



Assemblée nationale

journal des Débats

Troisième session – 29^e Législature

Commission permanente des Transports, des Travaux publics
et de l'Approvisionnement

Etude des crédits

Les 4 et 9 mai 1972 - N° 18

Président: l'honorable Jean-Noël Lavoie

DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE

TABLE DES MATIÈRES

Exposé préliminaire du ministre.	B-919
Administration	B-921
Services administratifs.	B-935
Bureaux des districts et divisions.	B-937
Direction de la recherche et de la planification	
Administration	B-946
Service technique de la circulation.	B-955
Service de l'informatique.	B-956
Direction des plans et projets	
Administration	B-957
Service des plans et devis de chaussées.	B-959
Service des sols et matériaux.	B-959
Service des ponts.	B-960
Service des utilités publiques.	B-960
Direction de la construction	
Administration	B-960
Service des expropriations.	B-961
Service de la route transcanadienne.	B-963
Service des contrats.	B-963
Bureaux des districts et divisions.	B-968
Direction de l'entretien	
Administration	B-968
Service de la signalisation.	B-969
Service du matériel.	B-972
Bureaux des districts et divisions.	B-980
Chemins de colonisation.	B-994
Construction et réfection de routes, pont compris.	B-997
Construction de la route Les Boules.	B-1008
Construction des voies latérales du boulevard Métropolitain.	B-1008
Protection du public aux passages à niveau.	B-1009
Haltes routières.	B-1010
Construction de la route transcanadienne.	B-1012
Construction et réfection de chemins de colonisation.	B-1016
Zones spéciales et région de l'est du Québec.	B-1018

PARTICIPANTS

M. Julien Giasson, président
M. Bernard Pinard
M. Armand Russell
M. René Lavoie
M. Antoine Drolet
M. Jean-Louis Béland
M. Arthur Séguin
M. Louis-Philippe Lacroix
M. Raymond Mailloux
M. Lucien Lessard
M. André Marchand

M. Guy Leduc
M. Alfred Croisetière
M. Marcel Léger
M. Rémi Paul
M. Charles Tremblay
M. Fernand Picard
M. Guy Bacon
M. Paul Berthiaume
M. Paul-A. Latulippe
M. Gérard-D. Lévesque

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

Courrier de la deuxième classe - Enregistrement no 1762.

Commission permanente des Transports, des Travaux publics et de l'Approvisionnement

Etude des crédits

Séance du jeudi 4 mai 1972

(Vingt heures auinze minutes)

M. GIASSON (président de la commission permanente des transports, des travaux publics et de l'approvisionnement): A l'ordre, messieurs!

Pour les fins de la légalité des travaux de la commission parlementaire, je déclare qu'il y a quorum. Selon la coutume établie lors de l'étude des crédits, le ministre est invité à donner un aperçu très général, à présenter un éventail des politiques de son ministère, et j'invite immédiatement le ministre à procéder dans ce sens-là.

Exposé préliminaire du ministre

M. PINARD: Je ne voudrais pas faire de remarques trop longues, même si ce sont des remarques d'ordre général, sauf pour dire que nous nous sommes habitués, tous ensemble, l'année dernière — du moins ceux de la commission qui l'an dernier ont travaillé avec nous et qui, cette année, font partie de la même commission de l'étude des crédits du ministère de la Voirie — à des règles de discussion, règles nouvelles mais qui sont connues maintenant, je pense, dans la présentation budgétaire des crédits.

Je ne m'appliquerai pas ce soir à expliquer ces nouvelles méthodes de présentation du budget, la nouvelle façon de numéroter les articles budgétaires et aussi la méthodologie employée pour décrire les objectifs visés par le ministère, en ce qui concerne, par exemple, les grandes têtes de chapitre des dépenses.

Vous avez sans doute constaté que l'année dernière le budget global était de \$405,941,200 et cette année il y a quand même un bond assez spectaculaire, qui porte le budget global à \$443,405,000. Cela indique que le gouvernement a voulu mettre l'accent sur la réalisation d'une meilleure infrastructure routière, ce qui est un élément indispensable à une politique d'expansion et d'émancipation économiques, parce qu'il est conscient que pour atteindre les objectifs d'une décentralisation industrielle, en même temps que les objectifs d'une plus grande industrialisation du territoire, il faut être capable de circuler plus rapidement, de façon plus sûre et être capable aussi de relier d'une façon plus homogène, plus directe les régions entre elles.

C'est ce que le ministère de la Voirie s'est appliqué à réaliser dans sa planification et aussi dans son programme de réalisation, de construction et d'entretien. C'est pourquoi, sans vouloir faire de critique envers qui que ce soit, il a fallu

présenter au premier ministre, au ministre des Finances et aux membres du Conseil exécutif un plan à court terme, à plus long terme, en regard des besoins routiers dans le territoire, mais en établissant des ordres de priorité. Et c'est ce qui a conduit le ministère, depuis 1970, à mettre l'accent davantage sur ce qu'on appelle la voirie régionale, sans oublier, par contre, les grands projets qui avaient été amorcés et qui se devaient d'être continués. Exemple: le parachèvement de la route transcanadienne, le début et la continuation des travaux de la route transquébécoise et le début ou la continuation des grands projets autoroutiers, soit dans le territoire métropolitain de Montréal, soit dans d'autres métropoles de région à caractère industriel et où il y a une plus forte densité de population que dans d'autres.

Vous allez peut-être rétorquer qu'il y a eu une diminution des crédits alloués à la voirie de comté où à la voirie rurale.

Je ne cacherai en aucune façon cette constatation que vous faites et que nous sommes en mesure de faire également. Mais il était bien difficile de pouvoir concilier tous les impératifs, d'aller, par exemple, du côté des grands projets autoroutiers, de la grande voirie régionale et d'être capables, en même temps, compte tenu des crédits budgétaires alloués, de mettre l'accent, dans la proportion voulue par les députés de quelque côté de la Chambre qu'ils soient, sur la voirie de comté. Je pense qu'il faut procéder par étapes et que, lorsque nous aurons terminé les grands projets routiers dont j'ai parlé tantôt, nous serons en mesure de revenir vers la normale, selon le désir d'un très grand nombre de députés, et de mettre davantage l'accent sur la réalisation des travaux routiers dans les comtés et dans ce qu'on appelle communément la voirie rurale.

Ce n'est pas que nous ayons négligé le réseau rural. Au contraire, pour compenser cette carence de crédits plus élevés en matière de construction pour le réseau secondaire ou le réseau tertiaire, le réseau rural, nous avons, je pense, augmenté les budgets d'entretien. Ainsi, nous serons en mesure de mieux conserver le réseau routier rural déjà construit; nous serons capables de lui donner une plus grande durabilité et de faire en sorte qu'il se brise moins vite et qu'il coûte moins cher, annuellement, au plan de l'entretien. Mais, il y a quand même des conditions qui deviennent, jusqu'à un certain point, imprévisibles: les conditions climatiques très sévères dans la province de Québec, un hiver très rigoureux, la grève dans la fonction publique, qui ont fait que nous n'avons pas pu normalement commencer nos travaux d'entretien dans le territoire aussi à bonne heure que d'habitude. Je pense que ce sera là un facteur très important de la détérioration du réseau routier et qu'il ne faudra pas être surpris s'il en coûte plus cher cette année pour le remettre en bon état.

Nous avons essayé, comme je l'ai expliqué en

Chambre en réponse à des questions de l'Opposition, de mettre sur pied des équipes d'entretien venant de l'entreprise privée pour pallier la carence des équipes d'entretien qui, normalement, sont celles du ministère de la Voirie et qui, à cause de la grève, ne pouvaient pas vaquer à leurs occupations normales. Ces entrepreneurs à qui nous avons confié des travaux d'entretien ont été tout simplement empêchés de travailler. Alors, nous n'avons pas voulu les exposer à des représailles, à des sévices ou même à des blessures parce que, dans certains cas, si nous avons persisté dans notre demande de les laisser sur les chantiers de travaux d'entretien, cela aurait pu se traduire par de la violence. Alors, nous avons évité de le faire. Il faudra quand même faire du rattrapage dans ce domaine. Je pense que des directives très précises ont été émises et distribuées dans toutes les divisions de voirie, au niveau des administrateurs régionaux et des chefs de divisions, pour que le travail se fasse rapidement et pour que le réseau routier soit mis en bon état, de façon que ces plaintes que nous recevons d'un peu partout — et c'est normal — s'amenuisent et que nous en revenions à une situation normale pour le début de l'été.

Je pense, M. le Président, avoir dit ce que j'avais à dire au plan des remarques générales, à l'occasion du début de la discussion du budget de la Voirie. Il me fera plaisir de répondre à toute autre question qui pourra m'être posée par les députés de l'Opposition ou même par les députés ministériels, le cas échéant.

M. RUSSELL: M. le Président, je remercie le ministre pour ses remarques très générales, très sommaires. J'ai eu l'occasion de rencontrer le ministre des Finances et il m'avait prié de m'assurer que le ministre de la Voirie, qui a un budget assez extraordinaire, pouvait justifier chacun des dollars qui lui étaient attribués pour être dépensés dans la province, et bien dépensés.

Je remarque, dès le début, que le ministre a évité de parler des changements administratifs qu'il a pu apporter.

Je remarque que l'augmentation du budget est plutôt due à l'immobilisation et qu'il y a une baisse de crédits entre l'an dernier et cette année, dans l'administration. Le ministre pourrait peut-être nous donner un aperçu général, sans aller dans les détails, des changements majeurs qu'il a dû faire dans l'administration pour pouvoir justifier la baisse de crédits comparativement avec l'année précédente, malgré l'augmentation des salaires, malgré l'augmentation des coûts qui s'est traduite dans l'administration directement, et ceci est inévitable.

Peut-être le ministre pourrait-il nous donner cette information. Cela pourrait nous aider ensuite lorsque nous étudierons article par article pour éviter une multiplication de questions presque inutile.

M. LE PRESIDENT: Pour fin d'inscription

au journal des Débats, j'ai omis, au début de la séance, de signaler le remplacement des membres attitrés de la commission. Je l'inscris immédiatement. M. Marchand remplace M. Simard de Richelieu, M. Russell remplace M. Lafontaine de Labelle, M. Séguin remplace M. Coiteux, M. Faucher remplace M. Tremblay de Bourassa.

M. PINARD: Alors, en réponse aux remarques du député de Shefford, je pense qu'il ne faut pas se scandaliser de la petite différence qu'il peut y avoir entre le budget alloué à l'administration cette année par rapport à celui qui était alloué l'année dernière à ce même article. Ce sont des diminutions qui me paraissent très mineures. C'est surtout au niveau de l'entretien que la remarque du député de Shefford pourrait peut-être porter davantage. Mais je pense qu'il y a des explications à donner. Si vous voulez, pour que la discussion se fasse de façon plus précise, je vais demander au directeur du budget, M. Michaud, de vous expliquer pourquoi il y a eu diminution, s'il y en a eu à certains sous-articles à l'intérieur de l'article général administration et ce qui a amené le ministère à faire ces diminutions, si vraiment il y en a eu.

M. LAVOIE (Wolfe): Avant que M. Michaud ne parle, j'aimerais ajouter quelque chose dans la politique générale, si vous me le permettez, M. le Président.

M. LE PRESIDENT: Certainement, allez-y.

M. LAVOIE (Wolfe): Le ministre vient d'exposer sa politique générale, en nous disant qu'il mettrait un accent prononcé sur des travaux à venir, etc. Naturellement, ce n'est pas tellement complet. Je trouve que l'action n'est pas tellement suffisante pour ce qu'il y a à faire dans la province. On ne peut pas dire que le montant additionnel que vous ajoutez cette année est suffisant pour tous les travaux de voirie à effectuer et qui devraient se faire dans le plus bref délai possible. Le ministère de la Voirie actuellement se préoccupe surtout des grandes politiques de voirie et néglige nos comtés ruraux. Dans les comtés ruraux actuellement je trouve que les budgets donnés à chaque division ne sont pas suffisants pour les travaux à faire considérant qu'il y a un retard dans toutes les routes de voirie et que tous les gens se plaignent que les routes sont en très mauvais état, même durant l'été. Certaines routes devraient certainement être reconstruites.

Si le gouvernement dépense plusieurs millions à cet effet, je ne sais pas où il le dépense, on ne voit pas de travaux dans nos régions.

M. DROLET: C'est vrai.

M. LAVOIE (Wolfe): On ne voit absolument pas de travaux dans nos régions et nous nous demandons où est dépensé tout cet argent.

Peut-être est-ce aux environs de Montréal, peut-être aux environs de Québec, mais dans nos comtés ruraux, nous n'apercevons aucune amélioration. J'espère bien que cette année le ministère de la Voirie verra à donner des montants raisonnables à nos comtés ruraux pour que ces gens puissent au moins partir de leur comté et s'en aller sur les grandes routes. Actuellement, c'est très difficile de le faire.

Ce sont les quelques remarques que je voulais ajouter. Il y a un tas de facteurs dans la politique générale. Devrons-nous parler des camionneurs-artistes à la Voirie ou si nous le ferons au ministère des Transports? Qu'en pensez-vous, M. le ministre?

Administration

M. PINARD: Je n'ai pas d'objection à le discuter immédiatement, mais pour autant que vous accepterez qu'une fois que ce problème aura été discuté, on n'y reviendra pas un peu plus loin pour prolonger la discussion.

M. RUSSELL: D'accord. M. le Président, je n'aurais pas d'objection à ce que nous en discutions immédiatement, mais nous pourrions peut-être en discuter à Entretien, étant donné qu'il s'agit de taux.

M. PINARD: A mon avis, le problème se situe plus au niveau...

M. RUSSELL: Administratif.

M. PINARD: ... du budget de construction, parce que c'est là que les améliorations au problème ont été apportées. Si vous voulez attendre à cet article budgétaire pour en discuter, moi je pense que ce serait plus normal.

M. LAVOIE (Wolfe): Moi, je suis d'accord.

M. LE PRESIDENT: Etant donné que le rapporteur qui avait été suggéré pour la commission de ce soir n'est pas encore arrivé, est-ce que vous pourriez proposer le nom d'un rapporteur? Il s'agirait de choisir une personne qui est membre officiel de la commission.

M. LAVOIE (Wolfe): On pourrait proposer André...

M. PINARD: Avec votre permission, j'aimerais proposer le nom de M. Fernand Houde, député de Limoilou, comme rapporteur des travaux de la commission parlementaire.

UNE VOIX: Je me désiste.

M. LE PRESIDENT: La proposition rencontre l'assentiment de la commission.

M. DROLET: Avec une belle chemise verte comme la sienne, qui signifie l'espérance, il n'y aura pas de problème.

DES VOIX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: M. Houde agit comme rapporteur officiel de la commission. L'honorable député de Lotbinière.

M. BELAND: Aviez-vous fini?

M. RUSSELL: J'avais une simple remarque. Le ministre mentionnait tantôt que M. Michaud répondrait à certaines questions. Nous n'avons aucune objection, et même je pense que c'est recommandable. Chaque fois qu'il répondra, ce sera au nom du ministre, et il sera enregistré comme si c'était le ministre qui parlait.

M. BELAND: Voici mes observations. Il y a quand même certaines choses qui sont bonnes à dire au départ, à propos du sectionnage des divisions administratives à l'intérieur de la province. Là, je ne discuterai pas sur le bien-fondé d'avoir redivisé la province, parce que cela a certainement été fait en vertu de certains critères bien étudiés à l'avance, et la division a probablement été faite après mûre réflexion.

Il reste un fait, il y a des problèmes qui ont découlé de cela. C'est entendu que ceux qui n'étaient pas habitués à avoir un comté où il y avait une division bien spécifique, peut-être, se rendent moins compte des problèmes que cela peut causer. Par contre, là où l'on était habitué à voir un comté où il y avait une division bien spécifique, cela amène des problèmes et des problèmes majeurs. Du moins, nous le croyons. Comment résoudre ces problèmes-là? C'est ce que j'aimerais savoir.

Je me rends compte — je ne sais si c'était prévu par les divisionnaires donnés — qu'il n'y a pas eu de travaux préliminaires en vue de la reconstruction de routes. Il n'y a pas eu de travail d'arpentage de préparé, alors que les routes étaient demandées du simple fait que le divisionnaire s'attendait de perdre cette partie-là dans les mois subséquents. On se réveille aujourd'hui avec des demandes très pressantes, et notamment en ce qui concerne la partie de mon comté attachée à Nicolet, soit le circuit Villeroy-Deschailions entre autres, où il y a des priorités. Justement, il n'y a eu aucun travail de fait; c'est ce qu'on me répond, du moins. Le divisionnaire de Nicolet semble n'avoir eu aucune documentation en ce sens.

Je présume que ce n'est pas le seul cas, parce que mon collègue de Dorchester m'en parlait. A la suite de divisions toujours, l'an dernier, au point de vue de l'entretien, il y a eu des problèmes majeurs. Si l'on considère un rayon comme le nôtre, à l'intérieur de la division de Lotbinière où il y avait environ 1,100 milles de route et quatre ou cinq niveleuses pour en faire le tour, je vous dis que cela prenait du temps avant de voir la petite lumière revenir à l'horizon. Cela a causé des problèmes et il y en a encore. Les problèmes ne sont pas résolus. Avez-vous des inspecteurs quelconques qui s'occupent de ce point précis pour une mise en

place — je ne sais trop quelle appellation donner —.

Mais, il reste un fait: il faut que ça entre dans l'ordre en vertu des nouvelles divisions, si ça doit demeurer comme tel selon les nouvelles divisions. Je pense que ce serait bon que quelqu'un voie à ça d'une façon bien spécifique pour tâcher qu'aucune section ne soit abandonnée ou quasi abandonnée.

M. LAVOIE (Wolfe): Je ne voudrais pas vous interrompre, M. Béland, mais je pense bien que, vous parliez d'arpentage tantôt, de construction de chemins. Ils vont commencer l'arpentage avant les prochaines élections.

M. BELAND: Ah, bon! C'est promis déjà?

M. LAVOIE (Wolfe): C'est ça.

UNE VOIX: Ecoutez, ce n'est pas ainsi qu'on fait ça.

M. BELAND: A tout événement, ce sont des choses que j'avais déjà constatées dans le passé; je pense que c'est une coutume qui se perpétue, mais il reste un fait, c'est que ça cause de véritables problèmes. Maintenant, il y a l'autre fait qui crève les yeux. Est-ce que nous demeurons sous l'article Administration strictement, l'article 1, ou si nous glissons...?

M. RUSSELL: On ne reviendra pas.

M. PINARD: M. le Président, j'aimerais bien être de bon compte envers tous les députés de l'Opposition et les députés ministériels qui voudraient avoir des explications sur le fonctionnement du ministère comme tel.

UNE VOIX: On ne reviendra pas.

M. PINARD: Mais comme nous sommes à discuter l'administration de façon générale, si les députés ont des remarques à faire, ce serait le temps de les faire tout de suite afin que nous puissions apporter des éclaircissements...

M. BELAND: D'accord.

M. PINARD: ... à la situation qu'ils exposent comme étant celle de leur comté. Mais il faudrait éviter, dans la mesure du possible, de faire des débats analogues quand nous serons rendus à d'autres articles qui pourraient être rattachés directement ou indirectement à l'administration comme telle.

M. LAVOIE (Wolfe): La répartition des nouvelles divisions, ça devrait aller où ça, à l'entretien?

M. RUSSELL: A l'administration.

M. PINARD: Je crois que c'est de l'adminis-

tration. Si vous vous souvenez, l'année dernière, j'ai expliqué quelle était cette nouvelle politique de décentralisation du ministère dans le territoire, quelles étaient les normes qui avaient permis au ministère de remodeler, si vous voulez, la carte du territoire.

M. LAVOIE (Wolfe): On appelle ça la phase 2; c'est la phase finale, la répartition?

M. PINARD: Actuellement?

M. LAVOIE (Wolfe): Oui. Il y a trois phases, c'est ce que vous m'aviez dit l'an passé.

M. PINARD: Il y en avait même quatre, je pense.

M. LAVOIE (Wolfe): Quatre phases, oui, puis?

M. PINARD: Actuellement, nous sommes rendus presque à la phase finale. En fait, il reste ce qui est impossible à faire; c'est-à-dire que dans le plan d'organisation il était prévu de déménager toute la division à tel endroit ou à tel autre, mais on venait juste d'investir \$2 millions ou \$3 millions. C'est la phase qui viendra peut-être dans dix ans ou dans quinze ans...

M. LAVOIE (Wolfe): Ah bon!

M. PINARD: ... parce qu'au point de vue monétaire, c'est impossible. Tout le programme est en application actuellement.

M. LAVOIE (Wolfe): Bon, d'accord.

M. PINARD: A l'exception de deux ou trois points, comme ça.

M. BELAND: Est-ce que ce serait à ce moment-ci qu'il faudrait discuter de l'agglomération des autres ministères? Ou y a-t-il quelque chose concernant, par exemple, le transfert de montants d'argent attribués auparavant, soit à l'Agriculture et la Colonisation, Terres et Forêts, Richesses naturelles, et le reste, et qui vient aujourd'hui entrer dans le budget de la Voirie? Est-ce que tout, cette année, va dépendre de ce budget de la Voirie ou s'il y a encore des montants qui vont partir ou qui vont être sous l'étiquette, si vous voulez, d'autres ministères?

M. PINARD: Je l'ai expliqué l'année dernière, parce que c'était déjà une politique nouvelle qu'on voulait implanter au ministère de la Voirie, c'est-à-dire regrouper au sein du même ministère tous les programmes de construction routière et, si possible, aussi d'entretien routier. C'est ce qui a été fait effectivement par la signature d'un protocole d'entente entre le ministère de l'Agriculture et de la Colonisa-

tion et le ministère de la Voirie; entre le ministère des Terres et Forêts et le ministère de la Voirie; entre le ministère des Richesses naturelles et celui de la Voirie pour une partie du réseau routier construit et à construire. Alors, il y a eu également protocole d'entente signé entre les deux ministres. Ce n'était pas nécessaire de signer un protocole d'entente avec le ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche parce que, dans la loi organique de ce ministère, il n'y avait pas de dispositions spécifiques pour la construction ou l'entretien des routes. Alors, il n'y a pas eu de difficulté; automatiquement, sur un accord intervenu au conseil des ministres, il y a eu transfert de cette juridiction en faveur du ministère de la Voirie.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que je peux vous interrompre, M. le ministre? Quel était le montant que le ministère de l'Agriculture et de la Colonisation avait pour la construction de routes?

M. PINARD: Lorsque nous étudierons l'article qui traite de la construction, vous retrouverez le montant, si vous voulez attendre...

M. LAVOIE (Wolfe): D'accord.

M. PINARD: ... tout à l'heure, à la page 231, Article 7, sous-article 7: Construction et réfection de chemins de colonisation, \$2,500,000.

M. LAVOIE (Wolfe): Ces montants ont été ajoutés au ministère de la Voirie.

M. PINARD: Il y a eu transfert automatique du budget du ministère de l'Agriculture et de la Colonisation au chapitre de la construction ou de l'entretien des routes en faveur du ministère de la Voirie, mais nous avons également transféré les techniciens qui constituaient les équipes au ministère de l'Agriculture et de la Colonisation au sein des équipes du ministère de la Voirie. Il y a onze fonctionnaires. Nous continuons quand même à demander au ministère de l'Agriculture et de la Colonisation, jusqu'à ce que toute la procédure soit terminée, de nous dire quels sont les besoins routiers et de nous établir aussi, de concert avec nos équipes, la planification qui doit être faite. Je pense que c'est un processus qui a bien fonctionné et qui n'a pas causé de problèmes vraiment difficiles à résoudre.

M. LAVOIE (Wolfe): Je comprends, mais lorsque les chemins étaient construits par l'Agriculture et la Colonisation, vous disiez toujours que c'était beaucoup plus économique. Suivez-vous les mêmes normes ou s'il faut maintenant s'en tenir aux normes de la Voirie que l'on dit beaucoup plus dispendieuses pour la construction de routes?

M. PINARD: La classification des routes est

indiquée là-dedans, même au ministère de la Voirie. Avant que nous ayons les routes de colonisation, nous avions les routes AA qui sont les autoroutes. Il y a les routes à deux voies ordinaires et il y a quand même les routes à d'autres endroits qui ne demandaient qu'à être élargies dans la même emprise, cela amène une autre catégorie de routes au ministère, elles ne sont pas faites comme les grandes routes mais suivant les standards que nous avons avant, alors ça ne coûte pas plus cher que ça coûtait à la colonisation.

M. BELAND: Le montant que nous voyons ici, par exemple, en 71/72 \$8,403,000, était-ce le montant à part ce qui pouvait être au niveau...

M. PINARD: Quelle page?

M. BELAND: A 221, dans la colonne 71/72.

M. PINARD: Administration?

M. BELAND: Oui.

M. PINARD: C'est pour donner les détails que nous étudions article par article.

M. BELAND: Voici ma question bien précise: Est-ce que ce montant couvrait tous les montants qui étaient attribués ensuite par section à Terres et Forêts, Richesses naturelles, etc., ou si c'étaient des montants, à part, c'est-à-dire en plus de ça?

M. PINARD: Ce montant de \$8 millions est un montant d'administration, ça n'affecte pas ce que nous dépensons dans chaque région, ça paie les employés qui sont au ministère, les frais de transport et ces choses-là.

M. BELAND: N'y avait-il pas des employés qui étaient spécifiquement au niveau de l'Agriculture et Colonisation, Richesses naturelles, Tourisme, Chasse et Pêche et le reste?

M. PINARD: Si vous regardez à la page 230, article 5, sous-article 5, catégorie 1: Traitements salaires et allocations, ce sont les 11 fonctionnaires qui ont été transférés du ministère de l'Agriculture; leurs salaires totalisent \$612,300. En plus, il y a des salaires d'ouvriers qui sont inclus dans ces montants, c'est l'administration des chemins de colonisation.

M. BELAND: C'est ce qui veut dire que ça apparaissait en 71/72 à la Voirie, ce qui allait normalement à l'Agriculture et Colonisation pour le temps.

M. PINARD: C'est ça et c'est comme ça pour les autres ministères. Aux Richesses naturelles, aucun fonctionnaire n'a été transféré, ce sont des travaux d'immobilisation, c'est intégré.

M. BELAND: Ah bon, il n'y a pas...

M. RUSSELL: Puisqu'on parle de transferts de routes, nous savons qu'il y en a eu de la Chasse et de la Pêche. Il y avait de l'entretien qui se faisait par ce ministère.

M. PINARD: Actuellement, il n'y a aucune route de transférée du ministère du Tourisme de la Chasse et de la Pêche.

M. RUSSELL: Aucune somme d'argent qui se dépensait pour l'entretien de routes de pénétration n'a été transférée à la Voirie. Donc, il y aurait transfert des Richesses naturelles, la construction et l'entretien, si je comprends bien.

M. PINARD: L'entretien pour une route bien spécifique, la route de l'Hydro-Québec, de la route 15 à Manic 5... Un protocole d'entente a été signé avec l'Hydro-Québec pour qu'elle nous remette \$500,000 par année pour faire l'entretien de la route.

M. RUSSELL: Toutes les routes qui étaient entretenues par les Richesses naturelles, maintenant sont entretenues par le ministère de la Voirie.

M. PINARD: Les routes dites d'accès aux mines, mais pas les routes secondaires.

M. RUSSELL: Pas de routes secondaires. Donc, il faudra que la Voirie reconstruise ces routes et en prenne le contrôle.

M. PINARD: Actuellement, les routes secondaires sont encore sous la responsabilité du ministère des Richesses naturelles.

M. RUSSELL: Il y avait aussi le ministère de l'Agriculture qui entretenait et construisait plusieurs routes. Maintenant, est-ce que le ministère de la Voirie a pris l'entretien, plus la construction?

M. PINARD: Vous les retrouvez à l'article 5: Direction de l'entretien; sous-article 5: Chemins de colonisation, ponts compris et à l'article 7: Construction et réfection de routes; sous-article 7: Construction et réfection de chemins de colonisation.

M. RUSSELL: Une question globale. Si je comprends bien, le seul ministère qui continue à entretenir des routes est le ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche, qui entretient certaines routes de pénétration. Toutes les autres routes sont passées sous l'égide du ministère de la Voirie.

M. PINARD: Sous réserve des remarques faites par M. Michaud.

M. RUSSELL: Oui, certaines routes secondaires qui éventuellement viendront...

M. PINARD: Par rapport au ministère des Richesses naturelles, par rapport au ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche.

M. LE PRESIDENT: Je cède la parole à l'honorable député de Robert-Baldwin.

M. SEGUIN: D'abord, M. le Président, je voudrais demander, d'après le protocole, d'après le nouveau règlement, qu'on me donne le droit de parole, puisque je suis membre de la banque des présidents. S'il y a consentement unanime de tous les membres ici présents...

M. DROLET: Avez-vous des problèmes de voirie?

M. SEGUIN: J'ai des problèmes de voirie, mais je voudrais au moins qu'on me donne le droit de parole, parce que, d'après le nouveau règlement, je n'aurais pas ce droit. C'est une façon de museler.

M. LE PRESIDENT: Le président pourrait-il prendre pour acquis que tous les membres cèdent la parole au député de Robert-Baldwin?

M. DROLET: Avec plaisir.

M. SEGUIN: Ce sont tous des amis autour de la table. J'aurais deux ou trois questions à poser, ce sera très simple, peut-être au niveau de l'administration, ou je pourrais peut-être attendre encore qu'on arrive à la section spéciale du budget. Mais, je pense qu'on pourrait me répondre en ce qui concerne la route 2-20, entre Dorval et Sainte-Anne-de-Bellevue. Est-ce qu'il est question cette année d'élargir cette route-là par deux voies supplémentaires?

Je pense que les devis et les plans de voirie préconisent pour l'avenir qu'on ait cinq ou six passages pour piétons sur ce parcours, soit par-dessus, soit en dessous; peu importe, je ne m'occupe pas de la question technique. Est-ce que, par exemple, cette année, c'est compris dans le budget? Est-ce qu'on a cela pour ce travail-là? Qu'on me réponde par un oui ou un non. Je ne veux pas d'hésitation.

M. PINARD: Je voudrais bien être agréable au député, mais je n'avais pas prévu que je devrais répondre à une question comme celle-là. Alors, je n'ai pas apporté le programme des travaux; je ne serai pas capable de donner la réponse précise au député. Seulement, cela me fera plaisir de la lui donner un peu plus tard, à l'aide du document que je peux apporter lorsque nous en serons arrivés à la discussion de l'article Direction de la construction.

M. DROLET: Probablement qu'on aura une couple de questions à poser, nous aussi.

M. LACROIX: M. le Président, à la suite de la question du député de Robert-Baldwin, je voudrais bien savoir si le ministre de la Voirie a reçu des représentations du Parti québécois pour savoir si on doit élargir les voies pour faire entrer plus d'Anglais dans le comté de Robert-Baldwin.

M. LE PRESIDENT: Hors d'ordre!

M. SEGUIN: Je m'oppose, M. le Président, à ces commentaires du député des Iles-de-la-Madeleine, qui, malheureusement, n'a pas de grandes voies dans son île.

M. LACROIX: Ce sont des voies d'eau!

M. SEGUIN: Il n'est pas question de routes sur les Iles-de-la-Madeleine, il est question de chemins ou de passages. Alors, je m'oppose un peu à ses commentaires. Je pense qu'il s'agit, ici, d'une route très passante, on le reconnaît.

M. LACROIX: Les séparatistes vont-ils emprunter cette route?

M. SEGUIN: M. le Président, je demande qu'on rappelle à l'ordre le député des Iles-de-la-Madeleine.

M. DROLET: Bravo! Bravo!

M. SEGUIN: Ce n'est pas parce que je suis assis entre deux créditistes, ici, qu'on voudrait dire que je suis dans l'Opposition!

De toute façon, je pense que dans la région de Montréal il y a deux grandes artères: la Transcanadienne et la 2-20; cette dernière, depuis des années, a desservi cette population de Dorval, y compris Dorval, jusqu'à Sainte-Anne-de-Bellevue, sur la 2-20.

On m'a dit qu'il n'était pas question, pour cette année, de l'élargir. Au point de vue municipal, il s'agirait d'avertir les conseils des municipalités qu'il ne s'agit pas, pour ces conseils-là, d'avoir dans leur budget des projets de voirie. Si la réponse est non pour cette année, je ne m'y opposerai pas. Si la réponse est non...

M. LAVOIE (Wolfe): M. le Président...

M. SEGUIN: Je ne veux pas d'interruption, parce que je pense que c'est une question d'ordre général sur une des grandes artères de la province.

M. LE PRESIDENT: Vous n'aviez pas terminé?

M. SEGUIN: Non, le ministre n'a même pas le droit de m'interrompre à ce moment-ci, parce que j'ai des commentaires à faire. On m'a dit, d'après ce que j'ai pu comprendre jusqu'à présent, que c'est non pour 2-20. Le ministre a

dit aussi: Je voudrais faire des commentaires additionnels. Disons, pour 1972, qu'il n'en est pas question.

M. LAVOIE (Wolfe): Demandez cela au gouverneur du Maine.

M. SEGUIN: D'accord. Je reviens à un cas de détail sur cette route, en ce qui concerne le passage à niveau de la ville de Beaconsfield où il y a eu entente avec M. Connelly, de Montréal, alors qu'on a promis, dans un avenir très prochain, de faire un passage pour piétons. Est-ce que le projet de ce passage à Beaconsfield est dans le budget de cette année? Je ne vous le demande pas pour les cinq ou six autres. Je voudrais une confirmation de ce côté-là.

M. PINARD: Je sais qu'il y a une étude en cours mais, bien honnêtement, je ne serais pas en mesure de dire au député si le projet est au programme de cette année. Si le député me permet de vérifier dans le programme des travaux envisagés pour cette année, je pourrais lui donner une réponse plus détaillée et plus définitive.

M. SEGUIN: Je vous en laisse le temps. Si c'est non, il y aura discussion; si c'est oui, aucun problème.

M. PINARD: J'ai dit tantôt qu'on était rendu à l'article construction alors qu'on vient à peine d'entamer l'article administration. Il faudrait quand même, M. le Président, avoir un peu d'ordre dans la discussion de façon à ne pas faire perdre le temps de la commission.

M. RUSSELL: Pour faire suite aux remarques du ministre, je pense qu'il s'agit d'une question administrative. Il s'agit de savoir si réellement ces crédits sont prévus.

M. SEGUIN: M. le Président, je ne voudrais pas d'interruption tant que vous n'aurez pas dit que j'ai épuisé mon temps de parole. J'ai posé une question très simple: oui ou non. On m'a répondu qu'on voudrait en discuter, et j'accepte la réponse. Il n'y a pas de problème de ce côté-là. Passons du 2-20 à la Transcanadienne.

M. LE PRESIDENT: A l'ordre! Je voudrais rappeler au député de Robert-Baldwin que lorsque nous serons à l'article qui traite de construction des routes au Québec, il pourra très bien poser les questions qu'il veut poser. Au moment de l'administration générale, il pourra avoir sa réponse parce qu'il a eu assez d'astuce pour poser sa question à l'article de l'administration. J'imagine que du côté du ministre et de son équipe, on pourra lui donner une réponse.

M. SEGUIN: Je suis complètement d'accord avec le président. Je ne voudrais pas, d'aucune

façon, discuter sa décision. Il s'agit ici de deux routes qui sont de première importance dans la province. Je considère que ce qu'on doit faire au sujet de la circulation sur ces deux routes est un sujet d'importance majeure et non pas régionale. C'est pour cela que je considère qu'à l'occasion de l'étude de l'article Administration, on doit avoir des énoncés de principe, et c'est pour cela que j'ai abordé le sujet à ce moment-ci.

Je ne veux pas m'attarder, d'aucune façon, sur une discussion de route de campagne, de chemin, de pont ou autres. Il n'est pas question de cela, c'est sur les grands principes, en ce qui concerne le gouvernement.

M. LE PRÉSIDENT: Je suis bien d'accord avec le député de Robert-Baldwin, mais vous allez reconnaître tout de même que la question principale que vous avez voulu soulever est de savoir s'il y avait des prévisions de crédits dans l'enveloppe totale du ministère de la Voirie pour des constructions sur les routes dont vous avez mentionné les numéros.

C'est pour ça que je maintiens ma décision que l'honorable député pourra avoir cette réponse à sa question principale lors de l'étude de l'article "construction".

M. SEGUIN: M. le Président, je suis complètement d'accord avec votre décision, je ne la discute pas, j'ai eu ma réponse. J'arrive à une deuxième question en ce qui concerne la 2-20.

M. LE PRÉSIDENT: Quelle est votre question?

M. SEGUIN: Le ministre m'a dit tout à l'heure qu'il me répondrait en temps et lieu, ou une formule à peu près comme ça. J'accepte ce commentaire. En ce qui concerne, la Transcanadienne, il y a un problème d'ordre majeur entre Montréal et Toronto, c'est au niveau du boulevard des Sources et de la route Transcanadienne. Est-ce que, dans les prévisions budgétaires, on a prévu qu'il y aurait amélioration au point de vue de la circulation à cet endroit? Le boulevard des Sources dessert Pierrefond, Roxboro, Dollard-des-Ormeaux, Pointe-Claire et les environs. On ne m'accusera pas de partisanerie ou d'esprit de clocher, même si c'est dans le comté. Non, c'est boulevard maintenant. Alors, à ce niveau, y aura-t-il possibilité — je pose la question, bien avisée — qu'on puisse arriver à une discussion au sujet de cet échangeur de circulation au niveau du boulevard des Sources et de la Transcanadienne, un des grands problèmes de la circulation aujourd'hui?

Est-ce qu'il y a des commentaires de la part du ministère ou encore est-ce qu'on veut entrer en discussion? Même si une municipalité était prête à fournir des sommes, est-ce qu'on peut en arriver à une discussion là-dessus? Qu'on le divise en deux, qu'on le divise en trois — j'ai les

mémoires, cela fait longtemps que je suis dans la "gamique" — et au boulevard Saint-Jean, je pense, on avait échangé un lapin contre un cheval à ce moment-là. Le cheval, c'était la ville qui le payait. Le gouvernement payait le lapin. On en était venu à faire une espèce d'arrangement. C'est un problème très important. Je demande s'il y a possibilité, à l'intérieur du budget, de discuter de ce problème pour en venir à une entente.

M. PINARD: Je vais être très agréable au député de Robert-Baldwin. Je serai prêt à discuter de cette question avec lui lorsque nous serons rendus à la page 22Y du budget à l'article 4, catégorie 3: Service de la route transcanadienne. A ce moment-là, je lui donnerai réponse à sa question. Je voudrais que la discussion se fasse de façon plus ordonnée. Si je répondais de façon détaillée à chacune des questions posées par le député de Robert-Baldwin, cela ouvrirait la porte à tous les autres députés qui pourraient employer le même procédé. Et là, la discussion va être désordonnée et nous ne pourrions pas faire la discussion article par article.

M. SEGUIN: Le ministre est tellement gentil que je me plie naturellement à ses exigences. Je ne répéterai pas la question. Je sais d'avance qu'il répondra sans que je lui pose de nouveau la question. Cela économisera du temps.

M. PINARD: D'accord!

M. LE PRÉSIDENT: L'honorable député de Portneuf.

M. DROLET: M. le Président, dans la discussion générale, j'aurais peut-être une couple d'observations à faire.

M. MARCHAND: Est-ce que vous avez le droit de parole?

M. DROLET: Ne commencez pas à m'interrompre tout de suite. J'ai bien apprécié les paroles du député de Wolfe...

M. SEGUIN: Il n'a pas apprécié les miennes!

M. DROLET: ... qui a fait allusion tout à l'heure au budget de voirie qui devrait être augmenté pour les comtés ruraux. Je pense que le député de Wolfe avait amplement raison parce que, qu'on le veuille ou non, nous sommes débordés de demandes de municipalités dans nos comtés ruraux. Le ministre est au courant et même les sous-ministres. Dans un comté rural comme celui que je représente où il y a 32 municipalités, c'est certain que même si nous avons des budgets qui sont acceptables — parce que l'année passée nous avons eu un budget qui n'était pas trop pire, d'ailleurs je l'ai fait savoir au ministre — je prétends quand même que cela aurait probablement pris trois...

UNE VOIX". Il a tellement de correspondance.

M. DROLET: Ah, je le savais, je l'avais vu sortir la lettre tout à l'heure. J'ai reconnu mon écriture. On m'a dit que je n'avais pas les yeux noirs pour rien !

J'avais bel et bien spécifié, dans cette même lettre, que le budget devrait être augmenté, quand même, pour nos comtés ruraux. Dans le comté de Portneuf, qui a 32 municipalités, les demandes sont extraordinaires et le réseau routier est arriéré. Qu'on le veuille ou non, c'est ça qui est arrivé l'an passé; on l'a laissé aller spécialement dans les chemins secondaires. Alors, je pense que le député de Wolfe a raison de demander au ministre d'apporter une attention spéciale aux comtés ruraux.

Le ministre, dans cette discussion générale, a parlé, tout à l'heure, du réseau routier qui était très affecté cette année. Pendant la grève, c'est sûr que les employés n'ont pas travaillé, mais, si on prend, par exemple, la route 2, vous êtes tous au courant que, dans le bout de Saint-Augustin, c'est affreux. Il y a des trous énormes et plusieurs automobiles ont été brisées.

UNE VOIX: Je n'étais pas au courant.

M. DROLET: Non, c'est dans la discussion générale que le ministre a soulevé cela tout à l'heure. Est-ce que le ministère va s'occuper de ces automobilistes qui ont eu leur voiture brisée dans ces chemins-là?

M. MAILLOUX: Pas dans le défilé?

M. DROLET: Non, non, ils n'allaient pas assez vite pour les briser.

Plusieurs personnes m'ont demandé si le ministère de la Voirie acceptait les frais des réparations de voitures qui se sont fait briser sur la route 2 où c'était impraticable, à Saint-Augustin.

Toujours dans la discussion générale, j'aurais une dernière observation à faire au ministre, en ce qui regarde les subventions aux municipalités. Est-ce que le ministère a l'intention de donner aux municipalités des subventions, comme il l'a fait par le passé? J'ai fait faire un relevé au ministère de la Voirie, depuis 1962, et il y avait des subventions assez fortes. Jusqu'à l'année dernière, c'était baissé à \$2,400, et ça baisse continuellement. Est-ce que, dans sa politique générale, le ministère a l'intention de donner des subventions aux municipalités?

Dans l'ensemble, ce sont les propos que je tenais à faire à cette période-ci de la discussion, mais, quand même, avant que le ministre réponde, j'insiste pour que nos budgets de voirie de comtés ruraux soient accrus, parce qu'on en a réellement besoin.

M. PINARD: La réponse à la première ques-

tion du député, c'est que, s'il y a eu des dommages qui ont été causés à des automobiles par suite du mauvais entretien des routes, les réclamations doivent être faites au Service des réclamations du ministère de la Voirie. Elles seront étudiées par des légistes et par des techniciens. Si les réclamations sont valides, eh bien, elles pourront être agréées et les automobilistes pourront être dédommagés.

Deuxièmement, le député veut savoir si nous continuerons notre politique de subventions à l'égard des municipalités. C'est indiqué à la page 221 du budget, à l'article 6. L'année dernière, il y avait eu \$4 millions comme montant global de subventions aux municipalités. Cette année, le montant sera de \$3,350,000. Il y aura une légère diminution, ce qui indique, quand même, que le ministère de la Voirie continuera sa politique de subventions en faveur des municipalités.

Dans le comté de Portneuf, \$40,000 ont été versés en subventions aux municipalités durant l'exercice financier 71/72. Je pense que, compte tenu de l'enveloppe globale du budget de subventions, si on fait le calcul, il reste que le comté de Portneuf n'a pas fait l'objet de discrimination à cet égard.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que je pourrais poser une question, M. le Président?

M. LE PRESIDENT: Un instant. Est-ce dans le même ordre d'idées?

M. LAVOIE (Wolfe): Oui. Je voudrais savoir, moi, avant que le ministère de la Voirie remette plusieurs rues ou plusieurs routes aux municipalités, combien prévoyait-il que ça coûtait, cet entretien aux municipalités?

M. PINARD: Plusieurs routes ont été remises aux municipalités. Avant de les remettre, elles ont été remises dans un état acceptable par les municipalités. Donc, il a fallu mettre une somme appréciable pour voir à les rendre carrossables afin que les municipalités n'aient pas un entretien trop coûteux à faire lorsqu'elles recevraient ces routes.

M. LAVOIE (Wolfe): Je voudrais savoir combien le ministère de la Voirie économise en remettant ces routes aux municipalités. C'est surtout cela que je voudrais savoir.

M. PINARD: L'impact sur le budget, actuellement, n'a pas été évalué d'une façon globale.

M. LAVOIE (Wolfe): Cela doit représenter quelques millions.

M. PINARD: Il y a eu environ 1,400 milles de routes qui ont été remis aux municipalités dans le territoire de la province. Ce n'est quand même pas énorme si on tient compte du fait que le réseau routier de la province est de 33,000 milles.

M. LAVOIE (Wolfe): Ce n'est pas énorme pour le ministère de la Voirie, mais pour les municipalités, c'est assez énorme.

M. PINARD: Je suis prêt à concéder qu'il y a peut-être des charges plus fortes à l'égard de certaines municipalités par rapport à d'autres, mais nous verrons comment les choses iront et quelle sera la capacité financière des municipalités qui sont plus surchargées que d'autres au plan de l'entretien de ces routes. Je pense qu'il fallait quand même le faire. Si vraiment il y a lieu d'aider financièrement les municipalités, nous y verrons, mais nous attendons que cette preuve nous soit faite de façon sérieuse et indubitable.

M. LAVOIE (Wolfe): Merci, M. le ministre.

M. LE PRESIDENT: Une dernière question, le député de Shefford.

M. RUSSELL: Sur le même sujet, M. le Président. Je pense que le ministre devrait reconsidérer sa décision qui, à mon sens, est malheureuse pour plusieurs municipalités qui ont à faire l'entretien de certaines routes l'été comme l'hiver et qui n'ont pas l'équipement nécessaire pour les entretenir l'été, ce qu'a la Voirie. Cela ne cause presque aucune dépense additionnelle à la Voirie tandis que, pour les municipalités, cela devient un fardeau assez effarant.

Ce qui arrive, dans certaines municipalités, c'est qu'on ne les entretient pas et c'est le public qui a à souffrir, généralement, de la négligence de la municipalité, soit qu'elle n'ait pas les moyens ou qu'elle n'ait pas les facilités de le faire et ne donne pas le travail à contrat.

En ce qui concerne les routes d'hiver, cela devient un fardeau additionnel pour les municipalités et ne représente pas un montant tellement gros pour la province sur le budget total. Je pense que le ministère devrait reconsidérer cette décision.

M. PINARD: M. le Président, pour faire une correction à ma déclaration, lorsque j'ai parlé de 1,400 milles de routes qui avaient été remis aux municipalités, ce n'est pas le cas. Il s'agit plutôt de 800 milles de route. Il faut bien tenir compte que, dans bien des cas, il s'agit tout simplement de la remise de rues de la grille municipale qui appartenaient de toute façon à la municipalité mais que, par tradition ou pour d'autres raisons, le ministère avait entretenues dans le passé. La politique de la remise de routes aux municipalités, au départ, vient du fait qu'on s'est aperçu que dans plusieurs municipalités — je pourrais prendre des cas concrets, ce serait plus facile — à Iberville, entre autres, la Voirie a toujours construit et entretenu toutes les routes, depuis je ne sais combien d'années. A Sherbrooke, jamais la Voirie n'est intervenue, même dans la construction des

ponts. Les contribuables les payaient eux-mêmes. En fait, c'était pas mal discrétionnaire. Il y avait des contribuables, dans la province, qui profitaient d'autres contribuables.

Maintenant, tout le monde est sur un pied d'égalité. Nous avons expliqué aux municipalités — je pense que c'est lorsque le ministre a été à un colloque des Affaires municipales — toute la politique. Cela a été, je ne dirais pas accepté de plein gré — au début, cela a été difficile — mais je pense que les gens ont compris.

M. LE PRESIDENT: L'honorable député de Saguenay.

M. LESSARD: Merci, M. le Président. Cela rejoint d'ailleurs la discussion. Comme je suis arrivé un peu en retard, je ne sais pas si on a traité du problème mais on tourne autour.

Pour ma part, M. le Président, je constate dans mon comté qu'une situation assez confuse s'est créée dans les municipalités à la suite du transfert de chemins de colonisation au ministère de la Voirie. Le ministère nous a fait parvenir, en mai dernier, la répartition des responsabilités des routes entre le ministère de la Voirie et les municipalités. Auparavant, plusieurs routes de municipalités rurales étaient à 100 p.c. entretenues par le ministère de la Colonisation. Les municipalités pouvaient obtenir des subventions du ministère de la Colonisation.

Les municipalités pouvaient obtenir des subventions du ministère de la Colonisation pour faire des travaux sur ces routes. C'étaient des routes de pénétration, par exemple, des routes non verbalisées, bien souvent.

Actuellement, on ne sait pas trop à qui s'adresser pour pouvoir obtenir, comme c'était le cas dans le passé, des subventions pour l'amélioration de ces routes. On répond, bien souvent, au niveau du divisionnaire de la voirie, que c'est maintenant la responsabilité des municipalités d'entretenir et de faire des travaux sur ces routes. Cependant, les municipalités n'ont pas du tout les moyens financiers de le faire.

C'est pour cela, M. le Président, que j'aimerais savoir si la politique concernant la répartition des chemins entre les municipalités est maintenant définitive. Le ministre pourrait-il nous dire exactement ce qui arrive, par exemple, d'un certain nombre de routes qui ne sont pas verbalisées, qui étaient, autrefois, entretenues à 100 p.c. par le ministère de la Colonisation et dont l'ouverture, l'hiver, se faisait à 100 p.c. par le ministère de la Colonisation? Actuellement, les municipalités refusent de verbaliser ces routes, justement parce qu'elles craignent d'être obligées d'entretenir à 100 p.c. ces routes ou d'être obligées d'y faire les réparations nécessaires, qui étaient, autrefois, faites par le ministère de la Colonisation.

Donc, est-ce qu'il y a une politique précise qui nous permettrait à nous, députés, de répondre aux nombreuses questions qui nous sont

posées à ce sujet et de savoir à qui on doit s'adresser pour obtenir les subventions nécessaires?

Je pense que mon collègue de Charlevoix connaît très bien, par exemple, certaines routes de mon comté, en particulier la route de la Concession, à Bergeronnes. Comment est-ce que cela se classifierait comme responsabilité? Est-ce exclusivement de la responsabilité de la municipalité ou de la responsabilité du ministère de la Voirie?

M. PINARD: Nous avons expliqué tantôt quelle était la politique du ministère de la Voirie à l'égard des chemins de colonisation. J'ai expliqué un protocole d'entente avait été signé entre les deux ministères. Le député n'était pas présent.

M. LESSARD: Je n'étais pas ici tout à l'heure.

M. PINARD: Je ne lui en fais pas reproche. Pour répondre à sa question, au niveau de l'information, il faudrait qu'il dise à ses commettants de s'adresser à l'administrateur régional qui, lui, expliquera quelle est la façon de procéder maintenant et qui verra aussi à apporter l'aide nécessaire aux municipalités, le cas échéant.

Je demanderais maintenant au sous-ministre titulaire, M. Rouleau, de bien vouloir répondre plus en détail aux interrogations ou aux questions du député de Saguenay.

M. LESSARD: Je pense que cela rejoint, quand même, les préoccupations des autres députés.

M. PINARD: En fait, pour ce qui est des subventions qui étaient données par le ministère de l'Agriculture, malheureusement, si cela se faisait, cela ne nous a pas été transféré.

M. LESSARD: Je comprends que cela pouvait être un montant minime pour le ministère, mais, pour les municipalités, c'était un montant assez important. Si, par exemple, on versait \$5,000 à une municipalité...

M. PINARD: M. le Président, nous l'avons dit tantôt. C'est qu'il y a eu un transfert pur et simple du budget de la Colonisation au budget du ministère de la Voirie. Nous continuons de la même façon. Il n'y a rien de changé à ce point de vue. M. Mailloux voudrait répondre à votre question.

M. MAILLOUX: M. le Président, c'est un peu confus dans la discussion. Le ministère de la Colonisation n'accordait à peu près pas de subventions, sauf dans des cas extrêmes. Le ministère de la Colonisation construisait ou entretenait des chemins à vocation agricole.

Je comprends la question du député de

Saguenay. J'ai l'impression, forcément, que, dans les paroisses agricoles du Saguenay, c'est à peu près complètement disparu, sauf à Sacré-Coeur. Peut-être, évidemment, que des chemins à l'intérieur de concessions forestières étaient entretenus par le ministère de la Colonisation, mais c'était quand même le temps, évidemment, de faire un partage des responsabilités. Si le budget de la Colonisation, d'environ \$2 millions, doit être dirigé vers l'entretien ou la construction de chemins à vocation agricole, cela ne peut pas aller, évidemment, vers des concessions forestières, que ce soit pour des syndicats ou des individus. Je crois qu'il est temps de faire un partage des responsabilités.

Mais le type de subventions dont parle le député de Saguenay, après dix ans de politique, je n'en ai jamais vu dans mon coin. J'ai vu des constructions et de l'entretien à même un budget qui, encore aujourd'hui, est préparé par des fonctionnaires du ministère de l'Agriculture, mais mis en exécution par les fonctionnaires du ministère de la Voirie. Le partage est encore fait par le même ministère.

M. LESSARD: Je crois, M. le Président, que l'adjoint parlementaire a raison. Ce n'étaient pas tant des subventions que des travaux qui étaient faits en régie. Je m'excuse.

M. LE PRÉSIDENT: L'honorable député de Wolfe.

M. LAVOIE (Wolfe): Je vais en profiter en même temps pour rendre hommage à l'adjoint parlementaire du ministre, M. Mailloux. C'est un excellent adjoint parlementaire, très compétent et qui nous donne réellement, en ce qui nous concerne, satisfaction. Je n'ai pas l'habitude de le faire, mais dans ce cas-ci, je dois le faire.

Maintenant, il y a une chose que je trouve un peu étrange et pas mal injuste concernant un article du journal Le Soleil qui parle du plan quinquennal de la voirie, c'est-à-dire pour les cinq prochaines années. Je trouve que la région des Cantons de l'Est est bien négligée comparativement à d'autres régions. Je vois ici les chiffres pour certaines régions, dont les Cantons de l'Est. On voit, pour la région de Sainte-Scholastique, \$554 millions à dépenser d'ici cinq ans; pour Montréal, \$197 millions pour Sherbrooke, seulement \$20 millions; pour Hull, \$128 millions; pour Trois-Rivières, \$40 millions et pour le Nord-Ouest québécois, \$1,400,000.

J'aimerais savoir pourquoi vous négligez tant la région des Cantons de l'Est. Il y a du bon monde dans cette région et les chemins laissent à désirer. Je me demande pourquoi les montants que vous envisagez de dépenser dans cette région sont si minimes comparativement à d'autres régions.

M. PINARD: M. le Président, j'aimerais dire tout de suite au député de Wolfe que l'article de

journal qu'il vient de citer est très incomplet en ce qui regarde la répartition du budget d'immobilisation et de construction aussi bien dans les Cantons de l'Est que dans d'autres régions. C'était un document de travail qui était entre les mains des hauts fonctionnaires du ministère de la Voirie qui, malheureusement, a été échappé quelque part et dont un journaliste s'est servi pour faire un article assez spectaculaire, il est vrai, mais qui ne recouvre en aucune façon la réalité budgétaire et la réalité des programmes de construction mis de l'avant par le ministère.

M. LAVOIE (Wolfe): Voulez-vous dire qu'il y a eu erreur, qu'au lieu de \$20 millions pour Sherbrooke, ce serait \$197 millions et pour Montréal, \$20 millions? Est-ce que c'est ça?

M. PINARD: Non, non. Ce qui arrive, c'est que l'article en question n'a pas tenu compte du programme triennal de voirie par rapport au plan quinquennal. Il y a des chiffres qui n'ont pas été cités, ce qui fait qu'il y a une différence tellement notable dans les chiffres que vient de citer le député de Wolfe.

