les travaux en cours ou commencés seraient terminés.

Je ne critique pas l'effort qui a été fait mais je demande au ministre de faire une révision de ces travaux et pas simplement dans le comté de Shefford. Ces travaux, dans la province, qui sont commencés, surtout les travaux à la journée, devraient être terminés pour ne pas laisser des routes à moitié faites.

M. PINARD: Je prends note de la suggestion du député et je l'invite à m'en parler de nouveau lors de la présentation des crédits budgétaires à la prochaine session.

M. RUSSELL: Je demande au ministre de s'assurer que je lui en reparlerai aux prochains crédits budgétaires.

M. PINARD: Je suis confiant que vous allez m'en parler.

M. LE PRESIDENT: Le député de Saint-Maurice.

M. DEMERS: Est-ce que nous acceptons le budget supplémentaire? Nous voudrions retenir tous les articles pour en haut, au cas où. Cela ne veut pas dire que nous en parlerons mais nous ne voudrions pas que ce soit classé définitivement.

M. LE PRESIDENT: Le député de Montcalm.

M. MASSE (Montcalm): J'aurais deux points et le premier, je le fais sans contingence politique, partisane ou sans chantage aucun. J'attirerais l'attention sur la construction, dans la région de Lanaudière, de la route 18, qui est très importante, beaucoup plus pour les gens de la région de Montréal, en réalité, que ceux qui y résident. Elle passe par Terrebonne et va — c'est la route 25 jusqu'à Rawdon — de Rawdon à Saint-Donat. C'est une route désastreuse au point de vue de la mortalité, au point de vue des accidents. Il y a certainement un nombre d'accidents très élevé particulièrement durant les fins de semaine, où la route est débordée par les gens de Montréal qui se dirigent vers les Laurentides. C'est une route très coûteuse, je l'admets, mais qui est importante particulièrement pour les gens de la région de Montréal. Il ne faudrait pas attendre que, malheureusement, on voie apparaître dans ce coin la violence qu'on a vu apparaître ailleurs.

Je sais que beaucoup de corps intermédiaires devant l'ensemble des promesses qui ont toujours été faites par tous les hommes politiques de terminer la route... cela n'a jamais été fait pour diverses raisons, particulièrement à cause de la pression des hôteliers des Laurentides qui veulent toujours des routes dans ce coin-là mais jamais dans l'autre partie. Le ministre sait certainement de quoi je parle. Cela dure depuis 1936. Il ne faudrait pas attendre que la population mette sur pied des comités de citoyens et lance un climat de violence avant que l'on passe à l'action dans ce domaine-là.

Je demanderais, compte tenu des restrictions budgétaires, compte tenu de la difficulté d'avoir de l'argent pour faire la route, qu'on s'attache sérieusement à cette question. Il ne faudrait pas attendre qu'il soit trop tard pour faire quelque chose.

Le deuxième point est important parce qu'il y a une certaine négligence qui n'est probablement pas due au ministre de la Voirie parce que ce n'est certainement pas de son activité quotidienne de surveiller ça. Il faudrait qu'il y ait un effort de ce côté. Ce sont les codes de sécurité en temps d'entretien ou de réfection de routes où les voitures continuent à circuler.

J'ai vu pendant plusieurs semaines une route

se faire dans une région. Il y avait un poteau de l'Hydro-Québec en plein milieu de la route. Il n'y avait même pas un signal, d'aucune sorte, pour attirer l'attention des automobilistes. C'est un miracle qu'il n'y ait pas eu de mortalité sur ce poteau.

Peut-être que les codes de sécurité ne sont pas assez élaborés, peut-être qu'ils sont trop laissés à la discrétion des entrepreneurs. Je demanderais au ministre et j'attirerais son attention sur cette question de vérifier si nos codes de sécurité sont adéquats par rapport à ce qui se fait ailleurs en Amérique du Nord. Deuxièmement, est-ce que le respect de ces codes est annexé au contrat? Est-ce qu'il y a des amendes si les entrepreneurs ne les respectaient pas? Est-ce qu'il y a des inspecteurs qui vérifient ces choses-là? Il est bien de dépenser des sommes d'argent pour construire des routes mais si des gens font des accidents ou se tuent pendant la construction de routes parce que c'est mal indiqué, cela serait un peu stupide.

Je ne connais pas les codes de sécurité mais l'application qu'on en fait est certainement inadéquate. Il y a des barils d'huile, des réverbères du siècle dernier à l'intérieur de ça. On indique par de petits panneaux une réfection qui se fait dans un mille. On voit dans d'autres territoires, en Amérique du Nord ou en Europe, des mesures de sécurité beaucoup plus poussées. De ce côté, on fait un peu pitié chez nous. Cela ne coûterait pas tellement cher au ministère d'autant plus que cela serait au fond un peu les mêmes équipements qui serviraient un peu partout.