M. RUSSELL: A Québec, c'est rendu comme à Ottawa, il y a des renseignements qui coulent sans que la volonté du ministre le veuille.

M. PINARD: Plus l'administration grossit, plus il y a de documents qui sont soumis à différentes instances administratives, plus il y a des risques de coulage d'information. Alors, je ne dis pas que la chose est normale, mais je pense bien qu'il faut l'accepter comme un phénomène de l'époque 1970.

M. LAVOIE (Wolfe): Maintenant, j'aimerais entendre le ministre nous parler de ce qu'il devait nous soumettre concernant l'administration.

M. PINARD: On remarque que le budget des dépenses ordinaires du ministère avait baissé et que le budget en immobilisation prenait la grosse part. Si vous regardez le livre des crédits 71/72, lors de la discussion, l'année dernière, le budget du ministère de la Voirie était de \$383,727,000 et à l'article de la construction, le montant était de \$271,665,000, ce qui donnait pour les dépenses d'administration \$112 millions.

Maintenant, au cours de l'année, nous avons eu des budgets supplémentaires pour permettre un certain rattrapage dans l'achat d'équipement et pour le paiement du sel. On a dû en fait acheter beaucoup de sel à cause de la rigueur de l'hiver en 1970. Donc, on a eu un rattrapage au cours de l'année 71/72. On a eu un budget supplémentaire. Comme comparaison, à la page 221, cette année, vous avez \$405,941,000 et pour le budget de 72/73, \$443,405,000 au niveau du budget global. Si vous enlevez les

dépenses d'immobilisation, \$321,854,000, les dépenses ordinaires, cette année, sont de \$121,550,000. L'an passé, si on se réfère à la page 215 de l'autre volume, le montant était de \$112,061,000. Donc, il n'y a pas eu recul par rapport au budget préliminaire mais une addition de \$9 millions. On a gagné \$9 millions sur le budget.

M. RUSSELL: M. le Président, je n'arrive pas aux mêmes chiffres. Je ne sais pas si j'ai fait mon calcul de la même façon. De toute façon, je m'en tiendrai simplement à ce qu'a affirmé le ministre en disant que c'était plutôt à l'entretien qu'il y avait une baisse. En même temps, il venait d'exposer les difficultés qu'il y avait sur l'entretien, disant qu'il devait faire un effort plus poussé pour améliorer les routes qui étaient devenues mauvaises vu la température et la grève.

Je voudrais que le ministre nous expose la façon dont il a l'intention de procéder. Je comprends qu'il y a eu certains changements dans les divisions, certains changements dans la manière de travailler. Peut-être que cette façon de procéder va apporter une amélioration avec moins de dépenses et donner de meilleures routes. Donc, c'est là que je demande au ministre ou à ceux qui administrent en son nom de nous fournir les détails, les changements apportés dans les divisions: le personnel et autres, outillage et autres. S'il y avait moyen d'obtenir ces informations, cela nous éviterait de passer d'article par article et de questionner. Je sais qu'il y a eu des changements assez marqués.

M. PINARD: Disons qu'en ce qui concerne les dépenses de la direction de l'entretien, à l'article 5, elles sont passées de \$99,079,000 l'an passé, à \$106,224,000, cette année.

M. RUSSELL: M. le Président, je voudrais apporter une correction. Vous avez un budget supplémentaire qui porte votre budget de l'an dernier à \$108 millions. Cette année vous avez \$106 millions.

M. PINARD: C'est dû, principalement, comme je vous disais tout à l'heure, à ce que le programme de rattrapage dans l'achat d'équipement consiste en des paiements de ceux de l'année 1970. C'est pour cela qu'il a fallu obtenir un budget supplémentaire durant l'année 1971/72 pour faire face aux factures qui étaient au ministère. Maintenant, c'est un cas qui ne se répète pas. On peut revenir à un budget stabilisé de \$106,000,000. On n'a pas de diminution de budget de \$108 millions à \$106 millions. C'est un cas spécial qui a porté le budget à \$108 millions durant l'année.

M. LAVOIE (Wolfe): De \$108 millions à \$106 millions, c'est une diminution.

M. PINARD: Non, non, parce qu'initialement, le budget du ministère de la Voirie devait être à \$99 millions en 1971/72. Qu'on ait eu un budget supplémentaire pour faire face à des cas spécifiques que je viens d'énumérer pour acheter de l'équipement d'une valeur de \$3 millions...

M. LAVOIE (Wolfe): Oui, mais avec la hausse du coût d'entretien, la hausse de coût d'emploi...

M. PINARD: On croit qu'avec une meilleure machinerie, on va pouvoir entretenir les routes à un meilleur coût.

M. RUSSELL: Est-ce que le ministre pourrait nous donner le montant qui a été dépensé pour l'achat de nouvel équipement en surplus?

M. PINARD: Cette année, \$5.5 millions.

M. RUSSELL: L'an dernier?

M. PINARD: En 71/72.

M. RUSSELL: En 71/72.

M. PINARD: \$5.5 millions.

M. RUSSELL: \$5.5 millions. Comparativement aux achats des années précédentes?

M. PINARD: Les années antérieures, c'était à un rythme de \$2.5 millions à \$3 millions. C'est-à-dire que si on se rapporte à 1965, le rythme s'est accru beaucoup, surtout depuis 1970, 1971 et 1972. Aurèle Joly parle d'équipements qui sont évalués à près de \$35 millions.

Il y a eu un temps d'arrêt au ministère de la Voirie, parce qu'il y a eu des études qui ont été faites par des spécialistes, à savoir si le ministère devait cesser de renouveler son équipement et si le ministère devait plutôt confier ses travaux d'entretien à l'entreprise privée.

Pendant ces études le ministère a eu tendance à ne pas augmenter le budget d'achat d'équipement neuf ou de réparation d'équipement. Les études ayant été terminées, des recommandations ont été faites. Finalement, le ministère a opté pour la solution de continuer à rajeunir notre marque d'équipement et de se porter acquéreur de nouvelles pièces d'équipement.

Le budget a augmenté en conséquence. Maintenant, il faut rentabiliser cette dépense assez importante dans l'ensemble du budget et faire travailler de plus en plus notre équipement avec les équipes d'entretien ou les équipes de construction, selon le cas.

M. RUSSELL: Dans cette nouvelle politique, M. le Président — je ne pense pas être hors d'ordre en posant une question au ministre: — Est-ce la politique du ministère de faire en sorte

que le ministère lui-même fera de l'entretien l'hiver, d'une façon plus poussée que dans le passé?

M. PINARD: Je pense que cet accent a été mis sur le réseau des grandes routes où nous avons les équipes suffisantes pour faire un entretien totalement aux frais du ministère.

M. RUSSELL: Pour utiliser les gens du personnel d'été durant les mois d'hiver pour éviter qu'ils soient des chômeurs de luxe.

M. PINARD: Pour utiliser le personnel en permanence. Je pense que c'est normal que nous les fassions travailler douze mois par année dans la mesure du possible.

M. RUSSELL: Je ne déprécie pas cette politique, je pense qu'elle est bonne. Est-ce que le ministre pourrait nous donner aussi les changements majeurs qui ont été apportés au niveau des divisions ou des districts pour l'information de la commission?

M. PINARD: Pourrais-je faire une suggestion pour, encore une fois, permettre une discussion plus ordonnée et plus précise. J'ai amené ici les membres d'une équipe qui tous sont en mesure de répondre aux questions que vous allez poser. Si nous procédons sujet par sujet, je serai en mesure de leur demander de bien répondre spécifiquement à vos questions. De la façon que ça marche présentement, c'est bien difficile pour moi de leur demander de répondre sur un chassé-croisé de questions qui vont dans toutes les directions.

M. LAVOIE (Wolfe): L'an passé, nous avons commencé par la politique générale et nous avons vidé plusieurs sujets au début. Nous n'y revenions pas par après. Si vous voulez vous en tenir à la discussion sujet par sujet, c'est encore mieux et nous poserons les questions à l'occasion.

M. PINARD: Nous pourrions émettre les politiques au fur et à mesure, les politiques d'entretien...

M. RUSSELL: Je tiens à faire remarquer au ministre qu'en discutant sujet par sujet, il y a plusieurs questions qui vont se répéter. C'est là le problème. Il ne faudrait pas se vexer si parfois il y a des questions qui se répètent.

M. BELAND: On a parlé de certains chiffres assez précis même au point de vue de la différence entre l'an passé et cette année au niveau de l'entretien. Comme M. Pinard disait, il s'agissait en quelque sorte, au point de vue de rattrapage, d'une mise en avant. Est-ce que vous avez tenu compte d'un rattrapage aussi pour replacer dans une meilleure situation les gars qui attendent leur paiement?

Disons qu'au niveau des divisions, je ne sais pas où se trouve le joint, où il faut remédier à la situation.

M. PINARD: Parlez-vous des fournisseurs de matériaux?

M. BELAND: Justement ou encore des camionneurs, des étudiants l'été ou des gars à temps partiel à qui ça peut prendre six mois pour être payés. C'est un sérieux facteur ça. H me semble que ça entre dans l'administration générale. Il y a un problème crucial. Nous avons souvent des appels téléphoniques à ce sujet-là, et nous ne savons pas quoi répondre.

M. PINARD: Comme j'ai eu des plaintes de députés ministériels ou de l'Opposition à ce sujet, et que j'en ai fait état moi-même au sous-ministre titulaire, je vais expliquer quel est le processus administratif, quelle est la procédure de paiement, et je vais vous dire pourquoi la procédure est lente à certains moments.

M. LAVOIE (Wolfe): C'est quand l'argent ne rentre pas.

M. PINARD: Actuellement, c'est que chez les entrepreneurs à contrat, chez les professionnels, les comptes sont bien payés au ministère et je pense que, si vous parlez avec ces gens-là, ils sont satisfaits. Où ça accroche, ce sont les fournisseurs, ceux qui louent de l'équipement, etc.

Cette année, nous avons même fait venir plusieurs fois le sous-ministre en charge de l'administration, M. Ben Deshaies; le gars qui est en charge des achats, M. Marc Pettigrew; pour essayer d'accélérer les paiements.

Voici comment ça se passe. Quelqu'un qui loue de l'équipement à la Voirie envoie un compte quinze jours après la fin du mois, par exemple. C'est vérifié chez le divisionnaire. La première des choses, si le compte est mal fait, il faut le retourner et ça arrive souvent avec de petits entrepreneurs.

Déjà, le compte est mal fait, j'ai une note qu'il y a retard du fournisseur à fournir un compte. C'est une partie du problème. Ce n'est pas tout, parce que nous avons une part de responsabilité.

Après, c'est envoyé à la région et à Québec. Là, je pense que nous avons sauté l'étape de la région pour envoyer ça directement à Québec. Déjà, nous allons sauver cinq ou six jours. Après ça, il faut que ça passe à l'informatique pour le ministère des Finances, et là malheureusement il semble qu'il y a un retard qu'on essaye de couvrir — une trentaine de jours — ...

M. LAVOIE (Wolfe): A la Trésorerie?

M. ROULEAU: Lorsque nous envoyons un compte, il faut que ce soit enregistré, comme quoi la dépense est faite, il faut que ça passe à

l'informatique. Et là il y a certainement quelque chose qui cloche. Actuellement, nous sommes à essayer de ramener ça à une période normale qui devrait être de quatre ou cinq jours. Après ça, il faut faire le chèque et retourner le chèque. Cela prend trois mois et parfois quatre mois, ça n'a pas de bon sens. Nous sommes très conscients de ça et nous faisons un effort. Il y a déjà eu une amélioration, nous avons peut-être économisé un mois.

On va essayer encore de la diminuer mais il y a eu amélioration.

M. RUSSELL: Une amélioration d'au moins trois jours.

M. BELAND: Il y a certains travailleurs de la voirie qui nous apportent les observations suivantes: A un moment donné on a passé dans un certain corridor à l'intérieur de l'édifice même de la division. Cela faisait trois mois qu'il y avait une pile de factures qui traînaient là pêle-mêle. On a reconnu les factures devant autoriser notre paiement. Alors, on a drôlement l'air bête quand on se fait dire des choses comme celles-là.

M. PINARD: M. Michaud me dit qu'à l'heure actuelle, après une enquête sérieuse, il ne reste aucune facture qui traîne dans les divisions.

M. BELAND: Dans le moment, ah bon!

M. PINARD: Donc, il s'est fait un déblocage au niveau des divisions. Les documents ont été acheminés ailleurs. Il s'agit maintenant de savoir où ils sont rendus pour faire entrer ces factures dans le processus de classification et de procédure de paiement.

M. LAVOIE (Wolfe): L'administration est lourde.

M. PINARD: En ce qui nous concerne, les divisionnaires ont reçu des avis et toutes sortes de choses. On les a réunis, tout le monde ensemble avec les conseillers régionaux. Ils sont très sévèrement suivis actuellement. Evidemment, à Québec on essaye aussi de réduire les étapes.

M. LAVOIE (Wolfe): Parfois un employé qui entre au ministère a son premier chèque au bout de six mois.

M. BELAND: Un camionneur qui a travaillé pour le compte du ministère de la Voirie et qui a fait un transport quelconque, supposons, en septembre 1971, quand va-t-il être payé? Supposons qu'il ne l'est pas présentement.

M. PINARD: Le 1er septembre 1971, normalement il devrait être payé.

M. BELAND: Il y en a quelques-uns comme cela.

M. PINARD: J'aimerais bien que le député m'en fasse part parce que...

M. BELAND: Je n'aime pas à ce moment-ci donner des noms précis parce que ce peuvent être des fautes strictement locales. Mais il reste que plusieurs nous rapportent des choses semblables.

M. PINARD: Mais en ce qui touche l'administration, je pense que tous les députés présents — il y en a plusieurs qui m'écrivent, je suis au courant — ont une réponse immédiatement. A ce sujet, je pense que les députés sont conscients de cela. S'il y a des cas d'espèce, je pense que ce n'est pas la place pour en discuter. Que le député m'en fasse part et vous pouvez être assuré qu'on va apporter tous les correctifs qu'il est possible d'apporter.

M. BELAND: D'accord.

M. RUSSELL: M. le Président, je pense que la procédure normale est — et si je me trompe vous me corrigerez — qu'après l'entrée de la facture à la division, dans 60 jours, dans le cours normal, le camionneur, l'ouvrier ou le fournisseur devrait avoir son chèque à moins que cela n'accroche à quelque part.

M. PINARD: On va essayé de faire plus vite que 60 jours, mais au moins, si on arrivait à 60 jours, ce serait déjà une grosse amélioration. M. Michaud a une explication supplémentaire à donner. Le ministère de la Voirie était peut-être le seul ministère qui payait par le système mécanisé. Maintenant il y a un système qui a été établi au niveau gouvernemental. Il va être central au gouvernement. Il a été dit tout à l'heure que l'informatique prenait trois semaines à la Voirie. Maintenant quand un paiement arrivera au nouveau système MOBEC, comme on appelle, la mécanisation des opérations budgétaires et comptables, par où les paiements vont passer, on s'attend que, cinq jours après l'arrivée de la facture au service comptable, le paiement se fera. Il va y avoir une période de rodage. Vers le mois de septembre, ce sera sûrement en marche, pas pour le ministère de la Voirie, parce que cette année étant donné le volume, le système ne peut pas nous accepter, mais ce sera pour l'année 73/74.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que c'est le système que M. Lafontaine, l'ancien ministre, avait commencé à mettre en opération?

M. PINARD: Non, parce que c'est au niveau du gouvernement. C'est un système de centralisation de factures directement au service comptable, de la division directement au service comptable, aucun intermédiaire.

M. RUSSELL: L'étude était partiellement faite en 1970, cela a été continué et le système commence à être rodé.

M. LAVOIE (Wolfe): L'an passé, il avait été question d'un système qu'on avait commencé à mettre en marche il y a quelques années. Ce n'est pas le PPBS.

M. LE PRESIDENT: L'honorable député de Portneuf.

M. DROLET: M. le Président, en politique générale, j'avais oublié une question tout à l'heure. En novembre 1971, le ministère annonçait par la voie des journaux — c'était une déclaration du sous-ministre adjoint, M. Charland — qu'il y avait une nouvelle politique au ministère de la Voirie, le pavage des chemins gravelés. Est-ce qu'il est prévu au budget de cette année que tous les chemins gravelés de nos comtés, qui sont prêts à recevoir l'asphalte, seront pavés cette année?

Si on se fie aux nouvelles parues dans tous les journaux, il semble que cette nouvelle politique est censée être en vigueur cette année. Dieu sait si les comtés ruraux ont beaucoup de chemins gravelés. J'aimerais connaître la politique du ministère à ce sujet.

M. PINARD: Ce qui avait été dit, c'est que les routes où les travaux avaient été faits, depuis trois ou quatre ans, où il fallait protéger nos travaux, nous allions les paver. Je me demande si, cette année, on n'aura pas fini de paver les routes qui ont été construites il y a quatre, trois, deux ans et l'année passée. On n'a pas dit qu'on paverait l'ensemble des routes.

M. DROLET: Est-ce qu'il est prévu au budget de cette année qu'un grand nombre de ces routes-là qui sont prêtes, même si vous n'êtes pas capable de tout faire cette année, vous allez en paver un grand nombre?

UNE VOIX: On va les faire toutes.

M. PINARD: On a dit qu'on allait paver cette année les routes qui avaient été construites il y a quatre, trois, deux, et un an. Si je dis toutes et qu'il y en a une qu'on ne fait pas, on va se faire tomber dessus.

M. DROLET: Mais je parle dans l'ensemble.

M. PINARD: La grande majorité des routes vont être faites. Celles qui ont été construites il y a quatre, trois, deux, un an. Ce ne sont pas les routes qui n'ont pas été pavées et qui sont faites depuis dix ans.

M. DROLET: D'accord. Dans l'ensemble, elles vont être pavées cette année.

M. LE PRESIDENT: L'honorable député de Charlevoix.

UNE VOIX: Il fait signe que oui.

M. MAILLOUX: M. le Président, comme

député et non pas comme adjoint parlementaire, je sais que chacun des députés ruraux voudrait que son réseau routier de chemins en gravier soit pavé dans le plus bref délai possible. Il avait été question, depuis une couple d'années, au ministère, qu'on aille vers un programme de pavage économique qui permettrait d'en faire davantage. On constate quand même que ce pavage que j'espérais pour chez nous, s'il fallait qu'il soit mis en pratique, quand ça frappe des régions où l'altitude entraîne des problèmes assez compliqués, alors, pour économiser à la Voirie et faire plus long de chemin, on s'aperçoit que ça ne durerait pas. Et l'impression qu'on en a aujourd'hui est que ça pourrait être profitable d'en faire plus long mais à la condition que les agrégats soient de toute première qualité et ça ne se trouve pas partout.

M. LE PRÉSIDENT: Il faut que cela soit fait en temps voulu, à la bonne température.

M. BELAND: Mais, sur une longue période, ça reviendrait encore à meilleur marché pour l'entretien que tel que ça existe présentement. Il y a des études de faites dans ce sens-là.

M. MAILLOUX: ... économique commence à coûter assez cher.

M. RUSSELL: M. le Président, est-ce que cette politique qui avait été amorcée par M. le député de Charlevoix comme programme de pavage communément connu sous le nom de "low cost", est-ce que ça se continue ou si c'est discontinué?'

M. PINARD: Pour cette année, on n'en fera pas tellement encore parce qu'on veut attendre nos expériences, celles qu'on a faites. Cela ne veut pas dire que l'année suivante c'est exactement bon, parce que parfois ça peut prendre deux ou trois ans. Alors, si on s'embarque dans un programme sans qu'on soit sûr et que, trois ans après que ce sera posé ça décolle partout dans la province, je pense qu'on serait blâmé d'avoir gaspillé de l'argent.

M. BELAND: Là, c'est le programme qui est sûr.

M. PINARD: On en a fait assez actuellement pour savoir si deux ou trois ans seront suffisants.

M. RUSSELL: M. le Président, je sais qu'il y en a qui ont été faites en province, il y a déjà trois, quatre ans et qui devraient donner des preuves suffisantes pour démontrer sa justification ou sa valeur. Je serais satisfait qu'on établisse un programme sur certaines routes, non pas sur la totalité. Je ne suis pas exigeant à ce point-là. Je sais que certaines routes ne sont pas prêtes à ça, mais j'en connais plusieurs qui ont été construites par les municipalités et avec

les subventions du ministère de la Voirie qui peuvent endurer ce pavage à bon marché ou peu coûteux et qui rendraient service à une multitude de cultivateurs, surtout dans les rangs doubles et sur lesquelles on ne met même pas de sel durant les mois d'été et qui aujourd'hui, avec la circulation qui augmente de jour en jour, d'année en année, deviennent des routes très dangereuses.

M. PINARD: Comme M. Mailloux l'a dit, il y a des régions où l'acclimatation se fait mieux que d'autres. Quand on pose ça, il faut des bons agrégats, une bonne température. Il y a un paquet de facteurs qu'il faut avoir en notre faveur.

M. BELAND: Il faut des bons gars.

M. PINARD: Il faut aussi un bon entrepreneur.

M. RUSSELL: M. le Président, pour mettre fin à cette discussion en ce qui nous concerne, je veux assurer le sous-ministre ou le ministre, par l'entremise du président, que dans le comté on a les agrégats très appropriés à ce genre de pavage. Les routes sont prêtes, il nous manque l'entrepreneur et je suis convaincu que le ministre, avec certains de ses amis, va en trouver un.

M. PINARD: Je n'en doute pas.

M. BELAND: Dans Lotbinière aussi.

M. MARCHAND: Avec son expérience les députés n'en doutent pas.

M. LE PRÉSIDENT: L'honorable député de Laurier.

M. MARCHAND: Cela vient par surcroît, M. le Président.

M. BELAND: Ce n'est pas un comté rural.

M. MARCHAND: C'est justement le reproche d'un créditiste qui dit que je n'ai pas un comté rural mais, quand même, étant représentant d'un des comtés peut-être les plus importants de la province, qui a la voie de ceinture la plus importante de la ville de Montréal, dont le boulevard Métropolitain.

Le boulevard Métropolitain, M. le Président, qui, avec la route est-ouest, sera sûrement dégagé. On accuse souvent le ministre de la Voirie et tout le ministère, au point de vue de la pollution, que la route est-ouest ferait de la pollution. Mais je pense qu'elle dégagera justement le magnifique comté de Laurier de la pollution. Naturellement, ce n'est pas ce que je veux dire, mon intervention n'est tout simplement pas ça, c'est secondaire, c'était un préambule.

Il y a quelques années, on bâtissait le boulevard Métropolitain et, ensuite, un petit peu plus tard, on donnait aux fonctionnaires, ce que j'approuve tout à fait, le droit de stationner en dessous du boulevard Métropolitain, entre la rue Saint-Laurent et la rue Christophe-Colomb gratuitement, toute la journée. Par contre, de nuit, cet espace demeurait vide et les citoyens du comté de Laurier ne pouvaient se prévaloir du stationnement qui existait en dessous du boulevard Métropolitain.

Après quelques revendications du député de Laurier, il est arrivé qu'on a donné la permission, entre six heures le soir et sept ou huit heures le lendemain de stationner de nuit, ce qui était déjà une grande amélioration et...

M. LE PRESIDENT: Est-ce qu'il s'agit bien du stationnement aux fonctionnaires?

M. MARCHAND: Stationnement du public de nuit qui, auparavant, laissait ces espaces libres et la population du comté de Laurier recevait des contraventions en pleine rue tandis qu'aujourd'hui les citoyens du comté de Laurier...

M. LE PRESIDENT: A l'honorable député de Laurier...

M. MARCHAND: Là, on sait que je reviens sur la question que je vais poser au ministre, ça prend deux secondes.

UNE VOIX: C'est en deux temps.

M. LE PRESIDENT: Deux secondes pour votre question.

M. MARCHAND: C'est que je veux féliciter le ministre d'avoir au moins compris que les gens du comté de Laurier avaient besoin de ce stationnement mais il est aujourd'hui payant. Et j'espère qu'une bonne journée, encore une fois dans toute sa gentillesse, le ministre de la Voirie...

M. LE PRESIDENT: Question

M. MARCHAND: ... donnera gratuitement à ces gens-là le droit de stationner, durant les heures non ouvrables des fonctionnaires, gratuitement en dessous du boulevard Métropolitain.

M. RUSSELL: M. le Président, je pense que les félicitations sont hors d'ordre. Le stationnement relève du ministre des Travaux publics. Donc ce sera au ministre des Travaux publics de voir le ministre de la Voirie et, avec lui, avoir une bonne discussion à point et obtenir la permission de stationner sous la route. Merci.

UNE VOIX: Est-ce qu'ils peuvent se téléphoner?

M. RUSSELL: Donc, quant au député de Laurier, je lui demande de revenir à la charge à l'occasion de la discussion des Travaux publics.

M. MARCHAND: Je voudrais quand même dire au député...

M. RUSSELL: Député de Drummond.

M. MARCHAND: ... pas Drummond, de Shefford que peut-être, comme je ne suis pas membre de la commission des Travaux publics, j'ai profité de l'occasion pour le dire parce que mes électeurs sont tellement contents.

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

M. LESSARD: Nous sommes heureux de savoir que le député de Laurier a fait au moins quelque chose pour ses électeurs.

M. MARCHAND: J'espère que le député de Saguenay qui aurait voulu être candidat libéral, qui ne l'a pas été parce qu'il n'a pas été choisi...

M. LESSARD: M. le Président...

M. MARCHAND: ... et qui, fort heureusement, est devenu député péquiste.

M. LESSARD: Il n'est pas sérieux.

M. LE PRESIDENT: A l'ordre!

M. MARCHAND: Je n'ai plus rien à ajouter.

M. LE PRESIDENT: Est-ce que le député de Saguenay avait des questions à poser?

M. LESSARD: Non, d'accord M. le Président, mais je constate que le député de Laurier est hors d'ordre depuis le début de son intervention.

M. MARCHAND: Je suis peut-être hors d'ordre mais si ça vous a fait mal...

M. LE PRESIDENT: C'est d'ailleurs ce que j'ai signalé au député de Laurier. J'invite les députés qui ont des questions à adresser au ministre de la faire.

Services administratifs

M. RUSSELL: M. le Président, aux traitements et salaires, je vois qu'il y a une demande d'augmentation du personnel et il y a aussi les crédits qui sont moindres qu'ils ne l'étaient l'année précédente. Est-ce que le montant de \$2,328,800 a été dépensé totalement l'an dernier?

M. MICHAUD: Oui, il reste un montant de \$3,000...

M. RUSSELL: ... qui vous permet de demander moins d'argent et plus de personnel.

M. PINARD: C'est-à-dire qu'il y a trois fonctionnaires de moins.

M. RUSSELL: C'est vrai, vous diminuez les fonctionnaires.

M. LAVOIE (Wolfe): Avec les nouvelles divisions de la voirie, est-ce que ça a demandé des divisionnaires?

M. PINARD: Un et deux.

M. LAVOIE (Wolfe): Un et deux, excusez-moi. D'accord.

M. LE PRESIDENT: Est-ce que la catégorie 1 est adoptée?

M. RUSSELL: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 2?

M. RUSSELL: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 3: Services de transport et de communication.

M. RUSSELL: M. le Président, quels sont les taux qui sont utilisés aujourd'hui pour les dépenses des hauts fonctionnaires et des employés de la voirie?

M. PINARD: C'est \$0.14 le mille pour les premiers 10,000 milles et \$0.07 le mille pour les milles additionnels.

M. RUSSELL: Ce sont les mêmes, ils n'ont pas été changés.

M. LE PRESIDENT: Adopté?

M. RUSSELL: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 4.

M. LAVOIE (Wolfe): ... quand il parle, il est tellement intéressant que les autres partis...

M. DROLET: C'est parce que l'ancien ministre pense qu'on ne comprend pas.

M. RUSSELL: C'est possible qu'il ne me comprenne pas, mais j'aimerais au moins qu'il m'entende. Donc, je vais parler plus fort.

M. DROLET: Merci.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 4. Adopté?

M. RUSSELL: M. le Président, il y a ici une augmentation de quelques milliers de dollars pour les services professionnels. Quelle est la

justification? Est-ce que le montant de \$80,000 a été dépassé ou dépassé?

M. PINARD: Oui, il reste \$4,000 au budget.

M. RUSSELL: Et on prévoit cette année une augmentation assez marquée, presque 100 p.c. Quelle en est la justification?

M. PINARD: C'est qu'il y a eu un regroupement, disons, des catégories de dépenses. L'an passé, nous avons des catégories de dépenses qui étaient différentes de cette année. Maintenant, on peut voir apparaître à la catégorie de dépenses 4: Services professionnels, administratifs et autres, des cotisations à des associations et abonnements pour \$41,000, ce que l'an passé on retrouvait sous une autre catégorie de dépenses.

M. RUSSELL: Donc, c'est un changement de poste.

M. PINARD: Un changement de regroupement.

M. RUSSELL: Un regroupement de postes.

M. PINARD: Nous avons maintenant des supercatégories. Alors qu'anciennement nous avons 36 catégories de dépenses, maintenant nous n'en avons que seize et qui regroupent plusieurs catégories.

M. RUSSELL: Si je comprends bien, c'est le regroupement de postes qui fait l'augmentation des crédits.

M. PINARD: C'est ça. Maintenant, ce sont des catégories.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 4. Adopté?

M. RUSSELL: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 5: Entretien et réparations.

M. RUSSELL : Catégorie 5: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 6: Loyers.

M. RUSSELL: Là aussi, M. le Président, est-ce que les \$42,500 ont été totalement dépensés ou dépassés?

M. PINARD: Il reste \$48.

M. RUSSELL: \$48.

M. BELAND: A quoi cela sert-il exactement?

M. PINARD: Ce sont les loyers de machines Xerox.

M. BELAND: Ah bon!

M. RUSSELL: Vous prévoyez l'utilisation de plusieurs machines cette année? Vous demandez un crédit de \$68,000 qui représente une augmentation de 50 p.c.

M. PINARD: Il y a de nouvelles procédures; il y a une nouvelle machine qui est en marche au ministère qui permet la reproduction de plans directement au siège social alors qu'anciennement il fallait envoyer ça à l'entreprise privée et cela permet une réduction. Si vous avez une forme de papier de vingt pouces par dix pouces, on peut le réduire à une forme...

M. RUSSELL: C'est une machine qui est louée, si je comprends bien, et non pas achetée.

M. PINARD: C'est ça. Le coût de location est supérieur.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 6. Adopté?

M. RUSSELL: Le coût de location est de \$28,000 par année.

M. PINARD: C'est ça.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 7. Adopté?

M. RUSSELL: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 8. Adopté. Catégorie 10. Adopté?

M. RUSSELL: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 11: Autres dépenses.

M. LAVOIE (Wolfe): A la catégorie 11...

M. RUSSELL: Il y a une augmentation très marquée aux autres dépenses et on aimerait avoir la justification détaillée.

M. PINARD: Apparaissent à cette catégorie de dépenses des cours pour le personnel du ministère de la Voirie, des cours de perfectionnement, pour un montant de \$96,000 et des repas en temps supplémentaire pour \$8,000. L'an passé, quelqu'un avait déclaré justement qu'on établirait une politique pour le perfectionnement de nos employés comme on donne des cours aux contremaîtres. La politique est en vigueur actuellement et ça demande de l'argent.

M. RUSSELL: Est-ce que le sous-ministre fait partie des étudiants? Est-ce qu'il prend des cours?

M. LAVOIE (Wolfe): Ces gens qui prennent des cours ne sont-ils pas déjà payés comme fonctionnaires?

M. PINARD: Oui, mais si vous les envoyez prendre des cours à l'Université du Québec, il faut payer pour le perfectionnement de ces personnes.

M. RUSSELL: M. le Président, là est justement mon autre question: Est-ce que ces cours sont donnés à Québec ou à l'extérieur du Québec?

M. PINARD: Tous à Québec. Je crois qu'il n'y a pas de cas actuellement soumis... D'ailleurs, les programmes sont établis d'avance, parce que le montant de \$96,000 est réparti au niveau de tous les fonctionnaires du ministère.

Ce montant est administré par la direction du personnel qui voit à le répartir pour tous les fonctionnaires du ministère.

M. RUSSELL: Combien de fonctionnaires sont compris dans ce programme? Etant donné que le programme est établi d'avance, je pense bien que vous êtes en mesure de nous dire, M. le ministre, quel est le nombre de fonctionnaires affectés et à quelle place on donne les cours. Je sais que l'an passé on en a envoyé étudier à Paris et ailleurs.

M. PINARD: Environ 100 fonctionnaires vont bénéficier, si vous voulez... Nous allons apporter demain le rapport que nous avons à ce sujet.

M. RUSSELL: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 11. Adopté. Toujours à l'article 1, sous-article 2: Bureaux des districts et divisions, catégorie 1.

Bureaux des districts et divisions

M. LESSARD: Le ministère de la Voirie nous a envoyé l'an dernier un communiqué dans lequel il demandait aux députés comme aux municipalités de faire appel, d'abord, au chef divisionnaire pour leur expliquer les besoins.

J'aimerais savoir, M. le Président, quelle est la fonction, quel est le rôle du chef divisionnaire dans la préparation du budget de comté. Est-ce que le chef divisionnaire est essentiellement un fonctionnaire du gouvernement qui soumet un certain nombre de demandes auprès du ministère de la Voirie? Appartient-il, par la suite, seulement au ministère de la Voirie de prendre les décisions sans faire une autre consultation auprès du chef divisionnaire? Lorsque nous demandons au chef divisionnaire, et cela m'est arrivé, de nous soumettre les demandes qu'il a faites concernant une région donnée, celui-ci nous dit: Non, je ne peux pas le faire, puisqu'il appartient au ministère de la Voirie de décider quels sont les travaux à faire ou pas. De telle façon que ce chef divisionnaire ne peut nous renseigner qu'après l'adoption des

crédits. On ne peut pas savoir avant si le chef divisionnaire a fait véritablement des efforts pour obtenir des crédits auprès du ministère.

Je sais que le chef divisionnaire a été changé, dans mon comté, dans ma région. On me dit que ce chef divisionnaire, comme un bon fonctionnaire du gouvernement, envoyait au ministère de l'argent qui n'était pas dépensé dans mon comté, comme crédits périmés, alors que les besoins sont considérables. Cela veut donc dire qu'une région qui aura un chef divisionnaire dynamique, fort, qui fera des pressions constamment auprès du ministère, sera une région qui pourra obtenir plus de crédits de la part du ministère de la Voirie.

Par contre, si nous avons la malchance d'avoir un chef divisionnaire plutôt doux, qui intervient moins souvent, à ce moment-là, on doit se contenter de miettes.

M. LAVOIE (Wolfe): M. le Président, je voudrais ajouter un mot à ce que dit le député de Saguenay. J'ai appris tout récemment que le divisionnaire qui était rendu chez lui est un nommé Lafrance. C'est un excellent fonctionnaire.

M. LESSARD: Je ne parle pas de celui qui était là.

M. LAVOIE (Wolfe): Il peut se fier à ce type qui est d'une grande honnêteté. C'est un travailleur exemplaire, un chic garçon.

M. LESSARD: J'ai déjà communiqué avec M. Lafrance et les relations sont très bonnes. Je voudrais connaître le principe général.

M. PINARD: Au début de l'année, déjà, on commence à penser au budget de l'an prochain. D'abord, on demande au ministre les grandes idées. Si vous avez une masse pécuniaire, est-ce qu'on va dire, au départ, qu'on fera \$300 millions de voirie régionale ou \$300 millions de grands projets? C'est une décision, je pense bien, qui relève du ministre. Dans les grandes lignes, est-ce qu'on va vers la grande, la moyenne ou la petite voirie?

A partir du moment où notre programme de voirie, ou le montant d'argent qui reste à disposer pour la voirie régionale est établi, en même temps, pour faire un parallèle, on demande à nos divisionnaires de nous préparer ce qu'on appelle le programme triennal. Ils préparent leur programme en se basant sur une certaine somme d'argent. Lorsqu'on reçoit l'ensemble des programmes régionaux pour le Québec, cela peut monter à \$100 millions ou \$150 millions, alors qu'on dispose de \$40 millions, \$50 millions ou \$60 millions, selon les années.

On a demandé aux divisionnaires régionaux d'essayer de regarder ce qui est important, ce qui est prêt, là où l'expropriation est faite. Cela aussi est important. Si les plans sont faits,

comme c'est arrivé dans le passé... Les divisionnaires ne sont avisés que lorsqu'ils veulent présenter sur un programme, disons pour 1973, tel projet. C'est évident qu'il faut qu'ils fassent les plans cette année, qu'ils fassent l'expropriation et qu'ils déplacent les utilités publiques. S'ils ne font pas cela durant l'année qui précède, cela amène des extras à la soumission.

Quand tout cela est fait, trois sous-ministres vont à travers la province, avec M. Blais qui est agent de la construction, Jacques Charland qui est en charge de la planification et Pierre Michaud, responsable du budget qui nous retient. Nous aussi, nous serions souvent porté à aller plus loin, et il est là pour nous contrôler. Alors, avec les divisionnaires et l'administrateur régional, nous analysons l'ensemble de la région, ses priorités. Il faut alors couper ce que le divisionnaire nous a présenté.

Lorsque nous avons tout cela, c'est là-dessus que nous nous basons. Il est donc évident qu'au point de vue humain un type défende mieux son affaire qu'un autre. Mais habituellement on juge que l'administrateur régional est compétent et qu'il peut faire la proportion même si le divisionnaire qui peut être très compétent, se défend moins bien. C'est ainsi que se sont faits les programmes. Dans le cours de l'année, il est évident que le divisionnaire a reçu des pressions, des demandes de maires, de députés, des demandes de tout le monde. Si on disait oui à tout le monde, nous aurions un budget de \$2 milliards.

M. LESSARD: Justement, M. le Président...

M. PINARD: Est-ce que cela explique le processus?

M. LESSARD: Cela explique en partie ce domaine de décentralisation vis-à-vis des concentrations. Il me semble qu'on devrait avoir la possibilité de faire un genre de table ronde, au niveau d'un comté ou d'une région avec le chef divisionnaire. Comme le sous-ministre le dit, chaque municipalité fait valoir ses besoins et il appartient par la suite au ministère de déterminer les priorités...

M. PINARD: C'est au chef divisionnaire de déterminer les priorités.

M. LESSARD: ... au chef divisionnaire de déterminer les priorités. Si le chef divisionnaire consultait beaucoup plus les organismes municipaux, non pas un organisme comme tel, mais sous forme de table ronde, il serait possible de faire accepter par des municipalités qui, elles, voient strictement leurs problèmes... Je pense, par exemple, à certaines municipalités qui me soumettent des besoins d'asphalte pour une route secondaire. Je leur dis: Écoutez, on se tue sur la route 15, il faut quand même établir une priorité pour la route 15. Si le ministère nous donne un certain montant, il va falloir établir

des priorités pour la route 15. Par contre, le chef divisionnaire, actuellement, m'apparaît comme celui qui applique strictement des décisions provenant du ministère. Est-ce qu'il n'y aurait pas possibilité d'avoir un genre d'assiette fiscale pour une région donnée qu'il appartiendra ensuite, en collaboration avec la région, de répartir selon certains critères...

M. LAVOIE (Wolfe): ... ça vous prend bien du temps à apprendre comment ça marche. Cela fait déjà deux ans...

M. LESSARD: Je n'ai pas besoin du député de Wolfe pour me donner des conseils pour savoir comment m'adresser au chef divisionnaire...

M. PINARD: Pour répondre au député de Saguenay, il faut bien qu'il comprenne que c'est vrai que nous avons décentralisé l'administration au niveau du territoire, au niveau des régions. C'est pourquoi, même si cela a insulté passablement de monde l'année dernière quand nous avons fait émettre des directives qui ont été envoyées aux députés, les informant que dorénavant les demandes des municipalités devaient être faites directement au divisionnaire, nous voulions concrétiser dans les faits cette formule de décentralisation administrative de façon qu'il n'y ait pas un dédoublement du travail.

M. LESSARD: Et revaloriser aussi le chef divisionnaire.

M. PINARD: Cela impliquait aussi que le député avait à dialoguer avec le représentant du ministère dans la division ou au niveau du district, qui est alors l'administrateur régional. Cela lui donnait un nouveau rôle qu'il n'avait pas dans le passé. Mais ç'a été mal compris par certains, mieux compris par d'autres. Avec le temps qui passe, les députés se rodent de mieux en mieux à cette nouvelle formule. Finalement, ils ne sont pas plus mal traités. Au contraire, je dirais qu'ils sont mieux traités et qu'ils sont plus en mesure qu'autrefois de faire valoir les besoins de leurs concitoyens, les besoins des municipalités.

Encore une fois, il faut s'habituer aux nouvelles formules. Ce processus nous donne finalement de meilleurs résultats qu'autrefois. Ce n'est pas encore un système idéal. Vous avez toujours affaire à des demandes qui proviennent d'humains et c'est toujours fait dans l'ordre idéal des choses. Ils ne savent pas eux les limites budgétaires du gouvernement ou d'un ministère comme celui de la Voirie.

Ils pensent que les ressources sont illimitées alors que nous savons au départ d'une année budgétaire que nous aurons un minimum de X cent millions de budget, sujet à des augmentations ou à des diminutions. Au ministère de la Voirie, depuis plusieurs années, depuis quelques

années du moins, c'est un budget qui est à la hausse, mais c'est très loin d'être suffisant pour prendre soin de toutes les demandes qui nous sont faites et de l'établissement des priorités qui varient selon que les instances se situent à un palier gouvernemental ou à l'autre, selon que ces priorités soient établies plutôt par des gouvernements municipaux que par des instances au niveau du gouvernement provincial. Je l'admets, mais tant que les choses seront ce qu'elles sont, je pense que nous ne pourrons pas faire de miracle et satisfaire de façon totale à toutes les demandes qui nous sont faites.

M. LAVOIE (Wolfe): Seulement dans un cas?

M. PINARD: En fait, parlant de situation presque idéale — il y a un endroit dans la province où nous l'avons, c'est dans le Nord-Ouest québécois où le Conseil économique régional du Nord-Ouest québécois a préparé au cours de 1969 ou de 1970 et soumis au ministre de la Voirie en juin 1970 un programme de voirie pour cinq ans, mais un programme réaliste, dans le sens qu'on a analysé combien le ministère de la Voirie avait dépensé en 1965, 1966, 1967. Lorsqu'on a préparé le programme, on a fait venir nos gens, nos divisionnaires, notre commissaire régional on l'a questionné. Il n'a pas participé à la discussion, mais il a donné des renseignements. Dans ce coin-là, il faut dire que les municipalités faisaient partie du CER-NOQ, les députés, les chambres de commerce et tout ça, ça faisait un front...

M. RUSSELL: Un front commun?

M. PINARD: Cela faisait un ensemble cohérent et raisonnable. On est arrivé avec un programme pour le Nord-Ouest québécois — là peu important les \$100,000 qui traînent au bout — d'environ \$3 millions par année pendant cinq ans. C'est ce qu'on avait. Alors, en fait, on a reçu ça au mois de juin, le ministre a donné son accord parce que ç'avait l'air tellement raisonnable que l'on a fait l'unanimité dix jours à peine après. Dès septembre 1970, on leur disait: On ne prendra pas les cinq ans, on va le faire en quatre ans. C'est parce que ces gens avaient été plus que raisonnables. En fait, actuellement, c'est l'endroit idéal pour nous du ministère parce que, lorsqu'une municipalité écrit, on la retourne à notre administrateur régional qui dit: Faites votre prochain programme de cinq ans que le CER-NOQ veut préparer, faites-y vos représentations, mais, malheureusement, on ne le fait pas. Je pense que cela ne peut pas se faire partout parce que les CER-NOQ sont contestés.

M. LESSARD: M. le Président, un peu dans ce sens, si on veut vraiment — et je suis complètement d'accord sur la politique du ministère — que les municipalités se soumettent

à cette politique, il faut en même temps que le chef divisionnaire soit revalorisé comme fonctionnaire au niveau de sa région. D ne faudrait pas, comme je l'ai vu, actuellement, qu'une municipalité qui s'adresse au chef divisionnaire et qui ne réussit pas à obtenir satisfaction se présente par la suite au niveau du fonctionnarisme provincial et réussisse à obtenir satisfaction. Je dis: Tant mieux. Les municipalités ont encore, du moins dans ma région, l'impression qu'en s'adressant au chef divisionnaire elles ne pourront pas vraiment obtenir satisfaction, tandis que si elles passent directement par-dessus la tête du chef divisionnaire pour aller rencontrer l'adjoint parlementaire, le ministre de la Voirie ou le sous-ministre, elles ont l'impression d'avoir plus de chance d'obtenir ce qu'elles demandent. Je suis bien d'accord sur cette nouvelle politique mais pour autant que le chef divisionnaire...

M. PINARD: Il y a tout de même des cas exceptionnels. Chez vous, je pense au cas du boulevard de Hauterive, qui était une grosse affaire...

M. LAVOIE (Wolfe): En ce qui me concerne, je trouve que les chefs divisionnaires de ma région font bien leur travail. Ils ont les prérogatives qui leur reviennent et ils ont également l'influence qui leur revient pour savoir les priorités qui doivent avoir cours dans chaque municipalité. Mais ce qu'il y a d'embêtant dans une région comme la mienne, c'est qu'on a divisé mon comté en quatre régions administratives. J'ai donc affaire à quatre chefs divisionnaires différents. Cela devient beaucoup plus compliqué et je me demande même comment le "patroneux" parvient à se déprendre avec tout cela.

M. PINARD: IL trouve cela passablement compliqué.

M. LAVOIE (Wolfe): Cela doit.

M. RUSSELL: C'est plus compliqué que cela ne l'était autrefois, et le rôle du "patroneux" est moins valorisé maintenant qu'il ne l'était il y a quelques années.

M. LE PRESIDENT: Le député de Charlevoix.

M. MAILLOUX: Pour revenir au sujet dont a traité le député de Saguenay, il demeure que tantôt le sous-ministre principal a donné l'exemple du Nord-Ouest québécois.

Dans le comté de Saguenay, comme dans le mien et tant d'autres, on constate que les CRD ou les organismes qui regroupent tous les corps publics dans le comté rejoignent passablement dans leurs recommandations les grandes priorités sur lesquelles se penchent nos divisionnaires. Si on fait un juste milieu, on constate qu'à peu

près à 90 p.c. c'est vers ces priorités que les divisionnaires tentent de travailler.

Quand le député de Saguenay mentionne que les mandataires des municipalités s'adressent à de hautes instances pour tenter d'avoir davantage, il y a le phénomène que, comme le budget est très restreint et que les demandes qui sont dirigées vers le divisionnaire peuvent peut-être dépasser de 50 fois les possibilités qu'il a entre les mains, c'est un peu humain de penser qu'il peut y avoir un contact direct, il espère avoir la part que l'autre n'aura pas. C'est parce qu'il y a un manque de budget à ce moment-là.

M. PINARD: Mais il reste toujours aussi que l'administrateur régional fait rapport au niveau des sous-ministres et le sous-ministre au niveau du ministre et que là il y a une instance d'arbitrage qui est en place et qui joue le rôle normal qu'elle doit jouer.

A un moment donné, si vraiment on doit déplacer des priorités, si, à l'aide d'une étude plus approfondie, on s'aperçoit que le besoin qui nous est soumis a plus d'acuité que nous l'a représenté le divisionnaire par exemple, qui n'a peut-être pas eu dans son dossier tous les éléments qui lui auraient permis de juger en conséquence, le ministre ou le sous-ministre exerce son pouvoir d'arbitrage et peut augmenter le budget de la division.

Mais, encore là, ce sont des cas d'espèce, parce que, aujourd'hui, les divisionnaires sont assez bien rodés à la nouvelle formule qu'ils savent comment constituer leurs dossiers et qu'ils le font beaucoup plus en consultation avec l'administrateur régional et avec les hautes instances de l'administration qu'autrefois. Ils se sentent moins isolés dans le territoire. Ils se sentent moins encarcenés aussi dans le système administratif. Ils disent bien volontiers maintenant qu'ils se sentent beaucoup plus libres d'administrer, qu'ils sont l'objet de pressions moins indues de la part de certains personnages qui ont gravité peut-être trop souvent autour des gouvernements. Je pense qu'il faut rendre hommage à ces fonctionnaires qui essaient d'être justes envers la population et aussi envers les représentants de la population. Es connaissent les directives, ils laissent au député le rôle qu'il doit jouer et je pense qu'ils permettent au député de faire les représentations que parfois il n'était pas capable de faire à certains niveaux.

M. LESSARD: Ce n'est pas un blâme que je voulais faire.

M. PINARD: Je voudrais ajouter que l'ouvrage de divisionnaire est très difficile et souvent lorsqu'on en a besoin, ce n'est pas facile de le trouver, parce que c'est un poste où le gars se fait brasser.

M. LESSARD: Un peu comme un député.

M. LAVOIE (Wolfe): Il ne s'agit pas seule-

ment d'avoir une connaissance technique, il faut avoir une connaissance politique en même temps.

M. LESSARD: Je voulais seulement connaître la façon...

M. PINARD: Si je peux ajouter un mot là-dessus, c'est un peu pour toutes ces raisons que nous avons créé un système de mobilité des ingénieurs divisionnaires. Le ministère visant de plus en plus à institutionnaliser la rotation des ingénieurs divisionnaires, nous avons davantage précisé cette politique qui tend à réduire les pressions locales dont les ingénieurs peuvent être l'objet.

Elle permet de nommer un divisionnaire efficace dans une unité administrative plus importante ou d'en muter un autre dont les résultats sont peu satisfaisants dans une unité administrative qui correspond mieux à ses possibilités. Il faut quand même travailler dans le cadre de facteurs d'ordre humain.

M. RUSSELL: Est-ce que le ministre peut nous dire si c'est la même raison qui motive le changement de cantonniers ou de contremaîtres d'une division à une autre?

M. PINARD: Evidemment, c'est pour atteindre un autre objectif, mais c'est pour essayer d'accroître la qualité des travaux requis.

M. RUSSELL: Est-ce que le ministre pourrait expliquer quel est l'autre objectif qu'il veut atteindre?

M. PINARD: Augmenter la qualité des travaux d'entretien et peut-être réduire le coût de la dépense, compte tenu des effectifs que nous avons en place. Nous leur demandons de couvrir plus de territoire qu'autrefois. Nous avons créé des équipes mobiles qui vont dans plusieurs comtés. Ces comtés sont regroupés dans une unité administrative plus ou moins grande, selon le territoire à desservir.

M. RUSSELL: Est-ce que c'est une politique qui est passagère de prendre un cantonnier et de l'envoyer dans une autre division, à au-delà de 100 milles de sa résidence, dans une région qu'il ne connaît pas, où il ne connaît pas le personnel et d'amener un autre étranger qui vient de l'extérieur?

M. LE PRESIDENT: L'honorable député de Charlevoix.

M. MAILLOUX: Est-ce que je peux dire au député de Shefford qu'on m'assure qu'il y en a eu moins de cinq qui furent mutés dans un autre territoire pour des raisons propres au ministère. Il y en a deux qui en avaient fait la demande.

M. RUSSELL: Il y en a deux...?

M. MAILLOUX: Il y en a deux, à leur demande. La mutation a été faite à leur demande...

M. RUSSELL: Les trois autres cas?

M. MAILLOUX: C'étaient pour des raisons propres au ministère. Il n'y en a pas eu de destitués sans cause. Il n'y a eu aucun remplacement.

M. RUSSELL: Je ne parle pas de destitution. Je parle simplement de mutation. On prend quelqu'un qui est dans une région et que je connais très bien. Je pense qu'il n'y a aucun doute pour sa compétence. D'ailleurs, le ministre connaît certainement celui qui a été muté chez nous, il vient de Drummondville. Mais on a pris celui qui était dans Shefford et on l'a envoyé dans Papineau. Je pense que, pour celui-là, on ne pouvait pas lui attribuer l'incompétence de son travail. Il connaissait très bien son travail et on l'envoie dans le comté de Papineau qui est à au-delà de 100 milles de chez lui. C'est évident que le gars ne déménagera pas là parce qu'il a des propriétés dans la division où il demeure. Il va rester là et voyager. Il ne travaille pas avec le même encouragement, le même courage et je suis convaincu, tout en faisant son travail, qu'il ne donne pas le rendement qu'il donnerait en étant demeuré dans le district où il était, auquel il appartenait. Je suis convaincu qu'il y a là une décision qui devrait être étudiée de nouveau pour justifier ce déménagement.

M. LAVOIE (Wolfe): J'ai su aussi qu'en 1970...

M. PINARD: On me dit qu'on va reviser ce dossier...

M. LAVOIE (Wolfe): J'ai su que celui d'Iberville aussi avait été transféré dans la région de Saint-Jérôme, si je me rappelle bien. Peut-être pourrait-on savoir les raisons aussi en même temps?

M. MAILLOUX: Il y a une autre raison aussi. C'est que, dans un comté que je ne nommerai pas, il y avait sept contremaîtres. Alors, il y avait un surplus et il fallait absolument faire des mutations.

M. RUSSELL: M. le Président, dans l'une des divisions où il y avait simplement un contremaître ou un cantonnier, si vous voulez, on avait aboli tous les autres petits cantonniers de paroisse, les bedeaux de paroisse comme on les appelait communément anciennement. On a aboli tout cela. C'était une division, je pense, qui fonctionnait assez bien. On avait nommé

— ce n'est pas moi qui l'avais fait nommer — mais on avait choisi quelqu'un qui, à mon sens, était compétent. Il travaillait pour la voirie depuis longtemps. Il connaissait très bien le comté. On l'a pris pour des raisons que je ne connais pas et on l'a envoyé à au-delà de 100 milles de chez lui et on a amené un étranger pour prendre sa place. Il n'est pas plus compétent. Je suis convaincu que lui ne donne pas le rendement que l'autre donnait, pas plus que celui qui est déménagé à Papineau donne le rendement qu'il donnerait s'il était dans le comté. Je ne connais aucun motif qui ait pu justifier ce déménagement.

J'aimerais que ceux qui sont les responsables de ces déménagements nous donnent des explications, à mon sens, raisonnables. L'an dernier, j'en avais dit quelques mots et on m'a dit qu'on s'occuperait de son cas. Jusqu'ici, il n'y a pas eu grand changement dans ce cas. C'est un peu comme autre chose dont je parlerai tout à l'heure.

M. PINARD: Si le député de Shefford veut qu'on s'occupe du cas particulier qu'il vient de nous soumettre, nous allons obtenir le dossier de la direction du personnel...

M. LAVOIE (Wolfe): Celui d'Iberville en même temps.

M. PINARD: ... et celui d'Iberville aussi. Comme cela reste des cas d'espèce, je n'ai pas d'objection à donner les véritables raisons des mutations ou des congédiements selon le cas. Je pense qu'il s'agit plutôt de mutations. Nous dirons les vraies raisons de ces changements d'emploi.

M. RUSSELL: Je suis heureux d'entendre le ministre nous dire qu'il s'agit tout simplement de quelques cas, je l'espère. Ce n'est pas pour toute la province...

M. PINARD: Oui, oui.

M. RUSSELL: S'il s'agit simplement de quelques cas, ce sera facile d'y remédier.

M. PINARD: Je voudrais dire, en règle générale, que nous avons fait la qualification par concours des contremaîtres dans le cadre des normes établies par la Commission de la fonction publique...

M. LAVOIE (Wolfe): Vous avez suivi ce que nous avons commencé, nous, entre 1966 et 1970.

M. PINARD: Alors, nous voulons faire de véritables professionnels de nos contremaîtres qui sont au service du ministère de la Voirie, leur donner la sécurité d'emploi. Il faut qu'ils se qualifient en vertu de normes édictées par la Fonction publique.

M. RUSSELL: Pour la satisfaction du ministre, je pense qu'il a repris son concours et il s'est très bien qualifié.

M. PINARD: Je ne voudrais pas que le débat dégénère en débat partisan, mais...

M. RUSSELL: Non, non, il ne s'agit pas...

M. PINARD: Le député a soumis deux cas d'espèce, je lui réponds que nous allons faire venir les dossiers et nous serons très à l'aise d'en discuter avec lui. Mais je ne voudrais pas que de deux cas d'espèces il fasse un cas de généralité.

M. RUSSELL: Je suis heureux que le ministre me dise que ce n'est pas général. Je voudrais simplement souligner que l'an dernier j'ai soulevé le cas. Je n'ai pas fait de guerre au ministre. Je n'ai pas chicané le ministre dans ce cas-là, ni aucun des fonctionnaires. On m'avait dit: On va s'en occuper. Il y a déjà douze mois de ça et on ne s'en est pas occupé. Si on s'en est occupé, c'est très peu, peut-être d'une autre façon. Mais, malheureusement, cela n'a pas fonctionné de l'autre façon et cela reste comme c'est là. C'est un statu quo qui, à mon sens, n'est pas recommandable. Celui qui a été déménagé dans la division, je ne le critique pas, mais il ne peut pas travailler avec le même enthousiasme que celui qui était là avant pas plus que celui qui a été déménagé peut travailler avec le même enthousiasme.

M. LE PRÉSIDENT: L'honorable député de Lotbinière.

M. BELAND: M. le Président...

M. PINARD: M. le Président, le chef du personnel me renseigne. C'est possible que l'an passé on ait dit ça. Mais depuis à peu près dix à douze mois, il n'y a pas eu de changement des contremaîtres parce qu'on voulait établir une politique globale. On voulait établir une politique qui réglerait le problème pour tout le monde. Ce n'est pas facile. C'est un problème qui remonte à dix ans, quinze ans et même vingt ans. Il n'est pas facile.

Alors, on voulait arriver avec une solution globale, c'est peut-être pour cela qu'il n'y a pas eu de changement. En tout cas, on va répondre demain...

M. BELAND: Lorsqu'un divisionnaire approuve un projet, par exemple, et que le chef de district, en somme — je ne sais trop quelle est l'appellation — l'approuve également, que le sous-ministre ou le ministre approuve le projet en question et qu'il n'est pas mis à exécution...

M. PINARD: ... c'est parce qu'il manque d'argent.

M. BELAND: Oui, mais à ce moment-là, le

montant d'argent qui avait été voté en conséquence, je pense que ce serait normal...

M. PINARD: Habituellement, lorsque nous faisons le tour de la province, et que c'est approuvé par le divisionnaire, par l'administrateur régional et par le groupe qui fait le tour, cela fonctionne. Ce peuvent être des cas d'espèce. Cela peut arriver dans un ou deux cas. Il y a toujours l'exception qui va confirmer la règle. Dans des cas particuliers comme ceux-là, je pense que le député peut écrire au ministre ou au sous-ministre. Il va certainement avoir une réponse dans des cas comme ceux-là parce que ce sont des cas d'espèce.

M. BELAND: En tout cas, j'en dirai plus lorsque nous serons rendus plus loin.

M. LE PRESIDENT: L'article 2, sous-article 1, catégorie 1.

M. LAVOIE (Wolfe): Concernant les traitements et salaires en administration, est-ce que vous prévoyez encore des changements parmi les divisionnaires ou les ingénieurs de district? Prévoyez-vous des mutations?

M. PINARD: Habituellement, ce que nous faisons, c'est qu'une fois par année nous faisons une évaluation de nos divisionnaires. D'abord, nous commençons à regarder déjà quels sont ceux qui ont des chances de prendre leur préretraite l'an prochain, c'est-à-dire la préretraite en 1973. Donc, il faut commencer tout de suite à penser à les remplacer. Quand vous déplacez un divisionnaire, cela vous amène toujours à en déplacer trois, quatre ou cinq. Vous commencez, habituellement, dans une petite division. S'il est compétent, vous le remontez dans une division plus grosse. Alors, c'est un processus qui est assez long. Habituellement, on fait cela le 1er avril, à la fin de l'année financière. Le divisionnaire est affecté jusqu'à la fin de juin parce que, s'il a des enfants, il faut qu'il déménage. Cela veut dire que ses transports sont payés ainsi que sa pension et tout le reste. Au mois de juillet, il déménage avec sa famille, habituellement. Cela se fait une fois par année.

M. LAVOIE (Wolfe): Prévoyez-vous des changements dans les Cantons de l'Est? Sherbrooke?

M. PINARD: Tout est fait pour ça. On n'en prévoit pas.

M. RUSSELL: M. le Président, seulement une remarque en passant. C'est que vous avez dit que vous les faites commencer dans une petite division et que vous les faites monter graduellement. Je ne critique pas votre décision, mais parfois vous allez trop vite, vous les prenez d'une petite division et vous les amenez à

Québec, parce qu'ils sont trop bons, je présume, ou parce que vous manquez de personnel à ce point.

M. PINARD: Nous devons manquer de personnel.

M. RUSSELL: Je remarque que, pour les crédits de l'an dernier, vous aviez un effectif de 529 personnes pour des crédits de \$4,059,000. Les crédits n'ont pas été changés, mais il y a eu une augmentation du personnel à 542.

M. PINARD: C'est l'inverse. Le chiffre de 542, c'est l'an passé, 540, c'est cette année. Entre parenthèses, c'est toujours...

M. RUSSELL: Je m'excuse. L'an dernier, ici, lorsqu'on a discuté les crédits, il y avait un effectif de 529 et on finit l'année avec 542, je me demande comment...

M. PINARD: C'est une modification au plan de l'effectif au cours de l'année. Cette année, le chiffre de 542, ce sont les postes autorisés et comparatifs...

M. RUSSELL: Vous en avez combien?

M. PINARD: Nous avons 540 postes autorisés, cette année.

M. RUSSELL: Oui, mais l'an dernier votre effectif réel, c'est-à-dire le personnel en place était de combien? Vous aviez demandé 529 postes.

M. PINARD: Disons 529 lors de la préparation du budget.

M. RUSSELL: C'est ça.

M. PINARD: Mais par analyse du plan de l'effectif, au cours de l'année, disons, parce que le comparatif que vous avez en 71/72 au niveau des fonctionnaires, ce sont des crédits au 30 septembre 1972.

Il y a eu une modification du plan d'effectif.

M. RUSSELL: Le plan d'effectif a été effectué entre le 1er avril et le 30 septembre 1969. Ce qui semble m'embêter un peu, c'est que vous n'avez pas changé vos crédits. Est-ce que vous avez dépassé les crédits de \$4,059,000 que vous aviez fait voter l'an dernier pour l'effectif de 529?

M. PINARD: Non justement, c'est que, sur \$4,059,000, il y a des crédits périmés de \$139,000.

M. RUSSELL: Et vous avez eu l'effectif de 542.

M. PINARD: L'an passé. Pas en poste, disons

qu'il y avait des postes autorisés au nombre de 542.

M. RUSSELL: Combien de postes ont-ils été comblés?

M. PINARD: En 71/72?

M. RUSSELL: Oui.

M. PINARD: C'est 529 et c'était, en fait, le chiffre indiqué ici.

M. LAVOIE (Wolfe): Des permanents ou des occasionnels?

M. PINARD: Permanents.

M. RUSSELL: Les 542 n'ont pas été comblés?

M. PINARD: Non. Cela nous permet de remettre la machine en marche, parce que ça peut prendre quatre ou cinq mois. Avec la Commission de la fonction publique, le processus de concours et tout ça, pour donner une chance à tout le monde... Avec le processus, on avance.

M. RUSSELL: Je tiens à faire remarquer au sous-ministre qu'il s'est fait jouer, parce que, quand on a adopté les crédits cette année, on en a coupé deux, on a donné seulement 540 postes. Et encore là, M. le Président, je suis encore un peu inquiet. On demande des crédits de \$3,894,000 au lieu de \$4 millions et on demande un effectif pour 540 postes au lieu de 529. Donc, j'aimerais avoir une petite explication.

M. PINARD: Au niveau de \$4,059,000, vous avez des postes autorisés de 542 personnes. J'ai dit tantôt qu'on avait des crédits périmés, à la catégorie des traitements, de \$139,000. Donc, on a payé 529 fonctionnaires.

M. RUSSELL: D'accord. Vous demandez à combler 540 postes cette année et vous baissez vos crédits à \$3,894,000.

M. PINARD: D'accord.

M. RUSSELL: Est-ce que vous avez l'intention de baisser les salaires des divisionnaires ou...

M. PINARD: Non, non. Le personnel du ministère de la Voirie n'a pas été renouvelé depuis plusieurs années et ce sont les salaires du personnel nouveau, du jeune personnel. L'échelle de traitements est inférieure.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que dans ces prévisions, l'augmentation de salaire, suite aux demandes du front commun, etc, est prévue?

M. PINARD: Aucune augmentation des négociations collectives actuelles n'est prévue dans les crédits du ministère de la Voirie.

M. LAVOIE (Wolfe): Supposons que vous ayez une augmentation de 5 p.c. ou de 8 p.c. telle que demandée, qu'est-ce qui arrive?

M. PINARD: Ce sera au ministre des Finances à vous répondre là-dessus.

M. LAVOIE (Wolfe): Ah bon! Cela prendra des crédits spéciaux additionnels pour...

M. PINARD: A ce moment-là, il y aura, disons, une enveloppe globale qui sera prévue à cet effet-là. Il y aura une redistribution dans les ministères qui sont affectés par la hausse des traitements.

M. LESSARD: C'est normalement prévu au ministère des Finances.

M. PINARD: C'est ça.

M. LAVOIE (Wolfe): Cela ne dérange pas le montant qui sera voté pour la construction et l'entretien des routes. Cela concerne un autre article puis...

M. RUSSELL: M. le Président, est-ce que c'est comme par le passé? Est-ce que les nouveaux postes qui sont votés, est-ce que les crédits sont prévus à un article du ministère des Finances ou s'ils sont prévus à chaque article au ministère concerné?

M. PINARD: Les nouveaux postes sont prévus au ministère...

M. RUSSELL: Les postes sont prévus, mais les sommes d'argent?

M. PINARD: Elles sont prévues au ministère de la Voirie.

M. RUSSELL: Bon, c'est pour faire simplement une moyenne. Ce sont les postes qu'on va combler pour l'année.

M. PINARD: C'est ça.

M. RUSSELL: Parce qu'il y a une partie de l'année seulement.

M. PINARD: Je crois que le chef du personnel va vous dire que plusieurs bonnes choses sont en marche pour combler les postes.

M. RUSSELL: Vous êtes mieux de ne pas marcher trop vite, vous allez manquer d'argent.

M. LE PRÉSIDENT: Article 1 adopté.

M. PINARD: Ne vous inquiétez pas, la Com-

mission de la fonction publique ne va jamais trop vite.

M. LE PRESIDENT: Article 1 adopté.

M. RUSSELL: Est-ce un blâme?

M. PINARD: Ce n'est pas un blâme, c'est une déclaration, une constatation.

M. RUSSELL: Une constatation.

M. LAVOIE (Wolfe): Pour la voirie, souvent ils sont... Vous avez raison.

M. RUSSELL: A la catégorie 3, M. le Président, encore là je constate qu'il y a une baisse c'est-à-dire qu'il y a...

M. PINARD: Une augmentation.

M. RUSSELL: ... une augmentation d'un peu plus de \$100,000 et vous n'avez pas augmenté le personnel. Est-ce que vos gens sont payés plus cher? Avez-vous dépassé le montant de \$335,000 de l'an dernier?

M. PINARD: Il reste \$10,000 actuellement, mais disons que, si vous avez \$4 millions au niveau global de l'article 1 sous-article 2, vous avez un total de \$4,690,000 cette année et l'an passé, de \$4,659,000. J'ai dit tantôt qu'il y avait un réaménagement des catégories de dépenses.

M. RUSSELL: M. le Président, on n'a pas les mêmes chiffres. Moi j'ai...

M. PINARD: J'ai \$4,660,900 et \$4,659,000, l'an passé.

M. RUSSELL: D'accord.

M. PINARD: Donc par réaménagement des catégories de dépenses, il y a peut-être certaines catégories, comme la catégorie 3 qui, cette année, montre une augmentation. Mais, à d'autres catégories comme la catégorie 5, il va y avoir une diminution. C'est un réaménagement des dépenses au niveau des catégories.

M. RUSSELL: A la catégorie 5, je vous ferai remarquer que c'est l'entretien et les réparations. Cela ne va pas avec le service de transport.

M. PINARD: D'accord, mais...

M. RUSSELL: Est-ce que les fonctionnaires chargeraient la réparation dans leurs dépenses de voyage?

M. PINARD: Non. L'entretien est pour du matériel et de l'équipement scientifique au montant inscrit dans la marge. Vous voyez

comme il est important de procéder catégorie par catégorie.

M. RUSSELL: Oui, il faut se faire expliquer cela.

M. PINARD: Finalement, on arrive à la bonne réponse, à la bonne explication.

M. RUSSELL: Mais je suis certain que cela renseignerait mieux...

M. PINARD: Adopté?

UNE VOIX: C'est ça.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Catégorie 4: Services professionnels, administratifs et autres?

UNE VOIX: Adopté.

M. LAVOIE (Wolfe): Un instant! Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 5: Entretien et réparations?

DES VOIX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 6: Loyers?

M. PINARD: Oui, cela a été expliqué.

DES VOIX: Adopté.

M. RUSSELL: Il y a encore là une augmentation assez marquée, au-delà de 50 p.c. C'est assez important quand on parle d'augmentation de 50 p.c.

M. PINARD: La délégation de pouvoirs, disons, au niveau des divisions fait qu'ils auront à produire des documents qui seront transmis directement au service comptable. On parle, disons, des machines à polycopier.

M. RUSSELL: Mais le montant de \$25,000, est-ce qu'il a été complètement dépensé l'an dernier?

M. PINARD: Oui, il reste \$33.

M. RUSSELL: Il reste \$33. C'est périmé.

M. MARCHAND: L'âge du Christ, 33 ans.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Catégorie 7: Fournitures et approvisionnements?

M. BELAND: A la catégorie 7, il y a \$50,000 en plus?

M. RUSSELL: M. le Président, c'est moins marqué qu'à la catégorie précédente.

M. PINARD: C'est dû à une campagne de sécurité où les divisions devaient fournir des effets médicaux et produits pharmaceutiques pour les urgences. Une campagne a été faite là-dessus.

M. LE PRÉSIDENT: Catégorie 7. Adopté. Catégorie 8: Matériel et équipement? Adopté. Catégorie 11: Autres dépenses?

M. RUSSELL: A la catégorie 11, autres dépenses, est-ce qu'on pourrait avoir des explications? Est-ce que ce montant, l'an dernier, a totalement été dépensé, utilisé?

M. PINARD: Il resterait \$382.61 d'économie sur la somme de \$20,000...

M. RUSSELL: Le ministre des Finances devrait être heureux.

M. PINARD: Adopté?

DES VOIX: Adopté.

M. PINARD: Demain, à dix heures trente, après l'ordre du jour et la période des questions, nous pourrions reprendre la discussion à la page 223, article 2: Direction de la recherche et de la planification.

M. LE PRÉSIDENT: Est-ce prévu avec le leader dans ce cas-là?

M. PINARD: Oui, oui, s'il n'y a pas d'empêchement majeur, demain matin.

UNE VOIX: Sine die.

M. PINARD: La réunion se ferait, je pense, à la salle 81-A. Tout dépendra cependant si la commission parlementaire de la fonction publique siège ou ne siège pas.

M. LE PRÉSIDENT: Oui, il y a la commission de la fonction publique.

M. PINARD: Après l'ordre du jour, cela pourrait aller à dix heures trente...

UNE VOIX: Nous commençons à dix heures?

M. PINARD: Cela pourrait aller à dix heures trente.

M. LE PRÉSIDENT: La commission ajourne ses travaux sine die mais avec une forte possibilité de reprise après les travaux de la Chambre.

(Fin de la séance à 10 h 30)

Séance du mardi 9 mai 1972

(Dix heures et treize minutes)

M. GIASSON (président de la commission des transports, des travaux publics et de l'approvisionnement): A l'ordre, messieurs!

Avant d'entrer dans nos débats, nos travaux, il faudrait signaler quelques changements parmi les membres permanents de la commission parlementaire. Je signale que M. Drolet, de Portneuf, remplace M. Béland. M. Bacon, de Trois-Rivières, remplace M. Berthiaume. M. Lafrance remplace M. Fortier et M. Leduc remplace M. Tremblay, de Bourassa. Est-ce que vous acceptez la proposition qui avait été formulée lors de la dernière séance à l'effet que M. Houde, de Limoilou, soit toujours rapporteur de notre commission?

M. DROLET: Il rapporte bien cela.

M. LEDUC: Je pense que ce devrait être toujours le même rapporteur pour toute l'étude des crédits, M. le Président.

M. LE PRÉSIDENT: Bon.

M. PINARD: Cela va donner un élément d'unité et de continuité à l'étude des crédits de nos ministères.

M. LE PRÉSIDENT: Lorsque nous avons ajourné nos travaux jeudi en soirée, nous avons parcouru l'article 1, sous-articles 1 et 2. Nous débutons avec l'article 2 ce matin.

M. LEDUC: Avant de débiter avec l'article 2, M. le Président, je voudrais faire remarquer que le Parti québécois brille par son absence.

M. LE PRÉSIDENT: Votre message étant entendu, l'article 2 traite de la direction de la recherche et de la planification. M. Pinard.

Direction de la recherche et de la planification

Administration

M. PINARD: Alors, nous demandons cette année, au sous-article 1, catégorie 1, de l'article 2, à traitements, salaires et allocations, la somme de \$389,500 par rapport à la somme de \$280,000 demandée l'année dernière. Voici pourquoi la somme est augmentée cette année et combien d'argent a été dépensé sur le montant de \$280,000 demandé l'année dernière.

Sur le montant de \$280,000, il reste un solde au budget de \$27,000. L'augmentation de l'effectif qui passe de 22 à 35 postes, est due à un nouveau programme qui sera mis en applica-

tion cette année par la participation à des études économiques à l'intérieur de la direction de la recherche. Sur les 35 postes, il y a 26 professionnels en place, six nouveaux postes pour notre nouveau programme et trois postes vacants, ce qui forme le nombre de 35. C'est pour ça que vous voyez une augmentation de \$100,000 à la catégorie des traitements.

M. DROLET: M. le Président, quand nous entendons parler au ministère d'un plan quinquennal ou de différents plans préparés, est-ce à cet article-là qu'il y a les fonctionnaires du ministère qui préparent ces plans? Est-ce cela?

M. PINARD: C'est ça. C'est le sous-ministre adjoint Jacques Charland qui a la responsabilité immédiate de ce service de la direction de la recherche et de la planification. Il a formé une équipe polyvalente et pluri ou multidisciplinaire. selon le cas, pour être en mesure de faire les travaux de planification, à court, à moyen et à plus long termes.

M. DROLET: Est-ce que la nouvelle que j'aurais eue serait fondée, à l'effet que vous avez au ministère l'idée principale de faire, encore cette année, surtout des travaux à l'échelle régionale, de grands travaux, de grands projets plutôt que de vous pencher surtout sur la voirie rurale, comme on l'a dit au tout début?

M. PINARD: Je l'ai admis dans mes remarques préliminaires jeudi soir dernier. J'ai dit que l'accent était mis véritablement sur la construction ou la reconstruction des grands axes routiers, pour donner des points de liaison entre les différentes régions du territoire québécois. Mais une fois ce grand programme de travaux terminé, nous en reviendrons à la voirie régionale et à la voirie de comté. Je ne dis pas que la voirie de comté est mise de côté, mais toute proportion gardée, à l'intérieur de l'enveloppe budgétaire que vous connaissez maintenant, il y a peut-être moins d'argent qui est dépensé en travaux de voirie rurale qu'il y en a maintenant pour ce qu'on appelle la grande voirie, la voirie à caractère économique. Je pense qu'il fallait faire ce rattrapage dont le Québec avait besoin et une fois ce rattrapage effectué, une fois le plan réalisé, à ce moment-là, nous reviendrons vers d'autres priorités. J'admets que les députés des deux côtés de la Chambre nous demandent de revenir, dans la mesure du possible, à la réalisation de travaux dans les limites de leur comté.

M. LE PRÉSIDENT: Pour fins d'inscription au journal des Débats, je dois mentionner que j'ai commis un impair tantôt en oubliant de mentionner que M. Croisetière remplace M. Russell.

M. PINARD: M. le Président, voulez-vous me permettre de compléter? Si vous faites l'étude

attentive du budget de cette année, vous verrez qu'il y a \$58 millions qui sont consacrés ou qui sont dépensés en travaux de voirie régionale, par rapport à \$76 millions qui seront dépensés dans le cadre des programmes spéciaux, à l'article 7, sous-article 1 seulement.

M. LAVOIE (Wolfe): Sur le même sujet, il faut probablement être d'accord avec le ministre concernant les travaux régionaux comme il le dit lui-même. Mais, je me demande s'il n'y aurait pas lieu de faire les travaux simultanément et en mettre un peu plus dans nos comtés ruraux. La situation est épouvantable, atroce. J'ai réalisé, en fin de semaine, comment cela pouvait être dans nos comtés. Il faudrait réellement que le ministère de la Voirie fasse un effort spécial, prenne les rapports des divisionnaires de comtés ruraux et essaye de mettre un peu plus d'argent dans ces comtés. C'est bien beau d'avoir des grands axes régionaux mais, si les gens de nos campagnes ne peuvent s'y rendre, ce n'est pas tellement avantageux.

Avec ce nouveau système scolaire que nous avons, il faut que les enfants se rendent de leur paroisse aux écoles régionales, aux CEGEP. Les chemins sont réellement très difficiles, surtout que ce printemps cela a été pire que d'habitude. La grève n'a probablement pas aidé non plus, mais tout de même, il faudrait que le ministère de la Voirie fasse un effort tout à fait spécial et vérifie ce qui se passe dans nos comtés ruraux pour voir comment les gens sont mal servis actuellement.

M. PINARD: Bien honnêtement, cette préoccupation de donner un bon service de reconstruction et d'entretien dans les comtés n'est pas absente de notre esprit, au contraire. Les limites budgétaires étant ce qu'elles sont, le ministre des Finances s'en est informé, le premier ministre et le conseil des ministres également... Selon le résultat des négociations en cours en ce moment pour la solution du conflit au niveau du secteur gouvernemental, public et parapublic, si on peut, comme l'année dernière, m'accorder un budget supplémentaire de je ne sais quel montant, ce sera autant d'argent dont je pourrai disposer pour le remettre dans le programme de voirie de comté.

M. LAVOIE (Wolfe): Si on continue à négliger les routes de nos comtés ruraux, je ne sais pas ce qui adviendra tantôt. Elles vont réellement devenir très impraticables. Cela coûtera certainement très cher pour les mettre à point parce qu'actuellement ce n'est pas praticable,

M. PINARD: Voici pourquoi le ministère a fait un choix quand même dans les programmes de travaux, pourquoi le ministère, depuis quelques années, a mis l'accent sur les grands projets routiers et à quel moment cette phase sera terminée pour lui permettre de revenir travailler dans le cadre de programmes plus limités,

c'est-à-dire limités plutôt à l'échelle des comtés qu'à l'échelle des régions.

Naturellement, investir de l'argent dans le réseau routier présente toujours un jeu d'options; c'est celui de l'investissement dans le grand réseau routier qui est, pour le Québec, très allongé pour la population que nous avons, 45,000 milles de route, et aussi le réseau routier qui se situe dans ces espaces qui sont de plus en plus sujets à l'agglomération de la population: Québec, Montréal, Sherbrooke.

On sait qu'il y a du renversement dans les concentrations de population. Alors pour le ministère de la Voirie, l'efficacité d'un investissement se résume à la quantité des délais qui peuvent survenir dans une zone donnée et qui, réellement, peuvent se calculer du point de vue économique comme une perte d'argent. Alors, lorsqu'on prend les grandes concentrations comme Montréal, où il y a 2,500,000 de population, il est facile de voir, avec les grands mouvements de circulation — par exemple, sur Décarie, circulent 135,000 véhicules par jour et sur le Métropolitain, 125,000 par jour — qu'à un moment donné, il vient un point où la pression est telle qu'il faut créer quelque chose, il faut bâtir quelque chose.

Cela se fait toujours à des coûts fantastiques. Décarie s'est créé, à certains endroits à \$11 millions le mille. On peut immédiatement prendre un mille de Décarie et dire: Qu'est-ce que je ferais en milieu rural avec \$11 millions? Il est certain que je pourrais...

M. LAVOIE (Wolfe): On pourrait couvrir mon comté en entier.

M. PINARD: D'accord, peut-être qu'on pourrait couvrir un comté entier. Mais le jeu d'options, c'est que ça devient intolérable à certains endroits, il faut investir là. Naturellement, ça se fait aux dépens de quelque chose, et même si à travers la masse budgétaire du gouvernement il y a une certaine souplesse, il n'y a jamais assez de souplesse pour faire ça et continuer à faire ce qu'on devrait faire peut-être de façon normale ailleurs.

Donc, on est obligé de procéder par du rattrapage en milieu rural. Donc, durant certaines années, la voirie rurale par rapport à la voirie urbaine est en période creuse et, à d'autres moments donnés, elle revient en période de pointe. Et, à ce moment-là, on tâche de rétablir la situation. Auparavant, on pouvait y aller un peu arbitrairement. Maintenant, nous avons mis en oeuvre des inventaires, chez nous, qui dépendent, qui analysent en fait le réseau routier selon trois considérations. D'abord, la considération de structure, celle qui vous inquiète le plus ce matin, d'après ce que je vois. On va évaluer chaque pouce de terrain, en fait, pour savoir à quelle date on devrait poser le geste pour qu'il soit économiquement rentable pour nous, afin de ne pas perdre la route et finalement la prolonger.

Cela, c'est le côté structural. L'autre côté, c'est le côté du confort ou de la circulation sur la route, des délais de circulation lorsque cela devient réellement intolérable; c'est un peu ce qui se produit aux abords des villes. Et, troisièmement, le côté de la sécurité. On a des points du réseau qui sont des points chauds, des points où surviennent beaucoup d'accidents. Sans considération de la structure, il faut y faire des améliorations: corriger une courbe, améliorer une visibilité, par exemple, corriger un profil. Ce sont des choses qui font partie d'inventaires, qui sont proposées à l'action gouvernementale. Et de la meilleure façon possible, il faudrait tout faire. Mais, à un certain moment, il faut laisser tomber des choses.

M. LAVOIE (Wolfe): Je veux vous dire, M. le Président, que je n'ai jamais autant eu que cette année de résolutions de municipalités me disant que l'état des routes était déplorable et dangereux et que les enfants éprouvaient beaucoup de difficulté à se rendre aux écoles. Il faut absolument que le ministère de la Voirie fasse un effort supplémentaire pour les comtés ruraux. Je regrette de voir que les routes s'en vont à l'abandon, en ce sens qu'il y a des routes où les cultivateurs ne peuvent même pas envoyer leur lait à la laiterie, parce que les camions ne peuvent circuler. Les enfants — comme je vous le disais il y a un instant — ont toutes les difficultés à se rendre aux écoles. La route 257 qui relie mon comté à celui de Compton est une route extrêmement importante, mais qui est presque impraticable. Le pont a été construit cinq ans avant la Confédération; il date de 110 ans, je pense. Cela demanderait réellement une étude sérieuse et il faudrait faire quelque chose. D'ailleurs, vos divisionnaires doivent certainement vous mettre au courant, dans leurs rapports, de ce qui se passe dans nos comtés. Les routes sont extrêmement mauvaises. La route 32 qui relie Saint-Camille à Asbestos est une route très dangereuse. Tous les ans, on déplore plusieurs accidents mortels. Elle est très valonnée, très dangereuse. C'est une route qui est déjà pavée, mais on y circule comme à dos de cheval. Il en est ainsi de presque toutes les routes de mon comté. Même la route no 1 qui a été construite il y a quelques années demanderait à être refaite, entre Weedon et Bishopton, etc.

M. PINARD: M. le Président, si vous me le permettez...

M. LE PRÉSIDENT: Oui.

M. PINARD: Pour enchaîner sur les remarques que l'on vient de faire et pour vous prouver que le ministère de la Voirie ne s'est pas préoccupé seulement de la grande voirie, le ministère, depuis deux ans, a fait faire une étude de profilométrie sur 18,000 milles de route à travers le territoire québécois, aussi bien

au niveau des régions qu'au niveau des comtés.

M. LAVOIE (Wolfe): Qu'est-ce que vous attendez...

M. PINARD: Il faut savoir quelle est la caractéristique du grand réseau routier, du réseau routier secondaire et tertiaire, sa capacité de charge de circulation, son caractère topographique et ses caractéristiques au plan géométrique, à savoir s'il y a trop de montées dangereuses, trop de courbes dangereuses qui font que l'indice des accidents augmente sensiblement chaque année, etc.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que c'est ce qui aurait été fait quand on a voulu rajuster l'entretien des chemins d'hiver? Est-ce que c'est à la même occasion?

M. PINARD: Voici plus de détails sur les caractéristiques de cette étude entreprise par le ministère, dans quel but cette étude a été faite et quels sont les objectifs poursuivis par cette étude afin que le ministère en arrive à une autre étape de travaux routiers.

Du côté structural, en fait, la vraie mission du ministère de la Voirie est d'agir dans une politique de revêtement routier. Si on réussit à conserver nos revêtements routiers en bon état et à investir les sommes d'argent quand il le faut, à ce moment-là le ministère a rempli son rôle. On conserve notre réseau et puis, si possible, à force d'économie, il nous en reste pour en faire d'autres et en améliorer. Cela, c'est l'idéal. On tend vers ça. Le meilleur indice pour déceler si une route a dépassé l'âge utile, c'est le déflectomètre. Alors par l'utilisation d'un appareil qu'on appelle le Benkleman Beam, on fait des essais de déflexion sur la route. Si la déflexion dépasse un certain montant, il est sûr qu'il faut appréhender déjà des rénovations de route ou des réparations. Sinon, on voit par la courbe de la route qu'on peut attendre peut-être deux ou trois ans encore, que le pavage est bon.

M. LAVOIE (Wolfe): Dans mon comté, supposons entre Coleraine et Saint-Julien, on est obligé de passer dans le fossé au lieu de passer dans le chemin parce que le chemin est devenu un fossé, est-ce que ça vous le dit?

M. PINARD: On n'aurait pas besoin d'y aller avec le Benkleman Beam, d'après la description que vous en faites. Là, le divisionnaire est capable de faire le rapport en conséquence. Pour lui, ce serait une dépense de trop que d'y aller avec le Benkleman Beam, à ce moment-là. Je parle du grand réseau et de la manière ordinaire qu'on va faire le prélèvement de ces données. C'est fort de ces renseignements qu'on va être capable, à un moment donné, de prendre les montants et peut-être les investir au

meilleur endroit. Il faut tâcher de garder notre réseau routier à un bon niveau. Maintenant, dans le cas que vous soulignez, il est probable que la démonstration d'un besoin a été faite. La démonstration du besoin ayant été faite, peut-être, il y a un manque de capacité budgétaire et que ça a été reporté à l'autre budget, forcément.

M. LAVOIE (Wolfe): Il est certain que, pour avoir soin de toutes les routes du comté, ça prendrait tout le budget de la province.

On comprend ça, ce n'est pas facile.

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

M. DROLET: Je n'aurais qu'un mot à ajouter, M. le Président. C'est sûr que je comprends très bien ce qu'a expliqué le ministre, les problèmes que le ministère éprouve face à des travaux prioritaires, autant dans nos régions rurales qu'à l'échelle de la province. Mais je pense que le problème est — j'en avais glissé un mot à un moment donné au ministre lorsque nous avons eu une rencontre avec une délégation de mon comté — que le ministère de la Voirie a un budget tout simplement pas assez élevé en face d'autres ministères du gouvernement à Québec, qui grugent le budget de façon énorme. Le ministère de la Voirie devrait donc bûcher plus fort auprès du ministre des Finances pour se faire donner un budget supérieur et, à ce moment-là, ce serait divisé de façon plus égale. Il y a des ministères, M. le Président, dont c'est vraiment incroyable de voir les dépenses. Or, le ministère de la Voirie est extrêmement important, qu'on le veuille ou non, moi, je le considère comme un des ministères très importants. Si on veut des industries dans nos comtés, si on veut avoir différentes améliorations, il faut absolument que le ministère de la Voirie ait un budget supérieur. Je ne sais pas au juste le pourcentage — je sais que le ministre va me le dire dans sa réponse — du budget du ministère de la Voirie, mais je crois que c'est un des points principaux. Si le budget était supérieur, c'est sûr que les comtés ruraux auraient leur juste part, une part égale aux grands réseaux routiers de la province.

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

M. LEDUC: M. le ministre, il y a un an ou un peu plus, je lisais dans la revue Life quelque chose qui, à mon sens, me paraît peut-être extraordinaire mais qui me fait sourire, à l'effet qu'il y aurait un comité canado-américain qui serait à étudier les routes de l'avenir et où on voyagerait par ordinateur. Je ne sais pas si c'est une chose réelle ou non, mais l'article semblait très bien fait et les renseignements qu'on y donnait étaient assez intéressants. Est-ce que c'est quelque chose de fondé, de près ou de loin — puisqu'on parlait dans l'article d'un comité

canado-américain — vis-à-vis de votre service de planification et de recherche? Vous tenez-vous au courant? J'ai bien l'impression que cela ne se fera pas l'an prochain, loin de là.

M. PINARD: En fait, si réellement il s'agissait d'une connotation canado-américaine, j'imagine que cela doit être au niveau d'une étude, soit universitaire, avec des universitaires canadiens ou américains, ou encore au niveau d'une association qui, tout en étant peut-être américaine, a parfois une dimension internationale.

Le ministère de la Voirie du Québec fait partie de groupements comme, par exemple, l'American Association of State Highway Officials et le Highway Research Board; il participe à des études comme celles-là où le Canada va présenter des travaux.

Quant à parler de la route électronique, je pense qu'elle n'est pas au coin de la rue encore.

M. LEDUC: D'accord.

M. PINARD: J'ai personnellement circulé sur les pistes d'essai de la compagnie RCA Victor qui expérimente un roulement sur autoroute grâce à des bandes magnétiques. C'est-à-dire qu'à l'entrée d'une autoroute, vous pourriez louer un appareil qui s'accrocherait à votre volant et vous n'auriez qu'à signaler la sortie de votre choix. Si vous vouliez faire 400 milles sur l'autoroute, il vous serait possible de signaler d'avance que vous êtes intéressé à la quitter à la sortie no 15 ou 25 pour revenir au Canada. Vous pourriez rouler à un rythme de 70 milles à l'heure, protégé. Vous pourriez laisser le volant et converser avec les passagers dans la voiture, sans aucune fatigue.

UNE VOIX: On n'en demande pas tant.

M. PINARD: C'est fascinant, pour les esprits scientifiques, mais ce serait loin de régler les problèmes de voirie rurale du député de Wolfe.

M. LEDUC: On n'ira pas faire cela tout de suite dans le comté de Wolfe ou dans le comté de Taillon mais c'était un article qui m'avait fasciné et je me demandais si, indirectement... et là vous me dites que peut-être indirectement vous...

M. LAVOIE (Wolfe): Je demanderais au député de Taillon de revenir dans nos comtés ruraux et de laisser les affaires scientifiques pour ce matin.

M. PINARD: Le député de Portneuf, tantôt a dit que le budget d'immobilisation du ministère de la Voirie n'était pas suffisant pour prendre soin de tous les besoins exprimés ou même prouvés. Je serais assez d'accord avec lui, mais si on étudie de façon plus approfondie le budget global de la province, si l'on considère le budget

d'immobilisation brut du gouvernement dans son ensemble, il en ressort que le ministère de la Voirie va chercher 85 p.c. du budget global d'immobilisation du gouvernement au brut. Alors, cela veut dire que la proportion du budget d'immobilisation accordée au ministère de la Voirie est de beaucoup supérieure au budget d'immobilisation accordé, par le passé, par le gouvernement au ministère de la Voirie. Et ce phénomène, on l'observe depuis environ quatre ans. Alors, cela est significatif quand même de la volonté du gouvernement de permettre au ministère de la Voirie de faire cet effort de rattrapage dont on parlait tantôt, non seulement du côté de la grande voirie mais aussi dans la mesure du possible, toute proportion gardée, du côté de la voirie rurale qui, peut-être dans certains cas, dans certains comtés, est dans une situation difficile, où on peut être sur le point de ne pas atteindre le point de retour ou qu'on serait sur le point d'atteindre le point de non-retour, en ce sens qu'on perdrait le réseau routier au complet et il faudrait le reconstruire si on ne va pas, par voie d'urgence, le corriger, l'améliorer ou faire le remblaiement, ou faire du pavage.

M. LAVOIE (Wolfe): M. le Président, je ne vois pas de quelle façon vous pouvez venir à atteindre le rattrapage. Le climat que nous avons au Québec est un climat extrêmement difficile pour les routes, cela se comprend, avec les transports très lourds qui parcourent les routes, qui défont nos routes, avec la longueur des routes que nous avons, soit plus de 45,000 milles au Québec. On parle de la ceinture de la Gaspésie. Quand vous aurez fait le tour de la Gaspésie, ce sera à recommencer parce que... dans nos comtés, c'est la même chose. Les routes qui ont été construites chez nous, il y a quelques années, sont à refaire maintenant complètement.

M. PINARD: Il faudrait que le député de Wolfe en particulier admette qu'au même moment où on prend des mesures spéciales de correction, il y a une foule d'autres mesures aussi qui sont prises de façon simultanée par le gouvernement, par exemple, la limite des charges sur nos routes. Si le réseau routier de la province de Québec a été à ce point mis en péril, c'est parce que, depuis de trop nombreuses années, on a permis aux camionneurs de circuler avec des charges extra-lourdes sur un réseau routier qui n'avait pas la capacité de support pour permettre à ces véhicules de circuler sans défaire ou sans avarier nos routes, de façon irrémédiable parfois. Donc, on a agi de ce côté-là aussi. L'arrêté ministériel 3142 est en vigueur, il limite les charges selon le nombre d'essieux...

M. LAVOIE (Wolfe): Le nombre d'essieux.

M. PINARD: ... c'est en fonction de l'axe,

du poids par essieu. Cela crée des difficultés. L'entreprise forestière se plaint amèrement au ministère de l'Industrie et du Commerce, au ministère des Finances et au premier ministre que, du fait que le ministère de la Voirie a décidé de limiter les charges sur les routes, ça la met en danger. Je suis allé au congrès de l'Association des propriétaires des usines de sciage, on m'a fait la même plainte. J'ai rencontré l'Association des constructeurs de routes de la province, on m'a fait également la même plainte. Il va falloir quand même que quelque un fasse des sacrifices quelque part.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que c'est la manière dont les routes sont construites? Parce que les mêmes charges peuvent aller sur les autoroutes et ça ne semble pas déranger les autoroutes. Est-ce que les autoroutes sont mieux construites?

M. PINARD: Si vous analysez les caractéristiques de la construction de l'autoroute transcanadienne, où les remblais sont très élevés, où il y a eu une sélection très rigide de la qualité des agrégats routiers, un bon compactage de fait, un bon drainage souterrain, un bon drainage latéral à ce moment-là, vous avez une autoroute avec des caractéristiques de capacité de charge de beaucoup supérieures à la capacité de charge du reste du réseau routier, toute proportion gardée. C'est ce qui fait qu'on peut permettre des charges plus lourdes sur certains axes que sur d'autres.

M. LAVOIE (Wolfe): Je pense que, depuis quelques années, les routes sont mieux construites et avec un meilleur matériel, avec le compactage dont vous parliez, je pense que les routes sont meilleures. On s'aperçoit qu'elles travaillent moins au printemps.

M. PINARD: Les services des laboratoires et des sols se montrent beaucoup plus sévères. Il faut admettre aussi que les normes de construction ont été beaucoup modifiées et sont beaucoup plus sévères qu'autrefois et que l'application en est faite aussi de façon plus vigoureuse. Ceci fait que l'entrepreneur a moins de liberté de jouer avec la qualité des agrégats routiers qu'il n'en avait peut-être autrefois, parce que les laboratoires n'étaient pas munis de tous les instruments dont il y aurait eu besoin pour faire une surveillance adéquate. Maintenant, nous avons des laboratoires centralisés, nous avons des laboratoires mobiles qui se déplacent d'un chantier à l'autre et qui vont faire des prélèvements, qui vont vérifier la qualité des agrégats routiers et qui peuvent permettre de prendre en défaut certains entrepreneurs et de les pénaliser immédiatement ou d'arrêter le chantier ou de permettre au ministère d'exécuter les travaux à la place de l'entrepreneur qui ne voudrait pas, par exemple, respecter les normes établies.

M. LAVOIE (Wolfe): Je ne sais pas si le ministre avait déjà remarqué que, le printemps on a des endroits, toujours les mêmes, sur les routes qui sont des tue-monde si vous voulez. Ils sont extrêmement dangereux. Cela se répète chaque année aux mêmes endroits. Est-ce que le ministère de la Voirie étudie de quoi ça peut dépendre et essayer de corriger ces situations?

Je me demande si on vidait l'endroit pour le remplir ensuite avec un matériel tout à fait spécial, de la roche ou je ne sais quoi, si cela résoudrait le problème.

M. PINARD: En fait, pour ces endroits-là, le propre d'un bon ingénieur routier, c'est d'utiliser des matériaux non gélifs, c'est-à-dire des matériaux qui ne gèlent pas, qui permettent un drainage excellent de l'eau, de telle façon que, lorsque le froid vient, il n'y ait aucune retenue d'eau dedans; donc, il ne peut pas y avoir de formation de glace. S'il n'y a pas de gel, il n'y a pas de lentilles; s'il n'y a pas de lentilles, il n'y a pas de gonflement et s'il n'y a pas de gonflement, lorsque vient le printemps, lorsque la glace fond, il n'y a pas de vide et d'affaissement de la route.

Alors, sur 45,000 milles, on peut imaginer qu'il y en a une grande partie dont on a hérité d'époques antérieures et, à ce moment-là, il n'y avait aucune norme de construction routière, c'est-à-dire qu'on prenait le matériel le plus près et on l'entassait comme bon venait. Finalement, on a hérité de cela.

Donc, aux endroits où ça devient très critique, c'est exactement ce qu'il faut faire. Le traitement, c'est de vider, d'amener du matériel non gélif, donc granulaire; du matériel...

M. LAVOIE (Wolfe): Cela peut se corriger.

M. PINARD: ... granulaire comme celui-là qui favorise l'écoulement de l'eau. C'est le seul moyen.

M. LEDUC: Est-ce que le ministre pourrait nous dire quelle est la différence du coût au mille entre une autoroute comme la Transcanadienne et une route ordinaire qui n'est pas une autoroute? Tantôt, vous parliez de la qualité de la Transcanadienne comparativement à d'autres...

M. PINARD: Il y a des points de comparaison.

M. LEDUC: ... coûts moyens ou si c'est...

M. PINARD: Ce serait peut-être plus facile de vous donner la réponse si je prenais l'ensemble de la construction de la route transcanadienne et que j'établissais le coût de la construction d'un mille d'autoroute en incluant le coût des ponts, des structures, carrefours étages, viaducs, etc. Si on calcule tous les éléments de l'autorou-

te, ça coûte presque \$1 million le mille finalement. L'expropriation plus les infrastructures. Si on prend un mille de route sans mettre en ligne de compte les autres éléments dont je viens de parler, ça peut coûter jusqu'à \$300,000 le mille.

M. LEDUC: En fait, la réponse que vous me donnez devient un exercice académique, parce qu'en fait il y a tellement de facteurs qui existent que vous ne pouvez pas, dans la planification, dire qu'une autoroute va coûter \$1 million le mille. Cela dépend de plusieurs facteurs qui font que les chiffres que vous donnez — merci de me les avoir donnés — nous ne pouvons pas nous en servir comme base, parce que la qualité du terrain peut influencer...

M. PINARD: Evidemment, si vous travaillez dans un milieu urbain où les travaux sont exécutés plus lentement, il y a beaucoup plus d'obstacles à déplacer, d'utilités publiques, etc. S'il y a beaucoup d'expropriations à faire des deux côtés du tracé ou si vous travaillez en territoire rocailleux où il faut faire le dynamitage du roc granitique par exemple, comme dans le cas des Cantons de l'Est, ça coûte beaucoup plus cher le mille que si vous travailliez dans le sable ou dans la plaine.

Par contre, il y a certaines sections où, dans la plaine traversée par l'autoroute transcanadienne, il a fallu extraire peut-être sept à huit pieds d'épaisseur de glaise et de matériel détrempé qu'il a fallu assécher. Ils ont procédé par remblais ou par surcharges avec du sable et des matériaux granulaires qui pouvaient laisser filtrer l'eau, de façon qu'il n'y ait pas le phénomène de gel qu'on vient d'expliquer.

M. LEDUC: Merci.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 1.

M. LAVOIE (Wolfe): Les ingénieurs deviennent de plus en plus compétents dans le domaine, je pense bien, avec l'expérience acquise; les ingénieurs sont meilleurs. Maintenant, c'est à cette catégorie qu'on parle des études des pneus à crampons, etc. Comment trouvez-vous la situation comparée...

M. PINARD: Si vous voulez, nous pouvons peut-être choisir l'occasion que nous avons d'en parler tout de suite pour ne pas refaire la discussion plus tard sur ce problème-là.

M. LAVOIE (Wolfe): C'est pour cela que je voulais avoir des...

M. PINARD: M. Charland a participé très étroitement à ces travaux...

M. LAVOIE (Wolfe): En Floride?

M. PINARD: Il a représenté le ministère de

la Voirie à un congrès des ministres et des ingénieurs routiers du Canada à Frédéricton au Nouveau-Brunswick; je lui avais demandé de me remplacer. Il a présenté un travail pour le compte du ministère de la Voirie du Québec.

En fait, ce congrès avait été convoqué un peu à l'instigation de l'Ontario qui a pris une position assez rigide sur la question. L'Ontario a prohibé tout simplement les pneus à crampons, étant voisin du Minnesota. Le Minnesota avait déjà prohibé depuis fort longtemps l'utilisation de quelque instrument que ce soit qu'on pouvait ajouter aux pneus pour augmenter la friction. Le Minnesota, après avoir toléré durant quatre ou cinq ans un essai de crampons, a décidé maintenant de les prohiber, de revenir à sa première réglementation et de les prohiber à nouveau.

L'Ontario a cherché à obtenir l'appui des provinces maritimes et des Etats du nord-est américain, y compris naturellement le Québec parce que nous étions voisins. Or, les études qui ont été faites en Ontario ont été corroborées ici en partie, au Québec. On ne peut pas dire que les crampons ne causent pas d'usure; oui, c'est vrai, les crampons causent de l'usure mais ne causent peut-être pas autant d'usure que nos amis de l'Ontario le prétendaient. En effet, l'usure est beaucoup en fonction du climat et aussi beaucoup en fonction du nombre de véhicules qui passent sur des routes, c'est-à-dire du jour moyen annuel.

On a conclu, d'après nos études, nos recherches faites au ministère et aussi des recherches faites à la ville de Montréal par M. Kaiser, que peut-être le dégât le plus apparent survient lorsque la route supporte au moins 8,000 véhicules par jour de A.D.T., c'est-à-dire de jour moyen annuel. Or, dans le Québec ces routes ne se retrouvent en fait qu'aux abords des villes, soit Québec et Montréal. Nous avons considéré après avoir fait une évaluation du coût, que d'endurer les pneus à crampons sur une période de dix années — on a vérifié le taux d'usure, par exemple, du passage de 100,000 crampons sur une roulière — on arrivait à des taux d'usure moindres que ceux de nos amis de l'Ontario et, deuxièmement, que de toute façon, nous avions moins de routes qu'eux qui supportaient 8,000 véhicules par jour.

Et en faisant le décompte économique sur une période de dix ans, loin d'en arriver à des centaines de millions de dollars comme nos amis de l'Ontario le prétendaient, on arrivait à peine à des coûts qui pouvaient s'évaluer dans l'ordre de \$600,000 ou \$700,000 par année.

M. LAVOIE (Wolfe): ... la différence du bitume qu'on emploie au Québec et celui de l'Ontario aussi? Est-ce que ce n'est pas la même préparation?

M. PINARD: Ce serait ça aussi. C'est un élément très variable, disons un paramètre très variable. Mais c'est surtout le climat. L'Ontario, relativement parlant, a un climat plus doux que

le nôtre. De plus la partie populeuse de l'Ontario est située dans la péninsule de Niagara et autour de Toronto où on n'a presque pas de neige. L'Ontario a aussi peut-être moins de parties montagneuses que nous, là où les crampons deviennent utiles.

Donc, la politique du Québec à ce moment-là était qu'au lieu de prohiber entièrement les crampons, nous nous sommes dit, nous, qu'il serait peut-être plus sage pour le Québec de faire une campagne d'information qui laisserait entendre aux automobilistes des villes que les pneus à crampons n'y sont réellement pas utiles. En effet on utilise tellement le sel ici qu'on fait du déglacage presque à 100 p.c. Donc on les encourage à abandonner les crampons pour finalement en arriver à peut-être une proportion d'utilisateurs au Québec qui ne seraient que ceux qui réellement auraient besoin de crampons parce que circulant dans des zones montagneuses ou...

M. LAVOIE (Wolfe): Dans ces études, avez-vous décelé qu'il était préférable d'avoir des pneus à crampons l'hiver, au point de vue de la sécurité, que des pneus à neige ordinaires?

M. PINARD: L'autre dimension de la recherche qui a été faite est la dimension où on s'est dit: Réellement, si les pneus à crampons produisent des dommages, est-ce que, d'autre part, ils nous apportent quelque chose? Donc, tout le monde s'est dit: Oui, cela apporte quelque chose du côté de la sécurité.

Si cela apporte quelque chose du côté de la sécurité, est-ce que c'est du côté psychologique ou si c'est réellement du côté de la véracité de la chose ou de la réalité? Alors, on a fait une recherche dans un milieu urbain, Québec en fait; on a fait une analyse de tous les accidents survenus dans Québec où il y a des côtes, du déglacage, où il y a de la glace, pour tenter d'identifier si réellement les gens qui circulaient avec des pneus à crampons étaient moins impliqués en ville dans des accidents de rue. Finalement, à la fin de la saison, après étude de tous les rapports faits par nos policiers, avec aussi beaucoup d'éléments variables là-dedans — est-ce que le rapport du policier est fait de façon exacte ou inexacte? — on en est arrivé à la conclusion qu'on ne pouvait pas percevoir l'apport de la sécurité là-dedans.

Il y a des essais qui ont été faits par le Comité canadien de la sécurité. Cela se fait ici sur des lacs glacés. En Ontario, c'est subventionné par le gouvernement ontarien et ici par le gouvernement du Québec — le ministère de la Voirie — et ce l'est également par le gouvernement fédéral. On a prouvé que, dans certaines circonstances, les pneus à crampons peuvent apporter quelque chose, c'est-à-dire qu'il y a un freinage plus brusque dans certaines circonstances. Dans d'autres, au contraire, si la surface est mouillée et qu'il n'y a pas de glace au printemps, les pneus à crampons vous transportent

plus loin si vous avez à freiner abruptement. Donc, quand a-t-on réellement un apport de sécurité et quand le perd-on avec des pneus à crampons? Tout cela devient fonction de l'utilisation que chacun fait de son véhicule et du nombre de pneus à crampons qu'il a sur sa voiture. Donc, de ce côté-là, on ne peut pas voir clairement l'apport à la sécurité. Pour nous, au Québec, il a été plus sage, pendant cette conférence, de soutenir le point de vue qu'il fallait déconseiller l'utilisation des pneus à crampons en milieu urbain parce que c'est là qu'il y circule le plus de monde. C'est là qu'on est susceptible d'avoir peut-être le plus de dommages à nos routes mais qu'en milieu rural on ne voyait pas le bienfait, du moins à court terme, de prohiber cela comme ça. C'est ce qui a remporté la palme au congrès.

M. LAVOIE (Wolfe): Cela prouve les expériences que j'ai faites. J'avais des pneus à crampons, je les ai enlevés cette année pour les remplacer par des pneus à neige ordinaires et je n'ai trouvé aucune différence.

M. CROSETIERE: Est-ce qu'on pourrait conclure, M. le ministre, qu'il n'y aurait pas de loi similaire à celle de l'Ontario qui pourrait se préparer ici au Québec pour la prochaine année, prohibant les pneus à crampons? Je le demande pour l'information qui pourrait être donnée au grand public.

M. PINARD: Les expériences faites par le ministère de la Voirie du Québec et l'expérience vécue également par d'autres ministères d'autres provinces ou d'autres Etats américains prouvent peut-être qu'il faut rester dans la ligne de la sagesse...

M. CROSETIERE: D'accord.

M. PINARD: ... et ne pas légiférer de façon trop sévère si vraiment...

M. CROSETIERE: Il y a beaucoup de gens...

M. PINARD: ... il n'y a pas un problème aussi aigu à régler que l'a prétendu l'Ontario lorsqu'elle a fait adopter sa loi et l'a appliquée de façon très sévère.

M. CROSETIERE: A la fin de l'hiver, beaucoup de gens se sont adressés à nous, les députés, dans les comtés ruraux, nous demandant si le ministère prévoyait une loi qui prohiberait les pneus à crampons.

M. PINARD: Sauf si toutes les provinces du Canada décidaient d'adopter la même loi que la province de l'Ontario. A ce moment-là, il faudrait quand même être réalistes et nous apercevoir que nous serions entourés de provinces qui interdiraient aux automobilistes québécois

cois de franchir les frontières des autres provinces et que ceux-ci seraient pénalisés à cause de l'application sévère de la loi sur l'utilisation des pneus à crampons. A ce moment-là, il faudrait adopter le même genre de loi pour rendre les choses uniformes et pour assurer le même traitement aux automobilistes venant des autres provinces canadiennes.

M. DROLET: Est-ce qu'il y a seulement l'Ontario qui a adopté cette loi?

M. PINARD: A ma connaissance, il y a seulement l'Ontario qui a adopté cette loi.

M. LAVOIE (Wolfe): Je ne sais pas si nous pouvons parler de ce que je veux vous soumettre, sur le même sujet, mais, l'an dernier, il avait été question de pavage économique. Vous aviez fait une expérience sur le pavage économique. Quels en sont les résultats?

M. PINARD: Nous devrions traiter de cela normalement à l'article de l'entretien, M. le Président. Je n'ai pas d'objection à ce que la discussion se fasse ce matin...

M. LAVOIE (Wolfe): Cela ne me fait rien. Pourvu que cela soit fait...

M. PINARD: ... mais avec l'entente que nous ne reviendrons pas sur le sujet plus tard dans la poursuite de nos travaux.

M. LAVOIE (Wolfe): D'accord.

M. PINARD: En fait, il y a plusieurs épandages surveillés de pavage économique. Cela n'a réussi dans aucun cas pour des raisons de mauvaise stabilisation auparavant. Parce qu'on cherche toujours à épandre un pavage économique sur une route qui aurait peut-être, théoriquement parlant, un mauvais support, qui serait de troisième classe. On s'est aperçu que le meilleur moyen d'avoir un pavage économique qui aurait du succès serait de refaire presque la structure de la route auparavant. Parce que, si on ne refaisait pas la structure auparavant, on s'expose à un échec à cause des sols gélifs, des conditions climatiques que nous avons. Ce n'est pas le nombre des véhicules qui à ce moment-là détruiraient la route.

Ce sont simplement les conditions climatiques qui vont faire en sorte que, le printemps suivant, de grandes parties vont lever. Il y a un endroit que nous surveillons encore. Nous n'avons pas eu de résultats parce qu'il semble que cela allait très bien. Pour l'instant je n'en ai pas. En fait, les expériences, jusqu'à ce jour, n'ont jamais prouvé qu'on pourrait instaurer une grande politique de pavages économiques justement parce que la préparation pour recevoir ce pavage deviendrait quasi aussi dispendieuse que le pavage lui-même, si on veut mettre les chances de notre côté.

M. LAVOIE (Wolfe): Tout en étant à l'article de la recherche, je comprends que cela peut être traité à l'article de l'entretien, mais je vais vous poser la question concernant le problème du calcium qu'on épand en été, le liquide et celui qui est en vrac, en grains je ne sais pas. Est-ce que vous trouvez des avantages à employer le calcium liquide ou celui qui est en grains?