J'aimerais que le ministre fasse une déclaration ou enfin s'engage à vérifier cette chose-là.

M. PINARD: Cela me fait plaisir d'entendre les remarques du député de Montcalm. J'ai toujours été...

M. MASSE (Montcalm): Les deux remarques: celle de la route 18 et l'autre aussi.

M. PINARD: ... partisan d'une sécurité accrue en faveur du public voyageur comme tel mais en faveur aussi des fonctionnaires, des techniciens, des employés du ministère de la Voirie qui, dans de très nombreux cas, ont été tués à cause d'une signalisation déficiente sur nos chantiers routiers.

Alors, la protection est à la fois double, pour le public en général et pour les employés du ministère de la Voirie. C'est vrai que notre système de sécurité et de signalisation est déficient. C'est pourquoi j'ai procédé à l'engagement d'un nouveau fonctionnaire. Il nous vient de l'entreprise privée. Il a pour mission spéciale et spécifique de monter une équipe. Celle-ci fait actuellement le tour de la province, de toutes les divisions, pour faire non seulement de la sécurité sur les chantiers, mais pour revoir les normes de notre code de signalisation, pour le rendre plus moderne et nous adapter aux

besoins de 1971, pour aussi surveiller le travail dans les chantiers routiers, pour voir si l'entrepreneur respecte les normes de sécurité prévues au contrat de façon qu'il y ait un rapport en cas d'infraction et pour qu'une pénalité soit imposée à l'entrepreneur.

Si l'entrepreneur ne fait pas la signalisation requise, le ministère pourra la faire aux frais de l'entrepreneur. Le montant sera déduit du montant de son contrat. C'est la seule façon d'y arriver. Le député de Montcalm a raison de soulever la question. Quant à la première demande qu'il a faite tantôt, je pense que le circuit touristique dont il a fait état et dont il a fait mention est très important. Ce réseau routier m'apparaît — parce que je l'ai visité personnellement — déficient et insuffisant pour contenir le flot des automobiles qui y vont durant la belle saison, durant la saison estivale mais aussi maintenant durant la saison d'hiver à cause des pentes de ski très achalandées.

Nous essayons de conclure des accords avec le gouvernement d'Ottawa pour avoir plus d'agents et nous permettre d'accélérer ces travaux.

Je ne sais pas si le comté de Montcalm fait partie d'une zone spéciale par l'extension de la région de Joliette. Je ne le pense pas.

M. MASSE (Montcalm): Le malheur qu'on a de ce côté-là, c'est qu'on est trop près de Montréal pour être dans des zones spéciales et trop loin de Montréal pour jouir immédiatement des retombées économiques de Montréal. On est dans un entre-deux qui crée une région de pauvreté. D'ailleurs, on en a parlé quand il a été question de l'aménagement de Sainte-Scholastique. La seule industrie viable dans ce coin-là, c'est l'industrie touristique. Pour qu'il y ait de l'industrie touristique, il faut qu'il y ait des routes.

M. PINARD: Je suis d'accord avec le député, mais nous poursuivons nos négociations avec Ottawa là-dessus. Il est possible que nous obtenions des amendements aux zones désignées ou aux zones spéciales ou que nous en arrivions à mettre sur pied un autre programme qui nous permettra d'accélérer nos chantiers routiers dans ces endroits où vraiment le Québec a intérêt à accroître l'industrie touristique et à la sustenter de façon à la rentabiliser. A mon point de vue, nous allons de plus en plus vers une civilisation des loisirs. Le Québec misera certainement de la bonne façon s'il dépense plus d'argent en faveur de l'industrie touristique, parce que les bénéfices directs et immédiats sont considérables.

M. MASSE (Montcalm): Surtout qu'on sait que — je termine là-dessus — d'ici une trentaine d'années, Montréal comptera 7 millions d'habitants. On sait que 3 millions d'habitants quitteront Montréal le jeudi soir ou le vendredi matin parce que c'est ainsi que sera organisé le monde

du travail, dont 2 millions pour la région des Laurentides, à toutes les fins de semaine. Il faut déjà prévoir en fonction de cette époque-là et de ne pas attendre d'être rendu là, car il se posera des problèmes de congestion épouvantables.

M. PINARD : Si les disponibilités budgétaires sont là, nous serons prêts.

M. MASSE (Montcalm): C'est bien. Alors, les dispositions budgétaires et de la bonne volonté.

M. LE PRESIDENT: Les crédits budgétaires additionnels étant adoptés, si vous voulez bien, nous allons passer aux crédits des Travaux publics.

M. PINARD: Aux crédits des Travaux publics.

### Travaux publics

#### Direction générale de la gestion de l'équipement

M. LE PRESIDENT: Poste budgétaire 2: Direction générale de la gestion de l'équipement.

M. DEMERS: J'aurais une question à poser. Si je reprends mon budget de l'année, à la page 211, je voudrais savoir où se situent exactement les \$900,000.