M. PINARD: C'est le même produit. Ce sont deux produits de calcium. Un est déjà en solution et l'autre est en cristal. Celui-ci est épandu comme ça, et va chercher, lui, sa propre humidité dans l'atmosphère pour se transformer en liquide. C'est ce qui fait qu'à un moment donné la poussière ne lève plus. Le calcium a cette propriété de retenir l'humidité. Lorsqu'on l'épand en cristal il va chercher l'humidité dans l'atmosphère et se transforme en solution. L'épandre en solution est déjà l'épandre comme il devrait être.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce qu'un ne dure pas plus longtemps que l'autre? Est-ce qu'il y en a un qui est plus dispendieux que l'autre?

M. PINARD: Il y a un écart de coût. L'épandre en solution est plus dispendieux que de l'épandre en grains. Je n'ai pas les derniers chiffres. Il faudrait demander aux gens responsables de l'entretien. Lorsqu'il est en solution, naturellement, il est dans l'état exact pour travailler immédiatement. Il reste plus en surface, il est mieux épandu. Il est aussi plus dispendieux.

M. LAVOIE (Wolfe): Nous reviendrons sur ce sujet un peu plus loin.

M. LE PRÉSIDENT: Catégorie 1. Adopté?

DES VOIX: Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Catégorie 3.

DES VOIX: Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Adopté.

M. LAVOIE (Wolfe): Qu'est-ce que c'est?

M. PINARD: Services de transport et de communication. Catégorie 4.

M. DROLET: Catégorie 4. Il y a une forte augmentation. Que s'est-il passé?

M. PINARD: Une somme de \$47,000 avait été demandée l'année dernière pour les services professionnels, administratifs et autres par rapport à \$130,000 cette année. M. Charland a fait la demande d'une étude spéciale. Au niveau de la recherche, actuellement, on se garde une souplesse pour faire faire des études en milieu

universitaire. Par exemple, l'an dernier, nous avons fait faire une étude au département du génie civil de l'université Laval sur les argiles sensibles, dont les argiles de Saint-Jean-Vianney, par exemple. Nous avons déjà commencé, un an auparavant, à faire une étude là-dessus. Par suite de ces études, des propositions nous sont faites pour nous permettre d'utiliser les meilleurs moyens dans le génie routier et éviter des phénomènes d'engloutissement. Nous nous étions gardé une réserve et nous n'en n'avons pas eu assez à ce moment-là. Donc, nous avons demandé un coussin, ici, pour confier d'autres études sur l'aménagement de certaines rivières, par exemple, la meilleure localisation du pont de la rivière Moisie où il y a justement des escarpements très abrupts et où il y a des éboulements régulièrement. Ces études sont faites en milieu universitaire seulement.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Catégorie 5.

M. LAVOIE (Wolfe): Adopté.

DES VOIX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 7.

M. LAVOIE (Wolfe): Adopté.

DES VOIX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 8.

DES VOIX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 11.

DES VOIX: Adopté.

Service technique de la circulation

M. LE PRESIDENT: Sous-article 2: Service technique de la circulation; Catégorie 1.

M. PINARD : Le ministère demande cette année \$1,120,300 par rapport à \$951,800 pour les traitements, salaires et allocations. Pourquoi il y a une augmentation cette année par rapport à l'année dernière? Quel est le montant qui a été dépensé l'année dernière sur la somme demandée et quelles sont les prévisions de dépenses pour cette année? À l'article 2, sous-article 2, catégorie 1, les crédits périmés sont de \$49,000.

M. LAVOIE (Wolfe): Vous avez 27 employés de plus cette année.

M. PINARD: C'est ça! Cela est dû à l'acceptation d'un nouveau programme, soit l'inventaire du réseau. Les services d'un professionnel et de 11 techniciens additionnels sont requis pour une somme de \$100,000.

Sur les 147 postes autorisés actuellement, il y a 127 postes occupés, 12 nouveaux postes et 8 postes vacants. Le chiffre 120, comparativement à l'an passé, au cours de l'année, des personnes ont été mutées venant d'autres services pour travailler au service technique de la circulation.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce qu'il est question... il me semble que j'ai lu dans un article de journal, il n'y a pas tellement longtemps, que vous vouliez généraliser, comment dit-on...

M. CROSETIERE: Dis-le en allemand.

M. LAVOIE (Wolfe): ... la signalisation ou quelque chose de semblable.

M. PINARD: Au point de vue de la signalisation, uniformiser la signalisation.

M. LAVOIE (Wolfe): C'est ça.

M. PINARD: C'est déjà fait. Ce n'est peut-être pas terminé partout mais je pense qu'en règle générale la signalisation a été uniformisée partout dans la province. Vous avez dû le constater dans vos comtés respectifs.

M. CROSETIERE: Oui. J'aurais une question. Pour que ce soit le plus efficace et le plus rapide possible, quand une municipalité est intéressée à faire une suggestion relativement à la signalisation, c'est-à-dire indiquer une zone ou suggérer un nom, à qui devrait-elle s'adresser?

M. PINARD: Je pense que la requête doit être adressée au divisionnaire lui-même qui en fait l'étude avec l'administrateur régional — c'est maintenant son nom, plutôt que celui de chef de district qu'il portait autrefois — et si elle ne répond pas aux normes édictées par le ministère, au point de vue de la signalisation, il y a alors une demande qui est faite au directeur général de la signalisation, M. Jean-Luc Simard, au ministère, à Québec. Ce dernier s'occupera de faire l'arbitrage et rendra la décision favorable ou défavorable, selon le cas.

M. LE PRESIDENT: Le député de Portneuf.

M. DROLET: M. le Président, étant donné qu'on parle de signalisation, sans revenir à l'autre sous-article, j'aimerais vous rappeler un fait de l'année dernière. J'avais dit que j'y reviendrais cette année. Je peux vous dire que l'on m'a accordé une indication sur les trois que j'avais demandées dans le comté, soit Rivière-à-Pierre, Pont-Rouge et Saint-Casimir. On a posé une enseigne au cours de l'année au coin de la route 2 et Saint-Marc-des-Carières pour Saint-Casimir. Il reste quand même que Rivière-à-Pierre n'est pas encore annoncée pas plus que la municipalité de Pont-Rouge. Si on avait tant

insisté l'an passé pour que Rivière-à-Pierre soit annoncée, c'est qu'il y a là la réserve Portneuf. Il y a un nombre incalculable de lacs, et c'est un endroit formidable pour le touriste et tous ceux qui vont à la chasse et à la pêche. A aucun endroit, sur la route 2, cette municipalité n'est indiquée. C'est vrai que c'est la dernière dans le fond du comté, mais il reste qu'un grand nombre de citoyens qui veulent se rendre à ces lacs-là ne savent pas par où passer. J'avais donc demandé à ce moment-là qu'on mette une petite enseigne pour Rivière-à-Pierre sur le bord du chemin. Je pense que ce n'est pas si extraordinaire que ça. On répondait qu'on ne voulait pas qu'il y ait de litanie sur le bord du chemin. Mais enlevez au moins l'enseigne du lac Saint-Joseph, que l'on voit au moins cinq ou six fois sur le bord de la route 2, et mettez Rivière-à-Pierre à un endroit, je pense que ça va satisfaire tout le monde.

Si je peux en gagner encore une cette année, au bout de trois ans, j'aurai les trois.

M. PINARD: Je vous souhaite bonne chance.

M. DROLET: Je pense que c'est une demande que la municipalité avait faite. Un des sous-ministres, je crois, M. Deshaies avait répondu en précisant que les politiques du ministère étaient de ne pas mettre des litanies sur le bord du chemin. Mais à Neuville, je crois qu'il n'y avait que Saint-Raymond qui était annoncé et on avait demandé d'indiquer Pont-Rouge et Rivière-à-Pierre. Je pense que ç'a aurait été tout à fait normal. J'insiste de nouveau auprès des autorités du ministère de la Voirie et je vais certainement leur faire parvenir encore une demande.

M. PINARD: Faites votre devoir, M. le député.

M. DROLET: J'espère que le ministère va faire le reste.

M. LE PRESIDENT: Sous-article 1. Adopté.

M. LAVOIE (Wolfe): Sous-article 3, il y a \$15,000 de différence avec...

M. PINARD: Pour les services de transport et de communication? Le montant de \$23,600 est demandé cette année par rapport à \$8,000, quelle est la justification?

Si le nouveau programme consiste à faire l'inventaire du réseau, il est évident que les nouveaux fonctionnaires auront à se déplacer.

M. LAVOIE (Wolfe): Ah oui!

M. LE PRESIDENT: Sous-article 4?

M. DROLET: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Sous-article 5?

M. DROLET: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Sous-article 6? Adopté. Sous-article 7?

M. DROLET: Adopté.

M. LAVOIE (Wolfe): Ici, cela a diminué au lieu d'augmenter. Qu'arrive-t-il?

M. PINARD: C'est un réaménagement des catégories des dépenses en nouvelles catégories de dépenses. Comme vous le constatez, en 71/72, à la catégorie 7, on avait \$97,000, alors que cette année, cela se répartit en catégories 7 et 8, pour un total de \$94,700. Donc, il n'y a pas augmentation.

M. LAVOIE (Wolfe): Cela veut dire que: "matériel et équipement" va avec la catégorie 8.

M. PINARD: C'est cela. Disons que les catégories de dépenses sont changées pour...

M. LE PRESIDENT: Catégorie 11. Adopté?

M. LAVOIE (Wolfe): Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 15: Imputations.

M. PINARD: Adopté.

M. DROLET: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Sous-article 3: Service de l'informatique. Catégorie 1.

M. PINARD: Service de l'informatique.

Service de l'informatique

M. CROISETIERE: Oui. Vous avez une diminution.

M. PINARD: Nous demandons \$347,700 par rapport aux \$225,000 demandés l'année dernière pour les traitements, salaires et allocations. Il semble qu'il y ait une augmentation des effectifs. Probablement qu'il y a une modification aussi dans les programmes, donc modification au niveau des effectifs également.

C'est un nouveau programme pour la mécanisation des opérations du ministère. Ce nouveau programme entraîne l'addition de six professionnels, de onze techniciens et de neuf agents de bureau, ce qui donne la différence, à la catégorie des traitements, entre \$347,000 et \$255,000. Actuellement, il y a 25 postes occupés, il y a cinq postes vacants et les 26 nouveaux postes sont actuellement en train de se combler par un concours de la fonction publique.

M. LE PRESIDENT: Adopté?

M. DROLET: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 3.

M. DROLET: Adopté.

M. CROISETIERE: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Quatre adopté?

M. CROISETIERE: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Cinq?

M. CROISETIERE: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Six?

M. CROISETIERE: Vous avez une différence de \$100,000.

M. PINARD: Si la mécanisation des opérations du ministère était une priorité, le temps de location des machines va être plus fort.

M. CROISETIERE: Question de machines.

M. LE PRESIDENT: Adopté?

M. CROISETIERE: D'accord.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 8?

M. CROISETIERE: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 15.

M. CROISETIERE: Adopté.

Direction des plans et Droiets

Administration

M. LE PRESIDENT: Article 3: Direction des plans et projets.

Sous-article 1: Administration. Catégorie 1. Traitements, salaires.

M. LAVOIE (Wolfe): Quand on parle de plans et projets, ce sont les grands plans, les grands projets routiers ou les projets en général, les autoroutes?

M. PINARD: Il s'agit de la direction des plans et projets, c'est-à-dire cette direction qui englobe tous les services techniques du ministère qui produisent des plans, donc les plans et devis de chaussées, les plans de ponts. Pour nous, les plans et projets, habituellement, cela correspond à la grande voirie, aux grands projets.

M. DROLET: Cela veut dire que, quand il est question d'un pont et qu'on reçoit la réponse d'un sous-ministre ou du ministre qui

dit que c'est présentement au service des projets, des plans, ces choses-là, c'est cela?

M. PINARD: C'est cela.

M. CROISETIERE: Est-ce que je pourrais poser une question relativement à des projets de ponts?

M. PINARD: Oui.

M. CROISETIERE: Est-ce que le ministre pourrait nous dire si le pont qui a été demandé à maintes reprises entre Saint-Jean et Iberville ferait partie des projets futurs?

M. PINARD: Le projet est actuellement à l'étude et nous avons entamé des négociations avec le gouvernement d'Ottawa pour obtenir une participation financière satisfaisante pour le Québec. Il s'agit d'une rivière navigable comme le député le sait mais le montant qui nous a été offert par le gouvernement fédéral nous paraît nettement insuffisant par rapport à la dépense qui sera imputée au gouvernement du Québec et nous poursuivons nos négociations pour aller chercher le maximum de participation financière.

M. CROISETIERE: Est-ce que ce projet est encore à l'état de plan ou s'il est plus avancé dans les projets?

M. PINARD: Les plans et devis ne sont pas terminés. En fait, ce qui arrive, c'est qu'après la négociation avec le fédéral on a mis en plan l'avant-projet du pont. Ces deux avant-projets sont transmis ces jours-ci aux deux villes concernées pour demander si cela convient à leur planification et à leur plan d'urbanisme. Fort de cela, on s'attend bien de retourner au fédéral parce que la rivière Richelieu étant une rivière navigable, l'on s'attend que la contribution du fédéral puisse être plus importante que celle d'actualiser simplement sur 20 ans le salaire du gardien qu'il y a là pour ouvrir et fermer le pont.

M. CROISETIERE: Si j'ai anticipé sur cette question, je remarque qu'au sous-article 4, service des ponts, on aurait pu en discuter, mais étant donné que c'était à l'article des plans et projets, c'est la raison qui a motivé ma question.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 1. Adopté?

M. DROLET: Je vais poser la même question au ministre concernant le pont de Donnacona au-dessus de la rivière Jacques-Cartier, près de la Domtar, qui était sensé être reconstruit au plus tôt. Est-ce qu'il est encore, lui aussi à l'état de plan et projet ou s'il va être réalisé bientôt?

M. PINARD: Les plans et devis ne sont pas

encore parachevés. Nous espérons pouvoir le faire d'ici quelques semaines, mais il faudra que nous soyons capables de trouver des crédits disponibles dans un des services du ministère pour pouvoir en commencer la réalisation cet automne.

M. DROLET: Commencer la réalisation du pont cet automne.

M. PINARD: Oui, pour autant que nous aurons récupéré suffisamment d'argent dans différents services du ministère pour pouvoir affecter cette somme-là, globalement, à la réalisation du chantier lui-même.

M. DROLET: Cela veut dire que, si vous êtes capables de récupérer des crédits, c'est prioritaire, ça va passer en premier?

M. PINARD: Nous l'avions jugé comme tel à l'époque.

M. DROLET: Oui, vous l'aviez dit l'an dernier d'ailleurs. Maintenant, seulement une autre question sur un point que j'avais soulevé l'an dernier. Je pense qu'il n'y avait rien eu de fait concernant le pont entre Pont-Rouge et Saint-Raymond où il y a une courbe épouvantable. Il y a eu, si vous vous souvenez, des employés du gouvernement qui travaillaient à la prison d'Orsainville, qui se sont tués, trois je crois l'hiver passé.

M. PINARD: Ils se sont tués à la prison ou sur le pont?

M. DROLET: Ils se sont tués sur le pont.

M. PINARD: C'est parce qu'à la prison, on passe par-dessus la clôture.

M. DROLET: Ils travaillaient à la prison d'Orsainville. On m'avait dit que le pont ne serait pas refait — c'est un pont neuf — mais qu'il y aurait des améliorations marquées qui seraient apportées. L'été dernier, il n'y a absolument rien eu de fait autour de ce pont-là. Je pense qu'on a mis une annonce de plus indiquant qu'il y avait une courbe, mais la courbe est toujours là et c'est très dangereux, surtout l'hiver. Je me demande s'il n'y aurait pas possibilité de faire quelque chose cet été là-dessus.

M. PINARD: Là aussi, c'est un problème de capacité budgétaire pour permettre au ministère de réaliser plus vite ou moins vite. En attendant, je pense qu'il y aurait peut-être lieu d'augmenter la signalisation, de faire une signalisation de rappel, pour bien indiquer aux automobilistes qu'il y a vraiment une courbe dont la géométrie est dangereuse, qu'il faut la prendre moins rapidement que les automobilistes ne la prennent. Bien souvent, c'est le

facteur vitesse et imprudence qui cause l'accident grave ou l'accident mortel parfois.

M. DROLET: Je suis d'accord avec le ministre, mais il reste que c'est une route qui est extrêmement droite des deux côtés du pont et que, à un moment donné, on arrive dans une courbe qui a pratiquement 90 degrés et c'est très dangereux.

M. PINARD: Avec une signalisation adéquate, une signalisation de rappel, à ce moment-là, vous alertez davantage l'automobiliste qui devient moins imprudent. S'il veut absolument se tuer, il finira toujours par se tuer, dans des conditions même idéales.

M. DROLET: D'accord. Est-ce que les autorités du ministère vont faire des rappels au chef divisionnaire au sujet des améliorations à apporter de chaque côté de ce pont?

M. PINARD: Je demande à M. Charland de prendre une note et d'en faire part au service de la signalisation.

M. DROLET: Merci.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que je pourrais en profiter — je ne reviendrai pas sur la question lorsqu'il sera question des ponts — pour demander si, dans le comté de Wolfe, vous prévoyez bâtir des ponts cette année?

M. PINARD: Est-ce qu'une question a été posée?

M. LAVOIE (Wolfe): OuL

M. PINARD: Voulez-vous la répéter, s'il vous plaît?

M. LAVOIE (Wolfe): J'en profite, parce que je ne voudrais pas y revenir au service des ponts. Je voudrais savoir s'il y a des ponts qui vont être construits dans le comté de Wolfe cette année. Surtout celui qu'on appelle le pont de fer de la route 257 qui est très important et très dangereux.

M. PINARD: Est-ce que le député accepterait d'attendre au programme de travaux? ...

M. LAVOIE (Wolfe): D'accord. C'est parce que nous étions partis sur ce terrain-là que je posais la question.

M. PINARD: ... pour que je puisse répondre plus spécifiquement, parce que je n'ai pas le dossier ici?

M. LE PRESIDENT: Nous y reviendrons. Catégorie 1. Adopté?

M. CROSETIERE: Adopté.

M. LE PRESIDENT: La catégorie 3?

M. CROISSETIERE: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Catégorie 5?

M. CROISSETIERE: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 7?

M. CROISSETIERE: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 8?

M. CROISSETIERE: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 11?

M. CROISSETIERE: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Le sous-article 2: Service des plans et devis et chaussées, catégorie 1: Traitements.

Service des plans et devis de chaussées

M. LAVOIE (Wolfe): Qu'est-ce que c'est au juste?

M. PINARD: Il y a une légère augmentation du budget demandé cette année par rapport à celui de l'année dernière. C'est pour le paiement des traitements, salaires et allocations. Il y a une diminution d'effectif. Il y a une bonne explication à donner. L'effectif passe de 293 à 286. Actuellement, nous avons 275 postes occupés et 11 postes vacants.

L'augmentation de la masse salariale est due à la reclassification des techniciens qualifiés lors de concours d'avancement en 1970.

Il faut, donc, au budget 72/73, verser des révisions de traitements majeurs concernant 30 techniciens. Cela correspond à une somme de \$40,000. Les augmentations statutaires sont de \$40,000. Cela explique l'augmentation des salaires par rapport...

M. LAVOIE (Wolfe): La direction des plans et projets, ce sont les plans et devis de chaussées.

M. CROISSETIERE: Qu'est-ce que c'est?

M. PINARD: En fait, une direction rassemble des services. La direction est l'unité administrative qui dirige des services. C'est pour ça que vous voyez, dans les crédits, un montant assez minime relativement à celui du service lui-même. Le plus gros de l'effectif est dans un service de plans. Vous allez avoir aussi le service des sols et matériaux qui, sous d'autres aspects techniques, est aussi un gros service et le service des ponts. Les trois sont rassemblés sous la direction des plans et projets.

M. LAVOIE (Wolfe): Ah bon!

M. PINARD: Parce que les plans peuvent être des plans de chaussées, des plans de ponts ou des plans de sols et matériaux ou d'infrastructure routière.

M. LE PRESIDENT: Cela va? Catégorie 1. Adopté?

M. CROISSETIERE: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 3?

M. CROISSETIERE: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 5?

M. PINARD: Adopté.

M. CROISSETIERE: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 6?

M. PINARD: Adopté.

M. CROISSETIERE: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 7?

M. PINARD: Adopté.

M. CROISSETIERE: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 8?

M. PINARD: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Sous-article 3: Service des sols et matériaux, catégorie 1.

Service des sols et matériaux

M. PINARD: Il s'agit du même processus. Il y a une diminution de l'effectif mais il y a probablement un réaménagement des salaires qui sont à la hausse. J'imagine que ce sont les mêmes explications que celles qu'on vient de donner par rapport au sous-article 2, catégorie 1. Je ne sais pas si...

M. CROISSETIERE: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 3.

M. CROISSETIERE: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 4.

M. CROISSETIERE: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 5.

M. CROISSETIERE: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 6.

M. CROISSETIERE: Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Catégorie 7.

M. CROISÉTIÈRE: Adopté.

M. PINARD: Catégorie 8: Matériel et équipement. Adopté?

M. LE PRÉSIDENT: Cela va?

M. LAVOIE (Wolfe): Oui

M. LE PRÉSIDENT: Sous-catégorie Service des ponts, catégorie 1.

Service des ponts

M. LAVOIE (Wolfe): Je reviens avec ma question.

M. PINARD: Service des ponts, ce n'est pas encore le programme des travaux. Si le député de Wolfe veut attendre un peu plus loin... Est-ce qu'il y a des questions?

M. LE PRÉSIDENT: A la catégorie 1, est-ce qu'il y a d'autres questions?

M. CROISÉTIÈRE: C'est la même réponse que tantôt?

M. PINARD: C'est l'explication...

M. LE PRÉSIDENT: Adopté?

M. CROISÉTIÈRE: Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Catégorie 3.

M. CROISÉTIÈRE: Adopté.

M. LAVOIE (Wolfe): S'il y a quelque chose qu'on a oublié de demander, le ministre pourrait quand même nous renseigner.

M. PINARD: Oui.

M. LE PRÉSIDENT: Catégorie 4? Catégorie 5?

M. CROISÉTIÈRE: Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Catégorie 6?

M. CROISÉTIÈRE: Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Catégorie 7?

M. CROISÉTIÈRE: Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Catégorie 8?

M. CROISÉTIÈRE: Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Sous-article 5: Service des utilités publiques, catégorie 1.

Service des utilités publiques

M. DROLET: Utilités publiques, quel service est-ce?

M. PINARD: C'est pour le déplacement des lignes téléphoniques et des lignes électriques qui sont dans les emprises des projets de route, autant pour les projets de voirie régionale que pour les autoroutes.

M. LAVOIE (Wolfe): Mais cela comprend seulement des plans, ça ne comprend pas de...

M. PINARD: Non, disons qu'eux négocient avec les compagnies...

M. LAVOIE (Wolfe): Ah bon!

M. PINARD: ... le Bell Canada et Québec Téléphone.

M. LAVOIE (Wolfe): C'est l'équipe qui négocie avec ces compagnies-là.

M. PINARD: C'est ça.

M. LE PRÉSIDENT: Adopté?

M. CROISÉTIÈRE: Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Catégorie 3?

M. CROISÉTIÈRE: Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Catégorie 5?

M. CROISÉTIÈRE: Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Catégorie 7?

M. CROISÉTIÈRE: Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Catégorie 8?

M. CROISÉTIÈRE : Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Article 4: Direction de la construction. Sous-article 1: Administration; catégorie 1: Traitements.

Direction de la construction

Administration

M. CROISÉTIÈRE: C'est la même réponse encore?

M. PINARD: Oui, c'est la réponse normale qui peut vous être donnée.

M. LE PRÉSIDENT: Catégorie 3?

M. DROLET: Adopté.

M. CROISÉTIÈRE: Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Catégories 5,7?

M. DROLET: Adopté.

M. CROISÉTIÈRE: Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Catégorie 8?

M. CROISÉTIÈRE: Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Catégorie 11?

M. CROISÉTIÈRE: Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Sous-article 2: Service des expropriations.

Service des expropriations

M. LAVOIE (Wolfe): Bon, celui-là n'ira pas aussi vite. On veut avoir des détails...

M. DROLET: ... Qui paye?

M. CROISÉTIÈRE: Est-ce que le ministre pourrait nous indiquer si le nombre des expropriés diminue relativement au paiement, à la compensation qu'il leur avait faite?

M. PINARD: Le nombre de cas d'expropriation ne diminue pas parce que si vous tenez compte...

M. CROISÉTIÈRE: Non, mais... des travaux.

M. PINARD: ... du budget d'immobilisation qui est doublé, vous avez plus de travaux à exécuter. Cependant, je dois vous dire — et ça me fait plaisir de le faire — que nous avons fait beaucoup de rattrapage dans le processus de paiement des dossiers d'expropriation depuis quelques années. Nous avons payé cette année pour tout près de \$60 millions d'expropriation, ce qui pouvait donner environ 6,000 dossiers réglés, ce qui signifie qu'il y a moins de dossiers actifs ou en processus de règlement qu'il y en avait autrefois. Il peut en rester qui sont de vieilles promotions de dossiers, je ne sais pas comment il en restait, avez-vous des chiffres? IL resterait, dans la catégorie de ce que nous appelons les vieux dossiers, environ 2,500 à 3,000 cas.

M. CROISÉTIÈRE: De l'époque de 1960, 1970, 1963 disons?

M. PINARD: Oui, des dossiers qui...

M. CROISÉTIÈRE: 1958, 1959, c'est ça?

M. PINARD: ... datent de plusieurs années. Mais il faut bien que je dise en toute vérité que s'ajoutent à ce nombre les nouveaux dossiers

qui sont ouverts par suite de nouveaux programmes routiers, soit dans les grands projets spéciaux ou dans la voirie régionale, ou même dans la voirie de comté. Mais la procédure de paiement est beaucoup plus rapide; nous payons bien souvent en proportion de la valeur de l'évaluation municipale lorsqu'il y a une certitude absolue qu'il n'y aura pas de modification de plans ou de retrait de plans. A ce moment-là, il n'y a pas de danger pour le ministère, les négociateurs s'arrangent pour offrir au moins le montant de la valeur déterminée par l'évaluation municipale et sur le solde à payer, s'il y a une expertise qui doit être faite, soit par le ministère, soit par la partie expropriée, à ce moment-là il y a négociation et finalement, dans la majorité des cas, il y a une entente. Les cas qui sont déferés à la Régie des services publics pour fins d'adjudication par la cour se font de plus en plus rares.

M. CROISÉTIÈRE: Est-ce que le ministre pourrait nous informer si, pour l'expropriation dans le milieu urbain, tel que dans Montréal, dans le cas des autoroutes, les grandes artères, le règlement est plus facile que dans le milieu rural? Il fut un temps là...

M. PINARD: Ce sont des cas d'expropriation beaucoup plus complexes à cause de l'ampleur des bâtisses expropriées...

M. CROISÉTIÈRE: Il semblait que...

M. PINARD: ... et des montants en cause aussi. Nous avons mis sur pied un service d'expropriateurs spécialisés dans le domaine qui, notamment, travaillent sur l'autoroute est-ouest. Ils ont agi rapidement; j'admets qu'il y a eu des difficultés au départ, mais ça s'est amenuisé au fur et à mesure que le mécanisme a été bien rodé et je pense que le système a donné satisfaction...

M. LAVOIE (Wolfe): Qui est en charge?

M. PINARD: ... non seulement dans le cas des grosses expropriations à caractère commercial ou industriel, mais dans le cas des expropriations à caractère domiciliaire. C'est tellement vrai que tout le grand débat qui a été fait sur l'autoroute est-ouest, à savoir si on devait prolonger l'autoroute est-ouest, si on avait prévu une formule de relogement des personnes expropriées, si on avait offert une banque de logements, si on avait payé des indemnités de déménagement, c'est maintenant du domaine du passé, parce que ça fonctionne bien. Il y a 1,300 logements qui constituent la banque de logements que nos fonctionnaires vont montrer sur place aux familles ou aux personnes expropriées; elles sont libres d'accepter ou de ne pas accepter le logement qui est offert, compte tenu du prix du loyer à payer, mais on a facilité leur déménagement en leur payant une indem-

nité de déménagement et une indemnité de relocalisation.

Cela a été payé avant la période du 1er mai. Nos fonctionnaires qui étaient en poste au bureau d'information de Montréal avaient l'autorisation de distribuer les chèques qui étaient, dans certains cas, escomptés à la banque ou, dans d'autres cas, qui étaient payés directement à l'exproprié pour accélérer la procédure et permettre aux personnes de pouvoir se reloger rapidement dans le secteur ou en dehors du secteur, selon leur choix ou leur liberté.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que M. Adam est encore en charge de l'expropriation?

M. PINARD: M. Adam n'est plus comme tel en charge du service des expropriations mais il est encore en poste à titre de conseiller spécial.

M. LAVOIE (Wolfe): Qui est en charge?

M. PINARD: M. Roger Trudeau qui était autrefois ingénieur et qui est encore commissaire à l'Office des autoroutes a pris la responsabilité de chef du service des expropriations. Il est en service à Québec mais, tous les lundis, il est à Montréal pour surveiller l'administration de ce service.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que le ministère de la Voirie entend apporter des changements à la Loi d'expropriation? Des amendements? Prochainement?

M. PINARD: Le député connaît bien le problème. Il s'agit de faire une refonte globale de la Loi de la voirie, donc des articles de la Loi de la Voirie qui traitent de l'expropriation. Il faut déboucher vers une refonte complète de cette loi à la suite des recommandations qui nous ont été faites par le comité d'étude qui a été formé il y a quelques années. Ce comité a présenté un volumineux rapport, tellement volumineux qu'il faudra choisir les chapitres, au plan de l'application, par priorité parce qu'il me paraît impossible de légiférer globalement. Nous allons passer la législation par étapes successives parce que vraiment le projet est trop considérable pour pouvoir en faire la discussion dans une seule session.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que vous prévoyez que, dès cette année, des amendements seront apportés à la loi?

M. PINARD: J'ai fait mettre à l'ordre du jour de la législation un projet de loi relatif aux expropriations, aux nouvelles procédures d'expropriation. J'attends une réponse favorable. Est-ce qu'il est possible de dire, avec réalisme, avec certitude que nous pourrions adopter, au moins une partie de cette loi à la présente session ou si le projet de loi retournera, pour fins de discussion, à la session d'automne? Je ne suis pas en mesure de vous le dire, ce matin.

M. LAVOIE (Wolfe): Dans ce projet de loi en préparation, vous me dites qu'il est question d'expropriation, est-ce qu'il est question d'autres amendements à la Loi de la voirie?

M. PINARD: Oui, il est possible que nous apportions des amendements à la Loi de la voirie, compte tenu de la fusion des ministères des Transports et de la Voirie, de l'adoption du bill 221 et aussi du sort qui sera fait au bill 222 relatif à la fusion du ministère des Travaux publics et du service des approvisionnements et des achats.

M. LEDUC: Dans les amendements que vous pourriez apporter, M. le ministre, est-ce que vous prévoyez changer le taux d'intérêt?

M. PINARD: Il est vrai que le taux d'intérêt est resté...

M. LEDUC: Si on regarde ce que le ministère du Revenu a fait, je pense qu'il est beaucoup plus à jour. Je me demande si cela ne serait pas dans les priorités du ministère, quitte à apporter seulement cet amendement, d'essayer un peu de se standardiser avec d'autres ministères du gouvernement qui eux maintenant paient un taux d'intérêt plus approprié, je crois, que celui qui est payé actuellement.

M. PINARD: Le problème est d'actualiser le taux d'intérêt présentement payé par le ministère de la Voirie au chapitre des expropriations soit 5 p.c. au taux légal en vigueur. Cela représente, vous l'admettez, une somme importante d'argent, si vous tenez compte que nous aurons fait cette année pour \$60 millions d'expropriation. C'est un sujet qui est en discussion avec le ministère des Finances, avec le ministère des Institutions financières et également avec le Conseil du trésor. J'espère être capable de faire prévaloir votre point de vue et le mien à l'effet qu'il faudrait peut-être hausser le taux d'intérêt, de façon à ne pas pénaliser les expropriés indûment.

M. LEDUC: Il est arrivé des cas un peu amusants. Par exemple, un bonhomme est obligé d'emprunter pour reconstruire à un taux d'intérêt de 7 1/2 p.c., 8 p.c. ou 99 p.c. et, après quelque temps, on lui paie le montant qui lui est dû, à 5 p.c. L'autre commentaire que je voulais faire, M. le Président, est que depuis à peu près un an ou un an et demi, l'expérience personnelle que j'aie eue à vivre face aux expropriations — je n'ai aucune idée si c'est du ministre que cela vient ou si ce sont ses officiers qui ont refait le système ou les structures à l'intérieur du service des expropriations — me démontre que les expropriés sont beaucoup plus satisfaits qu'ils ne l'étaient. Un notaire me disait qu'il commençait à être un peu fatigué de se faire talonner par le ministère parce que ses rapports n'entraient pas assez vite. J'ai dit au notaire en question: Ils ne te talonneront pas assez souvent.

Je crois que, du moins' pour les expropriés qu'il y a chez nous, le service est de beaucoup amélioré par rapport à celui qui existait il y a un an, un an et demi.

M. LAVOIE (Wolfe): Un autre notaire serait bien heureux de prendre ces contrats.

M. LEDUC: D'accord.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 1. Adopté. Catégorie 3?

M. CROISSETIERE: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 5?

M. CROISSETIERE: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 6?

M. CROISSETIERE: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 7?

M. CROISSETIERE: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 8?

M. CROISSETIERE: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 11?

M. CROISSETIERE: Adopté.

Service de la route transcanadienne

M. LE PRESIDENT: Sous-article 3: Service de la route transcanadienne. Catégorie 1: Traitements, salaires et allocations.

M. CROISSETIERE: Adopté. Ici, il y a une diminution de 30 personnes?

M. LAVOIE (Wolfe): Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Catégorie 3?

M. CROISSETIERE: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 5?

M. CROISSETIERE: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 6?

M. CROISSETIERE: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 7?

M. CROISSETIERE: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 8?

M. CROISSETIERE: Adopté.

Service des contrats

M. LE PRESIDENT: Sous-article 4: Service des contrats. Catégorie 1. Traitements, salaires et allocations.

M. LAVOIE (Wolfe): Bon, qu'est-ce que le service des contrats? Ce sont nos contrats de comté?

M. PINARD: Oui, c'est le service des contrats qui...

M. LAVOIE (Wolfe): ... mon affaire de ponts, est-ce que ça revient?

UNE VOIX: Pas tout de suite.

M. LAVOIE (Wolfe): Pas encore tout de suite.

M. CROISSETIERE: Aux traitements, salaires et allocations, est-ce que vous avez des changements au personnel du service des contrats?

M. PINARD: Il y a un poste additionnel; actuellement, il y a 19 postes autorisés, 17 occupés et 2 postes vacants.

M. CROISSETIERE: Est-ce que M. Bergeron est encore au service des contrats?

M. PINARD: M. Roch Bergeron est encore payé par le service des contrats, mais il vient d'être muté au poste de secrétaire général du ministère de la Voirie, poste autrefois occupé par M. Maurice Ostiguy. Je veux le dire tout de suite parce que...

M. CROISSETIERE: Très bien parce que...

M. PINARD: ... il y a un journal qui en a parlé en fin de semaine. Il ne s'agit pas d'une démotion pour M. Bergeron. Il n'y avait rien non plus d'irrégulier dans ce qui a pu être fait par M. Bergeron et qui lui a été reproché par ce journal, pas plus que dans le cas de M. Maurice Ostiguy. C'est de la pure invention, je ne sais pas où ces informations ont été prises mais je demanderais à ceux qui répandent des rumeurs comme celle-là de bien vérifier leurs sources d'information afin de savoir pourquoi un fonctionnaire est changé de poste. Ce n'est pas nécessairement parce qu'il a mal fait son devoir, au contraire, parfois il y a une promotion qui est accordée à ce fonctionnaire qui a bien fait son devoir.

M. CROISSETIERE: Est-ce que c'est le seul employé muté actuellement au service des contrats? Est-ce qu'il y en a d'autres?

M. PINARD: Vous devez tenir compte, maintenant que la fusion des deux ministères est faite, Voirie et Transports, qu'il y avait éga-

lement un service des contrats au ministère des Transports et qu'il y avait un directeur du service des contrats; il a fallu faire un réaménagement des effectifs et ne pas doubler des services ou des effectifs. C'est ce qui explique que M. Bergeron est maintenant passé au poste de secrétaire général du ministère, que M. Jean-Claude Careau, qui était autrefois directeur du service des contrats au ministère des Travaux publics, devient le directeur général du service des contrats du ministère des Transports qui fusionne la Voirie et les Transports, que d'autres personnes viennent s'imbriquer dans la nouvelle structure et qu'il y ait un réaménagement des postes et des fonctions.

M. LE PRESIDENT: Adopté.

M. LAVOIE (Wolfe): M. le Président, ça veut dire que, l'an prochain, lorsqu'il sera question de votre ministère, ce sera le ministère des Transports, de la Voirie et des Travaux publics. Tout sera dans le même ministère.

M. PINARD: Ce sera englobé dans la même structure. Ce sera un budget-programme l'année prochaine et on discutera le budget du ministère des Transports et non pas le budget du ministère de la Voirie spécifiquement. La préparation du budget se fera selon les centres, le budget sera confectionné à partir des programmes et non pas à partir des postes de responsabilité.

M. LAVOIE (Wolfe): Quand il s'agit de sécurité routière, ça peut aussi bien dépendre du ministère des Transports que de la Voirie...

M. PINARD: Oui.

M. LAVOIE (Wolfe): L'an prochain, tout cela relèvera du même ministère.

M. PINARD: Je ne peux pas vous dire exactement comment la présentation sera faite l'année prochaine, mais je pense que...

M. CROISÉTIÈRE: Il y aura des notes explicatives.

M. PINARD: ... globalement on peut dire que ce sera à partir des programmes déterminés et acceptés par le Conseil du trésor; la nomenclature et la présentation budgétaire sera faite en conséquence.

M. LAVOIE (Wolfe): D'accord.

M. LE PRESIDENT: Le député de Lafontaine me demande la parole. Est-ce que je dois tenir pour acquis que vous remplacez, comme membre de la commission, le député de Sainte-Marie?

M. LEGER: Oui, et je dois dire quand même que le responsable à cette commission, c'est le

député de Saguenay qui siège en même temps actuellement à l'étude des crédits du ministère des Terres et Forêts. Il ne peut être à deux places à la fois.

Selon la formule que vous avez mise là, le député de Sainte-Marie est le deuxième à la commission. Et quand on a demandé de donner les noms des représentants de chacune des commissions, c'est basé sur des superministères ou sur les responsabilités où il y a deux ou trois ministères. C'est pour cela que vous avez le nom du député de Sainte-Marie, mais le responsable de la Voirie était le député du Saguenay qui est actuellement aux Terres et Forêts.

M. LEDUC: Alors, à 11 h 35, on souhaite la bienvenue au représentant du Parti québécois.

M. LEGER: Nous ne pouvons pas nous diviser plus que nous le faisons actuellement; nous ne sommes que sept.

M. LEDUC: Il y a deux commissions qui siègent et vous êtes sept. Vous auriez pu être ici à dix heures, si vous étiez intéressé à l'étude des crédits du ministère de la Voirie.

M. LE PRESIDENT: A l'ordre! J'ai donné la parole au député de Lafontaine.

M. LEGER: Justement, je ne peux accepter cela. Parce que quand deux commissions siègent en même temps et que nous devons venir de Montréal, ce n'est pas comme quand nous sommes ici et que nous l'apprenons à la dernière minute, nous pouvons nous remplacer à ce moment-là.

M. PINARD: Qu'est-ce que vous appelez à la dernière minute?

M. LEGER: Je veux dire que ce n'est pas comme si nous apprenons une journée où nous sommes à Québec, toute l'équipe, que deux commissions siègent en même temps. Nous nous remplaçons. Mais, mardi matin...

M. LEDUC: Si vous aviez été en Chambre vendredi, vous l'auriez su.

M. PINARD: Vendredi, l'annonce du programme législatif des discussions en commission parlementaire a bel et bien été faite et il y a eu une entente de prise avec tous les leaders parlementaires.

M. CROISÉTIÈRE: Il y a d'autres députés qui viennent d'aussi loin.

M. LEGER: La question que je voudrais poser au ministre est la suivante: Est-ce que le ministre pourrait me définir, quand on parle de service des contrats, de quelle façon fonctionnent, dans ce sous-article là, les contrats et les soumissions? Quelle est la façon officielle de

fonctionner dans le ministère de la Voirie pour les contrats?

M. PINARD: Depuis l'installation d'un système de soumissions publiques au ministère de la Voirie en 1963, selon le montant du contrat qui devra être adjugé, il y a des plans et des devis qui sont confectionnés par les services techniques du ministère. Dans certains cas, par des bureaux de génie civil, en pratique privée, selon l'ampleur des programmes de travaux à réaliser. Mais il y a un appel d'offres qui est publié dans tous les journaux quotidiens de langue française et de langue anglaise, dans les hebdomadaires ainsi que dans des revues spécialisées, comme Génie Construction et Daily Commercial News, de façon que tous les entrepreneurs, routiers du territoire puissent avoir la chance de venir demander, moyennant paiement, des copies de plans et devis pour pouvoir soumettre des prix au ministère, ceci compte tenu du délai accordé aux soumissionnaires.

Une fois que ces entrepreneurs ont demandé les plans et devis, on leur accorde un délai déterminé pour préparer leur soumission et la présenter au ministère à une date connue, publiée. L'ouverture des soumissions se fait toujours à un jour déterminé, à une heure déterminée bien connue maintenant de tous les entrepreneurs, et de façon publique. Cela se fait devant les fonctionnaires du ministère, devant les représentants des entrepreneurs ou les soumissionnaires eux-mêmes, devant les journalistes et devant le public qui veut assister à l'ouverture de ces offres. Il n'y a rien de caché et, à ce moment-là, ceux qui sont responsables au ministère du service des contrats décident sur le champ de la validité d'une soumission ou de sa non-validité, selon que tous les documents qui ont été demandés par le ministère sont contenus dans l'enveloppe de la soumission qui est cachetée lorsqu'elle est présentée. Celle-ci est décachetée devant tous les assistants dans la salle du service des contrats. S'il y a des documents absolument essentiels qui ne sont pas dans cette enveloppe, la chose est constatée et le représentant du ministère déclare alors que la soumission n'est pas régulière pour telle ou telle raison. A ce moment-là, un procès-verbal est fait et la soumission est mise de côté.

M. LEGER: Est-ce qu'il y a un minimum de soumissionnaires nécessaire? Si par hasard il n'y avait qu'une personne qui ait soumissionné, serait-ce suffisant?

M. PINARD: Il faut tenir compte de l'ampleur du contrat à exécuter, du montant de la dépense envisagée, de la règle adoptée par le conseil des ministres ou le Conseil du trésor, selon le cas, qui détermine le nombre de soumissionnaires qu'il peut y avoir dans une région donnée par rapport à l'ampleur des contrats à exécuter. Et on tient également compte du coût estimatif des travaux faits par le ministère.

M. CROISETIÈRE: Etant donné que ces séances sont publiques, vous pourriez peut-être inviter les députés à assister à l'ouverture des soumissions.

M. PINARD: Les députés sont invités mais, à cause de leurs occupations, ils ne sont pas toujours capables d'y venir. Mais plusieurs y viennent.

M. CROISETIÈRE: Non, mais pour...

M. LEGER: Est-ce que chaque soumission doit être accompagnée d'un dépôt?

M. PINARD: Oui, qui équivaut grosso modo à 10 p.c. du montant de la soumission.

M. LEGER: Quand vous parlez des hebdomas pour la publication, est-ce que vous voulez parler des hebdomas de fin de semaine, comme Dimanche-Matin ou le Petit Journal ou encore des hebdomas régionaux?

M. PINARD: Non, je parle des hebdomadaires régionaux qui sont publiés de façon régulière en semaine. Parce que ce serait trop risqué de publier nos appels d'offres dans des journaux de fin de semaine.

UNE VOIX: Il reste seulement Québec-Presse.

M. LEGER: Comment fonctionnent les revendications d'un soumissionnaire qui ne serait pas satisfait du déroulement de ces soumissions? Est-ce que des motifs de plainte peuvent être présentés, ou existe-t-il un organisme en place pour corriger...

M. PINARD: C'est très rare que des motifs de plainte soient formulés à l'endroit du service des contrats. Les conditions de soumission sont connues des entrepreneurs, les règles du jeu sont très bien connues, elles ont été publiées et les entrepreneurs ont tous les documents en leur possession. Il peut se glisser une erreur, est-ce une erreur d'ordre "clérical" comme on dit, ce n'est peut-être pas dit en bon français... si, une fois que l'ouverture de la soumission est faite, tous les documents requis étant dans l'enveloppe, il y a une disparité entre le montant qui devrait apparaître dans la soumission, parce qu'il y a eu une erreur dans l'addition, ou une erreur dans la soustraction... Par exemple, au niveau de certains articles de la soumission, si vous multipliez le nombre de tonnes de sable à transporter par le prix unitaire et que le calcul a été mal fait, à ce moment-là le service des contrats a la responsabilité d'en faire l'analyse, de refaire les calculs et de voir s'il n'y a pas une erreur dans l'addition, dans la soustraction ou dans la multiplication.

M. LEGER: Mais il n'y a pas de mécanisme

qui permet à d'autres soumissionnaires qui se sentiraient lésés, pour une raison ou pour une autre, de se faire entendre et de réclamer une enquête. Par exemple, un soumissionnaire a présenté un projet qui pour lui est plus bas que tout ce qui a été soumis et que cela n'incluait pas telle ou telle dépense qui devrait être inhérente, etc. Par la suite, on s'aperçoit que le montant, parce qu'il y a des extras qui dépassent de beaucoup, un autre soumissionnaire aurait pu le faire pour un prix inférieur. Est-ce qu'il y a des mécanismes qui permettent à ce soumissionnaire-là... Je pense à des cas particuliers que je pourrai vous soumettre plus tard, de gens qui disaient: Telle personne n'a pas été favorisée, mais dans son estimation elle n'incluait pas des dépenses qui auraient dû être incluses et qu'elle considérait comme extra; finalement sa soumission était inférieure et elle pourrait avoir un motif de plainte sur le choix.

M. LAVOIE (Wolfe): On est entraîné sur le même sujet, M. le Président.

M. PINARD: C'est parce que c'est un problème bien spécifique que le député soulève. Il faut bien que le député comprenne que l'entrepreneur en question soumissionne sur un bordereau de quantités qui est le même pour tous les soumissionnaires éventuels. Si lui-même modifie le bordereau, quant aux quantités, de sa propre autorité, à ce moment-là il ne répond pas aux exigences du ministère, alors qu'il prenne ses responsabilités. Sa soumission peut être jugée régulière et je pense qu'il n'a pas de motifs de plainte à formuler.

M. LAVOIE (Wolfe): Je comprends qu'on revient sur la même chose.

M. LEGER: Non, ce que je veux dire, c'est plutôt le contraire. Il y a une compagnie ou une firme ou un entrepreneur qui soumissionne et, dans sa soumission, il a un prix inférieur mais il arrive par la suite qu'il y a des extras qui n'étaient pas inclus dans son...

M. PINARD: Mais est-ce que le contrat lui a été accordé?

M. LEGER: Il ne lui a pas été accordé; mais un autre avait une soumission très près mais un peu plus haute et elle incluait ces extras-là que l'autre n'avait pas inclus. Après cela il va dire: J'ai été lésé, je n'ai pas eu le contrat. Est-ce qu'il y a un mécanisme pour...

M. PINARD: C'est impossible, au moment de la présentation d'une soumission, que l'entrepreneur prévoie qu'il va y avoir des extras et qu'il puisse déjà les inclure dans la soumission. C'est seulement une fois que le contrat a été adjugé au plus bas soumissionnaire compétent et solvable et dûment qualifié, et au fur et à mesure que se dérouleront les travaux, que le

divisionnaire ou le surveillant du chantier va s'apercevoir des modifications, soit dans les quantités ou dans la diminution des quantités ou qu'il va falloir faire une plus grande excavation que prévu, etc. A ce moment-là, il y a un rapport qui est fait au service technique et le dossier est bien suivi pour savoir si véritablement une réclamation serait justifiée à la fin de l'exécution du contrat.

M. LEGER: Ma question était simplement...

M. PINARD: C'est basé sur des prix unitaires, il faut bien tenir compte de ça.

M. LEGER: Je voulais simplement vous donner un cas, un exemple de grief ou de frustration d'un soumissionnaire, c'est un exemple, il peut en avoir d'autres. Je veux simplement savoir s'il y avait un mécanisme pour étudier la légalité de la procédure pour adjuger un contrat à un entrepreneur ou un autre. C'est la question que je posais. Je donnais des exemples de cas où des entrepreneurs auraient pu se sentir frustrés et auraient voulu faire valoir leurs droits. Est-ce qu'il existe un mécanisme ou s'il n'y en a pas? Pour mon cas particulier, je vous écrirai une lettre avec les détails. Je ne les ai pas ici.

M. PINARD: En général, ce que je peux dire au député, c'est que l'arrêté en conseil 1041 détermine les règles pour la demande de soumissions publiques, la façon dont la soumission doit être faite et les règlements qui doivent être suivis. Peut-être que le député pourrait se référer à cet arrêté en conseil pour mieux se familiariser avec le mécanisme de fonctionnement du service des contrats. A ma connaissance, c'est très rare que le cas soulevé par le député se présente au ministère ou à l'attention du ministre qui pourrait, dans un certain cas, faire un arbitrage, s'il y avait un grief formulé, mais c'est très rarement le cas. Je ne sais pas à quel cas spécifique le député fait allusion, j'aimerais bien le connaître, et si vraiment il y a eu irrégularité grave, nous verrons à corriger la situation. C'est la première fois que cela m'est dit.

M. LAVOIE (Wolfe): A peu près sur le même sujet, lorsqu'un entrepreneur soumissionne sur l'évaluation, fait une évaluation selon le bordereau des quantités du ministère de la Voirie, lorsqu'il découvre, en faisant les travaux, qu'il y a beaucoup plus de roc que prévu ou d'autres situations très difficiles, le ministère se charge de combler la différence sous des taux établis, le prix unitaire.

M. PINARD: Oui. Au prorata de l'augmentation des quantités.

M. LAVOIE (Wolfe): Maintenant, concernant les soumissions, est-ce que c'est encore \$50,000 que vous négociez, vous allez jusqu'à \$50,000 pour le contrat négocié ou \$25,000?

M. PINARD: Nous allons jusqu'à \$25,000.

M. LAVOIE (Wolfe): Parce qu'il avait été question, l'an passé...

M. PINARD: Jusqu'à \$25,000, nous pouvons négocier. En haut de \$25,000, nous faisons des appels d'offres, sauf dans le cas des travaux de pavage, où nous avons augmenté la limite à \$150,000.

M. LE PRESIDENT: Le député d'Iberville.

M. CROISETIERE: M. le ministre...

M. PINARD: Les députés sont familiers avec le problème. Dans le cas des contrats de pavage, c'est le facteur de la distance qui est déterminant. Cela ne sert à rien de vouloir morceler des contrats de pavage, quand on sait que tel entrepreneur en pavage a son usine d'asphalte à une distance trop éloignée de l'endroit où les travaux sont exécutés. A ce moment-là, il ne peut pas arriver, à moins de faire une soumission qui n'est pas réaliste du tout, qui va l'obliger à perdre une somme considérable d'argent ou à faire des travaux de mauvaise qualité qu'il sera obligé de reprendre à ses frais.

M. CROISETIERE: Lors de la publication des annonces d'appels d'offres, vous déterminez un territoire donné, pour inviter les entrepreneurs de ces comtés à soumissionner. Est-ce qu'il y a une politique définie pour reconnaître ces entrepreneurs? Est-ce qu'un bureau d'affaires doit être dans ces comtés ou bien si un numéro de téléphone suffit?

M. LAVOIE (Wolfe): Un numéro de téléphone.

M. PINARD: L'arrêté en conseil 1041 parle du siège social de la compagnie ou de la principale place d'affaires de la compagnie.

M. CROISETIERE: J'imagine que...

M. PINARD: De façon qu'on ne fasse pas affaires avec des compagnies fantômes. C'est bien important.

M. CROISETIERE: Pour préciser les numéros de téléphone qui pourraient être à un endroit, un local déterminé qui indiquerait un pied à terre temporaire.

M. PINARD: Dans la présentation de la soumission, nous exigeons de connaître les personnes qui forment le bureau de direction de la compagnie, quels sont les véritables propriétaires de la compagnie. A ce moment-là, quand nous avons des doutes sur la véracité des informations qui nous sont fournies, nous demandons des informations au ministère des Institutions financières et coopératives, dans le

cas des corporations légalement constituées, pour connaître, d'après le dernier rapport annuel produit par la compagnie, quels sont les véritables directeurs de la compagnie, quels sont les actionnaires majoritaires de façon à savoir avec qui on transige.

C'est quand même un problème de responsabilité contractuel qui se pose. On a une double garantie. La compagnie d'assurance qui cautionne pose exactement les mêmes questions, elle aussi. Elle veut savoir avec qui elle entre en relations contractuelles au plan de la responsabilité pour ne pas avoir à payer indûment si elle a affaire à des chevaliers d'industrie.

M. CROISETIERE: Mais il pourrait toujours y avoir une façon détournée pour un entrepreneur, une compagnie, d'avoir son siège social par exemple dans le comté d'Iberville et des numéros de téléphone dans différents comtés pour lui permettre d'y soumissionner. J'imagine que vous devez avoir ces problèmes occasionnellement. C'est là que vous êtes obligés de faire préciser.

M. PINARD: Au tout début, lorsque nous avons délimité des régions pour...

M. CROISETIERE: Oui.

M. PINARD: ... dire quelles étaient les compagnies qui avaient le droit de soumissionner ou non, il y a eu un problème de rodage. Des grosses compagnies de Montréal, pensant...

M. CROISETIERE: D'accord.

M. PINARD: ... faciliter leur intrusion dans un comté, ouvraient tout simplement un supposé bureau chez un de ses employés qui, par hasard, demeurait à l'intérieur de la région...

M. CROISETIERE: Très bien.

M. PINARD: ... et donnaient un numéro de téléphone. Ce bureau se constituait en quelque sorte en une filiale de la maison mère. Mais cela n'a pas été accepté. On a fini par s'en apercevoir après des enquêtes approfondies. D'ailleurs, il y avait des personnes, à l'intérieur des régions, dans les comtés, qui se faisaient fort de nous informer.

M. CROISETIERE: Merci beaucoup, très bien.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Catégorie 3.

DES VOIX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 4?

DES VOK: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 5?

DES VOIX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 6?

DES VOIX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 7?

DES VOIX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 8?

DES VOIX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 11?

DES VOIX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Sous-article 5: Bureaux des districts et divisions. Catégorie 1.

Bureaux des districts et divisions

M. LAVOIE (Wolfe): Si on se reporte plus loin, quelle différence y a-t-il entre le sous-article 4 de l'article 5, et le sous-article 5 de l'article 4? Regardez à la page 230, cela concerne aussi les bureaux des districts et divisions, et à la page 228... Qu'est-ce que c'est?

M. PINARD: C'est un plan de présentation budgétaire. Disons qu'au sous-article 5, de l'article 4 vous avez les bureaux des districts et divisions. Ce sont les salaires, les traitements des professionnels, des techniciens qui travaillent sur le terrain pour des travaux d'immobilisation. Vous constatez d'ailleurs que leurs salaires sont imputés par la catégorie 15, à l'article 7, sous-article 1. Ce sont tous des salaires à immobiliser au niveau du budget de la voirie.

M. DROLET: Cela veut dire que, si on a des questions à poser au point de vue des divisions, on va revenir à l'article 7.

M. PINARD: Vous avez déjà traité des divisions à l'article 1, sous-article 2, pour les traitements des divisionnaires.

M. DROLET: J'aurais une question à poser concernant nos bureaux de division dans les comtés. S'il y a des employés qui travaillent supposons au bureau de la voirie chez nous, est-ce qu'ils sont obligés d'arrêter de travailler s'ils ont 65 ans et plus?

M. PINARD: S'ils sont des fonctionnaires, en vertu de la Loi de la fonction publique, il y a un règlement de la retraite obligatoire après tant d'années de service ou arrivé à... Ce n'est plus un problème d'arbitrage de la part du ministre ou des sous-ministres, c'est la Loi de la fonction publique qui le dit.