M. PINARD: Nous allons vous le dire. Je vais demander à M. Michaud de répondre en mon nom.

M. DEMERS: Vous avez bien fait de dire "Nous".

M. PINARD: Au poste budgétaire 2, à la page 211 du budget 71/72, vous avez, à l'article 2 sous-articles, 9, assurances, taxes et indemnités. Nous avons alors demandé \$913,000. C'est pour couvrir les taxes d'eau principalement à Québec et à Montréal qui nous fournissent les services d'eau pour les édifices gouvernementaux. Maintenant, la ville de Québec a omis, l'an passé, de nous fournir son compte et nous avons reçu un compte double qui n'était pas prévu au budget pour un montant de \$350,000. On demande \$400,000. Disons que les \$50,000, c'est une taxe qui a augmenté un peu pour la région de Montréal.

M. DEMERS: Est-ce que l'eau ici est au compteur ou à la pièce?

M. PINARD: Elle est au compteur.

M. DEMERS: A tous les édifices gouvernementaux?

M. PINARD: Selon la quantité utilisée.

- M. DEMERS: Après tant de mille gallons? \$900,000. On prévoit une dépense de \$500,000 cette année et, l'an prochain, \$400,000.
- M. PINARD: C'est ça.
- M. DEMERS: Il n'y a rien à faire. Adopté, quant à moi.
- M. LE PRESIDENT: Adopté.
- M. PINARD: C'est une dépense incompressible, comme on le dit dans le métier.
- M. DEMERS: Je comprends, l'eau gèle, mais ça se comprime difficilement.
- M. LE PRESIDENT: Sous-article 11: Services contractuels?
- M. DEMERS: Je voudrais avoir quelques petits détails. Est-ce que l'on va bâtir avec cela le palais de justice d'Arthabaska?
- M. PINARD: Non, non, ça ce sont des dépenses d'entretien de notre service de l'exploitation. Nous demandons \$500,000 pour des contrats de réparations urgentes qui ont dû être faites, par exemple, à la prison de Bordeaux, à Montréal, où nous avons remplacé les fenêtres et le système de chauffage.
- M. DEMERS: Est-ce que vous n'auriez pas passé un peu rapidement au poste budgétaire 4: Achat, construction et transformation d'immeubles?
- M. LE PRESIDENT: Nous ne sommes pas rendus au poste budgétaire 4. Nous sommes encore au poste budgétaire 2, sous-article 11: Services contractuels, pour la somme de \$500,000.
- M. DEMERS: C'est un sous-article.
- M. LE PRESIDENT: Est-ce que le sous-article 11 est adopté?
- M. DEMERS: Oui.
- M. RUSSELL: Vous parliez, tout à l'heure, des réparations faites à la prison de Bordeaux. Est-ce que ces contrats sont donnés par soumissions ou, simplement, par négociation ou "cost plus", comme on dit?
- M. PINARD: M. Michaud me dit que c'est à la suite d'appels d'offres publics.
- M. RUSSELL: Cela a été donné au plus bas soumissionnaire? Est-ce que le même entrepreneur, actuellement, obtient des extra à cause du prolongement des travaux dans la même bâtisse?
- M. PINARD: Non, l'ensemble des travaux actuellement octroyés par contrat est d'environ
- M. RUSSELL: On affirme que le contrat qui est donné se termine et qu'il n'y aura pas prolongation de contrat sans soumissions ou seulement par négociation.
- M. PINARD: De quel endroit parlez-vous? De la prison de Bordeaux?
- M. RUSSELL: De la prison de Bordeaux, oui.
- M. PINARD: Nous allons vérifier. L'indication que nous avons, c'est qu'actuellement les contrats sont donnés par soumissions publiques. Maintenant, qu'il y ait une prolongation de contrat, je n'en suis pas au courant.
- M. RUSSELL: Vous n'êtes pas au courant qu'il y a une prolongation du contrat?
- M. PINARD: Disons que je ne suis pas au courant que ces prolongements soient en négociation. Mais, enfin, si le député de Shefford a un problème particulier, je n'ai pas d'objection à fournir des renseignements à un autre moment.
- M. RUSSELL: Je n'ai pas de problème particulier; c'est simplement un renseignement très normal que je demande parce que c'est une coutume qu'on veut certainement...
- M. PINARD: Bien voici...
- M. RUSSELL: C'est une habitude, si vous voulez...
- M. PINARD: ... je pense qu'il ne faut pas se prendre par surprise mutuellement non plus. M. Michaud répond au nom du ministre à la question du député de Shefford et dit: A même les informations que je possède, je déclare que le montant de \$900,000 est relatif à un contrat adjugé à la suite d'appels d'offres publics, contrat accordé au plus bas soumissionnaire. Il est possible — je ne dis pas que cela va être nécessairement le cas, mais je dis que c'est possible — qu'il y ait des prolongations de contrat, mais elles ne sont pas prévues au moment où nous en parlons.
- Si, toutefois, le député de Shefford avait un problème particulier, je n'ai pas d'objection à lui fournir les informations à un autre moment, mais je n'ai rien ici pour donner plus de détails que M. Michaud. M. Michaud va en prendre note, d'ailleurs.
- M. RUSSELL: Je suis satisfait de la réponse du ministre et, plus tard, on reviendra sur la question s'il y a lieu.
- M. LE PRESIDENT: Adopté? Adopté. Pos-

te 4, Achat, construction et transformation d'immeubles, y compris ameublement et équipement.