M. LE PRESIDENT: Je pense que le député de Charlevoix veut intervenir.

M. MAILLOUX: Je veux simplement dire, quand je regarde les tableaux qui contiennent les divisions, que suite à la Régie des rentes créée en 1964, les conventions permettaient que tous ces fonctionnaires puissent travailler dix ans pour participer au minimum requis d'années pour avoir droit au régime de rentes. Cela veut dire qu'il y en a qui sont rendus à 68, 69, 70 ans, mais au moment où ils atteignent dix ans...

M. DROLET: C'est rien que ça que je voulais savoir parce que je savais qu'il y en avait qui dépassaient 65 ans et il y en a toujours qui viennent dire...

M. MAILLOUX: ... parce que tout le monde va venir à la retraite.

M. PINARD: C'est le moratoire qui est établi jusqu'en 1974.

M. MAILLOUX: C'est 1974 qui...

M. PINARD: Evidemment, c'est pour ne pas pénaliser des fonctionnaires qui...

M. DROLET: C'est simplement pour éclairer ma lanterne.

M. PINARD: ... n'ont pas acquis suffisamment d'années de service pour se rendre admissibles aux bénéficiaires du régime de rentes.

Direction de l'entretien

Administration

M. LE PRESIDENT: Catégorie 1, adopté. Article 5: Direction de l'entretien; sous-article 1: Administration; catégorie 1: Traitement, salaires et allocations. Adopté?

M. DROLET: La direction générale.

M. LAVOIE (Wolfe): C'est M. Charland qui est en charge de ça?

M. PINARD: Le sous-ministre responsable est M. René Blais, le directeur responsable de l'entretien est M. Jodoin.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 3.

M. DROLET: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 4. Catégorie 6.

M. CROISETIÈRE: Catégorie 4: Services professionnels, c'est quoi?

M. PINARD: On demande \$75,000 de plus que l'année dernière. M. Michaud va vous expliquer. Il s'agit des assurances et indemnités pour la responsabilité publique.

M. LE PRESIDENT: Adopté?

M. CROISSETIERE: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 6.

M. CROISSETIERE: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 7.

M. CROISSETIERE: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 8.

M. CROISSETIERE: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 11.

M. CROISSETIERE: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Sous-article 2: Service de la signalisation.

Service de la signalisation

M. DROLET: Je pense que c'est à cet article que le ministre m'avait référé au début pour parler des cimetières d'automobiles. C'est à cela que vous m'aviez référé, je crois? Quelle est présentement la politique du ministère concernant ces fameuses cours de ferraille que nous voyons sur le bord des chemins? Et quelle était exactement la nature d'un article qui a paru, il n'y a pas longtemps, dans les journaux à l'effet que le ministère voulait faire réellement appliquer une loi qui existait et qui semble toujours en suspens? Est-ce que le ministre pourrait nous donner des explications là-dessus? Est-ce que les municipalités peuvent adopter des règlements chez elles pour faire disparaître ces cimetières d'automobiles elles-mêmes ou faut-il que cela soit décidé par le gouvernement provincial?

M. PINARD: En 1965, j'ai fait adopter une loi par l'Assemblée nationale concernant les panneaux-réclame et les cimetières d'automobiles. Nous avons accordé un moratoire de dix ans pour permettre aux propriétaires de ces panneaux-réclame de les déloger et de les replacer à l'intérieur des limites permises par la loi et les règlements du ministère. Dans le cas des cimetières d'automobiles, c'était une opération plus compliquée. Cela comportait peut-être un investissement plus considérable de la part du propriétaire de la cour où se trouvaient ces carcasses d'automobiles. Dans certains cas, il y en a qui font le commerce des pièces d'automobiles usagées. Dans d'autres cas, il y en a qui acceptent simplement de recevoir ces carcasses sur leurs terrains moyennant un loyer assez dérisoire parfois. Là aussi, il faut que ces cimetières d'automobiles soient clôturés ou situés dans des limites permises par la loi ou les règlements. Cela n'a pas toujours été appliqué facilement ou cela n'a pas été accepté facilement par les personnes visées. Mais aujourd'hui,

c'est devenu tellement disgracieux et un spectacle dont la majorité de la population se plaint tellement qu'il faut que le gouvernement prenne ses responsabilités et il a bien l'intention de les prendre. La loi est en vigueur sauf que les règlements n'ont pas été proclamés, dans le cas des panneaux-réclame en particulier. Dans le cas des cimetières d'automobiles, les règlements ont été proclamés mais on a eu énormément de difficultés à faire respecter les dispositions de la loi ou les règlements y afférant. Mais il faut dire aussi que nous n'avions pas réussi à constituer des équipes suffisamment nombreuses pour tenir compte de tout le territoire où ces cimetières d'automobiles pouvaient se trouver. Et nous n'avons pas eu non plus l'aide des municipalités parce que la loi ne nous permettait pas et ne nous permet pas encore d'aller à l'intérieur des limites des municipalités à moins que les municipalités, par règlement, décident d'adopter ou de faire respecter la loi édictée par le gouvernement du Québec et faire appliquer également ses règlements.

A ce moment-là ça va bien. Il y a un accord entre les deux niveaux de gouvernement. Dans le cas où la municipalité regimbe ou ne veut pas du tout permettre au ministère de faire appliquer ses règlements ou respecter sa loi dans les limites municipales, il faudra peut-être procéder par amendements pour obtenir ce droit en faveur du ministère de la Voirie.

M. DROLET: En un mot, pour donner un exemple bien clair, supposons que sur le bord de la route 2 qui est une route nationale, à Neuville, la municipalité décide d'adopter un règlement pour faire disparaître ce cimetière d'automobiles, est-ce que la municipalité peut le faire?

M. PINARD: Je ne m'y opposerai certainement pas.

M. DROLET: Est-ce que la municipalité a le droit de le faire?

M. PINARD: Même s'il y avait un silence dans la loi édictée par le gouvernement du Québec, il faut à ce moment-là se référer aux pouvoirs qui sont donnés à une municipalité de légiférer en pareil domaine, soit à même les dispositions contenues dans la Loi des cités et villes, soit à même les pouvoirs contenus dans le code municipal. Le ministre des Affaires municipales a l'intention de faire une refonte complète de ces lois pour donner des pouvoirs additionnels aux municipalités qui voudraient se débarrasser ou réglementer, du moins, ces cours où il y a des carcasses d'automobiles.

M. DROLET: Cela veut dire que, présentement, la municipalité ne peut pas le faire.

M. CROISSETIERE: Si vous me permettez, j'ai eu connaissance d'un cas qui pourrait peut-

être illustrer ce que le député de Portneuf veut mentionner.

M. PINARD: Oui.

M. CROSETIERE: Je connais une municipalité qui a eu un problème analogue et qui ne pouvait pas se prévaloir de la Loi de la voirie. Elle s'est adressée au ministère des Affaires municipales et le ministère lui a offert les services de techniciens pour aider la municipalité à préparer un règlement qui serait valable, au point de vue législatif et qui lui permettrait de régler ces cas particuliers.

M. DROLET: Je reviens toujours à une municipalité de mon comté parce que j'ai eu une demande. Il faudrait que cette municipalité s'adresse au ministère des Affaires municipales pour voir si elle aurait le droit d'adopter ce règlement.

M. PINARD: Oui.

M. DROLET: A ce moment-là je pense bien qu'il le leur permettrait.

M. PINARD: Ce serait peut-être bon d'en informer M. Boisvert qui est responsable au ministère de la Voirie et qui, justement, a prononcé une conférence sur le sujet et qui montre la détermination farouche du gouvernement de faire respecter sa loi et ses règlements.

M. LAVOIE (Wolfe): M. le Président, vu que nous avons un entente avec le ministre pour suspendre les débats à midi, étant donné qu'il y a inauguration d'un édifice construit par l'Unité-Québec, quelque chose de semblable, nous allons demander la suspension des débats.

M. PINARD: La première phase a été construite par l'ancien gouvernement, la deuxième phase le sera par le présent gouvernement; vous savez, il faut avoir de la continuité dans le gouvernement.

Nous allons suspendre nos travaux jusqu'à 4 heures, après l'ordre du jour...

M. LAVOIE (Wolfe): C'est ça.

M. PINARD: ... et nous reviendrons à la même salle, j'imagine, pour continuer nos travaux.

M. LE PRESIDENT: La commission suspend ses travaux jusqu'à cet après-midi après les travaux de l'Assemblée nationale.

(Suspension de la séance à 12 h 3)

Reprise de la séance à 15 h 59

M. GIASSON (président de la commission-permanente des transports, des travaux publics et de l'approvisionnement): A l'ordre, messieurs!

Voici. Il y aurait peut-être des modifications à apporter à la séance de cet après-midi, c'est que le député d'Olier remplace le député de Duplessis, le député de Trois-Rivières remplace le député de Bourassa. Est-ce que, de votre côté, il y a des changements à apporter? Non.

Le député de Shefford occupe de droit sa fonction de membre titulaire de la commission. Donc, au moment d'ajourner, nous étions à l'article 5, sous-article 2: Service de la signalisation et la discussion portait sur la catégorie 1: Traitements, salaires et allocations.

M. RUSSELL: M. le Président, je crois que cela a été discuté et je me demande si vous me permettriez — si le ministre voulait — de revenir sur la question des cimetières.

UNE VOIX: On a enterré cela.

M. PINARD: On en a parlé longuement ce matin. Je ne sais pas si c'est une question particulière qu'il veut soulever.

M. LE PRESIDENT: Cela soulèverait peut-être...

M. RUSSELL: C'est une information, ce n'est pas une discussion. Je sais qu'il y a une loi qui a été votée dans ce domaine-là. Est-ce que la loi va être appliquée radicalement prochainement ou si on va continuer à tolérer...

M. PINARD: C'est l'intention bien arrêtée du ministère de faire appliquer la loi sévèrement.

M. RUSSELL: En 1972, 1973.

M. PINARD: Oui. Et alors là il faudra donner des directives précises à l'équipe qui s'occupe de ce problème-là, qui est sous la direction de M. Boisvert et qui a d'ailleurs prononcé quelques causeries sur le sujet pour voir quelle serait la réaction de l'opinion publique et des gouvernements municipaux entre autres. Je pense que ces prises de position ont été bien reçues en général.

M. RUSSELL: Est-ce que l'autorité de l'application ou de l'information relèverait du divisionnaire dans sa division, qui pourrait faire un rapport au district quand le district le demanderait?

M. PINARD: Oui, nous avons demandé aux divisionnaires de faire l'inventaire le plus complet possible des situations qui se présentent dans les limites de leur juridiction et nous avons déjà cet inventaire en notre possession.

M. LAVOIE (Wolfe): Vous aviez une équipe là-dessus.

M. PINARD: Oui, nous avons un inventaire bien représentatif.

M. RUSSELL: Actuellement, est-ce qu'on tolère que l'on ouvre encore de ces cimetières?

M. PINARD: Ce n'est pas parce que nous les tolérons, c'est parce que nous ne sommes pas capables de tout régler en un seul temps et mouvement. Il faut grossir les équipes; il faut peut-être donner des pouvoirs accrus à certains fonctionnaires pour leur permettre d'agir plus rapidement et plus radicalement.

M. RUSSELL: Non, je comprends facilement la difficulté que l'application de la loi... et peut-être l'embêtement du ministre d'être trop radical vis-à-vis de ceux qui sont déjà en place depuis nombre d'années leur donner un peu de temps pour...

M. PINARD: Le problème, c'est le moratoire qui, à mon point de vue — je l'ai dit à l'époque — était trop long. Dix ans, j'ai toujours dit que c'était trop long.

Ils vont être rendus à la sixième année et ils n'auront encore rien de fait. Ils vont attendre la neuvième année avant d'agir, comme ce fut le cas pour les camionneurs des compagnies de transport lourd qui ont attendu l'expiration de la cinquième année du moratoire qui leur avait été accordé, avant de se plier aux exigences du ministère, en ce qui concerne les limites de charge sur les routes. C'est toujours le même problème. Ils ne comprennent la volonté du gouvernement que lorsque le temps limite est écoulé.

M. RUSSELL: Ce n'est pas là mon inquiétude, M. le Président. Je voudrais terminer là-dessus. Actuellement, il y a encore de ces cimetières qui partent et la première chose qu'on sait, ça fait boule de neige et on a un nouveau cimetière de parti. Si, à ce moment-là, le ministre nous dit: Adressez-vous immédiatement au divisionnaire, faites part de vos remarques au divisionnaire, en transmettant peut-être une copie de la lettre au ministre, on verra au moins à ce qu'on n'ouvre pas de nouveaux cimetières.

M. PINARD: Ce qui doit être bien compris, à mon point de vue, c'est que ceux qui veulent partir à neuf dans ce commerce ne peuvent pas bénéficier du moratoire. Donc, ils seront obligés de respecter tous les règlements prévus par la loi, c'est-à-dire de clôturer leur enclos de façon que les carcasses d'autos ne soient pas visibles de la route. A ce moment-là, le divisionnaire sait très bien de quelle façon agir. Cela me paraît beaucoup plus simple dans le cas des nouveaux arrivants sur ce marché que dans celui

de ceux qui bénéficient du moratoire et qui attendent l'expiration de la dixième année avant de se soumettre aux exigences de la loi.

M. RUSSELL: M. le Président, je comprends très bien le ministre, mais c'est exactement ce qui ne se fait pas. Il y en a des nouveaux qui sont ouverts et on n'applique pas la loi telle qu'elle devrait être appliquée à ce moment-là.

Donc, si j'ai des cas particuliers, je les transmettrai au divisionnaire et j'en enverrai une copie au ministre.

M. PINARD: Oui.

M. RUSSELL: Je suis satisfait, M. le Président, on pourrait passer...

M. PINARD: Ce n'est pas nécessairement populaire en ce sens que ceux qui se sentent visés se sentent lésés, c'est à eux de prouver qu'il y a vraiment discrimination. Je pense que l'opinion publique est mieux alertée sur ce sujet qu'elle ne l'était autrefois et que ça constitue aujourd'hui un des éléments peut-être marquants de ce qu'on appelle le phénomène de la pollution.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 1. Adopté?

UNE VOIX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 3: Services de transport et de communication, adopté? Catégorie 4?

M. RUSSELL: Services professionnels?

M. LE PRESIDENT: Oui.

M. RUSSELL: On demande des crédits passablement plus élevés. Est-ce qu'il y a une raison particulière? On avait \$7,000 l'an dernier, est-ce qu'on a dépensé tout...

M. LE PRESIDENT: Non, ce n'est pas la même chose.

M. RUSSELL: Ce n'est pas la même chose?

M. LE PRESIDENT: A la catégorie 4, on demande des crédits de \$4,500 contre rien l'an dernier.

M. RUSSELL: Excusez-moi, M. le Président.

M. PINARD: Est-ce que vous voulez avoir une explication là-dessus?

M. RUSSELL: M. le Président, j'étais à la mauvaise page.

M. LE PRESIDENT: Est-ce adopté?

UNE VOIX: Oui.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Catégorie 5. Adopté.

M. PINARD: Le montant demandé cette année est exactement le même que celui de l'année dernière.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 6.

M. PINARD: Une légère augmentation cette année par rapport au montant demandé l'année dernière.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Catégorie 7.

M. RUSSELL: Catégorie 7. Fournitures et approvisionnements. Est-ce l'aménagement de nouveaux bureaux ou si ce sont simplement de nouveaux équipements nécessaires dans des bureaux existants?

M. PINARD: C'est du matériel qui sert à faire des panneaux de signalisation. Le système de numérotage sur les routes de la province amène des dépenses supérieures au niveau de l'achat des panneaux. L'achat des matières premières pour fabriquer les panneaux.

M. LAVOIE (Wolfe): Ce ne serait pas le fait que vous fournissez gratuitement les enseignes pour les motoneiges?

M. PINARD: Il y a ça aussi; c'est un nouveau programme. C'est minime au point de vue du coût. Cette catégorie-là représentait \$100,000 cette année. Ce sera un budget accru l'année prochaine parce qu'il y a beaucoup de clubs qui se prévaudront de l'offre du gouvernement de faire de la signalisation uniformisée.

M. LE PRESIDENT: Adopté.

M. RUSSELL: M. le Président, c'est quand même une augmentation; vous aviez un budget assez marqué l'année dernière pour cette signalisation, le fait qu'il y a un changement radical sur l'ensemble...

M. PINARD: La première étape a été faite au niveau du changement du numérotage de routes, il faut maintenant l'appliquer au niveau des routes secondaires, à savoir changer complètement les numéros.

M. RUSSELL: C'est fait?

M. PINARD: Actuellement, non. Ce n'est pas tout en place.

M. RUSSELL: Ce n'est pas tout en place. Mais dans les Cantons de l'Est, est-ce fait?

M. PINARD: Par régions, disons que ça été fait.

Noblesse oblige.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Catégorie 8. Adopté? Catégorie 11.

UNE VOIX: Adopté.

Service du matériel

M. LE PRESIDENT: Sous-article 3: Service du matériel. Catégorie 1. Traitements, salaires et allocations.

M. LAVOIE (Wolfe): Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Catégorie 3.

M. RUSSELL: A la catégorie 3, il y a une augmentation marquée. Est-ce que le montant de \$80,000 avait été dépensé au complet l'an passé?

M. PINARD: Oui, il avait été dépensé.

M. RUSSELL: Donc, il y a des factures impayées actuellement.

M. PINARD: Non, on paye sur le budget 72/73.

M. LE PRESIDENT: Adopté? Catégorie 4.

M. RUSSELL: Aux services professionnels, il y a une augmentation assez spectaculaire. De \$200 à \$24,000, faites le pourcentage, M. le Président.

M. PINARD: L'explication ne sera pas spectaculaire.

C'est le regroupement des catégories de dépenses. Maintenant, à la catégorie des services professionnels, vous voyez apparaître les taxes et des services gouvernementaux. Donc, l'immatriculation des véhicules, au coût de \$11,000, ce ne sont pas des honoraires de professionnels. Il y a \$12,000 pour le nettoyage et buanderie qui est une sous-catégorie de la catégorie 4.

M. RUSSELL: C'est un regroupement de systèmes.

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

M. LE PRESIDENT: Adopté?

M. RUSSELL: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 5: Entretien et réparations.

M. RUSSELL: Entretien et réparations...

M. LAVOIE (Wolfe): Entretien et réparations, est-ce que ça comprend l'entretien des véhicules automobiles ou l'entretien des routes? Est-ce que c'est la même...

M. PINARD: C'est l'entretien de l'équipement roulant du ministère de la Voirie.

M. RUSSELL: Pour tous les véhicules?

M. PINARD: La catégorie 5, c'est le matériel de construction et d'entretien, les machines industrielles, machines-outils et outils, équipement d'informatique, matériel et équipement scientifique, machines de bureau.

M. LE PRESIDENT: Adopté.

M. LAVOIE (Wolfe): Quand on parle de matériel et de l'entretien, est-ce que la machinerie du gouvernement est assurée contre les accidents?

M. PINARD: Le gouvernement a décidé de faire sa propre assurance.

M. RUSSELL: Contre le feu.

M. PINARD: Il faut distinguer entre l'assurance-responsabilité et l'assurance de notre outillage qui serait volé ou brûlé. Je pense que nous avons décidé de faire notre assurance. Oui, mais pas pour l'assurance-accident ou l'assurance-responsabilité.

M. RUSSELL: L'équipement du gouvernement, lui-même n'est pas assuré?

M. PINARD: Il est assuré contre le feu.

M. RUSSELL: Il est assuré contre les dommages des autres.

M. PINARD: Il est assuré contre le feu et le vol. C'est dans le domaine de la responsabilité...

M. RUSSELL: Seulement.

M. PINARD: ... que nous faisons notre propre assurance. Nous nous sommes aperçus qu'en faisant l'inventaire des réclamations des dix dernières années cela nous coûtait plus cher de primes d'assurance que ce que l'on pouvait payer en réclamations de toutes sortes.

M. PAUL: Avec votre permission, M. le Président, et le consentement des membres de la commission, pour l'information du ministre je dois dire que j'ai été consulté hier matin par un client qui a été victime d'un accident d'automobile sur le boulevard Métropolitain. Le rapport de police de Pointe-aux-Trembles mentionne que le ministère est assuré par la compagnie des Prévoyants du Canada.

M. LE PRESIDENT: Cela dépend des unités. Il y a des flottes...

Excusez, le président n'a pas le droit de parole.

M. PAUL: Il y a peut-être différents secteurs qui peuvent être assurés et d'autres qui ne le sont pas. Différentes machineries qui le seraient et d'autres ne le seraient pas. Là, c'est une souffleuse qui a été impliquée dans un accident. Le rapport de police mentionne que le ministère de la Voirie est le propriétaire et que la compagnie d'assurance est les Prévoyants du Canada.

M. LE PRESIDENT: Est-ce qu'il y a un numéro de police?

M. PAUL: Je ne m'en souviens pas.

M. PINARD: C'est possible. Je vais demander un renseignement plus précis.

M. PAUL: Non, c'est tout simplement...

M. PINARD: C'est un problème qui a été discuté au niveau du surintendant des assurances et il avait soumis un rapport, à mon attention, et je l'avais soumis au Conseil du trésor à l'époque. Et il me semble qu'il avait été décidé que c'était plus économique pour le gouvernement d'assumer ses propres risques que de payer un aussi fort montant en primes.

M. PAUL: A la décharge du ministre, je dois ajouter que j'ai eu plusieurs réclamations de dommages de la part de clients et c'est le ministère lui-même qui, par son service des réclamations, est intervenu dans le règlement des réclamations, au grand désespoir d'avocats parce qu'en vertu de la loi je ne pouvais pas retirer d'honoraires pour les services professionnels. C'est le ministère de la Voirie qui a son propre service d'évaluation de dommages qui voit au règlement des réclamations.

M. PINARD: Il peut arriver, quitte à faire des vérifications, qu'on ait des contrats d'assurance à long terme, qui ne sont pas encore expirés. Alors, l'assurance s'applique pour d'autres cas où les contrats étaient expirés et qui n'ont pas été renouvelés.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que le service des réclamations, d'après le ministre, fonctionne très bien? J'ai un cas en particulier où le client n'a jamais été satisfait du paiement du ministère de la Voirie, M. Laroche de Saint-Camille. Il réclamait \$300 et on a voulu régler pour \$150, quelque chose de semblable.

M. PINARD: Je suis bien prêt à admettre que ce service des réclamations, tel qu'il a été constitué, n'a pas toujours été en mesure de faire face de façon valable, rapide et efficace à toutes les réclamations qui lui ont été soumises. Il a fallu le reconstituer et faire des changements au niveau de l'effectif, du personnel et mieux définir les fonctions. Parfois, les dossiers

se promenaient d'un bureau à l'autre parce que justement les fonctions étaient trop mal définies.

Je pense que maintenant ça va mieux et que, les directives étant plus sévères, les dossiers sont étudiés avec plus de rapidité.

M. LAVOIE (Wolfe): Si ça va mieux, est-ce que mon électeur pourrait se reprendre pour faire sa réclamation?

M. PINARD: Il ne faut pas conclure qu'il en découle, du fait qu'un réclamant n'est pas satisfait, que le service des réclamations n'a pas fait son devoir, parce qu'il y a parfois des réclamations qui sont fantaisistes, qui ne seront pas satisfaites...

M. LAVOIE (Wolfe): Ce type était entrepreneur-électricien et il a été frappé par une machine de la Voirie. Pendant la réparation de son automobile, il a été obligé de louer un autre camion pour faire son travail et ça lui a coûté la location d'un autre véhicule qu'on n'a jamais voulu lui rembourser...

M. PINARD: Si la responsabilité est admise de la part du ministère, il faut payer les dommages directs et les dommages indirects qui découlent de cet accident. Est-ce que c'est là que l'entente n'intervient pas entre les parties? C'est possible.

M. LAVOIE (Wolfe): Si le ministère paie les dommages directs, comme vous dites, mais ne paie pas les dommages indirects, ça pénalise cet homme-là énormément.

M. PINARD: Je ne sais pas si la cour aurait adjugé le paiement des dommages indirects demandés par le réclamant, mais enfin...

M. PAUL: Je vais souhaiter bonne chance à l'électeur de mon collègue, s'il a donné une quittance.

M. LAVOIE (Wolfe): Non, il n'en a pas donné.

M. PINARD: Si vous voyez qu'il y a un cas d'injustice, on peut toujours le soumettre au ministre qui fera l'arbitrage, s'il y a nécessité.

UNE VOIX: L'ombudsman.

M. LAVOIE (Wolfe): D'accord.

M. LE PRÉSIDENT: Catégorie 6?

UNE VOIX: Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Catégorie 7?

M. RUSSELL: Catégorie 7, M. le Président,

de quel genre de fournitures s'agit-il? Il y en a pour \$5,700,000.

M. PINARD: La ventilation est faite de la façon suivante: Pour aliments, boissons, tabac... Disons que c'est principalement pour les pièces d'équipement et de rechange pour la machinerie du ministère de la Voirie; \$2,600,000 pour les pièces de grosse machinerie, moteurs, grattes, il est question de pneus et chambres à air pour \$500,000; pour des pièces de magasin, \$2,500,000.

M. RUSSELL: L'an dernier vous aviez un montant de \$6,000,000, est-ce que le montant est totalement dépensé?

M. PINARD: Il reste \$100,000.

M. RUSSELL: Quelle sorte de contrôle a-t-on sur le fonctionnement de ces magasins entre les achats, parce que les achats sont faits par le service des achats? Je comprends ça. La livraison est faite et qui fait la réception, est-ce le ministère de la Voirie?

M. PINARD: Au niveau de la division.

M. RUSSELL: Est-ce que le ministre pourrait nous expliquer de quelle façon on procède maintenant qu'il y a eu trois ou quatre changements? De quelle façon fonctionnez-vous? A un moment donné, il n'y avait aucun contrôle, le service des achats achetait, c'était livré à la Voirie sans qu'on sache exactement ce qui avait été acheté.

M. PINARD: Actuellement, un nouveau système a été établi par le programme Mobec, c'est-à-dire la centralisation de la facture au service comptable. Celui qui vend, le fournisseur, envoie directement sa facture au service comptable et la réception de la marchandise est faite par le destinataire, en l'occurrence une station de voirie dans une division, et lui, lorsqu'il reçoit la marchandise, il la vérifie, selon les normes, puis, il envoie un avis de réception au comptable et lui dit de procéder au contrôle.

M. RUSSELL: M. le Président, il y avait une lacune assez marquée. Par exemple, on achetait des pneus qu'on allait envoyer au garage ici à Charlesbourg, et celui qui accusait réception n'avait pas l'indication de la qualité des pneus achetés. On livrait des pneus, c'est tout, soit la totalité du nombre de pneus. Mais on pouvait livrer dix qualités de pneus. On n'avait pas de contrôle assez précis. C'était la même chose lorsque ces pneus-là étaient attribués à de l'équipement. C'est encore le même "black in law". On devait arriver avec un nouveau système de contrôle sur chaque machine, pour que chaque machine soit numérotée. Lorsqu'un

morceau d'équipement allait être attribué à chacune des machines à chaque année, on pouvait dire qu'il y en avait eu tant sur une machine. Est-ce que ce contrôle a été organisé?

M. PINARD: Je pense que le système de réquisition a été modifié, afin d'éviter les tricheries dont vient de parler le député de Shefford, si vraiment on peut appeler cela tricherie.

M. RUSSELL: Des tricheries, des erreurs...

M. PINARD: Des erreurs. Il y a un contrôle plus efficace qui est effectué par les représentants du service général des achats. Ils constatent eux-mêmes si la marchandise livrée après une commande est bien celle qui est déterminée dans la commande placée par le service général des achats.

M. RUSSELL: M. le Président, une proposition avait été faite — et je me demande si elle avait été retenue — à l'effet que la réquisition soit faite par le ministère de la Voirie ou ses services et que le service des achats achète exactement ce qui avait été réquisitionné et que le service de la voirie, qui avait fait la réquisition, garde, fasse la réception avec sa réquisition. À ce moment-là, il aurait été en mesure de savoir s'il recevait exactement ce qu'il avait réquisitionné, au moment de l'achat au magasin.

M. PINARD: Actuellement...

M. RUSSELL: La totalité entrain en magasin et n'était pas livrée dans les divisions. Il y avait une lacune assez marquée tant sur le contrôle qui se faisait...

M. PINARD: Il y a un double contrôle qui s'exerce à ce niveau, à la fois du destinataire et client, le ministère de la Voirie en l'occurrence, et un contrôle fait par celui qui au nom du ministère place la commande, c'est-à-dire le représentant du service général des achats. La sécurité est beaucoup plus grande maintenant.

M. RUSSELL: Est-ce que les divisions font leurs achats? Est-ce qu'elles les font directement?

M. PINARD: Au pourvoyeur.

M. RUSSELL: Au pourvoyeur du ministère et les livraisons sont faites directement à la division.

M. PINARD: C'est cela. Maintenant, concernant le service du matériel, il y a de gros ateliers qui font de la grosse réparation. Ce sont ceux qui sont le plus contrôlés. Peut-être d'autres petits ateliers font des réquisitions minimales au point de vue du volume.

M. RUSSELL: Mais il y a deux gros ateliers, un à Montréal et un à Québec.

M. PINARD: C'est cela.

M. RUSSELL: Des géants. Dans les divisions, on fait plutôt de l'entretien?

M. PINARD: C'est cela.

M. RUSSELL: A ce moment-là, est-ce que les garages d'entretien font eux-mêmes leurs propres réquisitions ici?

M. PINARD: Oui, au pourvoyeur.

M. RUSSELL: Est-ce que le pourvoyeur achète, passe par le service d'achats ou s'il peut directement acheter dans la division ou permettre l'achat dans la division?

M. PINARD: Le pourvoyeur passe par le service des achats selon les normes établies par le service des achats.

M. RUSSELL: Le service des achats achète dans les divisions autant que possible lorsqu'il s'agit de réquisitions de petits montants.

M. PINARD: C'est cela.

M. LAVOIE (Wolfe): Mais est-ce qu'il en est ainsi pour la peinture blanche sur les routes?

M. PINARD: Peinture blanche sur les routes?

M. LAVOIE (Wolfe): Oui.

M. PINARD: Les grosses commandes de peinture passent directement au fabricant par le service général des achats, selon la réquisition établie par le ministère de la Voirie parce que j'ai soumis dernièrement au Conseil du trésor, une demande de crédits pour le traçage des lignes de démarcation.

M. LAVOIE (Wolfe): Croyez-vous que les normes soient respectées? A certains endroits on trace les lignes blanches et quelques semaines après, elles ne paraissent même plus. On dirait que cela a été fait avec de la peinture à l'eau.

M. PINARD: C'est un débat qui est en cours depuis de nombreuses années, depuis que je suis député. Quand j'étais ministre le même débat a été fait. Quand je suis passé à l'Opposition, je faisais le même débat avec mon successeur.

M. LAVOIE (Wolfe): Je me rappelle de ça, oui.

M. PINARD: Ce débat est encore en cours. On m'assure que les normes en vigueur dans les provinces canadiennes et dans la majorité des

Etats américains sont les mêmes que celles qui prévalent au ministère de la Voirie du Québec. Nous avons exactement la qualité demandée. Parfois, on est porté à en douter parce que justement les lignes blanches ou jaunes disparaissent trop vite même quand il y a des microbilles de verre dedans. C'est peut-être un des facteurs pourquoi elles disparaissent plus vite, justement parce qu'il y a des microbilles de verre dedans. Alors la surface étant plus rugueuse, la friction étant accrue par l'utilisation des pneus d'hiver et par l'utilisation des crampons sur les pneus, cela fait disparaître plus rapidement les lignes blanches, ce qui n'est pas le cas dans les pays où les conditions climatiques sont meilleures, plus chaudes.

M. LAVOIE (Wolfe): Maintenant, concernant les lignes blanches, on s'aperçoit que certaines machines, certaines équipes de personnes font un bon travail. D'autres, si on suivait exactement la ligne blanche, nous conduiraient dans le fossé assez souvent. Est-ce que c'est donné à contrat ou si c'est fait par la Voirie?

M. PINARD: Ce sont nos équipes de voirie qui procèdent au traçage des lignes blanches. Je me pose parfois sérieusement des questions pour connaître la qualité du mélange. Est-ce que c'est parce que la machine qui permet le traçage des lignes blanches est mal ajustée que la peinture sort de façon plus maigre que plus grasse? Moi, j'appelle ça parfois du petit lait. Parce qu'au lieu d'avoir une couleur vraiment blanche cela a plutôt une couleur bleutée.

M. LAVOIE (Wolfe): Oui.

M. PINARD: On dirait que le mélange est plus maigre à certains endroits qu'à d'autres.

M. LAVOIE (Wolfe): Ce n'est pas uniquement la qualité du mélange, il s'agit aussi de la direction de la ligne blanche. Au lieu d'être droite, elle s'en va...

M. PINARD: Quant à la direction donnée au traçage des lignes blanches, c'est à la fois un facteur de compétence du conducteur du camion...

M. DROLET: Des routes croches.

M. LAVOIE (Wolfe): Mais vous n'avez pas donné de sous-contrat...

M. PINARD: ... et de la compétence de ceux qui procèdent au traçage.

M. LAVOIE (Wolfe): Vous n'avez pas donné de contrat à l'entreprise privée?

M. PINARD: Non. Pris avec ce débat cornélien, j'ai demandé à l'entreprise privée de me soumettre des prix pour voir si elle ne serait pas

en mesure de faire un meilleur travail que nos équipes de voirie, à un prix identique, peut-être meilleur marché. Nous attendons le résultat de cet inventaire pour connaître si l'entreprise privée est en mesure de faire du meilleur travail que nos équipes et à meilleur prix.

M. LAVOIE (Wolfe): Vous n'avez pas déjà une compagnie de la Beauce sous contrat?

M. PINARD: Oui. D'après certaines personnes, ces entrepreneurs ont fait un travail fantastique, pour d'autres ce n'est pas un travail tellement de qualité. Alors, j'essaie d'être juste envers les uns et envers les autres, de ne pas poser de jugement trop sévère. Est-ce que c'est objectif ou subjectif ces jugements que je reçois? Est-ce que c'est teinté de partisanerie ou pas, je ne le sais pas.

J'ai demandé à des spécialistes en la matière de faire l'inventaire, de faire le tableau comparatif et de me soumettre un rapport ou des recommandations en conséquence.

M. LE PRESIDENT: Le député de Charlevoix.

M. MAILLOUX: Est-ce que le travail est bon, d'après vous?

M. LAVOIE (Wolfe): Ce n'est pas que j'aie tellement à me plaindre de la compagnie, peut-être qu'elle pourrait faire le même travail sur l'alignement, la peinture.

M. PINARD: On a pris la peinture du ministère.

M. LAVOIE (Wolfe): ... du ministère?

M. PINARD: Oui.

M. LAVOIE (Wolfe): J'ai entendu dire que c'étaient des amis du ministère à part ça. Cela doit bien aller.

M. PINARD: Cela ne veut rien dire.

M. RUSSELL: Est-ce que c'est le même fournisseur?

M. PINARD: Ce ne sont pas nécessairement des adversaires du ministère, ceux qui travaillent pour le ministère.

M. RUSSELL: M. le Président, est-ce que le ministre pourrait nous dire si c'est le même fournisseur depuis sept ou huit ans?

M. PINARD: Non, ça change.

M. RUSSELL: Cela change?

M. PINARD: Cela change parce que nous avons un système de concurrence. C'est un

système de soumissions publiques qui est en vigueur.

M. RUSSELL: Malgré ça, c'était toujours le même.

M. PINARD: Ce sont rarement les mêmes fournisseurs. Cette année, ce n'est pas le même fournisseur, à tel point que j'ai des plaintes de ceux qui nous fournissaient avant. C'est le jeu de la soumission publique.

M. RUSSELL: Le ministre dit qu'il a fait l'essai de la formule de donner des contrats à des entreprises privées pour faire ses lignes blanches. Est-ce que c'est donné au mille?

M. PINARD: C'est au mille, mais c'est limité à une somme de \$25,000 par contrat.

M. RUSSELL: Est-ce qu'on a le coût par mille lorsque c'est fait par l'équipe de la voirie?

M. PINARD: C'est peut-être plus difficile à établir. Il faudrait y inclure le paiement du salaire des préposés, l'usure des camions qui servent au traçage des lignes, tenir compte de la peinture qui est achetée, des microbilles de verre qui sont mélangées avec la peinture; il y a une foule de facteurs dont il faut tenir compte.

M. RUSSELL: Ce travail-là n'a pas été fait, cette analyse-là n'a pas encore été faite.

M. PINARD: Oui, on peut faire l'analyse comparative pour voir si...

M. RUSSELL: Cela coûte-t-il beaucoup meilleur marché de le donner par contrat à l'entreprise privée?

M. PINARD: Je ne peux pas le dire en ce moment parce que ce n'est pas déterminé.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que je pourrais savoir comment il se fait que la compagnie de Saint-Georges-de-Beauce a le contrat, quel est le montant de son contrat et quel est le millage parcouru?

M. PINARD: Je vais vous expliquer comment nous déterminons le prix du traçage des lignes blanches au mille, si je comprends bien, ou au pied linéaire.

Ce que j'ai ici, c'est au pied linéaire. Il est établi que nos coûts au ministère, pour la pose de la peinture, c'est .008 de dollar. C'est plus qu'un-demi cent, .08 de cent au pied linéaire pour la pose de la peinture. Ce qui a été donné à l'entreprise privée l'a été à .55 cent l'an passé et cette année, il serait question de .65 cent, à cause des hausses du salaire.

M. RUSSELL: Cela fait une différence... C'est-à-dire qu'en l'appliquant nous-mêmes, cela coûte 50 p.c. plus cher. On parle de \$0.08.

M. PINARD: 65 comparativement à 80 si vous voulez; 6/8.

M. RUSSELL: 6/8 seulement.

M. PINARD: Cela nous permet aussi de faire le travail plus vite; c'est ça qui était l'idée. Au lieu de bâtir des équipes qui peuvent faire les lignes blanches en vitesse au printemps, on reste pris avec ces gens-là tout l'été ensuite. Il y a un avantage à confier à l'extérieur le surcroît d'ouvrage du printemps.

M. RUSSELL: Je ne critique pas le fait qu'on ait utilisé l'entreprise privée. Je pense même que c'est recommandable qu'on ait plus qu'un entrepreneur pour pouvoir, comme dit le sous-ministre, faire le travail plus rapidement au printemps lorsque c'est nécessaire, sans mettre de côté, naturellement, les équipes de la voirie qui sont nécessaires pour faire l'entretien toute l'année en les gardant en état de marche toute l'année.

M. LAVOIE (Wolfe): M. le Président...

M. RUSSELL: Il est évident que...

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce qu'il y a de la concurrence entre elles? Est-ce qu'il y en a plusieurs qui le font comme l'entreprise privée?

M. PINARD: Il n'y en a pas plusieurs qui nous ont démontré leur intérêt pour ce genre de travail, sauf qu'elles voulaient qu'on fasse l'expérience et, si c'était déterminant, je pense bien que le ministère doit, comme toute autre entreprise, avoir le souci de travailler efficacement, rapidement et économiquement aussi.

M. LAVOIE (Wolfe): C'est la compagnie de Saint-Georges-de-Beauce, Continental Auto Miner Limited. Elle a eu \$48,000.

M. MAILLOUX: Ce sont deux contrats de \$24,000.

M. LAVOIE (Wolfe): Il y a deux contrats de négociés.

M. MAILLOUX: De \$23,000 ou \$24,000 chacun.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que c'est le seul dans la province qui a un contrat dans ce sens-là?

M. RUSSELL: C'était la première année, l'an dernier...

M. MAILLOUX: C'est à titre expérimental..

M. PINARD: Nous avons donné, si vous vous en souvenez, un contrat expérimental comme ça pour l'autoroute 15 dans la région de Québec-Sainte-Anne-de-Beaupré. On avait fait

un assez bon travail mais on n'a pas voulu recommencer l'expérience l'année suivante.

M. RUSSELL: M. le Président...

M. PINARD: Les gens avaient loué une machine qui venait des États-Unis, une machine qui était très révolutionnaire; finalement, on n'a pas donné suite à leur expérience.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que c'est...

M. PINARD: L'entreprise qui a été mentionnée tantôt nous a soumis une demande en 1970 et nous avons — en 1970 ou en 1971 — ...

M. MAILLOUX: Les premiers contrats qui ont été signés, en 1971.

M. LAVOIE (Wolfe): Et le territoire que vous leur donnez à desservir...

M. PINARD: C'était dans la Beauce, je pense. Peut-être que la majeure partie du contrat a été faite dans la Gaspésie mais je sais qu'on en a fait une partie dans la Beauce.

M. RUSSELL: Il s'agit d'équipement loué, d'équipement moderne? Oui, je le suppose. Le travail est-il fait manuellement?

M. PINARD: C'étaient des équipements loués parce qu'au prix qu'ils sont obtenus, ça me paraît bien risqué pour ces gens d'aller investir autant d'argent dans l'achat d'équipement s'ils ne sont pas sûrs d'avoir des contrats à plus long terme et plus considérables.

M. RUSSELL: Mes remarques sont celles-ci... justement, il s'agit là d'un petit équipement qui démontre, même avec ce petit équipement, que l'on peut faire le travail encore à bien meilleur marché que la voirie le fait elle-même avec l'équipement le plus moderne. Il y a peut-être un peu de recherche à faire là pour s'assurer que la voirie prenne des dispositions pour le faire à meilleur marché.

M. PINARD: On a dit que c'étaient des camions qui étaient identiques à ceux dont sert le ministère de la Voirie mais je pense qu'ils les ont loués, je ne sais pas à quel endroit. Ils ont peut-être fait un essai et, si l'essai s'avère rentable pour eux, ils vont peut-être demander à avoir des contrats plus considérables dans l'avenir.

M. RUSSELL: Est-ce que vous prévoyez faire des travaux de traçage de lignes blanches assez tôt cette année?

M. PINARD: C'est commencé.

M. RUSSELL: C'est commencé.

M. PINARD: Si ça fait longtemps que je parle à celui-là... Est-ce qu'il y avait une question de posée?

M. RUSSELL: Je suis satisfait à ce sujet. Mais je dis que si l'entreprise privée peut le faire à bien meilleur marché que la voirie, ce serait peut-être pratique que le ministre accélère et tâche d'aller chercher un ou deux entrepreneurs pour que ça devienne plus compétitif.

M. PINARD: Ce qui est important, c'est qu'il faudrait que l'entreprise privée travaille exactement dans les mêmes conditions que nos équipes de voirie pour savoir si elle est capable de travailler plus efficacement et de façon plus économique que les équipes de voirie. Si l'équipe de voirie fait du traçage de lignes blanches sur une section de route très achalandée au plan de la circulation, dans des conditions climatiques très dures où il passe de gros camions extra-lourds, munis de pneus d'hiver évidemment et des automobiles munies de pneus à crampons, etc., il faudrait que l'entreprise privée vienne faire le même genre d'expérience sur la même section pour savoir si elle fait un travail de meilleure qualité que celui qui est fait par nos équipes.

Autrement, si on envoie l'entreprise privée travailler dans des conditions plus idéales que celles dans lesquelles travaillent nos équipes de la voirie, le tableau ne peut pas être comparatif. C'est cela qui n'a pas été déterminant. Alors, je n'accepte pas ces recommandations, parce que j'ai l'indication que nos équipes ont travaillé dans des conditions plus difficiles que les équipes de l'entreprise privée. A ce moment-là, les comparaisons ne sont pas justes.

M. RUSSELL: Donc, le ministre fera cette année des essais comparatifs pour savoir si réellement c'est plus économique et pour procéder d'une façon plus rapide.

M. PINARD: Oui.

M. RUSSELL: Pour éviter peut-être l'encombrement d'équipements inutiles qui fonctionneront peut-être à 25 p.c. du temps et qui seront les propriétés de la voirie, comme plusieurs équipements que possède la voirie actuellement.

M. PINARD: Il faut bien se mettre dans la tête que l'entreprise privée ne sera pas intéressée à nous soumettre des prix ou à prendre une partie de notre fardeau, s'il n'y a pas, quand même, un caractère de rentabilité dans le travail. Parce que l'entreprise privée ne travaillera pas pour perdre de l'argent. Alors, quel est le seuil de rentabilité?

M. RUSSELL: Je pense bien que le ministre n'a pas intérêt non plus à donner des contrats à un particulier qui sait à l'avance qu'il perdra de l'argent. On connaît le coût à l'avance.

M. PINARD: Ils tricheront sur la qualité.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 8.

M. RUSSELL: M. le Président, à la catégorie 7, il y a une question que je n'ai pu poser lorsque nous avons dévié sur la question de la peinture et c'était celle des pneus. Est-ce qu'on permet aux équipes de la voirie d'acheter des pneus à crampons?

M. PINARD: Nous en avons parlé longuement ce matin.

M. RUSSELL: C'est l'achat...

M. PINARD: Pour le moment, c'est permis, mais il n'est pas souhaitable d'utiliser les pneus à crampons. Je parle pour le public en général. Pour les fonctionnaires du ministère comme tels, j'imagine qu'ils seront soumis aux mêmes règles et aux mêmes désirs que les citoyens ordinaires. Pour nos équipes, nous n'utilisons pas les pneus à crampons.

M. RUSSELL: Ce n'est pas permis?

M. PINARD: Pour le véhicule personnel du fonctionnaire, il est difficile pour le ministre de donner une directive de ne pas utiliser des pneus à crampons.

M. RUSSELL: Le service personnel qui...

M. PINARD: Si nous en arrivons à la décision qu'il faut faire comme l'Ontario et bannir complètement l'utilisation des pneus à crampons et si, d'autre part, toutes les autres provinces abondaient dans le même sens, à ce moment-là, le Québec aurait intérêt à adopter une loi semblable pour que, dans tout le territoire, les mêmes règles soient adoptées.

M. RUSSELL: Ma question est celle-ci: Est-ce que le ministère a l'intention, éventuellement, d'abolir... On sait à l'avance que cela cause des dommages assez considérables. Donc, le premier exemple à être donné devrait être donné par le ministère de la Voirie. Lorsqu'il achète des pneus, il devrait s'assurer qu'ils n'ont pas de crampons inutiles ou presque inutiles. Je n'ai pas d'autres questions.

M. LE PRESIDENT: Adopté.

M. RUSSELL: Adopté.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): J'aurais une question.

M. LE PRESIDENT: Est-ce que vous êtes toujours à la catégorie 7?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je suis à

l'article 5: Direction de l'entretien. Je ne sais pas à quelle catégorie nous sommes. Je vais le demander au ministre. Est-ce que c'est le ministère de la Voirie qui construit et entretient les bâtisses qui se trouvent au Parc des Voltigeurs à Drummondville?

M. PINARD: C'est le ministère de la Voirie qui...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Cela appartient au ministère de la Voirie.

M. PINARD: ... a procédé à l'aménagement du Parc des Voltigeurs, mais il y a eu un protocole d'entente signé entre le ministère de la Voirie et le ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche et qui est en vigueur. L'administration du parc est maintenant passée au ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche.

Cela aurait dû être discuté un peu plus tard, soit à l'article 7: Construction, mais si vous voulez en faire...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Non, mais j'ai parlé surtout de l'entretien du Parc des Voltigeurs.

M. PINARD: L'entretien sera fait maintenant par l'autre ministère, à moins que le ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche ne nous donne un contrat d'entretien en commandite et, à ce moment-là, nous facturerons.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 8.

M. RUSSELL: M. le Président, c'est la même question que tantôt. Nous parlons de matériel et d'équipement. Est-ce que c'est l'achat d'un nouvel équipement? Et uniquement?

M. PINARD: Oui, c'est cela.

M. RUSSELL: Et on a acheté pour \$5 millions l'an dernier. Est-ce que l'on a épuisé tous les fonds?

M. PINARD: Oui. Il reste \$5,000.

M. RUSSELL: Il reste \$5,000.

M. LE PRESIDENT: Adopté?

M. RUSSELL: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 11?

M. RUSSELL: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté.

M. RUSSELL: M. le Président, je vois que l'an dernier il y avait un montant de \$40,000

aux imputations et que cette année il n'y a aucun montant. D'où cela vient-il?

M. PINARD: Les imputations qui étaient de \$40,000 l'année dernière?

M. RUSSELL: Pour quelle raison n'y en a-t-il pas cette année?

M. PINARD: C'étaient des services rendus à des municipalités.

M. RUSSELL: Que vous avez discontinués.

M. PINARD: Cela a été aboli.

M. LE PRÉSIDENT: Adopté.

M. RUSSELL: Justement, est-ce qu'il ne serait pas recommandable que certaines municipalités puissent encore bénéficier de ces services?

M. PINARD: Que les municipalités se servent des garages du ministère de la Voirie, non, mais que les municipalités puissent louer la machinerie du ministère de la Voirie, d'accord. Nous allons le retrouver à l'article 5, sous-article 4.

M. RUSSELL: Si je comprends bien, il s'agit simplement de location d'édifices à des municipalités et ce au coût de \$40,000. Cette politique est abolie.

M. PINARD: C'est ça!

Bureaux des districts et divisions

M. LE PRÉSIDENT: Sous-article 4: Bureaux des districts et divisions; catégorie 1. Traitements, salaires et allocations.

M. RUSSELL: M. le Président, je vois qu'on n'a pas inscrit ici le total du personnel. Est-ce qu'il s'agit simplement d'ouvriers à la journée?

M. PINARD: C'est ça!

M. RUSSELL: Quel était le nombre pour l'an dernier?

M. PINARD: H y avait 5,600 ouvriers l'année dernière par rapport à 5,435 cette année.

M. RUSSELL: Ce sont des ouvriers de nature quasi permanente ou réguliers.

M. PINARD: Cette année, il y a 4,129 ouvriers permanents et 1,300 saisonniers.

M. RUSSELL: Lorsqu'on parle de saisonniers, est-ce qu'on parle d'étudiants?

M. PINARD: Non, les étudiants, c'est un budget à part.

M. RUSSELL: Ce n'est pas dans ce budget.

M. PINARD: Oui, cela apparaît dans ce montant. Le montant est...

M. RUSSELL: De \$29 millions.

M. PINARD: Oui. La plupart des étudiants sont payés à même le budget d'immobilisations à cette fin.

M. RUSSELL: D'immobilisations.

M. PINARD: Oui. Pour faire des travaux d'arpentage, principalement.

M. RUSSELL: Lorsqu'on parle des salaires des employés quasi permanents et temporaires, on me dit que, l'an dernier, au mois d'août, on avait presque épuisé tous les crédits pour ces employés. C'est à ce moment qu'on a commencé à remercier les employés de la voirie. Est-ce une mauvaise information? L'information que j'ai reçue pour l'an dernier, c'est qu'à la fin du mois d'août le budget d'entretien était épuisé et à ce moment-là on a commencé à congédier les employés qui n'avaient pas de permanence.

M. PINARD: Le député de Shefford parle du salaire gagné par les saisonniers?

M. RUSSELL: Je parle de l'utilisation des équipes pour l'entretien des routes. Au mois de septembre, le budget étant presque épuisé, on a commencé à couper le personnel pour pouvoir maintenir ceux qui étaient permanents et les payer jusqu'à la fin de l'année. Je ne peux parler que des cas que je connais.

M. MAILLOUX: Cela s'est produit dans quelques divisions environ une quinzaine de jours avant le temps prévu. Les saisonniers ont été remerciés parce que le budget était épuisé. Il y avait eu de l'entretien, cela s'est fait normalement. L'ensemble du budget à l'entretien à la catégorie des salaires était épuisé. Ceci s'est produit dans quelques divisions seulement.

M. RUSSELL: Dans les quelques divisions que l'on connaît — je ne sais pas si c'était par mesure de représailles — ceux qui avaient la responsabilité — remarquez bien que je ne parle pas du gouvernement à ce moment-là, je parle simplement des fonctionnaires, des employés ou des ouvriers — ont négligé l'entretien des routes, le grattage et toutes ces choses-là. Le résultat: les routes ont gelé à l'automne et il y avait des trous qui les rendaient presque impraticables. On a passé l'hiver dans cette situation.

Je me demande s'il y aurait possibilité de demander aux divisionnaires d'être plus sévères dans ces conditions-là parce qu'on sait que les employés, les conducteurs de niveleuse et autres ont un emploi d'une nature presque permanente. H n'y a pas de raison, même si certains de leurs collègues sont suspendus pour des raisons

que le ministre a expliquées tout à l'heure, que le public ait à souffrir de représailles ou de négligence de la part de l'employé responsable ou de la part de ses supérieurs responsables de faire fonctionner ces niveleuses. Je sais que, dans la plupart des divisions, actuellement, on a suffisamment de niveleuses pour niveler les routes de façon convenable. Et je déplore le fait qu'actuellement cela ne se fasse pas dans toutes les divisions.

Je me demande si le ministre peut faire quelque chose à ce sujet.

M. PINARD: Je me demande si le problème n'est pas dans la semaine de travail, qui est de 40 heures. Pendant cinq jours, c'est donc huit heures par jour. Mais cela ne signifie pas que le conducteur d'une niveleuse travaille le samedi même s'il y avait des besoins d'entretien le samedi. Je me demande si vous ne faites pas votre comparaison aujourd'hui par rapport à ce qui prévalait autrefois comme conditions de travail. Je me souviens, quand j'étais député en 1952, la semaine de travail était plus longue, alors il arrivait souvent qu'on voyait des employés de voirie au volant de niveleuses le samedi matin et parfois le samedi après-midi. Ce qui est rarement le cas maintenant. Je parle de l'entretien régulier. Pour les urgences, évidemment, ils acceptent de travailler mais pour l'entretien ordinaire, ils font leur semaine de travail et ça finit là.

M. RUSSELL: M. le Président...

M. PINARD: C'est devenu un phénomène nouveau avec lequel il faut s'habituer, mais au sujet duquel je ne suis pas nécessairement d'accord, face à l'intérêt public au niveau de l'entretien qui peut être accordé à une route.

M. RUSSELL: Bien objectivement, je pense que la distance à parcourir devrait être mesurée. Une carte devrait être donnée à l'employeur ou à celui qui conduit une niveleuse, en lui donnant sa route pour la semaine, en l'obligeant à faire son millage et en s'assurant qu'il part à l'heure et qu'il entre simplement à l'heure. Et lorsqu'il se promène sur la route, que sa gratte soit vraiment à terre et non pas au-dessus comme cela se produit dans bien des cas, même s'il doit finir une demi-heure ou une heure plus tard. Je pense que cela pourrait être fait et assurer ainsi un entretien convenable. J'ai déjà eu l'occasion de discuter avec certains divisionnaires qui me donnaient des arguments semblables à ceux que le ministre vient d'utiliser. À l'aide de la carte, nous avons mesuré le chemin et nous avons confronté deux conducteurs afin de savoir quel nombre de milles ils pouvaient faire par jour. Nous en étions venus à la conclusion, après avoir fait quelques multiplications et quelques additions, que les chemins pouvaient être nivelés deux fois plus vite en utilisant le même nombre d'heures qui étaient

payées à ces employés-là. Malheureusement, il y a trop d'heures qui sont payées pour l'entretien de la niveleuse alors que le conducteur devrait être à son volant. Il regarde un mécanicien graisser sa machine et, pendant ce temps, il n'est pas sur le chemin. Peut-être qu'il y aurait un changement à y faire. On pourrait s'organiser pour que l'entretien se fasse hors des heures de travail et mettre la niveleuse sur le chemin plutôt que de permettre au gars de regarder graisser la gratte dans le garage, les deux mains dans les poches. C'est un système qui, à mon sens, n'est pas acceptable. Je pense qu'il y a un moyen de modifier cette manière de travailler et s'assurer que le public ait le service auquel il a droit sans qu'il en coûte plus cher à la province. Je ne fais pas de reproche au ministre, mais c'est une pratique que l'on remarque et il est temps qu'on regarde et qu'on prenne des mesures pour apporter des correctifs convenables. Surtout depuis qu'on a raccourci la semaine à 40 heures. Il y a des gens qui ont des distances à parcourir, parce que le chemin est pavé, de 7 milles ou 10 milles avec une gratte au-dessus du sol; on gratte un petit bout de chemin, on gratte cela dans la même journée et on s'en vient. Tandis qu'une niveleuse pourrait le faire d'une autre façon. Je pourrais vous donner des exemples concrets de gens qui sont de mauvaise foi ou paresseux. Je pense que des mesures devraient être prises pour s'assurer que ces gens-là travaillent convenablement.