**Achat, construction et transformation d'immeubles**

M. PINARD: C'est une somme de \$6 millions qui est demandée pour nous permettre de terminer le programme de construction et d'aménagement des grands complexes gouvernementaux G, H, I, J.

M. DEMERS: C'est simplement pour Québec?

M. PINARD: Non, il y en a également pour payer les travaux exécutés au nouveau palais de justice de Montréal, soit \$2 millions.

M. RUSSELL: Est-ce que le nom est palais de justice ou si c'est place de la justice?

M. PINARD: C'est-à-dire qu'on nous a critiqués parce que nous avons donné le nom de place de la justice au nouveau palais de justice.

M. RUSSELL: C'est injuste.

M. PINARD: Au plan linguistique, c'était vraiment une erreur. Nous avons vérifié et...

M. MASSE (Montcalm): Maison de la justice.

M. PINARD: ... tous les spécialistes nous ont dit que c'était une erreur, alors nous l'acceptons. C'est un palais de justice, mais l'endroit où il est construit deviendra éventuellement la place de la justice lorsque nous aurons terminé tous les travaux qui feront que ce sera vraiment une place.

M. MASSE (Montcalm): Est-ce là que va régner la justice?

M. DEMERS: Pardon?

M. MASSE (Montcalm): Est-ce dans ce palais que va régner la justice?

M. PINARD: Nous l'espérons.

M. MASSE (Montcalm): Non, non, je parle de la justice en général.

M. PINARD: Le complexe H va exiger des dépenses de \$1 million, prévues au budget supplémentaire.

M. HOUDE (Fabre): Est-ce que c'est là-dedans, dans ce complexe, qu'il va être question du tapis qui a été posé en Chambre...

M. PINARD: C'est au complexe G.

M. HOUDE (Fabre): Je voulais avoir le...

M. PINARD: Pour le palais de justice à Arthabaska, actuellement en construction, il y a \$500,000.

M. DEMERS: C'est pour l'équipement?

M. PINARD: C'est pour la construction du palais de justice lui-même. Pour le complexe scientifique, alors que nous arrivons à la deuxième phase, il y a \$500,000 pour terminer la première phase du complexe à Québec; pour la centralisation de nos services gouvernementaux à Rouyn, \$400,000; et pour les travaux du complexe G, \$1,600,000.

M. RUSSELL: M. le Président, est-ce que le ministre a dit, pour la centralisation des services à Rouyn, qu'il s'agit d'une construction?

M. PINARD: C'est un centre administratif.

M. RUSSELL: C'est un prolongement de la politique qui avait déjà été commencée précédemment.

M. PINARD: En fait, je pense qu'on peut affirmer sans crainte de se tromper qu'il faut avoir de la continuité, même lorsqu'il y a un changement de gouvernement.

M. LE PRÉSIDENT: Est-ce que le poste 4 est adopté? Adopté.

M. MASSE (Montcalm): Quand le complexe G sera-t-il ouvert à l'administration publique?

M. PINARD: Je ne pourrais pas bien honnêtement donner des dates qui pourraient faire qu'on me reprocherait de m'être trompé. Cela dépend de bien des facteurs.

M. MASSE (Montcalm): A peu près.

M. PINARD: Il ne faut pas qu'il y ait trop de débrayages du côté des ouvriers parce que nous en sommes au quatorzième débrayage au complexe G. Du côté du complexe J ou H, ça va beaucoup mieux. Nous n'avons pas eu les mêmes problèmes, mais il y a des problèmes techniques d'approvisionnement qui font que bien honnêtement je dois dire que...

M. MASSE (Montcalm): Le ministre ne trouve pas que c'est...

M. PINARD: ... le complexe G sera certainement terminé plus tard que prévu.

M. MASSE (Montcalm): Cela a pris plus de temps pour construire le complexe G que l'Empire State Building.

M. PINARD: Quant au complexe J, je pense que nous allons sensiblement respecter l'échéancier qui a été prévu.

M. MASSE (Montcalm): Mais comment se fait-il que cela a pris moins de temps pour construire l'Empire State Building à New York il y a trente ans que le complexe G à Québec en 1968, 1969, 1970, 1971?

M. PINARD: Le Québec n'est pas une province comme les autres, il réclame toujours un statut particulier, alors il s'infère dans bien des domaines.

M. MASSE (Montcalm): C'est particulièrement surprenant en tout cas dans notre statut particulier que cela...

M. PINARD: J'ai accepté la situation sans bénéfices d'inventaire, je continue ce que d'autres ont commencé sans faire de reproche à personne, mais je vous assure que ce n'est pas facile d'administrer et de contrôler. Il y a toutes sortes de facteurs impondérables et imprévisibles sous lesquels nous n'avons pas de contrôle. Quand ils décident de débrayer, ils débraient, quand ils décident de causer \$75,000 de dommages, ils les causent et quand ils décident...

M. MASSE (Montcalm): Est-ce que le ministre laisse entendre que c'est à cause du personnel ouvrier que cela a pris...

M. PINARD: Pas nécessairement, disons que dans le complexe G il y a eu 13 ou 14 débrayages, je ne veux donner de responsabilités à personne, je constate.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Est-ce que ces débrayages se sont faits sans motifs, sans raisons?

M. PINARD: Je ne vous dis pas ça. Je n'impute de responsabilités à personne parce que le tribunal d'arbitrage actuellement en place déterminera les responsabilités.

M. RUSSELL: Lorsque l'on avance que cela prend plus de temps que cela a pris à construire une bâtisse à New York, c'est gratuit parce que...

M. MASSE (Montcalm): Ce sont des chiffres. C'est prouvé. Calculez comment cela aurait pris de temps à construire l'Empire State Building...

M. RUSSELL: Les chiffres, d'abord savoir la façon dont cela s'est construit, est-ce qu'ils ont pris les mêmes précautions que nous avons prises pour construire le complexe ici à Québec...

M. MASSE (Montcalm): La bâtisse n'est pas tombée encore.

M. RUSSELL: Est-ce que l'on avait les mêmes difficultés à passer à travers, à pénétrer, à New York, qu'on avait à Québec? Ce sont des

choses que l'on pourrait relever, pour s'assurer que réellement il y ait une justification ou une comparaison possible.

M. PINARD: Comme l'incendie désastreux qui est survenu l'année dernière en janvier justement qui a fait des dommages évalués à un million et demi sinon davantage mais qui a paralysé le chantier...

M. MASSE (Montcalm): Non, non, la question est posée...

M. PINARD: Cela s'est situé justement aux étages où devaient être localisés tous les services de mécaniques. Cela chambarde passablement l'échéancier d'un chantier.

M. MASSE (Montcalm): Non, s'il y a des gens qui se sentent coupables, je ne vise personne, mais beaucoup de gens se demandent — c'est certainement dans toute l'histoire de la construction du Québec — si c'est le truc qui a pris le plus de temps à monter. Ce n'est quand même pas une oeuvre d'art extraordinaire ou une construction extraordinaire, c'est une maison de quelque vingt étages et cela fait des années que c'est en construction. Il s'en est construit d'autres dans Montréal, dans le Québec et dans les Etats-Unis pendant tout ce temps-là et ça n'a pas pris tant de temps. La question que je pose est celle du citoyen qui paie des taxes et qui dit: Comment cela se fait-il que ça prenne autant de temps que cela? Il doit certainement avoir des raisons, je n'accuse personne.

M. PINARD: Voulez-vous avoir mon avis?

M. MASSE: Oui.

M. PINARD: Il aurait fallu que le gouvernement soit beaucoup plus prudent à l'époque avant d'adjuger le contrat à l'entrepreneur qui finalement l'a obtenu, ce contrat.

M. MASSE (Montcalm): C'est peut-être cela la raison. Remarquez que je n'étais partie d'aucun contrat dans cette histoire-là. Une chose certaine, c'est que cela a pris pas mal de temps. Depuis au moins 1964 que c'est commencé cela, défaire les maisons qui sont là, nettoyer le terrain.

M. PINARD: Je prends la précaution de dire qu'il n'est pas le seul responsable de la situation cependant. Je rends justice quand même à l'entrepreneur qui fait des efforts, c'est indubitable, nous avons renégocié des conditions, nous avons appliqué une politique d'encouragement, c'est-à-dire "d'incentive," comme on dit en anglais...

M. MASSE (Montcalm): Est-ce qu'il n'a pas pris le plus bas soumissionnaire à l'époque?

M. PINARD: Il a fait activer ses travaux de façon à faire augmenter la main-d'oeuvre sur les chantiers. Nous avons tout essayé et je pense qu'il faudra en venir à des décisions draconiennes pour avoir la livraison de la bâtisse aux dates les moins tardives possible.