M. LE PRÉSIDENT: Le député de Portneuf.

M. PINARD: Voici quelles sont les mesures de correction qui sont prises face au problème que vient de soulever le député de Shefford. Premièrement, on a déterminé la capacité d'une gratte par jour et c'est en vertu de cela que sont réparties les grattes à travers les régions de la province, à travers les divisions. Il est entendu que, s'il a été établi qu'une gratte pouvait faire 45 milles par jour, il ne faudra pas que le conducteur manque de faire son travail. Bien souvent cela va paraître parce qu'il a un circuit établi et fixé d'avance et il faudra qu'il en fasse le tour.

Il va falloir que le type fasse le tour de son circuit absolument dans la journée, parce que, le lendemain, il y a un autre circuit qui est établi et on va s'apercevoir qu'il ne fonctionne pas. Maintenant, au sujet de la réparation, cela va aussi être mis en marche cet été, l'entretien des machines la nuit, pour que les opérateurs travaillent le jour.

M. RUSSELL: M. le Président, c'est tellement vrai ce que vient de dire le ministre qu'il est évident qu'il y a des chemins qui s'en ressentent d'une façon effarante. Parce que le circuit n'a pas été fait convenablement, cela va à l'autre circuit, si vous voulez, à l'autre semaine ou à l'autre mois, selon la façon dont le circuit est établi et là, le chemin devient

impraticable. Or, si on s'était assuré que — s'il n'a pas fait son circuit, pourquoi il ne l'a pas fait? — il y avait une raison majeure, comme cela se fait dans l'entreprise privée et comme c'est convenable que cela se fasse... C'est ce qu'on néglige de faire.

M. PINARD: D'accord.

M. LE PRESIDENT: Le député de Portneuf.

M. DROLET: M. le Président, j'avais une question à poser tantôt. Le député de Shefford avait soulevé, effleuré en passant, le sujet des étudiants qui travaillaient l'été. Est-ce que le ministère de la Voirie a l'intention de faire, encore cet été, l'engagement de certains étudiants qui vont travailler au fauchage ou ces choses-là et de quelle façon les engagements vont-ils se faire? Aux étudiants qui viennent nous voir à nos bureaux de comté pour avoir un emploi, qu'est-ce qu'on va leur dire?

M. PINARD: M. Michaud s'occupe plus particulièrement de ce problème en ce moment avec M. Dubé, non pas en ce qui concerne les étudiants eux-mêmes, mais les budgets qui sont alloués pour l'engagement des étudiants. La procédure est que les étudiants doivent remplir des formules au comité des étudiants et, à même ces listes-là, le ministère de la Voirie engage tant d'étudiants pour l'été, principalement payés sur le budget d'immobilisation.

M. LEDUC: Est-ce que les étudiants, en fait, ne passent pas par le service de placement étudiant dont la responsabilité incombe au député de Beauharnois, qui vous remet des noms en fonction des besoins que vous avez dans chaque division ou chaque région? Effectivement, l'employeur est le ministère de la Voirie, mais celui qui est le canalisateur des talents disponibles est le ministère de l'Industrie et du Commerce par son adjoint parlementaire.

M. PINARD: D'accord.

M. MAILLOUX: Est-ce que je pourrais ajouter que, relativement à ceux qui sont réquisitionnés pour l'arpentage, il semble que les divisions aient fait des réquisitions s'adressant et aux étudiants venant du milieu universitaire et à ceux qui viennent du milieu du CEGEP et non pas du secondaire. Sur les feuillets qui nous sont remis par le placement provincial, ce sont ceux dont les numéros commencent par un et par deux qui seraient employés en arpentage, milieu universitaire et milieu du CEGEP. Les autres ne seraient pas acceptés ou seraient acceptés pour des travaux ultérieurs, fauchage, peinturage, etc.

M. DROLET: Maintenant, M. le Président, est-ce que, pour ceux qui travaillent dans les bureaux de voirie l'été, spécialement pour ceux

qui font le fauchage sur le bord du chemin, il y a un âge spécifique pour qu'ils aient droit de travailler?

M. MAILLOUX: 18 ans.

M. DROLET: Avant 18 ans, ils n'ont pas le droit.

M. MAILLOUX: C'est-à-dire qu'ils ont le droit s'ils ont 17 ans et s'ils sont en onzième année, s'ils ont complété la onzième année cette année.

M. DROLET: Ah bon!

M. LE PRESIDENT: Le député de Wolfe.

M. LAVOIE (Wolfe): Peut-être qu'il serait préférable d'en parler au prochain article, mais on parlait des niveleuses tantôt. Je voudrais savoir si les niveleuses qui appartenaient à la colonisation sont transférées à la voirie — on pourrait en discuter tout de suite — et si le personnel ou la personne qui conduisait cet instrument devient automatiquement un employé de la voirie.

M. PINARD: Il y a 62 niveleuses et opérateurs qui ont été transférés du ministère de l'Agriculture au ministère de la Voirie et disons que les dépenses d'entretien de ces machines apparaissent à l'article 5, sous-article 3, alors qu'à l'article 5, sous-article 5 et plus loin, nous avons simplement les dépenses d'entretien des chemins, excluant les dépenses de machinerie.

M. LAVOIE (Wolfe): Ces machines font le même travail qu'elles faisaient pour la colonisation autrefois.

M. PINARD: Maintenant, une gratte de voirie va aller sur les chemins de colonisation comme une gratte de colonisation faisant son circuit et elle va gratter des chemins de voirie. Il y a coordination.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 1. Adopté?

M. PINARD: Parfois...

M. RUSSELL: Juste une question, je voudrais...

M. PINARD: Il y en a qui ne s'aimaient pas, ils se frappaient.

M. RUSSELL: Seulement pour ajouter à ce que disait le député de Charlevoix, il y avait une pratique qui avait été commencée, on donnait préférence, dans les équipes d'arpentage, aux étudiants qui étudient en génie, est-ce que cette pratique se continue?

M. MAILLOUX: Par l'Hydro-Québec et par les ministères.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Catégorie 1. Catégorie 3?

UNE VOIX: Il faudrait faire du recrutement.

M. PINARD: Cela aurait été mieux dans les communautés religieuses, il ne faudrait pas que ça diminue trop chez nous.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 3: Services de transport et de communication.

M. LAVOIE (Wolfe): Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Catégorie 5: Entretien et réparations.

M. RUSSELL: Entretien et réparations, nous avons passablement parlé d'entretien. Tout en parlant d'étudiants, d'entretien, d'ouvriers, de main-d'oeuvre, est-ce qu'on va changer la politique et commencer à couper le foin et les branches le long des routes ou si on va les laisser pousser en forêt, le long de ces routes, pour que cela devienne presque impraticable durant les mois d'hiver? Ce que l'on économise l'été nous coûte plus cher l'hiver. Est-ce qu'on ne pourrait pas demander une étude pour assurer que chacune des routes soit nettoyée convenablement durant les mois d'été?

M. PINARD: Ce que le ministre peut répondre, c'est que ce serait bien l'idéal que nous soyons en mesure de faucher tout le foin fauchable et tout le foin qui est disgracieux à l'oeil du député qui passe ou de l'automobiliste qui trouve qu'il est trop long.

M. RUSSELL: Que faites-vous des aulnes?

M. PINARD: Il y a bien des problèmes d'entretien qui se greffent au problème général d'entretien. Il faut quand même tenir compte des disponibilités budgétaires, du nombre d'équipes qu'on peut mettre sur place et de l'engagement d'employés supplémentaires avec la dépense accrue que cela comporte. Cela va peut-être, probablement, j'espère, venir du niveau de service qu'on essaie d'établir dans toute la province. Il y a des divisions qui vont donner un certain niveau de service qui va consister à couper le foin et peut-être couper les aulnes, alors que d'autres ne considèrent pas cela comme un service à rendre que de couper le foin et les aulnes. On essaie d'uniformiser le service à travers la province en même temps qu'on établit la charge de travail de chaque divisionnaire, il faut absolument établir un niveau de service. Je pense qu'en l'attaquant par ce bout-là, on va peut-être réussir à atteindre notre but.

M. LAVOIE (Wolfe): Mais y a-t-il un certain montant alloué pour l'entretien de certaines routes? Si on s'en sert pour couper le foin et

les aulnes, on n'a pas assez d'argent pour y mettre du calcium ou des choses semblables.

Est-ce que le ministère donne des subventions aux municipalités pour l'entretien de certaines routes? Surtout celles que vous avez enlevées aux municipalités, est-ce que vous leur donnez cela en subventions?

M. PINARD: Pas en été.

M. RUSSELL: M. le Président, je m'en tiens à ce nettoyage de branches et de foin, mais cela va plus loin que cela; depuis quelques années, cela a été négligé et on voit aujourd'hui que c'est presque une forêt le long des routes; cela ramasse la neige l'hiver et cela occasionne pas mal de problèmes sur différentes routes. Anciennement, c'était le cultivateur le long de la route qui coupait son foin et ses branches; aujourd'hui, cela ne se fait plus parce que c'est le gouvernement qui s'en occupe. Je me demande si on pourrait analyser la situation afin de savoir combien il en coûterait de faire réellement un entretien convenable. Si on attend que cela devienne des aulnes avant de les couper, c'est là que cela coûte cher.

M. PINARD: Si on était capable d'intéresser les propriétaires riverains, les cultivateurs entre autres, à faire ce travail, s'ils prétendent que cela peut augmenter le volume de leur production et que cela peut servir à nourrir les animaux, tant mieux! Mais c'est une coutume maintenant dépassée. Autrefois, ils le demandaient au ministère de la Voirie, mais aujourd'hui, ils sont loin de le demander, ils obligent le ministère à le faire à leur place!

M. RUSSELL: M. le Président, ils sont loin de le demander pour le couper à la petite faux peut-être, ils ne se servent pas de leur petite faux dans leur propre champ; c'est évident qu'ils ne couperont pas le foin le long des routes de la voirie, mais je pense que la voirie aurait intérêt à prendre des dispositions pour l'été.

M. PINARD: Enfin, c'est une idée tout à fait personnelle que j'exprime. Il y aurait peut-être possibilité de les intéresser en les dédommageant, eh les rémunérant, peut-être pas au taux du salaire payé à nos équipes d'entretien.

Mais comme c'est en front de leur propriété et que c'est une extension en somme de leur propriété, même si ça va jusqu'au bord de la route, cela me paraît bien peu considérable comme travail additionnel, au moment où ils coupent leur foin eux-mêmes, de traverser et de faire le fauchage du foin en bordure de leur propriété mais adjacent à la route.

M. LAVOIE (Wolfe): Je voudrais savoir, M. le Président, si les informations que j'ai sont exactes. Par le passé, les divisionnaires me disaient toujours que le ministère de la Voirie

était responsable de l'entretien de l'assiette du chemin, de la surface. En ce qui concernait les fossés et le foin, ça revenait aux municipalités et, si le gouvernement le faisait, il le faisait parce qu'il voulait bien le faire, à titre d'aide. Je voudrais savoir si mon information est exacte, si, d'une clôture à l'autre c'est le domaine du gouvernement, du ministère de la Voirie.

M. PINARD: Cela dépend des routes et du territoire sur lequel vous vous trouvez. Si, à un moment donné, vous êtes dans le territoire municipal, l'assiette de la route appartient à la municipalité. Mais si vous êtes sur le réseau provincial, le ministère est responsable de l'entretien sur la largeur de l'emprise.

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

M. PINARD: L'emprise de la route appartient aux municipalités, le gouvernement n'a aucune propriété.

M. RUSSELL: Excepté les routes provinciales.

M. LAVOIE (Wolfe): Le même problème arrive aussi lorsqu'il s'agit de poser des ponceaux pour quelqu'un qui veut se bâtir sur un terrain. Cela prend un ponceau pour aller sur son terrain. On dit que cela n'appartient pas à la voirie et que cela appartient aux municipalités ou des choses semblables, même sur des routes provinciales. Est-ce que mon information est correcte ou non?

M. PINARD: Mon adjoint parlementaire, M. Mailloux, qui est familier à ces problèmes va vous donner une réponse.

M. MAILLOUX: Le ministre a donné tantôt une réponse. Si c'est un chemin à caractère provincial entretenu par le ministère de la Voirie, que ce soit un pont ou l'entretien à l'intérieur de l'emprise, c'est le ministère qui le fait. Si ça devient une partie du réseau municipal, c'est évidemment la municipalité qui peut faire le travail, que ce soit avec une demande de subventions ou à même son propre budget. Je ne connais pas d'autres informations que celle-là.

M. LAVOIE (Wolfe): Il y a des comtés qui ont fourni les ponceaux à ceux qui en ont besoin. Pour les mêmes routes, dans d'autres comtés, on ne les fournit pas.

M. PINARD: Je n'ai pas eu connaissance...

M. LAVOIE (Wolfe): Regardez dans Wolfe et regardez dans Arthabaska, ce sont des comtés voisins et ce ne sont pas les mêmes directives.

M. RUSSELL: Il y a des divisionnaires qui sont plus accommodants dans une division que dans l'autre.

M. PINARD: Cela amènerait peut-être à faire une réflexion sur la politique des subventions. On constate que, sur des chemins à caractère municipal, c'est pour du terrassement et grave-lage, de l'asphalte, des chaînes de trottoir ou des égouts de surface. On constate dans certains comtés qu'on a dépassé la limite permise. On a fait évidemment de la pose de tuyaux en front des chemins pour faciliter les usagers. Mais c'est quand même illégal. Certains divisionnaires ou des contremaîtres se sont arrogé ce droit hors de la connaissance du divisionnaire.

M. RUSSELL: Il y a des cas particuliers aussi où la route noie un terrain. On prend un arrangement et on dit qu'on va poser un ponceau et creuser le terrain. Une entente peut se faire en ce sens. Maintenant, si je reviens à cette pratique, on était toujours pris avec ce problème dans le cas des municipalités rurales où les cultivateurs réclamaient des ponceaux, mais il appartenait au propriétaire de poser son ponceau. Parfois la municipalité le faisait pour s'assurer que ce soit bien fait en demandant au cultivateur ou au propriétaire du terrain privé de fournir les tuyaux et de payer un certain dédommagement, à une somme fixe.

La municipalité alors le faisait. La voirie fait la même chose dans plusieurs cas. Ce n'est plus permis?

M. PINARD: Non.

M. RUSSELL: Il s'agirait là peut-être d'une pratique qui pourrait être utilisée moyennant un dédommagement parce que la voirie a l'équipement. Elle s'assurera alors que, lorsqu'elle posera un ponceau, ce soit bien fait plutôt que de laisser un individu poser un ponceau de n'importe quelle façon et que cela endommage la route après.

M. PINARD: Nous avons établi des normes et nous essayons de les faire respecter de façon uniforme dans tous les comtés. Mais, comme je l'ai dit tantôt, il est arrivé que des personnes de plus ou moins d'autorité se soient arrogé le devoir de régler des cas particuliers, des cas d'espèce. Quand ça nous est rapporté, il est arrivé que, dans certains cas, on ait établi des sanctions à l'endroit de ces personnes qui se sont rendues coupables de dérogation aux règles et aux normes établies.

Autrefois, vous vous en souvenez, c'était un problème très politisé. Alors, en vertu de quelles normes ou de quels droits tel propriétaire riverain avait le droit d'avoir un ou des ponceaux quand l'autre, le voisin, qui avait les mêmes besoins, n'en avait pas?

C'était le critère que la politique intervenait, fort probablement que oui, dans le passé, alors ça a donné lieu à des situations discriminatoires et on a jugé bon, au ministère de la Voirie, de mettre fin à pareille pratique.

Le fait d'avoir uniformisé ces procédures ne nous permet pas de conclure de façon globale

qu'il n'y a pas de besoins qui existent et qui devraient être réglés d'une certaine façon. Est-ce que ce doit être le ministère qui doit en être responsable? Dans le cas où ça mettrait en danger, par exemple, son réseau routier, parce que l'égouttement serait mauvais, parce qu'il y aurait un risque de noyer l'assiette de notre route, à ce moment-là, je pense bien que le divisionnaire doit se servir de son bon jugement et agir dans le bon intérêt du ministère; puis peut-être que, par ricochet, il va agir dans l'intérêt d'un ou de plusieurs particuliers. Mais il ne faudrait pas que ce soit considéré comme étant de la discrimination politique.

M. RUSSELL: M. le Président, suivant la pratique qui se faisait lorsqu'il existait un ponceau et que le ponceau faisait défaut — la "calvette," si vous voulez — est-ce que c'est le ministère ou la Voirie qui le remplace à ses frais?

M. PINARD: Si c'est la voirie qui l'a posé et qu'il fait défaut...

M. RUSSELL: Un ponceau existant ou une entrée, si vous voulez, c'est fait par la voirie. C'est la pratique qui se continue. Dans bien des cas qu'on discutait, c'étaient des cas particuliers où il va se bâtir une maison le long de la route et là, il s'agit de faire une entrée, et l'entrée est toujours à la charge du propriétaire riverain. Après que cette entrée est faite, si elle fait défaut pour une raison ou une autre, la voirie l'entretient. C'est ça?

M. MAILLOUX: C'est-à-dire qu'il arrive un problème là-dedans. Un cultivateur, lors de la construction d'une route, demande tant d'entrées parce que c'est prévu dans le plan. Par la suite, il vend des terrains et s'adresse à la voirie en lui demandant des entrées supplémentaires. Cela n'est pas admis par le ministère, parce que...

M. PINARD: C'est sa responsabilité à lui.

M. MAILLOUX: ... c'est sa responsabilité à lui de faire les entrées ce n'est pas aux gens d'à côté.

M. RUSSELL: Et si son ponceau fait défaut, c'est à lui de le réparer.

M. PINARD: C'est sa responsabilité.

M. LE PRÉSIDENT: Le député d'Olier.

M. PINARD: On ne peut pas suivre les mêmes procédures qu'à l'Hydro, on ne vend pas de l'électricité ou du service additionnel pour lesquels on est rémunéré.

M. LE PRÉSIDENT: Le député d'Olier.

M. PICARD: M. le Président, j'aurais quelques questions à poser au ministre en rapport avec l'entretien du boulevard Métropolitain. Je ne sais pas si c'est à cet article? J'aimerais savoir, premièrement, s'il est prévu au budget de cette année un certain montant pour voir au repeinturage de la partie élevée du boulevard Métropolitain. Je remarque aussi qu'on fait périodiquement la réparation des joints d'expansion mais on semble oublier qu'en dessous des joints d'expansion il y a des moulures d'aluminium — que j'appelle ainsi — et si vous vous promenez sur la voie locale et que vous regardez en dessous du boulevard Métropolitain, vous vous apercevez qu'il manque à peu près de 15 p.c. à 20 p.c. de ces moulures d'aluminium qui sont disparues, tombées, emportées par le vent ou je ne sais trop quoi et n'ont jamais été remplacées.

Ma première question porte sur le repeinturage de la voie élevée et des viaducs qui passent par-dessus certaines parties de la voie élevée, les voies d'accès. J'aimerais aussi savoir qui a la responsabilité de l'entretien entre les deux voies locales en dessous de la voie élevée, entre les deux voies locales. Est-ce que c'est le ministère de la Voirie ou la municipalité dans laquelle sont situées ces voies?

M. PINARD: Je vais commencer par la dernière partie de la question du député d'Olier. Entre les deux rues locales, c'est la municipalité qui a l'entretien de la voie locale.

M. PICARD: De la voie locale.

M. PINARD: De la voie locale.

M. PICARD: Mais entre les voies locales?

M. PINARD: Entre les voies locales, ce qui est immédiatement en dessous de l'emprise du boulevard Métropolitain, c'est le ministère.

M. PICARD: Je vais vous expliquer le problème.

M. PINARD: Il y a des endroits où vous avez remarqué que nous avons permis des zones de stationnement, payant même.

M. PICARD: C'est parce que sur la voie élevée, l'hiver, on applique du calcium. Lorsque les voitures circulent, le calcium est envoyé en bas et retombe aux endroits où normalement il y aurait du gazon. J'ai suggéré que ce petit espace soit pavé. Parce que du gazon, il n'y en a jamais d'abord.

M. LAVOIE (Wolfe): Vous êtes chanceux chez vous. Ailleurs, ça se fait, les vaches mangent ça dans le champ et en crèvent. Vous n'avez pas ce problème chez vous.

M. PICARD: J'ai soulevé cette question dans le temps de la ville de Saint-Michel et on a dit que ça relevait du ministère de la voirie. J'ai soulevé la question encore une fois à Saint-Léonard et là aussi on m'a dit que ça relevait de la voirie, cette question des sections gazonnées.

Il est assez évident, si vous vous promenez sur la voie locale, que lorsque vous arrivez dans la ville de Mont-Royal, vous avez un beau gazon, dans une partie de Montréal, du beau gazon, et que dès que vous arrivez dans Saint-Michel et Saint-Léonard, c'est comme si le boulevard Métropolitain était encore en construction.

M. LAVOIE (Wolfe): C'est votre comté?

M. PICARD: Oui, c'est mon comté.

M. PINARD: Je pense bien que le député admettra avec moi et avec les fonctionnaires du ministère qu'il s'agit là d'un problème particulier, qui mérite sans doute considération. Mais dans l'ensemble de tous les problèmes...

M. PICARD: Oui, je comprends bien...

M. PINARD: ... qui revêtent un caractère d'intérêt public, je me demande si ce n'est pas plus important de rendre le boulevard Métropolitain plus sûr dans toutes les conditions climatiques toute l'année en y mettant le calcium et le sel nécessaires pour empêcher qu'il soit glissant et pour empêcher des dérapages autrefois mortels comme cela s'est produit, qui faisaient que les automobilistes tombaient littéralement en bas du boulevard Métropolitain. A ce moment-là, nous avons préféré apporter des mesures de correction au boulevard Métropolitain lui-même en mettant un parapet de béton et d'acier pour empêcher les automobilistes de tomber en bas du boulevard Métropolitain et en donnant un meilleur entretien en période d'hiver. Nous sommes bien sensibles au problème du député d'Olier mais je me demande si, à même les budgets qui nous sont consacrés, nous pouvons aller aussi loin que de prendre soin du gazon du particulier qui, par hasard, reçoit un peu de l'eau salée qui provient du boulevard Métropolitain.

M. LAVOIE (Wolfe): Vous devriez venir dans le comté de Wolfe...

M. PINARD: J'imagine que ce n'est pas le plus grand dommage qui puisse être causé par l'utilisation du boulevard Métropolitain. Je préférerais sans doute avec le député avoir un peu plus d'argent pour empêcher la dégradation constante de la structure du boulevard Métropolitain comme telle et pour faire les réparations qui m'apparaissent de plus en plus urgentes à la structure...

M. LAVOIE (Wolfe): A Montréal, on en est

rendu à demander de la beauté. Nous, nous demandons seulement la construction de choses pratiques et nécessaires.

M. PICARD: Revenons aux structures proprement dites. Je pourrais attirer l'attention du ministre sur le tuyau d'aluminium que vous avez de l'autre côté du parapet. Il y a eu un accident au milieu du mois de décembre, nous sommes à la mi-mai — cela est juste au-dessus de l'intersection du boulevard Provencher — et cela n'a pas encore été réparé. Vous y avez même des tuyaux d'environ quatre pouces de diamètre qui ballottent encore. Voulez-vous me dire que les préposés à l'entretien de la voirie sont aveugles? Nous le voyons tous les jours et ils ne le voient pas. C'est au-dessus du boulevard Provencher. Une bonne journée, un de ces tuyaux tombera...

M. PINARD: C'est votre devoir d'appeler le divisionnaire et de vous en plaindre, M. le député.

M. PICARD: Le député n'est pas supposé se mêler aux divisionnaires.

M. PINARD: On ne vous accusera pas de faire de la politique.

M. RUSSELL: M. le Président, il y a eu une directive à l'effet de s'adresser au divisionnaire...

M. PICARD: Je ne veux pas m'ingérer dans la régie interne d'un ministère.

M. PINARD: Nous allons noter cette constatation d'un fait qui m'apparaît anormal; seulement, j'aimerais bien que le député d'Olier prenne sur sa propre autorité d'informer le divisionnaire...

M. PICARD: Alors, vous m'autorisez à donner des instructions au divisionnaire.

M. PINARD: ... et même à lui chauffer les oreilles, parce que...

M. PICARD: Alors, si j'ai l'autorisation du ministre, cela sera fait dès cette fin de semaine.

M. RUSSELL: M. le Président, si le député d'Olier a terminé, je reviens à la catégorie de l'entretien. Je vois que le budget de l'entretien a été baissé considérablement et je présume que le millage a augmenté de \$4 millions à \$5 millions...

M. PINARD: Oui.

M. RUSSELL: On prévoit cette année seulement \$15,565,900 tandis que, l'an dernier, on avait \$16,700,000. On se plaignait tantôt qu'on a manqué d'argent au mois d'août. On a

dépensé tout le budget de l'an dernier et, cette année, on en prévoit moins. Je sais que le ministre désire améliorer les routes, augmenter le personnel, augmenter les salaires. Tout cela lui prend encore beaucoup plus d'argent.

M. PINARD: Au début de la discussion des crédits, les dépenses ordinaires du ministère étaient plutôt une augmentation par rapport au budget initial de 71/72 par des budgets supplémentaires qu'on avait obtenus en cours d'année 71/72 et que ces derniers étaient principalement pour payer des factures de sel qui demeuraient impayées de l'hiver 1970.

Si le budget de l'entretien passe, de \$85 millions à \$83 millions, c'est plutôt attribuable à du rattrapage pour des factures non payées. Donc, il n'y a pas d'augmentation sensible, mais c'est une...

M. RUSSELL: Est-ce qu'il y a une augmentation de milles de chemin à entretenir, d'année en année? Cela augmente?

M. LAVOIE (Wolfe): Avec la quantité de milles qui sont revenus aux municipalités, ça doit plutôt diminuer.

M. PINARD: Il y a environ 800 milles qui ont été remis aux municipalités. Les milles qui ont été remis étaient peut-être des milles coûteux, en milieu urbain, où la machinerie ne pouvait pas circuler librement.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Catégorie 5?

UNE VOIX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 6?

UNE VOIX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 7?

M. RUSSELL: Quant aux loyers, M. le Président, je vois qu'il y a encore une diminution ici, quelle en est la raison? Est-ce à cause de la location de machinerie?

M. PINARD: Oui.

M. RUSSELL: M. le Président, on diminue encore le montant du budget. Si j'ai bien compris, le ministre a dit qu'il augmenterait le taux horaire de l'équipement loué à partir de cette année. Quelle est cette augmentation? Cela représente combien?

M. PINARD: C'est-à-dire que nous avons normalisé...

M. RUSSELL: Vous êtes capable de donner le message correctement parce qu'il y a des gens qui interprètent ça de toutes sortes de façons. Je sais que le ministre va me donner la réponse correctement.

M. PINARD: D'abord nous avons normalisé les taux de location de façon qu'il y ait moins de disparité entre le prix de location d'un équipement loué au ministère des Terres et Forêts ou au ministère de l'Agriculture par rapport au taux de location accordé par le ministère de la Voirie, compte tenu de la catégorie de l'équipement, des spécifications, de l'année de son achat ou de son temps d'usure, etc.

L'équipement rénové et amélioré donne un meilleur rendement. Alors, même si le taux de location est plus élevé, il reste qu'un meilleur équipement donne une meilleure qualité d'entretien et, finalement d'un travail à l'autre, globalement, je pense que la dépense totale n'est pas supérieure.

M. RUSSELL: Si je comprends bien, le ministre veut dire qu'on a amélioré l'équipement de la Voirie même et que l'on va faire moins de location cette année que les années passées. Si on a augmenté le taux de 20 p.c., ça voudrait dire qu'on va louer 20 p.c. de moins d'équipement cette année que par le passé.

M. PINARD: Il faut faire attention, même si le taux de location a été augmenté. Prenez, par exemple, une pépinière de 1960 et une pépinière de 1972, on payait quand même le même prix: \$8 l'heure. Tandis qu'aujourd'hui, avec le nouveau taux, une pépinière de 1960 vaut meilleur marché, parce que lorsqu'elle travaille durant huit heures, elle peut s'arrêter trois heures parce qu'il y a quelque chose qui casse. La même chose existe pour la machinerie que nous avons, c'était de la vieille machinerie; si vous aviez une vieille grappe et, qu'elle faisait défaut durant une semaine, pour la réparer ou changer de moteur, il fallait louer de la machinerie. Actuellement, en a acheté pour \$5 millions et demi, je pense, de machinerie; mais en 1971, et même en 1970... lorsqu'une grappe part, on sait qu'il est en bon état, qu'elle est capable de faire l'ouvrage, alors on n'a pas besoin de louer de la machinerie d'un entrepreneur. C'est pour ça que le coût de location de machinerie a diminué.

M. RUSSELL: Maintenant, l'augmentation, est-ce que ça peut s'interpréter en pourcentage ou s'il y a tellement de variation que c'est difficile de...?

M. PINARD: C'est-à-dire que je pense que, si on voulait le dire en pourcentage, sur le livre de location, ce serait bien difficile parce que pour la pépinière on va payer \$8. L'an passé on faisait payer \$6, c'est une pépinière de 1955.

M. RUSSELL: Est-ce qu'on a mis un terme à savoir qu'une machine qui dépasse 10 ou 12 ans ne peut pas être utilisée?

M. PINARD: Oui, mais par contre si vous prenez une "crane" qui n'a pas fait de "dry

lines" et ces choses-là, elle est bonne pour 15 ans ou 20 ans. Cela dépend de la vitesse de la machine, si c'est un "pick-up", quatre, cinq ans, c'est peut-être suffisant.

M. LAVOIE (Wolfe): Je veux faire une remarque en passant. Ce qui est déplorable, c'est que vous faites une distinction qu'il est possible de faire sur la machinerie mais qu'il est impossible de faire — et c'est là que je trouve que c'est impossible et très difficile — sur le conducteur. Vous avez un conducteur qui va avoir une machine de 1960 et qui va faire deux fois plus de travail qu'un autre qui va avoir une machine de 1972. Il y a des conducteurs qui se spécialisent à ne pas faire grand-chose avec leur machine tandis qu'il y en a d'autres qui...

M. PINARD: C'est vrai.

M. LAVOIE (Wolfe): C'est arrivé chez nous avec une pépinière justement, en l'espace d'une journée les ouvriers ont fait à peu près ce qu'un homme aurait pu faire avec une pelle ronde.

M. PINARD: Le facteur humain est très important. A un moment donné il y a de l'équipement qui est tellement compliqué qu'il devient plus difficile à faire fonctionner qu'un équipement peut-être plus âgé dont le mécanisme de fonctionnement est plus simple.

M. LAVOIE (Wolfe): Il n'y a pas seulement ça. Lorsque le type se fie qu'il est un ami, il faut qu'il en fasse un peu moins, ça va être accepté quand même.

M. PINARD: C'est tellement vrai pour les conducteurs que, au ministère, nous essayons de donner des cours à nos propres conducteurs pour les améliorer; car souvent les conducteurs baissent en efficacité et souvent c'est mieux de les muter.

M. RUSSELL: M. le Président, quant à ces normes établies maintenant dans tout le gouvernement, c'est stabilisé.

Est-ce que le ministre a une copie de ces normes-là ou pourrait-il peut-être les transmettre aux députés plutôt que de les...

M. PINARD: C'est le ministère de l'Industrie et du Commerce qui, par son bureau de normalisation, fait le travail. Nous l'avons au ministère de la Voirie. On peut très bien la donner aux députés.

M. RUSSELL: Il serait recommandable qu'une copie soit envoyée à chacun des députés parce qu'on se fait poser la question couramment.

M. PINARD: On peut l'envoyer chez nous. On peut aller en chercher au ministère de l'Industrie et du Commerce. Est-ce que tous les membres de la commission...

M. RUSSELL: A tous les députés...

M. LAVOIE (Wolfe): Tous les députés, excepté ceux de Montréal.

M. PINARD: Nous allons noter la demande. Le député d'Olier est intéressé par le problème, alors nous allons lui envoyer la documentation.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 6. Adopté?

UNE VOIX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 7: Fourniture et approvisionnements, \$20 millions.

M. LAVOIE (Wolfe): Cela concerne quoi?

M. RUSSELL: C'est le sel, M. le Président ou...?

M. PINARD: Le sel et le concassé.

M. RUSSELL: Quel est le montant dépensé exclusivement pour le sel, pour l'été et l'hiver?

M. PINARD: C'est \$8,500,000.

M. RUSSELL: Comparativement aux années passées, cela fait quelle différence? Y a-t-il une baisse ou une augmentation?

M. PINARD: Cela augmente.

M. LAVOIE (Wolfe): Mais l'expérience que vous avez faite en achetant du sel venant d'Europe... Mon collègue dit que je lui ai volé sa question.

M. PINARD: Vous faites votre petit voyage.

M. RUSSELL: Nous voulons avoir les résultats du voyage.

M. LAVOIE (Wolfe): Vous avez fait l'expérience de calcium venant...

M. PINARD: D'Europe de l'Est...

M. LAVOIE (Wolfe): ... d'Europe de l'Est et quelle est la conclusion de votre expérience concernant le prix et la qualité?

M. PINARD: Nous avons acheté l'an dernier d'un pays d'Europe de l'Est environ 55,000 tonnes de sel d'excellente qualité qui répondait en tout point aux normes édictées par le laboratoire.

A la fin du travail, une fois ce sel rendu sur place, nous avons constaté que nous avions économisé environ \$3 la tonne. Cela a permis de rendre les compagnies, qui nous fournissent habituellement le sel et qui constituent un monopole ou un cartel dans un marché captif, plus raisonnables et d'avoir la tentation de baisser leur prix de façon à ne pas se faire voler

le marché par d'autres. Alors, je les ai bien averties. Evidemment elles s'en sont plaintes. Elles sont allées aux hautes instances gouvernementales, pour ne pas dire davantage. J'ai même encore le problème sur les bras en ce sens que le "lobbying" est très puissant, comme vous le savez.

M. LAVOIE (Wolfe): Qu'est-ce que M. Desrochers en dit?

M. PINARD: Alors, je prends mes responsabilités moi-même. J'ai eu une rencontre avec le ministre de l'Industrie et du Commerce récemment et nous allons tenter de nouvelles expériences dans la mesure du possible. Nous pourrions commander, dans le cadre d'appels d'offres internationaux, environ 200,000 ou 250,000 tonnes de sel mais en ne rendant pas inéligibles à soumissionner les compagnies qui nous fournissaient habituellement ce sel. Elles auront l'occasion de prouver qu'elles sont capables de concurrencer n'importe quelle autre entreprise qui leur ferait concurrence. Nous verrons si vraiment elles ne nous surchargeaient pas autrefois lorsque le marché était leur captif.

M. RUSSELL: M. le Président, il y a un fournisseur canadien et un fournisseur américain actuellement autre que celui que le ministre a mentionné, où il a acheté de l'extérieur. Actuellement, malgré ces achats qui ont été faits, les prix demeurent à peu près les mêmes: Les achats que vous continuez à faire demeurent exactement ce qu'ils étaient avant. Il semble donc qu'il n'y a pas tellement à se frayer des achats que le ministre ou le service des achats a pu faire à l'extérieur. La suggestion du ministre de faire des demandes de soumissions sur le marché international est recommandable pour accélérer cette pratique et les ramener à la raison. Je suis convaincu que ces gens pourraient fournir d'une façon beaucoup plus rationnelle et à meilleur marché le sel qu'on utilise sur nos routes et qui nous permettrait d'en acheter plus pour le même montant d'argent et donner un meilleur service. Ceci parce que le besoin est réellement là. L'hiver, ça coûte énormément cher. L'été on pourrait en utiliser beaucoup plus dans nos campagnes sur les rangs doubles, parce qu'à certains moments c'est affreux.

M. PINARD: Alors, c'est la procédure que nous entendons suivre, mais vous admettez que, dans un secteur comme celui-là, qui est très sensible...

M. RUSSELL: Très difficile.

M. PINARD: ... cela prend quand même un certain courage pour leur faire face. Ils plaident toutes sortes de bonnes raisons.

M. LAVOIE (Wolfe): Les influences sont fortes.

M. PINARD: Mon opinion est faite et je pense bien que celle de mes collègues l'est également. Alors, nous allons quand même tenter l'expérience pour voir ce que cela va donner.

M. LE PRESIDENT: L'honorable député de Charlevoix.

M. MAILLOUX: M. le Président, je voudrais ajouter une observation à la sous-catégorie: Sel acheté en Roumanie. C'est qu'une des compagnies qui vendaient précédemment au gouvernement — et qui vend encore — a fait parvenir à certains députés ministériels, comme à des députés de l'Opposition, une série de photographies prises dans les différents dépôts à travers le Québec. Je pense que la plupart des députés ont vu que le ministère, l'automne dernier, avait bâti des plateformes pour recevoir ce sel qui arrivait plus tôt que les livraisons qui venaient du Canada. Les photographies, qui ont été prises après l'enquête que nous avons demandée, donnent ceci. Si on a voulu déprécier la qualité de ce sel-là qui est très bon, qui venait de Roumanie, c'est qu'au moment où les plateformes venaient d'être faites, il y a eu des lacunes. On n'a pas couvert assez tôt de toiles les dépôts qu'on venait d'organiser et l'humidité sur certains dépôts a été plus forte qu'à l'accoutumée. Mais cela n'infirmes en aucune façon la qualité du sel où cela a été couvert dans l'immédiat. Pour tous les camionneurs qui ont participé à ce travail, le sel était de qualité parfaite. Je ne dis pas que les photographies étaient truquées. Elles ont été prises à un moment où il n'y avait pas eu le nécessaire pour protéger le sel.

M. RUSSELL: Dans quelle région a-t-on utilisé ce sel-là?

M. MAILLOUX: Tout Chicoutimi-Lac-Saint-Jean, la région de la Côte-Nord, de Lévis en allant vers la Gaspésie.

M. PINARD: Dans l'est de la province.

M. MAILLOUX: Dans l'est de la province en particulier.

M. PINARD: A un moment donné, ils se sont mépris dans leur façon de procéder. Ils n'ont pas réalisé que dans certains dépôts, il y avait à la fois du sel venant de Roumanie et leur propre sel qui était aggloméré de la même façon que le sel de la Roumanie et qui avait été soumis au même degré d'humidité, dans les mêmes conditions. Alors, ils ont pris des photographies globales. Nous, nous aurons à prouver que le tas de sel qui était le sel venant de la Roumanie et que l'autre tas, qui était tout à côté, c'était le sel qu'eux-mêmes nous avaient fourni. Ils ne s'en étaient pas aperçus.

M. RUSSELL: Qui venait des Etats-Unis.

M. PINARD: Il était exactement dans le même état que l'autre. Alors, leur cause était loin d'être bonne.

M. LE PRÉSIDENT: Adopté?

M. RUSSELL: M. le Président, au sujet du sel, tout simplement. Dans le Nord-Ouest, aux alentours de Hull, j'ai eu une plainte — je pense qu'il y a peut-être eu un correctif qui a été apporté — à l'effet que le sel était transporté par des camionneurs licenciés de l'Ontario. Est-ce que le ministre est conscient de cette situation?

M. PINARD: Je sais qu'autrefois, c'étaient des compagnies qui vendaient le sel au gouvernement qui donnaient en sous-traitance des contrats de transport de leur sel pour livraison à tel dépôt de la division ou du district. Dans certains cas, certaines compagnies ont constitué des compagnies de transport pour faire elles-mêmes le transport de notre sel. Mais là, vous avez remarqué qu'il y a une tendance différente qui se dessine. Pour être en mesure de régler le problème du camionnage artisan, il a fallu céder de ce côté et donner une certaine proportion du transport du sel aux camionneurs artisans, de façon à leur permettre de gagner leur pain et de payer les camions qu'ils ont achetés. Et d'avoir aussi davantage la paix sociale, parce que c'était un secteur où les travailleurs étaient assez bruyants depuis un bout de temps et où, de façon répétée, ils ont soumis à tous les gouvernements qui se sont succédé depuis 20 ans leur problème. Je pense que nous avons quand même fait beaucoup de chemin depuis, parce que nous leur avons offert une formule qui a été jugée acceptable, puisque la majorité d'entre eux l'a acceptée.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que je pourrais revenir à la catégorie concernant le transport ou si on peut parler des camionneurs à cette catégorie?

M. RUSSELL: Je voulais simplement dire que j'avais soulevé ce point à la commission des engagements financiers au député de Hull et à un de vos officiers qui avait dit qu'il s'en occuperait.

Je posais la question pour savoir si cela avait été réglé, parce que ça n'avait pas raison d'exister.

M. PINARD: L'autre question...

M. LE PRÉSIDENT: Un instant. Il y a quelque temps, le député de Sainte-Marie m'a demandé la parole.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Il s'agit d'une information. Vous avez signé une entente avec les camionneurs artisans où vous leur accordiez le transport du sel, ce qui représente à

peu près un montant de \$6 millions. Est-ce que cette entente comprend tout le transport du sel dans le Québec pour les camionneurs artisans? Je ne voudrais pas sortir du sujet, mais, vous disiez justement que cela avait été accordé aux camionneurs artisans. Si c'est compris dans la nouvelle entente que le député de Charlevoix m'avait...

M. PINARD: Au chapitre intitulé "Secteur du travail" dans l'entente qui a été signée par les camionneurs artisans il est dit: "Acceptant le principe que toute personne peut effectuer le transport de ses biens par ses propres véhicules, il est reconnu que les camionneurs artisans, à titre de transporteurs publics, auront un secteur de travail réservé par l'autorité compétente dans les cadres des paragraphes 3a) et 3b) de l'article 16 du bill 23". Il faut faire référence au bill 23. "Ce secteur comprendra une partie du transport effectué dans le domaine des travaux publics commandé par le gouvernement du Québec et par les sociétés d'Etat. Ce secteur de travail est réservé aux camionneurs artisans et inclura le transport du sel, s'il est effectué par camion pour le compte du ministère des Transports. Ce transport n'inclura pas nécessairement le transport du sel lors des opérations de déglacage". Il peut arriver que ce soient nos équipes qui le fassent. "Dans le secteur des travaux de voirie, le pourcentage de protection qui était traditionnellement de 75 — 25, pour le transport de matériaux granulaires situé en haut dans la ligne d'infrastructure sera maintenu, sauf sur l'île de Montréal et sur l'île Jésus". Un peu plus loin, l'entente parle des conditions d'appartenance à l'organisme qu'on appelle l'Association des camionneurs artisans. Plus loin, l'entente parle des taux de transport, des conditions d'admission à l'organisme et de l'émission de permis par la Commission des transports. Le document a été rendu public. Je ne sais pas si le député en a pris connaissance?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Oui.

M. PINARD: On en a envoyé une copie à tous les députés de l'Assemblée nationale.

M. LE PRÉSIDENT: Avec la permission des membres de la commission, je donnerai la parole au député de Lotbinière.

M. BELAND: Ma question est celle-ci. Suite à la discussion concernant le calcium, est-ce qu'il y a une différence, cette année, en ce qui concerne le coût? Durant l'année 1971, est-ce que vous avez noté une différence de coût, au mille? Il y a deux catégories bien nettes de calcium étendu, soit liquide et autres. A ce moment-là, est-ce que vous avez noté une différence marquée?

M. PINARD: C'est une question qui a été posée à la commission ce matin. Il a été noté

qu'il avait une différence dans le coût. Le calcium liquide coûterait plus cher que le calcium en vrac, c'est-à-dire en grains.

M. BELAND: Au mille, combien?

M. PINARD: Il a donné les proportions, ce matin, mais je ne m'en souviens pas.

M. LE PRESIDENT: Voulez-vous vous référer au journal des Débats de ce matin, s'il vous plaît, monsieur?

M. PINARD: Voulez-vous référer au journal des Débats de ce matin?

M. LAVOIE (Wolfe): C'est toujours le calcium bleu qui travaille le mieux.

M. PINARD: C'est un calcium qui est saupoudré...

M. DROLET: Un calcium qui se désintègre plus vite.

M. PINARD: ... d'une espèce de poudre chimique qui empêche l'humidité d'agglomérer trop vite le calcium en vrac, en grains.

Apparemment ça peut peut-être changer la couleur sans altérer l'efficacité du produit.

M. LAVOIE (Wolfe): Vous pensez?

M. PINARD: C'est une vieille tradition qui a été suivie qui n'est pas nécessairement la meilleure.

M. LE PRESIDENT: Une question sur le même sujet au député de Portneuf.

M. DROLET: Sur le même sujet, M. le Président, au sujet de calcium bleu, rouge et vert, est-ce que nos bureaux de division vont en recevoir en assez grande quantité, pour couvrir tous nos chemins poussiéreux? Est-ce qu'ils vont le recevoir assez tôt cette année?

M. PINARD: Nous l'espérons.

M. DROLET: Si vous vous rappelez bien, l'année passée, lorsque j'avais appelé au bureau de la division de la voirie on m'avait dit: Il n'est pas arrivé encore, on l'attend. Durant ce temps-là les gens téléphonaient, ils sont dans la poussière. On en a encore des chemins de terre dans notre bout.

M. LAVOIE (Wolfe): On économise les budgets.

M. LE PRESIDENT: Le député de Shefford.

M. PINARD: Les commandes ont été placées par le service régional des achats. A ma connaissance, puisque c'est moi qui les signe, elles ont été transmises au Conseil du trésor.

M. DROLET: Espérons que ça va bouger.

M. RUSSELL: M. le Président, on a adopté une pratique, il y a quelques années, d'utiliser, pour la poussière, un calcium ou un sel liquide, je ne sais pas de quelle façon. Vous en avez parlé ce matin.

M. PINARD: Oui, ce matin, plus longuement que cet après-midi.

M. RUSSELL: Est-ce que cette pratique a intensifiée cette année ou si cela s'est avéré non rentable? Est-ce que ça coûte plus cher au mille?

M. PINARD: Cela coûte plus cher.

M. RUSSELL: Cela donne un meilleur rendement?

M. PINARD: Pas nécessairement, ça dépend des conditions climatiques, de la qualité du sol. Si c'est sablonneux, le liquide entre très vite dans le sable et ne donne pas le résultat désiré. S'il est en vrac, en grain, il prend le degré d'humidité dans l'atmosphère, alors fond moins vite et donne un meilleur travail en surface.

M. RUSSELL: Une dernière question là-dessus, M. le Président. Lorsqu'on recevra la liste de l'équipement, les taux que nous aurons comprendront l'augmentation du prix des camionneurs artisans. Ils sont payés tant l'heure, ça ne sera pas inclus?

M. PINARD: C'est inclus dans le livre du ministère de l'Industrie et du Commerce, l'arrêté ministériel n'est pas encore signé non plus.

M. LE PRESIDENT: La réponse se trouve partiellement dans l'acte qui a été signé entre le Parlement et l'association.

M. PINARD: Je peux peut-être faire parvenir en même temps que les autres documents un communiqué de presse qui a été émis à ce sujet.

M. RUSSELL: Si le ministre veut prendre avis de la question, on pourrait ramener ça lorsqu'on va discuter les crédits du ministère des Transports.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 10.

DES VOIX: Adopté.

M. RUSSELL: Que comprennent les dépenses de transfert?

M. PINARD: Ce sont des subventions pour l'entretien des chemins d'hiver.

M. RUSSELL: Des chemins d'hiver seulement. Il y a eu des augmentations pour certaines catégories de chemins d'hiver, il y a deux ou

trois ans, est-ce qu'il y a encore une augmentation de prévue dans ce budget ou...?

M. MAILLOUX: Statutaires.

M. PINARD: Oui, on a fait une entente pour trois ans. Comme dans le Nord-Ouest québécois, il y a des augmentations graduelles selon les régions. On pourrait peut-être vous donner des détails pour l'an prochain mais il y a le degré de précipitation et tout ça. C'est pour ça que vous voyez le budget augmenter.

M. RUSSELL: C'est établi par l'aide du divisionnaire?

M. PINARD: Non, c'était établi par un comité d'étude que nous avions au sein du service d'entretien du ministère.

M. RUSSELL: M. le Président, à ce sujet, on avait adopté une pratique, soit de donner des contrats à des entrepreneurs pour plus d'un an, soit deux ou trois ans, selon le cas. Est-ce que cette pratique a été satisfaisante? Les contrats de deux et trois ans, est-ce que cette pratique a été intensifiée?

M. PINARD: Elle est continuée.

Trois ans, en fait, c'est pas mal...

Elle est continuée, sauf que le maximum des contrats qui ont été accordés l'an passé par les fonctionnaires est de trois ans.

M. RUSSELL: Un maximum de trois ans. Aucun contrat n'excède trois ans?

M. PINARD: Dans les nouveaux contrats qui ont été donnés depuis un an, il n'y en a aucun qui excède trois ans.

M. RUSSELL: Est-ce que ça devient une pratique qui va s'appliquer éventuellement à tous les contrats?

M. PINARD: On espère en venir à trois ans le plus possible.

Nous avons pu noter une meilleure qualité d'entretien de la part des entrepreneurs qui avaient des contrats de trois ans, parce qu'il y avait plus de sécurité financière. Si, par hasard, ils avaient frappé un hiver très dur, durant lequel ils avaient perdu de l'argent, ils avaient quand même la chance de se reprendre l'hiver suivant alors que les conditions climatiques étaient plus favorables. Ils étaient en mesure de faire une moyenne à l'intérieur du délai de trois ans, qui pouvait être favorable et qui leur permettait de faire un profit légitime. Là encore, il ne sert à rien de vouloir les forcer à perdre de l'argent sur les contrats d'entretien. Ils vont faire ce qu'ils ont fait sur la route 3, dans le comté de Laprairie et de Châteauguay où ils ont tout simplement foutu le camp et le ministère de la Voirie, en plein hiver, a été obligé de suppléer par ses propres équipes.

Cela ne nous a pas bien servis et ça n'a pas servi l'intérêt public non plus.

M. RUSSELL: M. le Président, c'est long parce que les salaires augmentent, il y a plusieurs facteurs qui entrent en ligne de compte. Je pense que, pour un entrepreneur, actuellement, c'est difficile de prévoir combien ça va coûter d'entretien.

M. PINARD: D'ailleurs, il y a plusieurs entrepreneurs qui, depuis une année, ne veulent en aucune façon renouveler pour plus d'une année à la fois, étant donné l'augmentation de l'entretien l'hiver.

M. RUSSELL: M. le Président, je ne suis pas contre la pratique du contrat de trois ans, j'y suis même favorable. Il y a quand même là un danger assez marqué. Je sais que, dans ma région, il y a eu plusieurs nouveaux entrepreneurs qui ont surgi à un moment donné, pour une raison ou pour une autre que je ne discute pas. Mais ces gens-là, de bonne foi, ne possèdent ni l'équipement, ni l'expérience pour pouvoir faire un entretien convenable malgré toute la bonne volonté qu'ils veulent apporter.

Et il serait très dangereux d'aller donner des contrats de trois ans à des gens qui vont causer constamment des ennuis aux divisionnaires et encore plus au public. Je suis bien favorable au fait de donner des contrats de trois ans, indépendamment de ce que peuvent penser certains gens, indépendamment des allégeances politiques de l'entrepreneur, mais à quelqu'un qui a fait ses preuves.

Je pense qu'il y avait une tendance à enlever des contrats à certains de ces entrepreneurs qui avaient l'équipement, qui avaient un personnel qu'ils maintenaient à l'année, pour le donner à de petits entrepreneurs ce qui n'est pas une formule très recommandable.

Je pense que ça va contre le ministère et que ça n'avantage pas l'entrepreneur. J'en connais une couple qui n'entretiendront pas 10, 15 milles de chemin, ils n'en prendront pas du tout. Ils vont simplement inscrire les gars à l'assurance-chômage, ils vont se retourner de bord et vont laisser les petits entrepreneurs s'arranger. C'est le public qui en souffre.

Si on veut adopter cette politique, je suis bien d'accord, mais à la condition qu'on le fasse avec des entrepreneurs qui ont de l'expérience, qui ont le sens des responsabilités et qui peuvent donner des garanties.

M. PINARD: Je prends note des suggestions du député de Shefford. Mais, en règle générale, nous essayons de nous assurer que le nouvel entrepreneur aura traversé une période de probation de façon à assurer le ministère qu'il sera en mesure de nous donner une bonne qualité de travaux d'entretien. A ce moment-là, nous pourrions peut-être prolonger son contrat à trois ans. Il est arrivé dans certains cas qu'il y a eu des changements. Est-ce que c'étaient des chan-

gements purement politiques? C'est possible, mais ce n'est pas dans la majorité des cas.

Quand le ministre décide d'enlever ou de ne pas renouveler un contrat à un entrepreneur, le ministre exige d'avoir au dossier des pièces justificatives, des pièces qui vont établir véritablement que l'intérêt public a été mal servi par cet entrepreneur. A ce moment-là, le divisionnaire fait une recommandation et l'administrateur général fait aussi une recommandation de ne pas renouveler le contrat de cet entrepreneur. Quand le dossier arrive au bureau du ministre, à mon point de vue, le caractère politique est disparu du dossier.

M. MAILLOUX: D'ailleurs, M. le Président, ça se pratique depuis près d'une année; auparavant, aucune des plaintes qui étaient signalées par les divisionnaires n'était au dossier des entrepreneurs. Depuis un an, il y a obligation que toutes les plaintes faites par les divisions soient incluses au dossier. On en reçoit actuellement plusieurs datant de l'hiver dernier et qui sont toutes notées pour les contrats futurs.

M. RUSSELL: M. le Président, je ne veux pas entrer dans les détails, je pourrais vous donner des noms et même des routes et il ne s'agit pas simplement du comté chez nous parce que j'ai une manufacture dans le comté de Brome. Je me suis même plaint au député de Brome et je lui ai dit qu'étant donné la circulation que j'avais à faire sur ces routes, je ne pouvais pas endurer la façon dont ces routes étaient entretenues, que c'était pour moi un danger public et que c'était pour être assez coûteux. En fait, ça l'a été une couple de fois.

Je pense que ces gens-là n'ont pas la formation, n'ont pas l'équipement et ne devraient pas obtenir de contrats d'hiver. Il y a de bons entrepreneurs qui pourraient faire ça facilement pour le même prix et qui éviteraient peut-être qu'on mette des gens à l'assurance-chômage pour l'hiver, comme ça se fait actuellement. Je pense qu'avec un petit examen de conscience, un peu de révision, ça va peut-être blesser une couple de gars mais ça va faire plaisir à bien du monde, surtout aux industries qui ont une dizaine de camions-remorques qui partent tous les matins, qui passent sur une route glacée ou à moitié ouverte. Ce n'est pas tellement recommandable.

Je ne veux pas faire de partisanerie, mais je le mentionne bien objectivement et je pense qu'on devrait y aller bien délicatement dans ce domaine-là. Faites bien attention. C'est beau de faire plaisir à des amis, je suis d'accord sur ça, mais à condition qu'ils puissent nous fournir les mêmes garanties qu'un autre.

M. LE PRÉSIDENT: Catégorie 10. Adopté?

M. RUSSELL: M. le Président, je n'ai pas à me plaindre dans ce coin-là, je peux vous dire que je ne connais pas les entrepreneurs, il y a un

bout que la voirie entretient. Je ne sais pas si l'entrepreneur est bleu ou rouge, mais je sais qu'il fait un bon travail.

M. BELAND: J'avais une question à la catégorie 10. Est-ce que vous avez une méthode bien déterminée pour vérifier par exemple, s'il n'y aurait pas certains transferts qui se feraient de quelque façon donnée?

Est-ce que, dans l'aide qui peut être apportée pour l'entretien, l'hiver, de chemins donnés, les montants d'argent qui doivent être déduits du contrat de l'entrepreneur, sont véritablement bien déduits? D'autre part, certains entrepreneurs ont pu en bénéficier par ricochet — je ne sais pas de quelle façon — parce que, justement, le matériel du ministère de la Voirie pouvait être retourné par la Transcanadienne au lieu de passer par leurs chemins locaux. On disait qu'ils avaient fait un travail sur la Transcanadienne, alors qu'ils ne l'avaient pas fait là. Ils l'avaient effectué pour des entrepreneurs privés qui avaient besoin en l'occurrence, d'aide à un certain moment. Mais qu'est-ce qui arrive? Là, c'est le ministère de la Voirie qui a aidé de ses deniers l'entrepreneur privé sans que cela soit déduit.