M. LE PRESIDENT: Le député de Saint-Maurice.

M. PINARD: Un instant, j'aimerais dire que cela va coûter quand même, d'après la situation qui prévaut aujourd'hui, \$2 millions de plus en location, parce que je suis obligé de renégocier les baux au mois, alors que les baux sont expirés, pour ne pas déranger les ministères qui normalement devaient commencer à déménager en direction du complexe G et qu'il va falloir retenir aux endroits où ils sont déjà. Alors c'est tout un nombre de facteurs dont il faut tenir compte et il faudrait avoir une machine IBM pour être capable de savoir du jour au lendemain ce qui se passe et ce que cela va donner comme implications budgétaires.

M. MASSE (Montcalm): De deux choses l'une ou le gouvernement du Québec n'est pas équipé pour s'occuper de constructions aussi importantes que cela ou il s'est mal équipé pour le faire. Ce n'est pas normal, je pense bien qu'il s'est construit d'autres bâtisses comme cela dans le Québec, ce sont les mêmes Québécois qui les ont construits, c'est-à-dire les mêmes types d'hommes, cela fonctionnait ailleurs. Il faut que le gouvernement arrive à construire cela, ce n'est pas équipé encore, cela va avoir pris des millions de plus que prévu et c'est autant d'argent qui ne sert pas ailleurs, au fond.

M. PINARD: Est-ce que le député est d'accord avec moi pour dire que j'ai accepté la situation sans bénéfices d'inventaire?

M. MASSE (Montcalm): Ecoutez, moi ce que je voulais dire...

M. PINARD: J'ai tout fait pour accélérer les travaux, c'est tout.

M. MASSE (Montcalm): Je fais comme tout le monde dans la rue, je n'accuse personne, je pose la question.

M. PINARD: Oui, mais je vous répons honnêtement aussi. Je ne sache pas la vérité et j'essaie d'être le plus juste possible envers qui que ce soit, je ne peux pas me substituer au tribunal d'arbitrage qui va rendre son jugement bientôt en la matière.

M. LE PRESIDENT: Le député de Saint-Maurice.

M. DEMERS: Maintenant que tout le monde a dit tout ce qu'il avait à dire, ça fait dix minutes qu'on en parle, j'aurais pensé qu'on

pouvait peut-être manquer son coup dans une construction, puis ne cherchons pas à donner de coups à personne, c'est un échec. Si la mère du député de Montcalm n'a jamais manqué ses tartes quand elle en faisait, c'est parce qu'elle n'en a pas fait...

M. MASSE (Montcalm): Je ne vois pas pourquoi je me sentirais accusé par tout le monde pour avoir posé des questions. Je pose la question que tout le monde pose; comment se fait-il que ça a pris autant de temps que ça? Tout le monde me tombe sur la tête: le gouvernement actuel, l'ancien gouvernement. Je pose la question du citoyen dans la rue: Comment se fait-il que construire ça a pris autant de temps? Je ne vois pas ce que ma mère a à faire là-dedans.

M. DEMERS: Si cela a pris autant de temps que ça...

M. LE PRESIDENT: Est-ce que le poste. 4 est adopté?

UNE VOIX: Adopté, M. le Président.

M. RUSSELL: M. le Président, j'ai une question à poser ou une réponse à donner, si vous voulez, à certaines affirmations qui ont été faites de la part du député de Montcalm et de celle du ministre actuel. Lorsqu'on parle de prudence pour octroyer un contrat à un entrepreneur qui était le plus bas, de beaucoup, et qu'on accuse le gouvernement précédent d'avoir manqué de prudence, je pense qu'à cette chose, le député de Montcalm n'est certainement pas étranger parce qu'il faisait partie du gouvernement précédent, du cabinet. Il est certainement au courant des représentations qui ont été faites dans les circonstances, et les précautions qui ont été prises. Et le ministre actuel aussi, s'il veut se donner la peine de se pencher et d'ouvrir simplement le dossier pour constater toutes les recherches, toutes les exigences que nous avons demandées à l'entrepreneur qui était le plus bas soumissionnaire.

Je comprends qu'il y avait certaines réticences de la part de certains hauts fonctionnaires à l'attribution du contrat à l'entrepreneur actuel. Mais après l'examen de la totalité des exigences de la demande des soumissions, il était totalement qualifié et si nous avions osé, à ce moment-là, le disqualifier sans raison valable, le ministre actuel qui était dans l'Opposition aurait accusé le gouvernement de scandale. Nous avons agi très normalement, après avoir pris toutes les précautions et le ministre n'a pas le droit, je dis qu'il n'a pas le droit de dire ce qu'il vient de dire, à moins qu'il puisse relever le dossier, l'étaler ici et démontrer que nous n'avons pas pris toutes les précautions élémentaires, légales, possibles avant d'attribuer le contrat à l'entrepreneur actuel, M. Duquesne. L'attribution du contrat a été faite après que le

dossier eut été étalé et ceci par arrêté en conseil, comme c'est normal, comme la loi le prévoit. Et là, à ce moment-là, le député de Montcalm faisait partie du conseil des ministres. Donc, il est un de ceux qui devraient être capables de défendre comme moi la position du gouvernement du temps.

M. MASSE (Montcalm): M. le Président, à chaque fois, excusez...

M. RUSSELL: M. le Président, je n'ai pas fini, le député de Montcalm pourra revenir et tâcher de nous justifier qu'il était peut-être absent ce soir-là ou cette journée-là alors que cette situation a été présentée devant le conseil des ministres. Mais il y a une chose qui est certaine, c'est que le ministre actuel a fait une affirmation que je ne peux pas accepter parce que je peux l'affirmer et, s'il veut relever le dossier, il regardera dans le dossier du complexe G, que toutes les précautions légales élémentaires ont été prises afin de s'assurer que l'entrepreneur qui était le plus bas soumissionnaire était complètement qualifié et que nous avions attribué le contrat suivant les normes établies par la demande de soumissions.

Depuis que le contrat a été attribué, je comprends et là actuellement je sais qu'il y a eu certaines difficultés au point de vue des ouvriers ou du contrat syndical. Je sais qu'il y a eu un incendie. Je ne peux pas attribuer ça au ministre, mais je pose une question au ministre, en terminant, afin de savoir quels sont les délais qui sont prévus actuellement, à la suite des retards, des arrêts de travail et à la suite du retard causé par l'incendie, quels sont les délais additionnels qui ont été tolérés à l'entrepreneur qui a le contrat actuel parce qu'il a eu le contrat avec un montant très précis, des dates très précises auxquelles il devait livrer la bâtisse. Et la date à laquelle il devait livrer la bâtisse n'est pas encore arrivée, pas plus pour les complexes H et J.

M. PINARD: Est-ce que le député me permettrait, parce qu'il était titulaire à l'époque, est-ce qu'il avait fait mettre une clause de pénalité payable par l'entrepreneur au cas où il ne serait pas capable de livrer la bâtisse à la date prévue au contrat?

M. RUSSELL: J'ai suivi les conseils qui m'ont été donnés par le ministère de la Justice. Donc, je pense qu'il a une copie. Je ne l'affirmerai pas, mais je pense que si le ministre peut vérifier au dossier, il y a une copie de la directive qui a été donnée par le ministère de la Justice du fait que cette clause était valable ou peu valable.

M. PINARD: Alors le député répond qu'il n'y aurait pas de clause de pénalité prévue au contrat.

M. RUSSELL: De mémoire, non.

M. MASSE (Montcalm): M. le Président, ayant été mis en cause dans cette histoire-là, je me souviens fort bien d'avoir attiré l'attention du ministre à l'époque sur la capacité ou la possibilité qu'avait l'entrepreneur de respecter les délais ou d'assurer une construction rapide, mais je n'avais pas de décision administrative à prendre, ni une connaissance du dossier approfondie puisque telles n'étaient pas mes responsabilités. Mais il reste que, encore une fois, je reviens à ce que j'ai dit un petit peu plus tôt dans le débat, il y aurait peut-être lieu, au gouvernement du Québec, d'instaurer une politique où, à chaque fois qu'il y a un contrat, que ce soit dans les travaux publics ou dans le domaine de la voirie, enfin une construction quelconque, le contrat stipule une date de livraison ou de fin de travaux avec une pénalité lorsque la chose n'arrive pas. Ce qui arrive trop souvent malheureusement, c'est que des entrepreneurs soumissionnent, "stockent" des contrats et les font avec rotation de leur machinerie ou de leur personnel permanent de sorte qu'on ne résorbe absolument pas le chômage et qu'on ne rend pas service à l'intérêt public parce que ce sont des choses qu'on a votées, ce sont des taxes qu'on a recueillies de la population pour des travaux qui devraient être faits et qui prennent des années souvent à se faire.

Troisièmement, je termine là-dessus, ce qui est regrettable, c'est qu'à chaque fois qu'un député, de bonne foi ou autrement, soulève une question concernant l'équipement, la voirie ou les travaux publics tout le monde se sent automatiquement plus ou moins coupable; on essaie toujours dans la réponse de mettre tout le monde dans le dossier pour être assuré que tout le monde est dans le bain. Je ne crois pas qu'il y ait du négatif à poser une question que tout le monde se pose dans les rues à Québec: Comment se fait-il que ç'a pris autant de temps à construire cette affaire-là? Je pense que c'est une habitude malheureuse d'essayer de mettre tout le monde dans le trou pour s'en sortir plus facilement.