M. MAILLOUX: M. le Président, dans le dernier hiver passablement difficile que nous avons subi, à plusieurs occasions, forcément, les divisions ont dû faire appel à l'entreprise privée pour aider certains entrepreneurs qui ne donnaient pas le service exigé par le ministère de la Voirie. Mais je sais que toutes les factures de la machinerie qui a été engagée pour aider un entrepreneur qui détenait un contrat pour des travaux d'hiver sont envoyées à l'entrepreneur.

M. BELAND: Disons que je fais allusion à un fait bien précis qui n'a pas eu lieu en 1971, mais qui avait eu lieu en 1970 et que j'ai appris très tard. Et j'ignore si cela s'est refait en 1971.

M. MAILLOUX: Si le député de Lotbinière a un cas particulier sur lequel il a une plainte à formuler, je pense qu'il devrait le signaler à l'attention du ministre et une enquête sera faite sur ce cas particulier.

M. BELAND: D'une façon privée, parce qu'il s'agit de personnes bien en vue. J'enverrai une lettre bien spécifique au ministre à ce sujet.

M. MAILLOUX: Une enquête sera faite.

M. BELAND: En ce qui concerne les chemins qui sont entretenus par le ministère de la Voirie et qui passent à l'intérieur de certaines municipalités est-ce que l'on tient compte pour une municipalité, pour ses autres chemins typiquement locaux, de ces contrats qui ont déjà été accordés? Parfois, cela cause des préjudices. Certaines municipalités, parce qu'il ne leur reste peut-être que quinze ou vingt-cinq milles de

chemin à donner, ne peuvent pas les donner dans les limites des montants d'argent au mille. Elles pourraient les donner si, justement, c'était le même entrepreneur qui effectuait également l'entretien de la route principale.

M. MAILLOUX: En réponse à la question du député de Lotbinière, si son collègue le député de Beauce était ici —il est intervenu pour certaines municipalités qui avaient à donner des contrats d'entretien de chemins municipaux — si des contrats n'étaient pas accordés à l'entrepreneur désigné par la municipalité ou que la municipalité désirait avoir, alors il y avait un coût excessif pour elle. On a tenu compte, dans presque tous les cas, des vœux exprimés par les municipalités pour des secteurs de route restreints qui rejoignaient également une partie d'un contrat qui devait être donné à la municipalité. Dans presque tous les cas, on en a tenu compte.

M. BELAND: Il y a quand même le facteur qui fait que la municipalité accorde pour trois ans...

M. MAILLOUX: Non.

M. BELAND: ... ou pour deux ans, un contrat donné à un entrepreneur. Ce n'est pas renouvelé tous les ans. Est-ce que le ministère de la Voirie...

M. MAILLOUX: Ce sont en général des contrats restreints qui sont donnés pour une période d'une année et les municipalités en donnent également pour une année. Si la municipalité donne un contrat de deux ou trois ans, elle le mentionne dans la résolution qu'elle nous envoie et le ministère tâche d'en tenir compte.

M. LE PRESIDENT: Adopté.

M. LAVOIE (Wolfe): Adopté.

M. PINARD: Est-ce qu'on pourrait passer au sous-article 5, M. le Président, pour être en mesure de l'adopter à six heures. Ce soir, nous reviendrons aux autres articles qui concernent les subventions et à l'article 7: Constructions de routes, etc.

M. LE PRESIDENT: Sous-article 5: Chemins de colonisation.

M. LAVOIE (Wolfe): Au sous-article 4, que fait-on des catégories 10 et 11?

M. LE PRESIDENT: C'est adopté.

M. LAVOIE (Wolfe): Les catégories 14 et 15 aussi?

M. LE PRESIDENT: C'est adopté aussi.

M. LAVOIE (Wolfe): Alors, nous sommes rendus au sous-article 5.

Chemins de colonisation

M. LE PRESIDENT: Chemins de colonisation, ponts compris; catégorie 1: Traitements, salaires et allocations.

M. LAVOIE (Wolfe): Quelle est la politique du ministère concernant les chemins de colonisation? Est-ce que cela continue comme avant avec le ministère de l'Agriculture et de la Colonisation? Pour les municipalités qui font la demande pour faire des routes de colonisation comme on les appelait autrefois, ce qui relève maintenant du ministère de la Voirie, est-ce le divisionnaire qui s'occupe de ça? Est-ce qu'il y a un budget spécial pour ça et qui est ensuite divisé par le divisionnaire?

M. PINARD: A l'article 7 de la construction, il y a \$2,500,000 de prévus. Nous en parlerons à l'article 7, sous-article 7.

M. LE PRESIDENT: Je pense que le député de Wolfe veut connaître la politique précise qui existe entre le ministère de l'Agriculture et de la Colonisation et celui de la Voirie.

M. PINARD: Il y a eu un protocole d'entente qui a été signé entre les deux ministres. Le protocole d'entente est assez long. Conformément au réseau qui a été transféré au ministère de la Voirie en provenance du ministère de l'Agriculture, un coordonnateur a été nommé au ministère de l'Agriculture et c'est lui qui voit à la répartition des crédits, tant des crédits d'entretien que d'immobilisation au niveau des comtés. Les travaux sont effectués par les divisions de voirie. Si des besoins deviennent apparents à l'échelle d'un chemin, les besoins sont exprimés au divisionnaire qui les canalise. Il y a sept ingénieurs qui ont été transférés du ministère de l'Agriculture au ministère de la Voirie et ils ont des secteurs bien déterminés et peuvent acheminer ça vers le coordonnateur du ministère de l'Agriculture. Les enveloppes sont fixées au niveau des comtés, il accepte, à même cette enveloppe, de faire tel travail dans tel comté. Au départ, c'est le divisionnaire qui va juger de la nécessité de faire le travail. Anciennement, il y avait toute une équipe du ministère de l'Agriculture qui passait dans les chemins pour...

M. LAVOIE (Wolfe): Autrefois, certains comtés avaient, supposons, \$100,000 pour des travaux de colonisation. Est-ce que de semblables répartitions budgétaires existent encore pour des travaux de colonisation?

M. LE PRESIDENT: Le député de Charlevoix pourrait répondre.

M. MAILLOUX: Comme député rural, je pourrais ajouter que selon la politique que vous avez connue dans le passé où le ministère de l'Agriculture, à l'intérieur des \$2,800,000, partage pour les comtés où il y a des chemins de colonisation sur lesquels on doit faire des travaux. C'est encore le ministère de l'Agriculture qui fait le partage. Au moment où le partage est fait, l'exécution des travaux...

M. LAVOIE (Wolfe): C'est encore le ministère de l'Agriculture qui fait le partage.

M. MAILLOUX: Il fait le partage des \$2,800,000 qui sont donnés pour exécuter les travaux. C'est le ministère de la Voirie qui va exécuter les travaux.

M. LAVOIE (Wolfe): D'accord!

M. MAILLOUX: Mais le partage des \$2,800,000 est encore fait par le ministère de l'Agriculture, étant donné que c'est lui qui connaît les besoins du milieu rural.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que les règlements sont toujours les mêmes et que cela prend...

M. MAILLOUX: Les règlements sont les mêmes et...

M. LAVOIE (Wolfe): ... absolument un cultivateur qui demeure à l'autre bout du rang pour faire le travail ou bien si c'est un chemin...

M. MAILLOUX: Le ministère de l'Agriculture espère, à l'intérieur des \$2,800,000 qu'il nous fait transférer qu'on ira vers de la construction ou de l'entretien de chemin à caractère agricole. La même chose existait dans le passé.

M. RUSSELL: Mais en appliquant les normes de la voirie.

M. MAILLOUX: Quant à l'exécution du travail, c'est un travail qui se faisait en régie. Ce sont normalement de très petits montants, \$2,000, \$5,000, \$10,000. Le ministère de la Voirie va continuer dans les divisions à l'exécuter de la même manière qu'auparavant.

M. LAVOIE (Wolfe): Autrefois pour faire un chemin de colonisation, il fallait absolument qu'il y ait un cultivateur sur le parcours. Seulement, dans une région comme la mienne, je voudrais savoir de quelle façon s'y prendre ou à qui s'adresser lorsqu'il s'agit d'un chemin qui va plutôt servir les intérêts d'une population en général ou les intérêts de villégiateurs, si vous voulez...

M. MAILLOUX: Au divisionnaire.

M. LAVOIE (Wolfe): Ce ne sont pas néces-

sairement des cultivateurs qui demeurent sur le parcours mais le chemin doit être refait quand même. Ici je parle du chemin qui part d'Hampstead et qui va vers le lac à la Truite en gagnant Saints-Martyrs. C'est un chemin très important. Jusqu'à maintenant on n'a pas pu le faire faire à cause de ce règlement qui disait qu'il fallait absolument qu'il y ait un cultivateur sur ce parcours pour pouvoir faire faire les travaux.

M. MAILLOUX: C'est exactement la même politique qu'auparavant. Les ingénieurs du ministère de la colonisation qui faisaient l'évaluation des demandes venant des divisions, font encore l'évaluation des demandes venant des municipalités, qui sont dans les régions, qui sont attachés aux bureaux de la voirie dans les régions. Ils viennent du ministère de l'Agriculture et de la Colonisation. Alors, ce sont ces mêmes personnes qui font l'évaluation des besoins et qui, avec le divisionnaire, décident si l'exécution de tel travail doit être acceptée, et s'ils répondent aux normes que vous exigiez auparavant.

M. LAVOIE (Wolfe): D'accord.

M. RUSSELL: M. le Président, dans ce domaine, je pense que ça se divise en deux catégories. Des municipalités ont des chemins de colonisation qui sont entretenus par la colonisation. D'autres municipalités obtenaient des subventions, de l'argent de la colonisation pour la construction de routes faites dans des municipalités organisées.

M. MAILLOUX: Pas à ma connaissance.

M. RUSSELL: Je pourrais en nommer. Il s'en donnait chez nous par la colonisation et, dans d'autres comtés, comme le comté de Nicolet. Je pense que Drummond en a eu aussi. Je pourrais en faire une liste. A ce moment-là, c'était fait selon les normes du ministère de la Voirie. Lorsque c'était complété, c'était à l'entretien de la Voirie durant les mois d'été. Tandis que, si c'est fait dans les paroisses dont parlait le député de Charlevoix, l'entretien était alors fait par le ministère de la Colonisation et non pas par la municipalité. C'était plutôt le caractère de municipalités non organisées. Aujourd'hui je ne sais plus ce qui se passe. Les comtés où il n'y a pas de colonisation vont avoir simplement une subvention de la voirie.

M. PINARD: C'est normal aussi. Il faut donner l'utilisation du budget des chemins de colonisation aux comtés qui ont des paroisses de colonisation. Chez nous, il me reste quatre paroisses qui sont encore des paroisses de colonisation. Mais dans les autres paroisses, il n'y a pas de dépenses afférentes concernant les travaux.

M. MAILLOUX: On me dit que c'étaient des

cas extrêmement isolés qui ont pu bénéficier de certaines subventions venant du ministère de la Colonisation. Des cas vraiment très isolés.

M. RUSSELL: Je suis complètement d'accord avec le député de Charlevoix. C'étaient des cas isolés, très limités, mais la construction était faite sous les directives du divisionnaire, suivant les normes de la voirie. Ensuite cette route pouvait être remise à l'entretien de la voirie. Je pense que le tout revenait, à la longue, meilleur marché que de faire des routes qui ne sont pas acceptables par la voirie et qui demeurent toujours sous l'égide d'un entretien, soit de la municipalité ou d'un service spécial de voirie aujourd'hui.

M. PINARD: Mais les budgets étaient quand même faibles pour l'entretien de l'agriculture. C'est le même portrait que celui des années précédentes.

M. LE PRÉSIDENT: Catégorie 1: Traitements, salaires.

M. BELAND: En ce qui concerne Lotbinière, qui est le coordinateur? Vous avez parlé tantôt d'un coordinateur dans chaque région ou comté qui avait à effectuer le partage. C'est en un sens la réponse que vous avez donnée au député de Shefford.

M. PINARD: M. Perron.

M. BELAND: Un M. Perron, il demeure où?

M. PINARD: Il est attaché au bureau de Gaston Meunier à Lévis, non à Charny.

M. BELAND: Maintenant, en ce qui concerne les travaux à être exécutés dans Lotbinière, qu'est-ce qu'il y aurait de positif, de définitif pour l'année en cours en ce qui concerne les montants d'argent à être attribués: agriculture, colonisation, etc?

M. PINARD: Le programme des travaux, je ne pourrais pas vous le donner tout de suite. Cela irait à l'autre catégorie, la catégorie 7. Il s'agit du budget de salaires, de traitements et allocations.

M. LE PRÉSIDENT: Adopté? Adopté.

Les catégories 3, 4, 5, 6, 7, 8, est-ce que les membres de la commission accepteraient une question?

M. RUSSELL: Une petite question, M. le Président. A la catégorie 5, je vois une augmentation effarante, presque pas acceptable. On a multiplié par trois le montant qui...

M. PINARD: De \$7,000 à \$20,000.

M. RUSSELL: ... M. le Président, je parle de pourcentage. Je voudrais bien avoir une explication précise, détaillée au sujet de cette augmentation. Les autres, M. le Président, sont adoptées.

M. PINARD: Responsabilité publique, \$20,000; ce ne sont pas des honoraires.

M. RUSSELL: Ce ne sont pas des honoraires.

M. LE PRÉSIDENT: Catégorie 5? Adopté. Catégorie 6? Adopté.

M. LAVOIE (Wolfe): S'il y a une question qu'on a oublié de poser si vous voulez me répondre quand même.

M. LE PRÉSIDENT: Sept, adopté. Huit, adopté.

M. LEDUC: M. le Président, à la catégorie 8, pour faire suite, dans le même esprit que mentionnait tantôt le député de Shefford, je vois qu'il y a une augmentation de 37,000 pour cent.

UNE VOIX: A l'infini.

M. LEDUC: Alors, pourquoi ces \$37,000 de matériel et équipement?

M. PINARD: Achat de machines, outils.

M. LEDUC: Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: La commission suspend ses travaux jusqu'à 8 heures et quart ce soir.

(Suspension de la séance: à 17 h 58)

Reprise de la séance à 20 h 17

M. GIASSON (président de la commission-permanente des transports, des travaux publics et de l'approvisionnement): A l'ordre, messieurs! Au moment d'ajourner pour le souper, nous en étions à l'article 7 qui traite de construction et réfection de routes, et ponts. Le sous-article 1 traite de construction et réfection de routes pour un crédit de \$233 millions.

Construction et réfection de routes, ponts compris

M. LAVOIE (Wolfe): Cela fait assez longtemps que je veux la poser ma question sur les ponts. Est-ce qu'il y a des ponts qui vont se construire dans Wolfe? Sur la route 257, il y a un pont qui date de 110 ans, avant la Confédération. Est-ce que ce pont va être reconstruit cette année?

M. PINARD: Sur la route 257?

M. LAVOIE (Wolfe): Sur la route 257.

M. RUSSELL: Cela fait longtemps qu'il est au programme.

M. LAVOIE (Wolfe): Il a 110 ans.

M. PINARD: Je ne le vois pas au programme. Il peut arriver qu'il soit inscrit à un autre programme. Je n'ai pas le cahier.

M. LAVOIE (Wolfe): Sérieusement, je voudrais que l'affaire soit étudiée.

M. PINARD: Est-ce que le député pourrait m'indiquer quelles sont les caractéristiques de l'urgence de la reconstruction du pont?

M. LAVOIE (Wolfe): C'est un vieux pont de fer qui date de 110 ans; il est dangereux.

M. PINARD: Est-ce qu'il est trop étroit ou...

M. LAVOIE (Wolfe): Il est trop étroit et la structure est trop faible. Cela ne va pas du tout dans les circonstances. A tout moment, il y en a un qui passe près de tomber à l'eau. Il va arriver des accidents mortels prochainement, je vous le dis, et ce ne sera pas parce que je ne vous aurai pas mis au courant.

M. PINARD: Est-ce qu'il est dans un bon état d'entretien? Et même si on lui fait un bon entretien, est-il devenu dangereux à cause de la circulation plus lourde?

M. LAVOIE (Wolfe): Je ne suis pas ingénieur, mais je dois vous dire que ça fait déjà quelques années qu'il est censé être refait d'une façon urgente. C'est le pont sur la rivière Saint-François dans le canton de Weedon, en allant vers Lingwick.

M. PINARD: En allant vers Lingwick sur la route...?

M. LAVOIE (Wolfe): Sur la route 257 qui conduit à Lingwick.

M. PINARD: Ce ne serait pas le pont Victoria?

M. LAVOIE (Wolfe): Le pont Victoria, c'est ça.

M. PINARD: Il y a des endroits où c'est en réparation.

M. RUSSELL: C'est ça.

M. PINARD: C'est un pont qui va coûter quand même \$300,000.

M. LAVOIE (Wolfe): Oui, je comprends bien, mais il est urgent, il faut que les gens passent.

M. PINARD: Les plans sont en préparation.

M. RUSSELL: M. le Président, sur un budget de \$233 millions, c'est une goutte d'eau.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que vous ne pourriez pas dire à la population qu'il y a des possibilités de le faire cette année? Vous avez déjà des lettres à ce sujet-là, vous avez déjà des résolutions.

M. PINARD: Si vous voulez prendre une note, je vais voir où en est rendue la préparation des plans et devis. Si les plans et devis sont sur le point d'être parachevés, on pourrait peut-être le mettre au programme.

M. LAVOIE (Wolfe): M. le Président, il y a deux ans, le pont devait se faire et les plans étaient censés être prêts il y a deux ans.

M. PINARD: Mais...

M. LAVOIE (Wolfe): C'est un nommé Gilbert qui est responsable des ponts à Sherbrooke.

M. PINARD: ... Gilbert. Le fait qu'ils apparaissent sur la liste ici, indique que le ministère n'a pas rejeté la priorité de la reconstruction du pont. Je vais en instruire le député...

M. RUSSELL: Là, vous ajoutez l'urgence.

M. LAVOIE (Wolfe): Prenez le rapport de l'ingénieur si vous voulez. Ne vous fiez pas à ma parole, prenez la parole...

M. PINARD: Je vais être très honnête envers le député, le tableau est décrit de la façon suivante: programme de travaux régionaux prioritaires. Nous avons un programme de travaux

qui va s'échelonner sur les exercices financiers 72/73, 73/74, 74/75. Si le projet de reconstruction du pont Victoria est déjà en voie de préparation au service des ponts, je vais vérifier si le ministère a l'intention de le mettre dans le programme 72/73 ou pourquoi il ne serait mis que dans le programme 73/74.

M. RUSSELL: M. le Président, il y a toujours moyen de demander des soumissions en 1972 pour la construction qui débute en 1973...

M. PINARD: C'est ça.

M. RUSSELL: ... et finir en 1976.

M. PINARD: D'accord.

M. LAVOIE (Wolfe): Mais pendant que vous avez le tableau devant vous, est-ce qu'il y a d'autres priorités? Est-ce qu'il y a d'autres ponts qui doivent être construits dans mon comté prochainement? Il y a bien des demandes, il y a bien des rivières et des lacs chez nous.

M. PINARD: Celui qui apparaîtrait le plus urgent, c'est celui qui a été mentionné par le député tantôt, le pont Victoria. Il y a un autre pont qui porte le nom de Corbeil.

M. LAVOIE (Wolfe): A Wotton?

M. PINARD: A Wotton, Wottonville.

M. LAVOIE (Wolfe): C'est ça. Il y en aurait deux dans cette région qui sont très urgents.

M. PINARD: C'est plus petit.

M. LAVOIE (Wolfe): Oui, c'est plus petit certain. En tout cas, je demande au ministère s'il n'y a pas lieu d'étudier la situation, non pas pour mon affaire personnelle mais pour les gens qui en ont réellement besoin. Dans votre tableau, n'avez-vous pas la route 257 en même temps? Vous avez seulement les ponts?

M. PINARD: Cela, c'est le tableau des ponts.

M. RUSSELL: M. le Président, tandis que nous sommes aux ponts, j'ai malheureusement appris et j'ai pu constater moi-même visuellement la semaine dernière que le pont entre Chicoutimi et Chicoutimi-Nord n'est pas encore terminé. Est-ce qu'il y a des raisons majeures qui font traîner cette construction en longueur?

M. PINARD: C'est-à-dire que le problème des approches était extrêmement compliqué et je pense que la voie charretière aussi a été modifiée pour rendre ce pont-là plus large que prévu originairement.

M. RUSSELL: Les contrats sont donnés?

M. PINARD: Oui.

M. RUSSELL: Et la fin des travaux, c'est pour quand?

M. PINARD: Pour l'automne, je pense, au mois de décembre, à l'automne. C'est un gros projet. Même avant, possiblement.

M. RUSSELL: Je sais que mon collègue, le député Boivin, est bien déçu et...

M. PINARD: Il y a au minimum des travaux pour \$2.5 millions qui sont adjugés et en voie d'exécution, et même davantage.

M. RUSSELL: Le coût total de la construction se terminera à combien?

M. PINARD: Le pont et les approches?

M. RUSSELL: Oui.

M. PINARD: Au-dessus de \$10 millions.

M. RUSSELL: Cela fait un beau projet.

M. LE PRÉSIDENT: Autre question au sous-article 1?

M. BELAND: Si on a des questions... ce n'est même pas une question. En ce qui concerne la reconstruction de routes, est-ce que l'approbation a été donnée relativement à la question que j'avais posée au ministre concernant le fameux rang Beaurivage, Saint-Sylvestre, et dans quelle envergure? Est-ce que c'est la longueur entière de la partie de Lotbinière ou si c'est seulement une partie?

M. PINARD: Pour le rang Beaurivage, au début, on avait une partie dans le comté de Beauce et une partie dans le comté de Lotbinière. Actuellement, on remplit un contrat qui coûtera environ \$700,000 dans les deux comtés et, en cours de route, il y a eu un problème d'expropriation. On a aussi voulu élargir à certains endroits. Nous allons demander des soumissions bientôt, pour \$700,000, une partie dans le comté de Beauce et une partie dans le comté de Lotbinière.

M. LAVOIE (Wolfe): Pour en revenir au pont...

M. PINARD: Au lieu de faire un bout de chemin d'un mille par année, on a décidé de le faire en bloc, de le faire en un coup.

M. BELAND: Est-ce que ce serait cette année?

M. PINARD: Cette année. On va demander des soumissions le plus tôt possible. On a demandé priorité là-dessus pour que les travaux commencent et on espère finir complètement l'automne prochain et épuiser les \$700,000.

M. LAVOIE (Wolfe): Pendant qu'on est sur les ponts, peut-être qu'on peut continuer là-dessus. Quelle décision avez-vous prise concernant le pont de Scott?

M. PINARD: Sur la route de la Beauce, la route no 1?

M. LAVOIE (Wolfe): Oui.

M. PINARD: Des soumissions sont demandées.

Scott-Jonction. L'an passé, d'ailleurs, le ministre a fait une déclaration là-dessus, lorsque les gens sont allés sur le pont Scott et nous ont demandé d'élargir le pont, de mettre des trottoirs. On avait dit, dans ce temps-là, qu'on commençait l'autoroute de la Beauce à l'automne 1972 et que...

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que ça tient encore ça?

M. BELAND: Cela tient encore?

M. PINARD : Cela tient encore parce que c'est absolument ridicule de dépenser de l'argent pour des "by-pass" de village, pour faire des traverses. H est beaucoup mieux de donner à la Beauce un service rapide, une autoroute, que de dépenser peut-être \$500,000 à une place, \$300,000 à une autre et \$200,000 et commencer immédiatement. D'ailleurs, tous les mandats sont donnés pour les professionnels et les plans doivent être finis à l'automne. Nous avons l'intention de demander les soumissions à l'automne également.

M. BELAND: Toujours au sujet des ponts, concernant Saint-Agathe-de-Lotbinière, il y a un certain pont dont le quai avait été emporté par la crue des eaux l'été dernier. Des montants d'argent ont été alloués mais le pont n'est toujours pas fait. Est-ce que ledit pont se fera cette année? Il aurait peut-être fallu que j'en discute à la commission de l'agriculture et de la colonisation mais il reste que tout passe par l'intermédiaire du ministère de la Voirie. Est-ce que ledit pont sera refait cette année? Parce que rien ne circule sur ce pont, la circulation est détournée depuis l'été dernier.

M. PINARD: Sainte-Agathe est située dans le comté de Lotbinière?

M. BELAND: Oui. Pendant que vous cherchez la réponse, une dernière allusion concernant le fameux problème de Saint-Sylvestre. Le 10 juin 1971, il y a eu \$525,000 qui ont été

promis pour la réfection de ce chemin et les gens l'attendent encore. J'espère que l'annonce que vient de faire le ministre se concrétisera cette année.

M. PINARD: On va demander des soumissions cette année.

M. BELAND: Un autre point concernant la route reliant les municipalités de Saint-Edouard et Saint-Louis-de-Lotbinière; nous avons eu des entretiens l'été dernier avec certaines personnes de la région...

M. PINARD: Nous avons eu plusieurs entretiens avec le député de Lotbinière.

M. BELAND: Ce n'est quand même pas ma faute s'il y a plusieurs chemins à refaire dans le comté de Lotbinière et que cela n'a pas été fait dans le passé.

M. PINARD: Cela, c'est Saint-Edouard?

M. BELAND: Saint-Edouard-de-Lotbinière et Saint-Louis-de-Lotbinière.

M. PINARD: On va paver la route cette année tel que c'était entendu.

M. BELAND: Puis le bout de cinq milles qui restait à refaire?

M. LAVOIE (Wolfe): Vu que c'est dans un comté créditiste, allez-vous vous servir du pavage économique?

M. BELAND: Je pense bien que la population du comté accepterait même le pavage économique, quitte à y revenir quelques années plus tard.

M. RUSSELL: Sans intérêt.

M. BELAND: Cela serait déjà passablement mieux.

M. RUSSELL: Sans intérêt.

M. BELAND: Passons, parce que l'honorable député qui m'a précédé dans le comté aurait pu faire plus pour le comté, mais il s'est laissé aller passablement, surtout les dernières années en tout cas. De toute façon, quelle est la réponse pour ce chemin-là?

M. PINARD: Je ne sais pas son nom...

M. BELAND: M. Bernatchez, si ma mémoire est bonne...

UNE VOIX: Préfet de comté.

M. BELAND: Oui. Entre Lotbinière et Saint-Edouard, quelle est la réponse en ce qui concerne la réfection?

M. PINARD: L'effort de cette année porte surtout sur le pavage, il y aura pour la route de Saint-Edouard un contrat pour trois milles de pavage.

M. BELAND: Trois milles de long. Est-ce que ça comprend également la partie...

M. PINARD: C'est du village de Lotbinière à Saint-Edouard.

M. BELAND: Mais ça ne comprend pas la partie de Saint-Edouard, l'autre chemin qui se dirige vers l'ouest?

M. PINARD: Non, la réfection de ce chemin-là est au programme triennal de la voirie.

M. BELAND: Bon. Maintenant, en ce qui concerne la route Saint-Flavien — Dosquet, plus communément peut-être appelée rang Saint-Joseph...

M. PINARD: La route 271 maintenant.

M. BELAND: Je crois. Est-ce que ça va être pavé cette année?

M. PINARD: Oui, monsieur.

M. BELAND: Puis la réfection du reste?

M. PINARD: C'est dans les prévisions triennales.

M. BELAND: Triennales. Bon. En ce qui concerne maintenant Saint-Antoine...

M. LAVOIE (Wolfe): Etes-vous encore aux ponts ou aux routes?

M. BELAND: La réfection de routes.

M. LAVOIE (Wolfe): Les routes, ah bon!

UNE VOIX: Saint-Antoine, est-ce dans la carrière?

M. BELAND: On est toujours au sous-article 1. Saint-Antoine, c'est la partie de Marie-Victorin, route 3. Est-ce qu'effectivement le type qui a eu le dernier contrat — je ne sais trop lequel — qui a été accordé, soit quelque \$2,000...

M. PINARD: D'ailleurs, ce que l'on a prévu en quatre ans on le fait en trois ans ou deux ans... C'est la route 3, ça?

M. BELAND: Oui. Mais effectivement il va y en avoir un bout, soit le tiers cette année 1972.

M. PINARD: Oui, c'est dans l'entente des travaux d'hiver. C'est Vézina, je crois, qui a le contrat?

M. BELAND: C'est possible.

M. PINARD: Nous allons inscrire ce programme de travaux dans le cadre de l'entente Canada-Québec, pour bénéficier des montants du gouvernement fédéral en paiement sur la main-d'oeuvre qui travaille pendant la saison d'hiver. Cela a avancé l'échéancier d'autant et je pense que le projet va être terminé plus vite que prévu.

M. BELAND: A ce moment-là, étant donné que les travaux ne sont pas commencés encore, n'y-a-t-il pas une date limite pour commencer les travaux pour que cela entre à l'intérieur de ce programme fédéral?

M. PINARD: En ce qui concerne la date limite, il n'y a pas de problème majeur. A cause de la grève, nous avons demandé un délai qui est, je ne dirais pas accordé, mais qui est en négociation positive.

M. BELAND: Qui serait retardé peut-être au, ou vers le 1er juillet.

M. PINARD: C'est en négociation. On ne peut pas présumer de la réponse que donnera le gouvernement fédéral mais nous espérons que... Le contrat étant accordé, nous allons le donner quand même.

Il n'y a aucun problème car le contrat est accordé. Il faut que le contrat soit accordé avant une date limite, pour être admissible à la subvention.

M. BELAND: En ce qui concerne l'autre route de Saint-Flavien à la carrière — M. Roulau se souvenait tout à l'heure — est-ce qu'il y a quelque chose de prévu soit pour un bout en asphalte ou la réfection du reste?

M. PINARD: D'ailleurs, il a été entendu, après la visite de la délégation de Saint-Flavien, qu'après l'acceptation des crédits, — évidemment les programmes sont modifiés selon les budgets finals là-dessus — le sous-ministre donnerait sa réponse aux gens de Saint-Flavien, à Saint-Flavien même.

M. BELAND: A Saint-Flavien même. On avait dit à ce moment-là que la population de Saint-Flavien aurait la réponse d'ici le 15 avril. A quelle date sommes nous rendus déjà?

M. PINARD: Après le budget. On avait dit après le budget, 9 mai 1972. M. le maire m'a téléphoné et...

M. BELAND: Ah bon! Après l'étude des crédits.

M. PINARD: Il m'a appelé la semaine dernière. Je lui ai dit qu'on passait nos crédits. J'ai encore son numéro de téléphone et, dès que les crédits seront adoptés, je vais lui téléphoner.

M. BELAND: D'accord. Maintenant, la route

entre Saint-Narcisse et Saint-Bernard dans Dorchester, il n'y a que trois milles de pavage, est-ce qu'il y aura des crédits accordés, cette année?

M. PINARD: Non, attendez, c'est à l'intérieur de la limite des \$150,000 dont je vous ai parlé. On peut quand même demander des soumissions.

M. RUSSELL: Vous pouvez même en négocier aussi.

M. PINARD: Non, si on a d'autres travaux de pavage. Ce serait une année de pavage dans le comté de Lotbinière. Le député a mis l'accent sur le pavage plutôt que sur d'autres genres de travaux.

M. LAVOIE (Wolfe): Il y a des travaux qui ont été faits dans...

M. PINARD : On pourrait peut-être relever les contrats pour avoir les meilleurs prix possibles.

M. BELAND: Il reste peut-être des petits bouts à paver. Disons que dans le passé on a parlé de programme triennal, quinquennal et les gens se rendent plutôt compte qu'il s'agit de programmes au fanal, parce que cela ne se fait pas vite.

M. BACON: Ils ne sont pas dans les annales.

M. BELAND: J'espère qu'ils le seront à l'avenir.

M. LAVOIE (Wolfe): Si vous faites ce que le député de Lotbinière vous demande, est-ce qu'il va m'en rester pour le comté de Wolfe?

M. PINARD: Bonne question.

UNE VOIX: Est-ce que je pourrais avoir la permission de terminer?

UNE VOIX: Est-ce que je pourrais avoir le tableau?

M. LE PRESIDENT: Pour le moment, oui.

M. PINARD: Pour ne pas donner de syncope au député, j'aimerais mieux lui en parler personnellement parce qu'il va avoir des surprises agréables.

M. LE PRESIDENT: L'honorable député de Wolfe a la parole.

M. LAVOIE (Wolfe): En plus de cela, il va certainement se rendre compte des nombreuses résolutions du conseil de chaque paroisse de mon comté qu'elles ont fait parvenir au ministre. Je sais qu'il y apportera une étude très

sérieuse et qu'il mettra autant de budget que possible à la disposition des divisionnaires des quatre divisions que j'ai dans mon comté pour en faire le plus possible. Je n'allongerai pas le discours sur chaque route de mon comté. Je verrai le ministre à ce sujet. Je lui parlerai de chaque route en particulier et s'il y a lieu de faire quelque chose cela me fera plaisir.

M. RUSSELL: On laissera le ministre les annoncer comme il va annoncer certainement le pont de Causapsal. Est-ce que c'est annoncé?

M. PINARD: Causapsal, c'est dans le comté de Matapédia.

Les soumissions sont demandées depuis un bout de temps et le contrat est accordé depuis environ un mois ou un mois et demi. Le problème dans ce coin est plus grave que cela. On est dans une fosse à saumon et le ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche a protégé le saumon qui remonte dans la rivière. C'est évident qu'on aurait pu commencer les travaux il y a quinze jours ou trois semaines mais au prix, peut-être, de polluer la rivière pour des années à venir. Déjà notre administrateur régional est allé à Causapsal et a rencontré la population, a rencontré en fait une centaine de personnes.

Il a expliqué la situation. Il semble assez difficile que les gens comprennent tout ça.

Les gens veulent à la fois protéger le saumon, avoir la réalisation du pont et en même temps utiliser le pont temporaire que nous avons. Toute ces choses sont faisables.

Toutes les choses que nous faisons, devraient peut-être se faire quinze jours avant ou trois semaines plus vite.

Au moment du frai je pense que c'était indiqué pour le ministère de ne pas laisser faire des travaux qui auraient pu mettre en danger la montée du saumon.

D'ailleurs, la portée du pont est assez large pour protéger le saumon. Le ministère de la Voirie a protégé l'écologie dans ce coin-là.

M. RUSSELL: En attendant la fin du frai dans ce comté-là, on pourrait peut-être se diriger vers le comté de Shefford. Je sais que la ville de Granby désirait avoir un pont sur la rivière Yamaska. Je ne veux pas centrer la discussion là-dessus, mais c'était simplement en passant. Je suis convaincu que le ministre est très désireux de répondre favorablement aux demandes de la ville de Granby. Elle en a un besoin urgent à cause du surcroît de circulation qui s'y fait avec l'installation de nouvelles industries qui se fait dans la région. Il faudrait aussi continuer la route dont on avait discuté à l'occasion du passage du ministre, à Bromont, qui est une continuation de l'autoroute vers la ville de Granby. On parle du pont et de la route aussi. C'est une chose qui s'impose. Il faudrait presque fréquenter la route pour s'en rendre compte sur les lieux. Ce n'est pas tellement

tolérable de laisser cette route dans les conditions présentes. Il faudrait y faire une analyse spéciale. Je ne dis pas que c'est possible de la faire immédiatement. Certainement que dans un avenir très rapproché cette route devrait être continuée, dans le même style que celle qui a été faite, vers l'industrie IBM qui a été construite à Bromont. Le ministre devrait demander à ses fonctionnaires d'étudier cette question sérieusement. Je suis convaincu qu'en ce qui concerne tous les travaux qui ont été modérés — je ne dirai pas arrêtés mais modérés — depuis deux ans, comme disait le ministre tout à l'heure, il va me garder une surprise cette année, soit tout me donner dans une seule année. Je ne lui demanderai pas de me dire quel est le montant parce que je ne voudrais pas avoir une syncope moi non plus. Je vais le laisser l'annoncer. Ce qui m'intéresse, c'est que les travaux se fassent d'une façon mesurée, continue, à l'avantage de la population et suivant le budget à sa disposition. Comme il est tellement augmenté cette année, je ne peux m'expliquer que ça ne soit pas fait dans le comté, surtout que les travaux ont été commencés il y a déjà trois ans.

M. le Président, je serais heureux que le ministre puisse me le confirmer — je ne lui demanderai pas de me le confirmer ce soir — je sais qu'il prend toutes ces choses en sérieuse considération et qu'il pourra lui-même faire une déclaration prochainement. Je serai heureux de la communiquer aux intéressés en temps et lieu.

M. PINARD: Nous allons faire tout notre possible pour sanctifier votre désir.

M. RUSSELL: M. le Président, je suis convaincu que le ministre fait toujours son possible. Cette fois-ci, je voudrais qu'il fasse un peu l'impossible pour s'orienter vers ce district qui semble avoir été non pas délaissé, mais peut-être un peu négligé pour favoriser d'autres régions qui étaient peut-être dans un grand besoin. Je n'en veux pas au ministre mais cette année je voudrais bien qu'il se dirige vers cette région. Peut-être un peu comme on le fait pour la baie James. Apparemment il y a un besoin urgent. Est-ce qu'il se construit des ponts dans ce coin-là? Est-ce que la voirie s'occupe de surveiller la construction de ponts et de routes qui se fait dans cette région-là? Est-ce que c'est fait sous la surveillance de la voirie?

M. PINARD: C'est-à-dire que les normes en vigueur à la voirie sont appliquées.

M. RUSSELL: Est-ce sous la surveillance des officiers de la voirie?

M. PINARD: Tout dépendra du déroulement des activités, des décisions qui sont prises et qui seront annoncées d'ici peu, et de l'ampleur des programmes à réaliser.

M. RUSSELL: Est-ce que je comprends bien le ministre? Il veut dire que celles qui ont déjà été annoncées ne sont pas coordonnées par ses officiers?

M. PINARD: C'est-à-dire que les responsables de la Société de la baie James sont souvent au bureau des ingénieurs et techniciens du ministère de la Voirie.

M. RUSSELL: Je voyais tout à l'heure le président de l'Hydro-Québec qui était ici et il est disparu. Je pensais qu'il avait peut-être des questions qu'il voulait poser au ministre et c'est pour ça que j'en parle, non pas pour prendre les devants, mais pour lui faciliter la tâche et pour l'assurer que tout est bien surveillé, que les routes seront construites suivant les normes de la voirie et suivant toutes les données les mieux protégées, pour l'assurer que tout est fait pour que la voirie puisse assurer l'administration, le maintien ou l'entretien après que la construction sera faite d'une façon très mesurée, raisonnée et à un coût très économique.

M. PINARD: A venir jusqu'à maintenant, la collaboration est très bonne.

M. RUSSELL: Très bonne, pas de discussions...

M. PINARD: Oui, il y a des discussions mais il y a de l'entente.

M. RUSSELL: Pas de différences...

M. PINARD: Il y a des divergences de vues mais on finit par s'entendre.

M. RUSSELL: Avec M. Nadeau, il y a moyen de...

M. PINARD: Oui.

M. LAVOIE (Wolfe): Avant d'entamer le projet...

M. PINARD: On a fait un long voyage.

M. LAVOIE (Wolfe): Je voudrais faire une remarque...

M. PINARD: On a fait un long voyage, nous sommes allés à la baie James.

M. LAVOIE (Wolfe): Ah oui! C'est un peu loin. On va revenir dans notre canton si vous voulez et, avant de changer de catégorie, j'aimerais passer une remarque et demander au ministre pourquoi la région des Cantons de l'Est est si négligée au point de vue de la voirie depuis une couple d'années, comparativement à d'autres régions?

M. PINARD: Je n'admets pas la remarque du député de Wolfe, que j'aime bien, mais je suis obligé de m'inscrire en faux contre sa déclaration.

M. LAVOIE (Wolfe): Il me semble à moi, en voyageant dans les Cantons de l'Est, qu'il n'y a pas tellement de travaux qui se font alors qu'on en aurait tellement besoin. Je voudrais savoir pourquoi. C'était seulement un départ.

M. PINARD: Il faut quand même admettre que dans la région de Sherbrooke...

M. LAVOIE (Wolfe): On va venir, étant Québécois...

M. PINARD: ... il y a eu particulièrement un effort de fait depuis l'an passé. Je comprends qu'il y a l'autoroute des Cantons de l'Est qui s'est faite de Montréal vers Sherbrooke et Rock Island entre...

M. LAVOIE (Wolfe): ... grand projet.

M. PINARD: ... l'an passé, on a quand même la Transquébécoise qui va jusqu'à Richmond et aussi le pont dans Sherbrooke même, qui permet de contourner complètement Sherbrooke. Nous sommes à étudier le pont double, où il passe du bois actuellement...

M. LAVOIE (Wolfe): Ascot?

M. PINARD: ... Ascot. Toute l'étude est faite, nous sommes à terminer nos plans et nous avons l'intention, dans le plus bref délai possible, de procéder. Je pense que c'est ce qui va donner à la région des Cantons de l'Est le réseau routier dont elle a besoin pour se développer.

M. LAVOIE (Wolfe): Je comprends mais il semble que vous dirigez vos efforts vers les grands réseaux routiers tout en négligeant les réseaux de moindre importance mais qui sont aussi très importants pour la population de nos régions, de nos comtés.

M. PINARD: En fait, c'est ce qu'on a dit justement au début de l'étude des crédits du ministère de la Voirie, jeudi soir. Pour environ deux ans, on avait préconisé comme politique générale d'aller vers les grands axes, quitte à revenir à une voirie régionale dans un an ou deux. Mais actuellement, je pense que c'est ça qui manquait et c'est ça, en fait, qui fait l'économie d'une région.

M. RUSSELL: Actuellement, M. le Président, peut-être qu'on pourrait tenter de faire d'une façon plus ordonnée la discussion là-dessus. Le ministre pourrait peut-être nous donner les grandes lignes du développement de ces grandes artères, comme la Transquébécoise, à savoir où nous sommes rendus et quelles sont les estimations pour compléter cette route.

M. PINARD: Dans l'ordre parce que...

M. RUSSELL: Certainement, si on pouvait le faire là ou...

M. PINARD: Il serait peut-être préférable de procéder catégorie par catégorie.

M. RUSSELL: Nous allons discuter simplement de la voirie rurale et nous reviendrons tout à l'heure sur les autres.

M. PINARD: Nous pouvons faire la discussion sur la Transquébécoise, mais la discussion sera faite quand nous arriverons à l'article.

M. LAVOIE (Wolfe): A quel article est-elle, j'ai regardé tantôt et...

M. PINARD: On peut donner un aperçu général des grands projets...

M. LAVOIE (Wolfe): Ah bon! si c'est celle-là...

M. PINARD: On peut les énumérer.

M. LAVOIE (Wolfe): Oui, d'accord.

M. RUSSELL: Je pensais que le ministre pourrait peut-être nous donner une idée globale de ce qu'il y a de fait, de ce qui est en projet actuellement et de ses prévisions pour des routes comme la Transquébécoise. Peut-être aussi la continuation de l'autoroute de la rive-nord.

M. PINARD: Si on fait le tour de la province, en partant de l'entente qu'on a eue, à Hull, avec le fédéral, où on dépense à peu près \$120 millions en six ou sept ans. Cela va couvrir toute la région de la capitale nationale...

M. RUSSELL: Sept ans, c'est un peu long ça, parlons de deux ans.

M. PINARD: De deux ans. Si vous vous tournez vers Montréal, vous avez, entre Sainte-Adèle et Saint-Jovite. Les travaux ont commencé l'an passé entre Sainte-Adèle et Sainte-Agathe et ont commencé cette année entre Sainte-Agathe et Saint-Jovite. Ils devraient être finis à l'automne de l'an prochain.

M. LAVOIE (Wolfe): C'est là que vous avez déclaré que vous étiez mieux d'améliorer la route no 11 plutôt que de faire...

M. PINARD: C'est exact, à partir de Sainte-Agathe jusqu'à Saint-Jovite. Déjà, grosso modo, c'est \$40 millions...

M. RUSSELL: C'est l'extension de l'autoroute du nord.

M. PINARD: De Sainte-Adèle à Sainte-Aga-

the, c'est l'extension de l'autoroute des Laurentides à péage, à non-accès, et à partir de Sainte-Agathe, nous doublons la route 11 qui va être bonne pour une quinzaine à une vingtaine d'années, jusqu'au nord de Saint-Jovite.

Si vous continuez sur la rive nord, vous avez nos projets qui sont de Berthier à Trois-Rivières, vous avez la Transquébécoise, et nous commençons l'intermunicipale à Trois-Rivières.

M. RUSSELL: Quel est le programme pour le développement de l'autoroute de Berthier à Trois-Rivières?

M. PINARD: A Trois-Rivières, en fait, nous avons déjà fait trois appels d'offres, trois ou quatre autres appels d'offres vont être annoncés d'ici la fin de mai.

M. RUSSELL: Pour la totalité?

M. PINARD: Pour la totalité du projet entre Berthier et Pointe-du-Lac et entre Pointe-du-Lac et la Transquébécoise, les contrats sont déjà accordés.

M. RUSSELL: Ce sont des contrats de deux ans?

M. PINARD: C'est-à-dire que, normalement, lorsque vous donnez un contrat, peu importe si c'est un contrat de \$1 million, \$2 millions, \$3 millions, parce que vous avez des entrepreneurs en conséquence, normalement, ce sont deux étés. Si vous lancez des appels d'offres de bonne heure, normalement, si vous demandez ça en mai cette année, à l'automne 1973, ça devrait être fini.

Après ça, vous avez la Transquébécoise, de Shawinigan à Trois-Rivières et jusqu'à Saint-Wenceslas. A partir de là, vous avez deux routes qui vont en parallèle jusqu'à la Transcanadienne. Nous partons de la Transcanadienne pour aller jusqu'à Saint-Albert où le contrat est accordé; il devrait finir l'automne prochain parce qu'il fait partie aussi de la Transquébécoise.

Si nous continuons sur la rive nord, dans les grands axes, nous allons finir le boulevard Charest ici. Nous sommes à faire les plans pour l'autoroute qui va aller.

M. RUSSELL: Ce sont tous les travaux qui ont à être faits sur la Transquébécoise?

M. PINARD: C'est la Transquébécoise, exactement. Au lieu de traverser le fleuve tout de suite, si vous voulez faire un tour et revenir sur la Transquébécoise, de l'autre côté dans la région de Québec, évidemment, nous sommes à terminer les plans, cette année, du boulevard Charest ou de l'autoroute qui va de Québec vers Trois-Rivières, dans Portneuf — des discussions que nous entendons souvent. Nous sommes à terminer les plans cette année et nous ferons

des appels d'offres au cours de l'année prochaine.

M. RUSSELL: Il s'agit simplement d'un boulevard.

M. PINARD: Le boulevard Charest, c'est une autoroute à quatre voies à non-accès. C'est une autoroute.

M. RUSSELL: Une autoroute pas payante.

M. PINARD: Non, une route non payante. Si nous faisons le tour, nous mettons beaucoup d'argent sur la route 15. Ce n'est pas une autoroute, mais c'est une route. Globalement, je n'ai pas le montant total, mais de...

M. LAVOIE (Wolfe): Le boulevard Talbot?

M. PINARD: ... Québec vers... Enfin, on dépense de l'argent à Sept-Iles, à Hauterive, un peu partout. On termine nos plans. Dans la région de Québec, tout a été expliqué, je pense bien, un peu partout dans les journaux.

Si on revient dans la Gaspésie, si on traverse de l'autre côté, il y a une entente avec l'ODEQ où nous dépensons une vingtaine de millions de dollars; grosso modo, pour les routes 6 et 10. Nous pensons finir à l'automne. Nous sommes à peu près convaincus de finir la Transcanadienne jusqu'aux frontières du Nouveau-Brunswick.

M. LAVOIE (Wolfe): J'ai une note qui dit qu'Ottawa refuse une demande d'aide pour finir la route aux frontières du Nouveau-Brunswick. Est-ce que vous avez eu des négociations depuis ce temps-là? Est-ce que c'est réglé?

M. PINARD: L'entente avec le fédéral finissait de toute façon le 31 décembre 1970. Par contre, cette entente disait, à quelques millions près...

M. LAVOIE (Wolfe): J'ai une question là-dessus.

M. PINARD: ... que le maximum que la province de Québec pouvait retirer était de \$175 millions. Et nous avons retiré, je pense, \$174 millions et plus, sauf erreur. Nous avons retiré le maximum de l'entente. Nous sommes la province canadienne qui a le plus retiré de cette entente pour la Transcanadienne même si, peut-être, nous avons commencé avec dix ans de retard. Actuellement, c'est le Québec seul...

M. LAVOIE (Wolfe): ... qui finit les travaux.

M. PINARD: ... qui finit les travaux mais, d'une manière ou d'une autre, nous étions plafonnés à un maximum de \$175 millions, grosso modo.

M. RUSSELL: La route 6 sera-t-elle terminée dans un an ou dans deux ans?

M. PINARD: Je pense que nous ne terminerons jamais les routes 6 et 10 parce que ce sont des routes de 400 à 500 milles. Lorsqu'elles seront terminées, il faudra les recommencer.

M. RUSSELL: On va quand même dépenser \$20 millions...

M. PINARD: Un montant de \$20 millions par année, mais ce que je veux dire, c'est que c'est tellement long que...

M. BELAND: Est-ce que c'est la route du Saguenay?

M. PINARD: C'est tout le tour de la Gaspésie.

M. BELAND: Ah bon! D'accord.

M. RUSSELL: Mais vous avez terminé de Cap-Chat, Sainte-Anne-des-Monts...

M. PINARD: C'est-à-dire qu'on refait les sections les plus mauvaises actuellement, les plus prioritaires.

M. LAVOIE (Wolfe): Prévoyez-vous faire des travaux sur le boulevard Talbot?

M. PINARD: Là-dessus, c'est de la voirie un peu plus régionale. Je pense qu'on double les côtes. Nous avons déjà des appels d'offres pour des voies de camions, dans les côtes.

M. BELAND: Est-ce qu'il y a aussi des prolongations vers Havre-Saint-Pierre?

M. PINARD: Nous avons sauté cette question. Nous avons dépensé \$4 millions pour la route 15.

M. BELAND: Alors, vous prétendez vous rendre jusqu'à quel endroit cette année?

M. PINARD: Il va falloir continuer un peu plus loin parce que nous travaillons aux deux extrémités à la fois.

M. BELAND: Ah bon!

M. PINARD: En fait, c'est un peu comme la route près de laquelle je suis passé. C'est comme entre Manic et Gagnon. Je ne sais pas combien il y a de milles entre les deux villes, peut-être 120 milles ou 160 milles. Et même si vous faites 40 milles une année, vous n'êtes pas encore rendus. Cela prend un certain nombre d'années mais nous dépensons pour la route Manic-Gagnon \$1 million ou \$1 million et demi, je pense. Ce sont des ordres de grandeur que je vous donne pour le développement dans cette région-là.

M. LAVOIE (Wolfe): Je voudrais revenir à la Transquébécoise. Est-ce qu'il est question...

M. PINARD: Je vais y revenir.

M. LAVOIE (Wolfe): Ah bon!

M. PINARD: En revenant vers Québec, évidemment il y a l'autoroute de la Beauce dont nous avons parlé tantôt et, en revenant aussi sur la Transquébécoise dans les Cantons de l'Est... Tantôt j'ai parlé de Saint-Albert à aller à la Transcanadienne et il y a aussi la route jusqu'à Richmond, de Richmond à Bromptonville dont les appels d'offres seront annoncés d'ici la fin du mois.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce qu'il y a une bretelle qui va relier la Transquébécoise à la route no 1 ?

M. PINARD: Nous avons des appels d'offres d'annoncés pour un pont...

M. LAVOIE (Wolfe): Il faut que cela soit à Ascot. Croyez-vous que cette bretelle qui est censée se faire...

M. PINARD: Elle se fera cette année, à Windsor. Nous avons annoncé des appels d'offres pour un pont à Windsor. C'est celui que j'oubliais. Il faut exproprier le magasin. Je suis allé voir cela deux fois d'ailleurs parce que la municipalité avait un problème de tracé...

M. LAVOIE (Wolfe): C'est bien avant cela. Vers Sherbrooke, dans le canton d'Ascot, prévoyez-vous une bretelle pour palier la route Transquébécoise...

M. PINARD: Pas cette année.

M. LAVOIE (Wolfe): ... à la route no 1, prochainement?

M. PINARD: Cela doit se faire...

M. LAVOIE (Wolfe): L'an dernier, il en avait été question.

M. PINARD: Oui, mais il y avait quand même un choix à faire entre ce programme qui nous était demandé et la construction d'un pont.

M. LAVOIE (Wolfe): Mais votre pont sur la Rivière-Saint-François à Ascot, où sera-t-il situé? Près du pont actuel, plus bas ou plus haut?

M. PINARD: Ce n'est pas encore déterminé. En fait, cette année, nous sommes en train d'étudier cette question.

M. BELAND: En ce qui concerne la route 49, pendant que nous sommes dans les Cantons de l'Est, on a failli perdre un député là-dedans...

M. PINARD: C'est la priorité du comté.

D'ailleurs, nous annoncerons bientôt des appels d'offres à ce sujet.

M. RUSSELL: Vous n'avez pas...

M. PINARD: Disons que rien ne sert de discourir mais reste que la route est un besoin prioritaire. C'est la priorité, je pense, dans le comté, la route 49 qui va à Thetford Mines. C'est actuellement la priorité du ministère de la Voirie.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que la Transquébécoise est à participation fédérale?

M. PINARD: Non.

M. LAVOIE (Wolfe): Elle est complètement provinciale.

M. PINARD: Il faut faire attention. Elle entre dans le cadre des travaux d'hiver.

M. RUSSELL: Comment allez-vous récupérer sur les travaux d'hiver?

M. PINARD: C'est un prêt du fédéral.

M. RUSSELL: C'est un prêt, oui. Sans intérêts, M. le Président?

M. PINARD: Ah bien là!

M. RUSSELL: On parle d'un prêt pour la question de la construction de l'autoroute transquébécoise avec intérêts. Est-ce avec ou sans intérêts?

M. PINARD: C'est avec intérêts.

M. RUSSELL: Avec intérêts. Concernant les travaux de la Transquébécoise, est-ce qu'on prévoit la compléter, disons de Trois-Rivières vers Sherbrooke ou la frontière américaine? C'est un projet de deux, trois ou quatre ans? Quel est le projet tracé actuellement? Il peut être modifié en cours de route, naturellement, suivant les disponibilités?

M. PINARD: Si on regarde l'ensemble de la province, c'est peut-être moins prioritaire qu'autre chose ailleurs. Peut-être est-ce moins prioritaire que de la finir entre Trois-Rivières et Québec sur la rive nord, si on fait des comparaisons.

M. RUSSELL: C'est un projet qui peut se prolonger sur quatre ou cinq ans et peut-être plus, tout dépend des disponibilités.

M. PINARD: C'est ça!

M. RUSSELL: Si nous faisons le tour d'horizon que vient de faire le ministre.

M. PINARD: Cela fait beaucoup de millions.

M. RUSSELL: En parlant de l'autoroute, elle est allée tourner en Gaspésie et elle est passée un peu sur la route 15 près de Sept-Iles. Il y en a un peu dans la Beauce et un peu dans les Cantons de l'Est. Je crois que les millions volaient chaque côté et cela n'en fait pas beaucoup à chaque endroit. Si on veut que les projets fonctionnent d'une façon continue, cela va prendre quelques années pour compléter cette...

M. PINARD: Cela fait beaucoup de millions. Quand on parle de Berthier, Pointe-du-Lac il s'agit de \$20 millions; Pointe-du-Lac à Trois-Rivières \$7 millions ou \$8 millions. Je vous donne des chiffres grosso modo, à un million près. Si je parle de la Côte-Nord, c'est \$4 millions à \$5 millions; en Gaspésie, \$40 millions cette année, quand je parle de la Transcanadienne pour le tour de la Gaspésie. Quand je parle de la Transquébécoise c'est un montant de \$10 millions. Cela fait beaucoup d'argent.