M. PINARD: M. le Président, j'ai bien pris la précaution de dire tantôt que je n'imputais de responsabilité à personne, j'ai établi des faits. Un tribunal d'arbitrage siège en ce moment pour déterminer les responsabilités de l'entrepreneur, des sous-traitants, des professionnels, enfin c'est le tribunal d'arbitrage qui est maître de son enquête et qui rendra sa sentence d'ici quelques semaines, je l'espère, parce que nous sommes vraiment dans une situation d'urgence. A ce moment-là, si le gouvernement est responsable, il paiera pour ses erreurs. Si ce sont les entrepreneurs ou les sous-traitants qui sont responsables, ils paieront pour leurs erreurs. Si ce sont d'autres personnes, ce sera également la même chose. Mais je pense qu'il est d'intérêt public maintenant que l'on sache ce qui s'est passé tout au long de cette construction et qui fait que la bâtisse n'a pas été livrée dans les délais prévus, ce qui occasionnera fort probable-

ment une augmentation assez sensible des dépenses qui avaient été prévues lorsque le contrat a été adjugé à l'entrepreneur.

M. MASSE (Montcalm): C'est tellement vrai que je pense qu'il serait dans l'intérêt public que le plus rapidement possible, aussitôt que ce sera terminé, le gouvernement rende public un dossier concernant les délais qui ont été encourus dans cette affaire-là pour savoir qui doit porter la responsabilité, de sorte que la population pourra juger. Je n'espère que deux choses: premièrement, que la construction soit terminée le plus tôt possible et, deuxièmement, que le ministre se souvienne et qu'il nous invite, lorsque la construction sera terminée, à au moins visiter les locaux et s'assurer qu'il y a du monde qui travaille dedans.

M. PINARD: J'aimerais quand même rassurer les membres de l'Assemblée nationale sur la situation suivante, c'est que, malgré tout cela, nous allons être en mesure de faire occuper par des ministères les espaces que nous appelons les espaces bas. Alors je pense que ça procédera assez normalement. Oui, en avril et mai 1972, sauf que dans d'autres sections de la bâtisse, c'est-à-dire que dans les étages plus élevés où il y a eu des difficultés, il y aura peut-être des retards à faire déménager les ministères qui devaient s'en aller à cet endroit.

M. RUSSELL: M. le Président, le ministre n'a pas répondu à ma question; en terminant je lui ai posé la question suivante: Quels étaient les délais additionnels au contrat qui avaient été causés par les arrêts de travail et l'incendie qu'on connaît?

M. PINARD: Je répète que le tribunal d'arbitrage va statuer sur tout cela; alors je ne voudrais pas intervenir dans la discussion ou dans l'étude faite actuellement par les membres de ce tribunal. Ce serait être à la fois juge et partie.

M. RUSSELL: M. le Président, je prends la parole du ministre pour ce qu'il vient d'affirmer. Donc, à ce moment-là, je suis obligé d'affirmer qu'il n'y a aucun délai injustifiable de l'entrepreneur actuel. Je ne tente pas de défendre l'entrepreneur, mais de défendre les faits, il y a un contrat qui avait été adjugé avec une date de livraison. Il y a eu des contretemps et actuellement on a un tribunal d'arbitrage qui va statuer sur la justification de la prolongation du contrat.

Je ne suis pas avocat. Le ministre qui en est

un pourrait peut-être me répondre. Je termine par une autre question: Peut-il mettre une pénalité sur un contrat sans donner une compensation si le contrat finit avant la date de l'expiration?

M. PINARD: Je pense qu'il est possible de donner ce qu'on appelle en anglais un "incentive" pour permettre à l'entrepreneur de livrer le bâtiment plus vite. A ce moment-là ce n'est pas nécessairement une mauvaise politique, au contraire je pense que c'est une bonne politique. Je l'ai fait pour qu'on termine le pont Pierre-Laporte plus vite que prévu, et nous avons obtenu le parachèvement du pont Pierre-Laporte à l'automne pour être en mesure de donner un meilleur service à la population de la province, celle de Lévis et Québec en particulier...

M. RUSSELL: M. le Président, je suis d'accord avec le ministre...

M. PINARD: ...alors que vous avez énormément de difficultés avec le...

M. RUSSELL: ... pour avoir une livraison plus rapide que prévue pour donner un meilleur service à la population. Mais je note que c'est dans ces seules circonstances qu'il peut mettre une pénalité lorsqu'il y a une compensation. Il y a eu des jugements, je pense, qui ont été rendus, suivant lesquels une pénalité n'était pas valable à moins d'avoir une compensation sur un contrat, à l'effet que le contrat était terminé d'avance. Je me réfère simplement à un rapport qui était venu du ministère de la Justice, et qui était clair dans ce domaine. Le gouvernement de l'époque avait décidé que des dates suffisaient et que les entrepreneurs devaient tenter de se conformer aux dates. Donc, je tiens pour acquis qu'actuellement, il n'y a aucun délai injustifié pour le contrat du complexe G, que les complexes H et J seront terminés au temps prévu, à moins que le ministre prévoie des délais.

UNE VOIX: Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Le poste 4 adopté.

M. PINARD: Il y aura malheureusement des retards à livrer le bâtiment.

M. LE PRÉSIDENT: Les crédits des dépenses sont adoptés. La séance est levée.

(Fin de la séance à 17 h 5)