M. RUSSELL: Est-ce que le ministre peut me donner une vue globale de tous les projets dont on vient de discuter? Cela représente combien de milliards?

M. PINARD: Ce sont des millions. C'est dans le budget que vous m'avez demandé pour cette année et l'an passé.

M. RUSSELL: Si toutes ces routes étaient réalisées, cela représenterait combien de milliards ou de millions?

M. PINARD: Ce qui est en soumissions actuellement?

M. RUSSELL: Non, vous nous avez parlé de projets qui font partiellement partie de ces routes.

M. PINARD: Oui.

M. RUSSELL: Mais chacune de ces routes complétées, vous avez l'étude qui a été faite pour chacune de ces routes, et cela représente combien de milliards?

M. MAILLOUX: Pour la route 15, c'est \$5,700,000.

M. RUSSELL: Il y a certainement une étude de cela parce que... D'ailleurs c'est un prolongement de l'étude que M. Goyer avait faite en 1951.

M. PINARD: Enfin, M. Goyer avait commencé à faire des prévisions.

M. RUSSELL: C'est ça, des prévisions. D'ailleurs, c'est le prolongement de ça. C'est plus poussé, les coûts ont changé...

M. LE PRÉSIDENT: Est-ce qu'on peut dire que la catégorie 1 est adoptée?

M. RUSSELL: J'attendais une réponse du ministre. Est-ce qu'il peut me donner un chiffre de l'envergure...

M. PINARD: La demande totale?

M. RUSSELL: Les gens veulent tous avoir ces routes. Moi, je veux la Transquébécoise. D'autres veulent la Transcanadienne, d'autres veulent la route...

M. PINARD : La route 49.

M. RUSSELL: ... 49. On les veut tous ces routes.

M. PINARD: D'autres, la route de Sainte-Agathe.

M. RUSSELL: On a tracé un beau grand tableau au ministère de la Voirie. Il y en a qui sont tracés en rouge, d'autres en bleu. Je ne sais si ce sont les bleus qui les feront et les autres qui feront les rouges mais...

M. PINARD : Nous avons des projets dans la planification quinquennale...

M. RUSSELL: Sans compter les ponts, d'ailleurs.

M. PINARD: ... qui sont évalués au coût de \$700 millions à \$800 millions.

M. RUSSELL: Ce sont des projets qui vont se faire dans trois ou quatre ans.

M. PINARD: Vous pouvez espérer si le budget du ministère de la Voirie est à la hausse comme il l'a été depuis les trois dernières années, surtout depuis les deux dernières années parce que cette année c'est un budget record, \$443 millions.

M. RUSSELL: Est-ce que cela comprend les projets en vue des...

M. LAVOIE (Wolfe): Des élections fédérales.

M. RUSSELL: ... non, des chemins de communication pour l'aéroport de Sainte-Scholastique?

M. PINARD: En fait, ce que nous avons commencé pour Sainte-Scholastique, j'ai peut-être oublié la route 640 que nous faisons au complet et qui a été commencée l'an passé, c'est en vertu d'une entente fédérale-provinciale.

De Sainte-Thérèse jusqu'à Terrebonne, grosso modo, elle est payée à 100 p.c. par le fédéral. Elle devait être complétée à l'automne 1972 et, aux frais de la province, nous prolongeons jusqu'à l'autoroute de Montréal-Berthier — je l'ai oubliée tout à l'heure celle-là — qui devrait

être finie à l'automne 1973. Cela veut dire que l'axe qui est parallèle au boulevard Métropolitain, même s'il est assez loin — peut-être une dizaine de milles — va certainement aider à décongestionner le boulevard Métropolitain, et va faire un lien entre la route 2, l'autoroute Montréal-Berthier, l'autoroute des Laurentides, la route 8 à Saint-Eustache qui va jusqu'à Oka. Cette route-là devrait être terminée en 1973. C'est encore un projet qui coûte de quinze à vingt millions.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): La route 29 aussi... qui longe le lac.

M. PINARD: La route 640, à peu près à 1200 pieds, à certains endroits, peut-être un mille — parce que la route 29 longe la rivière — est le remplacement qui, dès que nous l'aurons finie, parce que c'est un endroit très urbanisé, est remise à la municipalité.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Est-ce que l'élargissement de la route 29 est compris dans les projets de cette année?

M. PINARD: Dans les projets, peut-être l'an prochain y aurait-il élargissement de la route 29, entre Oka, Saint-Placide et Saint-André-d'Argenteuil.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Ce n'est pas pour cette année.

M. PINARD: Je demeure dans ce coin-là, alors c'est facile pour moi. Il y a Saint-Placide et Saint-André d'Argenteuil. La route 640 rejoint la route 29.

M. LAVOIE (Wolfe): ... et à Saint-Claude?

M. PINARD: De l'autre côté d'Oka et de là je me rends au parc d'Oka pour lequel il y a eu beaucoup d'argent de dépensé pour l'exploiter, car ce parc est toujours fréquenté à chaque été.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): La route qui conduit au parc d'Oka, quel numéro lui donnez-vous?

M. PINARD: Actuellement, lorsque vous sortez de l'autoroute des Laurentides, vous avez la 640. Vous rejoignez la route 29 à Sainte-Marthe-sur-le-Lac. Éventuellement, nous avons un projet où la route 640 — si vous y allez souvent, tout de suite après la voie ferrée — formerait un parallèle qui conduirait directement au parc d'Oka et continuerait jusque de l'autre côté d'Oka; de là nous rejoignons la route 29 améliorée, à deux voies, ce qui est suffisant.

M. RUSSELL: Dans tous ces projets, la route 8, de Sainte-Scholastique à Hull, est-elle dans les vues du ministère?

M. PINARD: C'est un avant-projet. A l'étude.

M. RUSSELL: A l'étude?

M. PINARD: Oui.

M. RUSSELL: Est-ce que l'étude peut être assez longue?

M. PINARD: Encore là, c'est un problème de disponibilité budgétaire. Si on est capable de faire inclure ce projet routier dans le cadre d'une entente à venir avec le gouvernement fédéral, eh bien tant mieux! Cela pourrait aller plus vite.

M. RUSSELL: Est-ce qu'on n'a pas une estimation assez précise du coût de la construction? Est-ce qu'il n'y avait pas une firme d'ingénieurs qui faisait une étude pour donner le coût total du projet d'un boulevard, ou d'une autoroute?

M. PINARD: Où ça?

M. RUSSELL: Sur la route 8 qui va de Sainte-Scholastique à Hull.

M. PINARD: C'est-à-dire que, de Sainte-Scholastique à Hull, il y avait des projets à venir jusqu'à environ deux ans, c'est qu'il fallait contourner les villages. Après avoir discuté avec le ministre, on aurait dépensé, à mon point de vue, beaucoup d'argent alors que la vraie solution était d'étudier la réalisation éventuelle d'une autoroute entre Montréal et Hull. Nous avons cessé de contourner les villages, quitte à ce que cela prenne quatre ou cinq ans. Cela peut être douloureux pour les gens qui s'y promènent, mais qu'on arrive au moins à une solution qui se tienne.

Actuellement nous sommes en train d'étudier le tracé; et en ce qui touche les grands avant-projets et la planification au ministère, c'est passablement avancé. Nous sommes en train d'étudier ce tracé à l'aide de notre nouveau service multidisciplinaire que le ministre a formé, c'est-à-dire des écologistes et des urbanistes, tout ça, pour voir si on ne détruit pas le milieu où l'on passe, pour voir si au point de vue de la sylviculture, de l'écologie, de l'agriculture et de l'urbanisme, tout cadre bien dans l'ensemble, parce qu'à certains endroits on passe tout près des villes. Nous espérons qu'ils finiront leur étude d'ici les mois de septembre ou octobre. Si leur étude est positive, nous pourrions poursuivre le tracé, préparer et déposer des plans peut-être d'ici un an et demi ou deux ans.

M. RUSSELL: Il n'y avait pas une firme d'ingénieurs privés qui travaillaient là-dessus en plus des officiers du ministère?

M. PINARD: Au ministère, actuellement, lorsqu'il est question d'avant-projet, de planification, nous ne donnons aucune étude à d'autres. Ce sont strictement les officiers du ministère qui s'en occupent, lorsqu'il s'agit de planification et d'études comme celles-là.

M. LE PRESIDENT: Sous-article 1, adopté?

DES VOIX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Sous-article 2?

Construction de la route Les Boules

M. LAVOIE (Wolfe): Il en a été question tantôt.

M. RUSSELL: Il y a eu combien de milles de construits sur cette route-là, depuis le début? Cela a débuté en 64/65, je crois.

M. PINARD: Actuellement, nous avons 72 milles de complétés sur une entente de 88 milles.

M. RUSSELL: Et les 88 milles devraient être terminés dans une couple d'années.

M. PINARD: Disons qu'elle va se terminer principalement cette année. On a \$5 millions au contrat de cette année. Tous les contrats sont accordés à l'exception peut-être des contrats de béton bitumineux pour des travaux de terrassement et de gravelage qui sont en cours actuellement.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Sous-article 3.

Construction des voies latérales du boulevard Métropolitain

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Construction des voies latérales, est-ce que c'est la réparation des voies latérales? Il en existe actuellement sur le côté du boulevard Métropolitain. Il y a \$300,000 qui vont où?

M. PINARD: Disons qu'au budget, en 71/72, il y avait un montant de \$300,000 aussi. Les demandes des municipalités ne se sont pas concrétisées. Il est possible qu'en 72/73 nous ayons à construire une voie.

C'est-à-dire qu'il y a une amélioration à apporter à la ville d'Anjou. Nous ne nous sommes pas entendus tout à fait l'an passé sur la façon dont nous devons régler le problème. Il y avait aussi la grille urbaine qui entrainait et la ville d'Anjou nous proposait un "sketch" qui était très dangereux au point de vue de la circulation. Nous avons négocié avec elle. Je pense que nous sommes sur le point de nous entendre avec la ville d'Anjou et, lorsque nous

nous serons entendus, nous sommes prêts à dépenser l'argent pour donner satisfaction aux demandes de la ville.

Protection du public aux passages à niveau

M. RUSSELL: Adopté.

M. LAVOIE (Wolfe): Au sous-article 4, je vois que les crédits pour les passages à niveau sont beaucoup diminués. Est-ce parce qu'il y a moins de passages à niveau?

M. PINARD: La Commission des transports a un budget limité concernant l'amélioration des passages à niveau. La province de Québec...

M. RUSSELL: C'est 50-50.

M. PINARD: La participation est même de 60 p.c. par la Commission des transports et 15 p.c. par les chemins de fer. La part de la province revient à 15 p.c.

Le problème est plus complexe que cela. C'est qu'à chaque année nous mettons notre effort là-dessus, mais malheureusement, le budget fédéral, étant faible, ne peut pas nous appuyer autant que nous le voudrions.

L'année dernière, nous avons suivi un programme d'élimination des passages à niveau pour le Québec qui aurait pris tout le budget et qui avait été voté à la Commission des transports par le gouvernement fédéral.

M. RUSSELL: Il pourrait en dépenser plus dans les domaines qui lui appartiennent et laisser les autres.

M. PINARD: Oui, c'est un point de vue.

M. LE PRESIDENT: Adopté?

M. RUSSELL: Est-ce que le montant de \$10 millions qui a été voté l'an dernier a été dépensé?

M. PINARD : Nous avons été obligés de ralentir notre programme d'élimination des passages à niveau parce que nous avons eu un avis que la caisse des passages à niveau était à sec et qu'il n'y avait pas de contribution payée par la commission au gouvernement du Québec. Nous avons dû ralentir notre programme de réalisation en conséquence.

M. RUSSELL: Il reste \$1 million qui n'a pas été dépensé, est-ce que cela a été dépensé totalement pour ces fins ou si des montants ont été virés à d'autres?

M. PINARD: Non, je crois qu'il y a eu \$2 millions de virés à l'article 7, sous-article 1.

M. RUSSELL: Il y a eu environ \$7 millions de dépensés à cette fin-là?

M. PINARD: C'est cela.

M. RUSSELL: C'est ce qui vous amène cette année à demander \$8,800,000 et vous prétendez que vous en avez amplement pour...

M. PINARD: Même le fédéral n'aura pas assez d'argent pour nous appuyer.

M. LAVOIE (Wolfe): Combien de travaux, combien de passages à niveau ont été régularisés?

M. PINARD: A même ce budget-là, il y a eu amélioration des passages à niveau et aussi construction de structures. Environ dix structures ont été construites durant l'année. L'amélioration de passages se chiffrait aux environs de 75 à 80, soit l'installation de signaux lumineux ou...

M. RUSSELL: Il y a eu des passages à niveau dans l'ouest de la ville de Montréal c'est-à-dire Dorval et les environs. Ces passages à niveau sont-ils tous terminés ou s'il y a d'autres projets en cours actuellement? Dans l'ouest de Montréal, dans les environs de Dorval.

M. PINARD: Ce sont les municipalités souvent qui s'engagent. Si on regarde la ville de Saint-Laurent actuellement, sur le boulevard l'Acadie, je pense, ou le boulevard Sainte-Croix et l'autre boulevard, c'est la ville de Saint-Laurent.

Pour la ville elle-même, c'est le boulevard Laurentien actuellement, proche des industries, tout près de Dagwood's. On est en train de faire une structure qui va coûter \$1 million, je pense. La ville de Saint-Laurent a négocié avec le fédéral.

M. RUSSELL: Le passage...

M. PINARD: A Dorion, dans le comté de Vaudreuil-Soulanges, nous sommes à terminer un tunnel qui aura coûté au total \$1,300,000. Je pense que c'est à l'endroit où est arrivé un accident qui a causé la mort de six ou sept élèves.

M. RUSSELL: Les travaux sont-ils finis?

M. PINARD: Il reste \$200,000 de travaux.

M. RUSSELL: Ce sont les seuls qu'on fait dans ce milieu.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce qu'il faut absolument attendre qu'il y en ait qui se tuent pour faire des travaux?

M. PINARD: Non, mais enfin disons que ça serait peut-être à l'avantage des autorités gouvernementales. On a un rapport. Ce serait peut-être bon qu'on le fasse connaître aux députés. Nous sommes l'une des provinces qui ont

pu accélérer le pas là-dedans; nous sommes à l'avant-garde de toutes les provinces; c'est l'un des domaines où nous sommes le plus avant-gardiste.

M. RUSSELL : Nous sommes la province qui a le moins de chemins de fer.

M. PINARD : Nous sommes la province qui a le plus accéléré le tempo pour corriger autant des viaducs ou des feux clignotants...

M. LAVOIE (Wolfe): En ce qui concerne...

M. LE PRESIDENT: Adopté. Sous-article 5.

Haltes routières

M. BELAND: Aux haltes routières, combien y en a-t-il eu de construites ou qui ont été aménagées durant 1971?

M. PINARD: Il y a eu 65 haltes routières.

M. BELAND: Quant à celle qui a été aménagée sur la Transcanadienne, à la hauteur de Villeroy, quel en a été le coût, sinon exact, au moins approximatif?

M. PINARD: Environ \$40,000.

M. BELAND: Environ \$40,000. Celle de Saint-Nicolas, aux limites Saint-Nicolas et de Saint-Apollinaire?

M. PINARD: Dans Lotbinière?

M. BELAND: Enfin si c'est Saint-Apollinaire, c'est Lotbinière, et, si c'est Saint-Nicolas, c'est Lévis.

M. PINARD : Nous demandons cela en bloc, nous. Nous avons demandé des contrats pour la construction de cinq haltes routières pour un montant global de \$275,000. Vous pouvez faire une moyenne en divisant le montant de \$275,000 par cinq.

M. RUSSELL: Est-ce que dans le coût de la bâtisse on fait faire en même temps une halte routière ou fait-on seulement la route qui y entre ou la bâtisse est-elle faite sous un autre contrat?

M. PINARD: Dans les contrats octroyés sur la Transcanadienne, la section en bas de L'Islet, disons les contrats sont à même les contrats de terrassement.

M. RUSSELL: Même dans les contrats de terrassement, il y a une construction qui se fait par après?

M. PINARD: C'est ça.

M. RUSSELL: Quel est le coût moyen des constructions?

M. PINARD: D'une bâtisse? \$20,000 à \$25,000.

M. RUSSELL: De \$20,000 à \$25,000 au complet.

M. PINARD: C'est cela.

M. RUSSELL: Y compris les fosses septiques.

M. BELAND: J'aurais peut-être une suggestion à faire à l'honorable ministre en ce qui concerne une halte routière. Le plus bel endroit sur toute la Transcanadienne, entre Montréal et les limites du Nouveau-Brunswick, tout près de Québec est devant les fameuses chutes Charny. Au point de vue touristique, ça vaudrait véritablement la peine d'organiser une halte routière ou quelque chose de semblable. C'est un bel attrait touristique.

M. PINARD: Il faudrait peut-être faire la distinction entre halte routière et relais routier. La halte routière est construite pour permettre aux automobilistes de s'arrêter et de prendre du repos, tandis que le relais routier peut permettre des activités un peu plus développées, c'est-à-dire faire du camping, permettre de prendre un repas en plein air. Si c'est bien situé, près de la rivière Chaudière par exemple, face aux chutes, ce serait un intérêt touristique considérable.

On me dit que le ministère du Tourisme de la Chasse et de la Pêche aurait un projet pour aménager un réseau routier à cet endroit.

M. BELAND: D'accord.

M. RUSSELL: Sur le montant de \$2 millions qui a été dépensé l'an dernier, \$2,080,000 quel est le montant qui a été dépensé pour le Parc des Voltigeurs, qui est un joli emplacement d'ailleurs?

M. PINARD: IL y a eu \$1,100,000 qui a été dépensé...

M. RUSSELL: Sur le budget de l'an dernier?

M. PINARD: On termine en 72/73 des investissements de l'ordre de \$250,000,000, pardon, \$250,000, vous allez m'assassiner.

M. RUSSELL: Celui qui s'occupe des finances est réaliste.

M. PINARD: \$250,000. Le transfert de la juridiction a été fait au ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche.

M. RUSSELL: Donc, l'administration se fera totalement par le ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche.

M. PINARD: C'est ça, à même le budget du ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche.

M. RUSSELL: Pour l'administration.

M. PINARD: Pour l'entretien.

M. RUSSELL: Et la construction finit cette année.

M. PINARD: C'est ça.

M. LAVOIE (Wolfe): Qu'allez-vous avoir de nouveau pour le comté de Drummond après ça?

M. PINARD : Il y a toujours quelques chose de nouveau.

M. LAVOIE (Wolfe): Il ne doit pas en rester beaucoup, vous avez presque tout mis chez vous.

M. PINARD: D s'agit de regarder les besoins.

M. RUSSELL: Le comté de Drummond, c'était un besoin. M. le Président, en ce qui concerne les haltes routières et les bâtisses d'accueil, de quelle façon fait-on l'entretien de ces bâtisses? Est-ce la voirie qui est responsable de l'entretien de ces bâtisses?

M. PINARD: Tout l'entretien est confié au ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche.

M. RUSSELL: Pour les haltes routières?

M. PINARD: Excusez-moi pour le Parc des Voltigeurs?

M. RUSSELL: Non, je parlais des haltes routières. Le Parc des Voltigeurs, on va...

M. PINARD: Le Parc des Voltigeurs est passé sous l'administration du ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche.

M. BELAND: Même le personnel des haltes routières.

M. PINARD: Non.

M. RUSSELL: H y a une distinction qui se fait entre les deux. Les haltes routières sont un service complètement différent.

M. PINARD: C'est ça.

M. RUSSELL: Je veux savoir qui fait l'entretien, de quelle façon y a-t-il surveillance?

M. PINARD: C'est le ministère de la Voirie.

M. LAVOIE (Wolfe): Lorsqu'on parle de haltes routières, on ne parle pas seulement des haltes routières de la route transcanadienne, des grandes artères. On parle des haltes routières qui peuvent aussi exister le long des routes provinciales, comme la route 1, etc.

M. PINARD : Tous les endroits panoramiques où il y a des gens et des tables, c'est toujours fait par la Voirie. En Gaspésie, il y a une place où on monte sur le bord du cap, c'est fait par la Voirie. C'est un belvédère.

M. RUSSELL: C'est le divisionnaire qui voit à ce que ça soit fait. Mais est-ce que la même chose se fait de la même façon sur la Transcanadienne par exemple? Les haltes routières dans la section d'une division de la Voirie, est-ce ce ministère qui est responsable de l'administration, de l'entretien des bâtisses et ces choses-là ou si cet entretien est donné à contrat?

M. PINARD: C'est le ministère qui fait l'entretien.

M. RUSSELL: Il y a un gars qui passe avec un petit balai tous les matins?

M. PINARD: Pour entretenir les haltes routières, il n'y a aucun contrat donné à l'extérieur, l'entretien est fait par le ministère de la Voirie.

M. LAVOIE (Wolfe): Prévoyez-vous, lorsque le Parc des Voltigeurs sera terminé, que les mêmes budgets existeront et qu'on pourra en faire un peu plus dans les autres régions de la province, des plus petites, mais des haltes routières quand même?

M. PINARD: Je pense que dans une civilisation de loisirs qui devient de plus en plus la marque de l'époque 1970-80, il va falloir mettre davantage l'accent sur ce besoin d'évasion de la population et de la vie en plein air.

M. LAVOIE (Wolfe): Je sais que, dans ma région, il n'y a qu'une halte routière, il y a des endroits magnifiques où on pourrait en faire d'autres. Ce n'est pas tellement dispendieux et ça devrait se continuer. Il n'y a pas de honte, vous pouvez le dire tout fort, c'est vrai.

M. PINARD: Cela s'appelle des belvédères. A quel endroit le député prétend-il qu'il y a un point d'intérêt?

M. LAVOIE (Wolfe): Sur la route 34, il y a un très bon endroit, Coulombe.

M. PINARD: Est-ce près de la rivière?

M. LAVOIE (Wolfe): Près d'un lac, le lac Coulombe, quelque chose de très bien.

M. PINARD: Parfait, le député peut faire une suggestion.

M. LAVOIE (Wolfe): D'accord.

M. PINARD: Nous la prendrons en sérieuse considération.

M. RUSSELL: M. le Président, en ce qui concerne les haltes routières, je sais qu'on dépense un montant énorme pour la construction de la halte routière et de la bâtisse qu'il y a dessus. On dépense aussi un montant énorme pour l'entretien, si c'est fait par des employés de la Voirie. Je trouve que, si on dépensait une faible portion de ces montants sur d'autres routes secondaires, je connais des haltes routières sur la route 1 qui ont coûté \$6,000 ou \$7,000, qui sont de plus beaux sites que ceux que vous voyez sur la Transcanadienne.

M. PINARD: Ce n'est pas de la même envergure que les haltes routières que vous voyez en bordure de la route transcanadienne.

M. RUSSELL: Non, c'est mieux.

M. PINARD: Peut-être.

M. RUSSELL: Et je pense qu'on pourrait...

M. PINARD: Seulement, c'est pour répondre à un besoin différent.

M. RUSSELL: C'est-à-dire qu'on s'est enflé la tête un peu. J'ai vu les rapports qui avaient été faits par des prétendus spécialistes qui demandaient la capacité des haltes routières sur la Transcanadienne. C'est un peu "charroyer" comme on dit en bon canadien.

M. PINARD: Charrier.

M. RUSSELL: Charrier. Cela n'avait pas de sens et l'utilisation le démontre. Je comprends que de temps en temps, il va y avoir dix, douze, quinze automobiles d'arrêtées là, mais ça ne veut pas dire qu'il en fasse 500 par jour.

M. PINARD: Moi-même, je me suis fait le critique assez rigoureux de cette façon d'agir.

M. RUSSELL: Si on additionne les montants qu'on a dépensés sur la Transcanadienne, de Montréal à l'extrémité de la route, c'est formidable, le coût d'entretien est très élevé. Maintenant, c'est fait, on n'a pas à revenir là-dessus mais je pense qu'on devrait peut-être regarder s'il n'y a pas moyen de placer des haltes sur les routes secondaires, comme on en voit dans d'autres provinces. Remarquez bien, je signale ceci, je pense que ça vaut la peine de regarder, demandez aux divisionnaires qu'ils vous soumettent une liste de projets et, avec des montants aussi minimes que \$5,000 à \$10,000,

vous pouvez trouver des sites très avantageux et très recommandables pour l'utilisation des passants, pour les touristes.

Je soumetts ceci au ministre, je sais qu'il va s'en occuper, il va demander à ses officiers de regarder ça.

M. LAVOIE (Wolfe): Ce dont vous parlez, mon cher collègue, est-ce que ça comprend les toilettes?

M. PINARD: Ce n'est pas grave.

M. LAVOIE (Wolfe): Les toilettes, c'est assez dispendieux.

M. PINARD: Dans bien des endroits, ce sont seulement des belvédères mais peut-être qu'à certains endroits, même une bâtisse de \$25,000, vous pouvez faire une toilette pour \$3,000 ou \$4,000.

M. RUSSELL: C'est exact.

M. PINARD: ... juste un verre d'eau et une toile. Je pense qu'on est sensibilisé assez pour faire un effort...

M. RUSSELL: \$25,000, une bâtisse sur la Transcanadienne, c'est rêver en couleur. C'est ridicule, enveloppé dans du papier cellophane. Je ne blâme pas le ministre, j'ai vu les plans, je les ai tournés, à l'envers, je les ai étudiés de tout bord et de tout côté, je sais ce qui clochait on les a corrigés et, encore là, vous pourriez encore couper de moitié.

M. PINARD: Dire qu'on a failli envoyer cette juridiction au ministère des Travaux publics.

M. RUSSELL: Cela aurait été une bonne chose, on les aurait déchirés le même jour.

M. PINARD: Tout serait mort là.

M. RUSSELL: Ce ne serait pas mort. Il y aurait eu autant de place pour en mettre qu'à...

M. LAVOIE (Wolfe): Si ça avait été transféré aux Travaux publics dans votre temps, le ministre pourrait aujourd'hui aller couper le ruban, le ministre actuel.

M. LE PRÉSIDENT: Sous-article 5, adopté. Sous-article 6: Construction de la route transcanadienne.

Le député de Sainte-Marie.

Construction de la route transcanadienne

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): M. le Président, sur la construction de la route transcanadienne, il y a \$92 millions; est-ce qu'il y aurait moyen de savoir quelle est la partie de ce

montant qui est affectée à l'autoroute est-ouest de Montréal?

M. PINARD: Nous allons vous le dire, M. le député.

C'est \$67 millions.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est \$67 millions. Je sais qu'actuellement, dans mon comté comme dans les comtés voisins de Saint-Jacques et Maisonneuve, déjà plusieurs familles ont été déplacées; est-ce qu'il y aurait moyen de savoir le nombre actuel de familles déplacées à cause de l'expropriation?

M. PINARD: Sur le dernier dépôt de plans qui a été fait, un en décembre, je pense, et un autour du 30 mars 1972, ça comprenait 982 locataires résidentiels.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Qui sont déplacés, qui ont été déplacés.

M. PINARD: Qui ont été avisés. Jusqu'à ce jour, évidemment, c'est un rapport qui date de lundi mais déjà aujourd'hui j'ai communiqué avec notre centre d'information, nous avons environ 220 familles démenagées et de dommages.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Vous prévoyez que ça va atteindre quel montant à peu près? Vous êtes à 982, une couple de mille familles en tout?

M. PINARD: Actuellement, je pense que l'on a dépassé l'est de Pie-IX. Après ça, il n'y a presque plus de familles à quelques exceptions près, peut-être une cinquantaine.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Est-ce que vous voulez dire que les familles qui vont être déplacées à cause de l'autoroute, ça va rester à peu près à 1,000 familles?

M. PINARD: Cela pourrait monter à 1,100 probablement.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Une autre question à propos de l'autoroute. Ce ne sera pas aussi long que l'année passée. Elle est commencée, elle est en train de se construire.

M. DROLET: Cela va bien?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Non, ce n'est pas mon avis, en tout cas, il faut se rendre à l'évidence.

Est-ce que des montants sont prévus pour dédommager les gens qui ne seront pas expropriés mais qui seront obligés de déménager, étant donné qu'ils ne pourront pas vivre près de l'autoroute pour différentes raisons? Ce sont des gens qui n'ont pas tellement le moyen de déménager et qui seront obligés de partir des

rues avoisinantes pour des raisons de santé ou autres.

M. PINARD: Actuellement, là où nous avons exproprié, vous allez avoir des voies de service le long de l'autoroute et les gens qui resteront sur le tracé seront près d'une voie de service. Cela ne sera pas pire que d'être près de la rue Notre-Dame ou de la rue Sainte-Catherine. Il n'est pas prévu de dédommager les gens qui sont à l'extérieur de l'emprise et cela, non seulement d'après la loi mais aussi...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je pose la question parce que, dans mon comté, je connais plusieurs familles, des gens qui communiquent avec moi, et qui me disent qu'ils ne pourront demeurer près de l'autoroute, qu'ils seront obligés de partir et qu'ils n'ont pas plus les moyens que ceux qui sont expropriés. Cela leur occasionnera des dépenses supplémentaires et souvent ils me demandent s'ils auront un montant alloué pour les dédommager un peu.

M. PINARD: Ceux qui sont à l'extérieur de l'emprise?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Oui.

M. PINARD: Ceux qui ne seront pas expropriés?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Oui. Ils s'arrangeront avec leurs problèmes!

M. PINARD: La loi ne prévoit pas d'indemnisation en faveur des personnes qui auront à souffrir indirectement des inconvénients causés par le passage d'une autoroute dans un secteur donné. Il faut bien limiter...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je comprends qu'actuellement la loi ne prévoit pas...

M. PINARD: ... le nombre des personnes qui devront être indemnisées du fait même que nous sommes obligés de les déplacer pour permettre la construction de l'autoroute proprement dite. Maintenant, le dommage qu'une personne peut invoquer demeure toujours un peu subjectif. Cela peut être un traumatisme beaucoup plus psychologique qu'un dommage réel. Si une personne est plus sensible au bruit qu'une autre personne, cela peut être un fait réel. Il y a d'autres personnes, par contre, qui préfèrent demeurer dans un endroit où il y a du bruit et de la vie plutôt que dans un endroit où elles seraient soumises à la solitude et au silence. Cela devient un problème subjectif — je ne le dis pas dans le sens péjoratif du mot pour critiquer qui que ce soit — mais j'ai vu des études de psychanalystes, de psychiatres à ce sujet. Nous en avons à l'Assemblée nationale et nous avons parlé longuement de ces problèmes de traumatisme causés...

UNE VOIX: Le député d'Ahunatic.

M. PINARD: ... à certains secteurs de la population. Des études scientifiques ont été faites aux États-Unis, à Los Angeles, Californie, dans des grands centres urbains, pour que le gouvernement puisse savoir quels torts véritables sont causés à certains citoyens.

M. RUSSELL: M. le Président, je suis peut-être hors d'ordre mais je pose la question au ministre. Dans tous ces rapports de spécialistes, est-ce qu'il n'a pas été question au ministre. Dans tous ces rapports de spécialistes, est-ce qu'il n'a pas été établi qu'une autoroute laissait moins de pollution qu'une route où la circulation s'arrête, où les voitures s'immobilisent, que...

M. PINARD: C'est prouvé de façon certaine.

M. RUSSELL: ... cela était moins polluant pour la population qui demeurait sur place?

M. PINARD: Un bulletin de la Banque canadienne nationale, publié en 1971, note qu'il est prouvé, hors de tout doute, que si vous avez une autoroute vous avez moins de pollution que s'il y a des camions d'immobilisés.

M. RUSSELL: Et moins de bruit.

M. PINARD: C'est un débat...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Les gens...

M. PINARD: Le bruit devient un bruit ambiant. Le nombre de décibels n'est pas sensiblement augmenté; parfois l'intensité est diminuée par rapport aux bruits que vous entendez sur une rue à caractère local où de gros camions-remorques avec des moteurs très puissants sont arrêtés à une intersection où il y a des feux lumineux, avec des charges très lourdes. Alors, le conducteur, pour relancer son véhicule, part en petite vitesse; à ce moment-là, cela provoque le bruit que tout le monde connaît.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Tandis que sur la voie élevée, le bruit est plus régulier...

M. PINARD: Je parle de bruit ambiant. Toutes sortes de bruits qui sont mélangés les uns aux autres et qui font que c'est peut-être moins dommageable à l'oreille que d'écouter seulement un bruit spécifique...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Le gars devient fou plus régulièrement.

M. PINARD: Par exemple, le moteur d'une motocyclette qui est arrêtée à une intersection et que le conducteur fait repartir à haute vitesse, vous savez le bruit que cela fait. Alors, l'intensité en décibels est très forte.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Une dernière question sur la Transcanadienne.

M. LE PRÉSIDENT: Je permets une dernière question au député de Sainte-Marie.

M. PINARD: Il ne faudrait pas tomber dans un débat à ne plus finir à ce sujet, vous n'en sortirez jamais.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est qu'on alloue un montant d'argent aux gens qui sont déplacés, les locataires dans une maison...

M. PINARD: Est-ce que vous avez des motards dans votre comté? La pétarade des motards?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Bien, j'en vois passer, comme dans les autres comtés. J'en ai rencontré à Drummondville quand j'y suis allé.

M. PINARD: Il y en a partout.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Ils avaient l'air passablement durs aussi!

M. PINARD: Ils arrivaient de chez vous.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Le montant d'argent qui est alloué à un locataire qui est déplacé parce que la maison est expropriée, sur quel critère se base-t-on pour calculer le montant qu'on lui donne? Si vous ne pouvez pas me répondre...

M. PINARD: Non, j'ai la réponse et je vous remercie d'avoir posé la question à six heures. Nous payons trois mois de loyer en dédommagement plus \$50 par pièce, plus les dommages que nous pouvons causer, c'est-à-dire que si quelqu'un, l'hiver précédent, s'est installé disons, une fournaise à l'huile, une petite fournaise à l'huile dans son appartement, et qu'il a dépensé \$150, nous allons le rembourser. D'ailleurs, jusqu'à présent, sur 982, comme je vous l'ai dit tantôt, il y en a 220 qui ont eu le droit de déménager, qui ont accepté nos offres; il y en a environ 300 autres dont le règlement est déjà négocié, qui seront prêts à déménager au cours de l'été. Donc, nous avons déjà environ 55 p.c à 60 p.c. des gens qui semblent satisfaits de nos offres. Pour les autres, c'est peut-être parce qu'ils veulent attendre. Parce qu'on les a avisés qu'ils avaient jusqu'au 1er mai 1973. C'est quand même un an d'avis pour l'éviction.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Lorsqu'un locataire qui est déplacé n'est pas satisfait du montant qu'on lui offre, à quel endroit doit-il s'adresser s'il pense qu'il n'a pas justice?

M. PINARD: Actuellement, ce sont les locataires qui sont un peu les causes d'expropria-

tion. Lorsque nous prenons des terrains et que, sur 1,000 maisons, souvent nous en réglons 990... Si on en a réglé 990, on ose imaginer que les barèmes de base étaient bons, que les dix derniers ont peut-être exagéré un peu. Là, il y aurait des mécanismes, soit la Régie des services publics ou autre chose permettant de prendre tous les moyens possibles pour donner satisfaction à tout le monde, comme nous l'avons fait depuis décembre 1970 lorsque nous avons lancé le projet. Depuis plus d'un an, nous avons un centre d'information là-bas et les gens y viennent régulièrement. D'ailleurs, la fin de semaine où nous avons annoncé le dépôt de plan, celle de Pâques, nous avons ouvert notre bureau les samedi, dimanche et lundi et 1,800 personnes sont venues nous voir.

M. RUSSELL: M. le Président, quand verrons-nous la fin des travaux de cette autoroute est-ouest?

M. PINARD: Nous en terminons actuellement avec la ville de Montréal, le CNR, le CPR, et les derniers projets, dépendent évidemment des disponibilités budgétaires de l'an prochain. Il n'est pas question de donner d'autres contrats cette année.

M. LE PRESIDENT: Le député de Lotbinière.

M. RUSSELL: J'aurais une question. Même si on ne donne pas d'autres contrats cette année, ça veut dire quoi? Est-ce que 50 p.c. de la route seront complétés quand les contrats seront terminés?

M. PINARD: Financièrement, plus de 50 p.c. En longueur, ce n'est peut-être pas 50 p.c., je ne le sais pas par coeur, mais, grosso modo, financièrement, c'est plus de 50 p.c. des travaux qui vont être faits.

M. BELAND: A ce sous-article précis, construction de la route transcanadienne, est-ce que cela inclut également la construction ou enfin le pavage, économique ou autre, des différents chemins d'accès à la Transcanadienne?

M. PINARD: Parlez-vous des voies de desserte, parallèles à la route transcanadienne?

M. BELAND: Oui, justement.

M. PINARD: Cela peut comprendre peut-être jusqu'à 500 pieds, 600 pieds, 700 pieds jusqu'à la sortie, mais après ça, ça ne comprend pas...

M. BELAND: Mais pas tous les chemins d'accès qui longent...

M. PINARD: Non, si vous avez deux milles, ça ne comprend pas ça. Cela peut comprendre 500 pieds, 1,000 pieds.

M. LE PRESIDENT: Le député de Portneuf.

M. DROLET: M. le Président, j'ai entendu le ministre de la Voirie dire que sur les autoroutes il y avait moins de bruit et moins de pollution; quand on entend parler de construction d'autoroute, je reviens toujours à l'autoroute 40. Si je veux sauver la vie des concitoyens de mon comté, qui se font polluer par nos petites routes toutes croches, est-ce que le ministre de la Voirie...

M. PINARD: Vous n'êtes pas sérieux, vous?

M. DROLET: Le ministre a déjà passé sur la route 2, il sait comment elle est, surtout ce printemps. Est-ce que le ministre de la Voirie a toujours les mêmes phrases que les fonctionnaires de son ministère, c'est-à-dire que l'autoroute 40, section Québec-Donnacona, est une priorité au yeux du ministère?

M. BERTHIAUME: C'est hors d'ordre.

M. DROLET: C'est la seule construction d'autoroute, M. le Président...

M. LE PRESIDENT: Je voudrais dire, pour l'information du député de Portneuf, que, lors de la discussion de l'éventail général de l'article 7, il a été question de tous les types routiers. Présentement, nous sommes au sous-article budgétaire 66, qui traite particulièrement de la route transcanadienne; même le député de Shefford a demandé au ministre de la Voirie de lui donner un éventail complet de toutes les projections de grandes routes au Québec. J'inviterais le député de Portneuf à revoir le journal des Débats; il y aura toute l'information désirée.

M. DROLET: Je m'excuse, je n'ai pas pu être ici au début. Il y a trois commissions qui siègent ce soir. Je suis allé aux autres commissions. Maintenant, surtout si les nouvelles sont bonnes, je me réjouis.

M. LAVOIE (Wolfe): En ce qui me concerne...

M. LE PRESIDENT: Seulement un indice au député de Portneuf, le ministre a souligné que le Boulevard Charest serait continué vers l'est...

M. DROLET: Jusqu'à Saint-Augustin...

M. LE PRESIDENT: Par un boulevard à quatre voies.

M. PINARD: La même chose que dans les déclarations faites par le ministre à plusieurs reprises.

M. DROLET: C'est déjà prioritaire et ça va venir.

M. PINARD: En 1973.

M. DROLET: En 1973, ça va débiter officiellement en 1973?

M. PINARD: Comme je l'ai dit cet après-midi.

M. RUSSELL: Une dernière question, M. le Président, concernant la Transcanadienne, quand prévoit-on la fin de la Transcanadienne jusqu'à la frontière du Nouveau-Brunswick?

M. PINARD: Nous espérons finir la Transcanadienne, mais il faut s'entendre, parce que l'autre route est-ouest à Montréal n'est pas finie. Indépendamment de cela, on espère finir à l'automne 1972.

M. RUSSELL: L'automne 1972, jusqu'au Nouveau-Brunswick.

M. PINARD: Oui, monsieur. S'il ne pleut pas pendant un mois et demi. Normalement, avec du temps normal, on devrait finir à l'automne 1972. Ce qui peut arriver, c'est qu'on ait une couche de deux pouces d'asphalte au lieu de quatre pouces, mais la circulation sera...

M. RUSSELL: Pas sur la Transcanadienne en tout cas.

M. LE PRÉSIDENT: Sous-article 6, adopté?

M. MAILLOUX: Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Sous-article 7?

Construction et réfection de chemins de colonisation

M. PINARD: Nous en avons parlé toute la journée. Nous avons parlé du programme de construction et de réfection des chemins de colonisation ce matin.

M. BELAND: Ce matin, vous m'avez ramené à l'ordre à ce sujet, vous m'avez référé à l'article 7, sous-article 7, et nous sommes rendus là. Mais la question précise, à ce moment-là, c'était de savoir si le pont de Sainte-Agathe, qui a déboulé l'automne dernier, à la suite de la crue des eaux, sera refait cet été?

M. PINARD: Il y a une enveloppe globale au niveau du comté de Lotbinière pour les travaux d'immobilisation. Il s'agira que des représentations soient faites auprès du divisionnaire, qui l'inscrira à son programme de travaux. Ce sont des urgences.

M. BELAND: Est-ce que vous pouvez déclarer de quelle envergure se trouve cette enveloppe?

M. PINARD: Est-ce que le député m'a fait part de sa demande par écrit?

M. BELAND: Oui, déjà. Je vous enverrai une autre lettre.

M. PINARD: Alors, nous allons étudier le problème, si le pont est complètement effondré, il faudra, bien sûr, le reconstruire.

M. BELAND: Le quai est complètement versé, parce qu'il est miné en dessous. Alors là, inutile de dire que toute la circulation est détournée, rien ne passe. Il faut que le pont soit refait.

M. PINARD: Seulement, la circulation passe où maintenant? Elle ne passe pas sur le pont.

M. BELAND: Elle passe à peu près un mille plus loin, il y a un petit rang qui a été aménagé de façon temporaire.

M. PINARD: Nous allons prendre une note pour voir la priorité de reconstruire ce pont.

M. LE PRÉSIDENT: Le député de Frontenac.

M. LATULIPPE: M. le Président, j'aurais une question à poser au ministre. A la suite de la politique dont le ministère s'est prévalu, soit des travaux d'initiative locale cet hiver, j'imagine que cela a dû amener des déboursés au niveau des constructions de ponts et de toutes ces choses-là. Cela a peut être affecté les budgets plus que prévu. Est-ce qu'il y a des imprévus à ce niveau? Est-ce que cela a une influence quelconque sur les budgets des comtés?

M. PINARD: Je ne pense pas que ce soient les programmes d'initiative locale qui nous aient permis...

M. LATULIPPE: Je pense que \$60 millions...

M. PINARD: C'était une entente Canada-Québec pour permettre au ministère de la Voirie d'exécuter les travaux pendant la période d'hiver.

M. LATULIPPE: C'est cela, c'est exact.

M. PINARD: Cela nous a permis de réaliser des programmes de construction de ponts qui avaient été laissés en suspens faute de crédits budgétaires suffisants l'année dernière.

M. LE PRÉSIDENT: Sous-article 7.

M. LATULIPPE: Cela n'a affecté d'aucune façon les crédits de 1972, de telle sorte que les

prévisions que vous avez faites vont être pleinement réalisées en 1972. Je veux dire par là que vous n'avez pas pris des budgets qui étaient alloués cette année pour alimenter le programme que vous avez mis sur pied à la dernière minute.

M. PINARD: C'est-à-dire que cela nous a permis de réaliser plus tôt le programme de travaux. Cela n'a pas directement affecté le budget comme tel.

M. LATULIPPE: Donc on peut espérer que nos budgets de comté ne seront pas affectés à cause de cela?

M. PINARD: Si vous commencez vos travaux plus tôt dans une année, il peut arriver que vos crédits soient dépensés plus vite mais cela n'affecte pas globalement le budget.

M. LAVOIE (Wolfe): Le député de Frontenac peut se compter chanceux que je sois intervenu pour lui l'an passé pour faire faire la continuité de la route 34.

M. MAILLOUX: C'est une bonne suggestion.

M. LATULIPPE: C'est parce qu'il manquait d'argent.

M. LE PRESIDENT: Sous-article 7, adopté.

M. RUSSELL: M. le Président, à la catégorie 13 il était prévu en 71/72 des remboursements de \$9,854,000. Est-ce que ce sont des remboursements qui ont été faits ou si c'était seulement ce qui avait été prévu?

M. DROLET: Avant le remboursement, M. le Président, à la catégorie 13, il y a contribution de gouvernement du Canada.

M. RUSSELL: C'est ce que je pense.

M. DROLET: Vous parlez de remboursements à la catégorie 14, vous.

M. RUSSELL: Treize.

M. DROLET: Excusez-moi, je vais revenir après vous.

M. RUSSELL: D'accord.

M. DROLET: Avec intérêt.

M. PINARD: Les contributions du gouvernement du Canada à la catégorie 13, en 71/72 ont été de \$8 millions.

M. RUSSELL: \$8 millions, donc \$1,800,000 n'ont pas été remboursés.

M. PINARD: Ou des travaux n'ont pas été exécutés pour...

M. RUSSELL: Maintenant cette année, vous prévoyez \$9,200,000.

M. PINARD: C'est cela.

M. RUSSELL: C'est sur la totalité de vos travaux.

M. DROLET: J'aurais une question à poser au ministre. A quelques reprises quand je l'avais souligné en Chambre, je parlais justement de l'autoroute 40, vous m'aviez répondu que vous étiez présentement en négociation avec le gouvernement fédéral pour essayer d'en avoir le plus possible. La dernière fois vous m'avez répondu: Les négociations se continuent avec le fédéral. Est-ce que ces négociations ont porté fruit.

M. PINARD: Sur certaines sections de l'autoroute 40, oui, sur d'autres non.

M. DROLET: Est-ce que ces négociations se continuent présentement?

M. PINARD: Nous essayons d'élargir le cadre de l'entente pour récupérer le plus d'argent possible. C'est ce qui nous permettrait d'aller plus rapidement dans la réalisation des travaux demandés par le député de Portneuf.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): En somme les négociations avec le fédéral ne finissent pas.

M. PINARD: C'est-à-dire que, dans une confédération, dans une fédération ou dans un système fédéraliste, la négociation est toujours nécessaire et que c'est un processus continu. Il ne faut jamais se fatiguer de négocier.

M. DROLET: D'après René Lévesque, même dans un système séparatiste également.

M. PINARD: En dictature, ça négocie moins qu'en démocratie. Les résultats ne sont peut-être pas plus probants. Il y en a qui veulent essayer ça au Québec, je ne sais pas ce que ça donnerait un jour, mais enfin...

M. LE PRESIDENT: Catégorie 13. Adopté? Catégorie 14?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): On n'a pas demandé un discours là-dessus.

M. PINARD: Non, mais j'ai fait mes commentaires.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 14?

M. RUSSELL: Est-ce que je peux poser la même question, pour la catégorie 14? Quels ont été les remboursements sur les prévisions 71/72?

M. PINARD: A la catégorie 13, on pourrait

peut-être apporter une correction, c'est \$7 millions au lieu de \$8 millions...

M. RUSSELL: C'est encore moins. C'est pire. On prévoit \$9 millions, quasiment \$10 millions, et on nous en donne que \$7 millions.

Même question pour la catégorie 14, M. le Président.

M. PINARD: Sur \$12 millions, nous avons \$90,000.

M. RUSSELL: C'est la route des Boules.

M. PINARD: Non, c'est le remboursement à la ville de Montréal.

M. RUSSELL: C'est la ville de Montréal.

M. PINARD: Les remboursements ont été de \$11 millions.

M. RUSSELL: Cela a été mieux.

M. PINARD: La ville de Montréal a un bon crédit.

M. LE PRÉSIDENT: Adopté?

M. RUSSELL: Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Article 8: Construction et réfection de routes, ponts compris. Le député de Trois-Rivières.

Zones spéciales et région de l'est du Québec

M. BACON: Concernant la voie intermunicipale à Trois-Rivières, est-ce que le ministre pourrait me dire à quel moment il va faire le dépôt des plans?

M. PINARD: Pour zone spéciale de Trois-Rivières, ce qui avait été accepté, c'est interurbain. Évidemment, cette année nous avons — c'est déjà aux soumissions, les plans sont déposés, le carrefour Thibeau. Quand on parle de l'interurbain de Trois-Rivières, c'est Trois-Rivières — Grand'Mère, cela fait une conurbation, en fait, et le carrefour Thibeau fait partie d'une section. Il s'agit de quelque \$1,300,000 sur \$3 millions et nous devrions déposer les plans au mois de juin, normalement, sur une partie de la route intermunicipale et l'autre partie au mois de septembre au plus tard. Pour la première partie, même si on n'a pas encore déposé les plans, comme nous n'avons presque pas d'expropriation de maisons, nous allons être prêts à aller aux soumissions peut-être en juin ou en juillet.

M. BACON: Dans le dépôt des plans de la deuxième partie, je comprends que vous avez des contraintes, mais je tiens à attirer l'atten-

tion du ministère. Il y a beaucoup d'industries, d'entrepôts, qui posent sûrement des questions.

Vous savez qu'on a déjà eu en 1965 des plans qui ont été retirés, la même chose pour les maisons à logements d'ailleurs, les propriétaires sont passablement inquiets là-dessus. Je pense, surtout dans le cas de l'industrie, que si on veut le moins possible accélérer les travaux, il faudra déposer les plans le plus vite possible.

M. PINARD: Il me semble qu'au niveau de la ville de Trois-Rivières, il se fait, même si les plans ne sont pas déposés, un effort pour protéger le tracé dans le sens qu'on ne donne pas de permis de construction, même lorsqu'une industrie veut faire des améliorations...

M. BACON: Il y a de petites industries qui sont localisées le long de la voie ou sur ce qui semble être le tracé de la voie.

M. PINARD: Mais pour la section où il va y avoir l'expropriation de beaucoup de maisons, il n'est pas question d'aller aux soumissions avant le printemps prochain, pour permettre à tout le monde de se reloger. Comme à Montréal, nous allons former un centre d'information.

M. BACON: Pour la première partie, vous irez aux appels d'offres à quel moment?

M. PINARD: Au cours de l'été, en juin ou juillet.

M. BACON: Juste une information à ce moment-ci, vous parliez tantôt des privilèges qui sont donnés aux locataires pour l'expropriation dans l'autoroute est-ouest, est-ce que les plans vont être prêts en septembre? Les mêmes politiques vont-elles s'appliquer?

M. PINARD: Les mêmes politiques vont s'appliquer à Trois-Rivières, d'autant plus qu'à Trois-Rivières il y a peut-être plus de facilité parce que la collaboration avec la ville...

M. BACON: Il y a un plan de relogement qui est commencé...

M. PINARD: Il y a un plan de relogement qui est commencé et les logements ne seront donnés à personne d'autre.

Il y aura livraison de la banque de logements environ en décembre, ce qui veut dire qu'il faut...

M. BACON: C'est ça.

M. PINARD: ... déposer les plans en septembre 1972.

M. BACON: Il y a une entente avec la ville. Les logements sont spécialement réservés aux gens qui voudront déménager dans ces logements.

M. PINARD: D'ailleurs, je tiens à vous dire que, contrairement à l'autoroute est-ouest, les députés de Trois-Rivières et de Champlain sont d'accord avec moi.

M. BACON: Et aussi le maire de Trois-Rivières.

M. PINARD: Le maire et la population entière.

M. BELAND: Ici, justement...

M. RUSSELL: Cela ne change rien. Si le ministre et son sous-ministre décident d'être contre vous, ils vont changer ça et ça ne dérangera rien. Ils font ça couramment, suivant les recommandations qu'Us auront de leurs fonctionnaires.

M. BACON: Nous ne sommes pas en 1965, nous sommes en 1972.

M. BELAND: A l'intérieur de cette catégorie, lorsqu'on parle de zones spéciales, dans la région de l'est du Québec, est-ce que ça comprend strictement l'est du Québec, soit à partir de Québec en descendant dans le bas du fleuve...?

M. PINARD: Cela comprend la zone spéciale de Trois-Rivières, de Québec, de Sept-Iles et de la Gaspésie. Est-ce que ça comprend la zone de Montréal?

La zone de Montréal pour \$10 millions.

M. BELAND: Oui, mais quels ont été les barèmes qui ont prévalu pour attirer comme zones spéciales telle ou telle autre région?

M. PINARD: Cela relève du fédéral.

M. RUSSELL: On pourrait peut-être regarder ce qui a été dépensé l'an dernier et, en faisant la distribution de la réponse, ça va donner une idée générale de la façon...

M. PINARD: Les zones spéciales sont déterminées par le fédéral.

M. BELAND: Strictement par le fédéral?

M. PINARD: Evidemment, après discussion avec les provinces, je ne sais pas. Les zones spéciales sont-elles déterminées conjointement par la province et le fédéral ou par le fédéral?

M. LEVESQUE: C'est le provincial qui détermine les normes.

M. PINARD: Non, les zones spéciales. J'aimerais mieux que le ministre des Affaires intergouvernementales réponde.

Nous allons demander au ministre des Affaires intergouvernementales de répondre à la question qui a été posée.

M. LEVESQUE: Lors de la dernière signature de l'entente quant aux zones spéciales, nous avons prolongé l'entente d'un an. Nous avons gardé les territoires désignés soit Sept-Iles, Port-Cartier, Québec, Trois-Rivières, et nous avons mentionné... Mais, Montréal, c'est un amendement qui viendra par la suite. Et nous nous sommes réservé le droit, au cours de l'année, de déterminer d'autres zones prioritaires. Cela a été convenu ainsi entre le Québec et le gouvernement fédéral.

M. LAVOIE (Wolfe): M. le Président, cela ne vient-il pas en contradiction avec les déclarations du ministre de la Voirie lorsqu'il a dit le 10 août 1971 que, concernant la Transquébécoise, ce n'est pas une autoroute parce que le gouvernement fédéral, plus spécifiquement le ministère de l'Expansion économique dont M. Jean Marchand est titulaire, a refusé de nommer les Cantons de l'Est, zone spéciale? C'est ce qui ressort d'une récente déclaration de M. Bernard Pinard, ministre de la Voirie.

M. LEVESQUE: Une fois qu'on a choisi nos zones prioritaires, le fédéral peut dire: On n'ajoute pas une autre zone. Même si on voulait, à ce moment-ci, en ajouter une autre, il faudrait faire un choix. Ce choix sera peut-être fait au cours de l'année, alors que nous faisons présentement des études sur d'autres zones qui pourraient être prioritaires quant à nous. Mais nous ne pouvons pas avoir toute la province prioritaire. A un moment donné, il faut faire un choix.

M. RUSSELL: Est-ce que, M. le ministre, c'est un peu comme ARDA? Le provincial choisit ses zones et le fédéral se réserve le droit de les refuser?

M. LEVESQUE: Jusqu'à maintenant, je n'ai pas eu connaissance qu'on les ait refusées. S'il fallait prendre toutes les régions du Québec, ce ne serait pas dans l'esprit d'un développement particulier qui fait qu'il y a des zones spéciales. Si on dit que tout est spécial, alors...

M. RUSSELL: Le Québec deviendrait spécial.

M. LEVESQUE: Cela ne pourrait pas être accepté.

M. BELAND: A ce moment-là, lorsqu'on parle de la région de Québec même, à quel endroit se trouve approximativement la limite? Est-ce que, par exemple, Lotbinière, Lévis, Dorchester, c'est la limite du côté ouest?

M. LEVESQUE: Je voudrais bien préciser une chose, c'est que le fédéral détermine les zones après consultation avec le gouvernement du Québec. Je crois bien qu'une fois que le gouvernement du Québec a indiqué ses priorités — c'est comme ça du moins que ça s'est fait la

première fois — peut-être qu'au tout début... Moi, je ne suis arrivé à l'OPDQ qu'il y a deux mois. C'est à ce moment-là que j'ai eu à signer l'entente concernant les zones spéciales. Peut-être qu'avant ces deux mois-là il y avait une décision unilatérale du fédéral. Cela, je ne peux pas le dire. Il faudrait que j'aie vérifié. Mais je sais que, lorsque nous nous sommes rencontrés pour la signature de l'entente sur les zones spéciales, il a été entendu que nous ferions des études de notre côté, au Québec, pour déterminer s'il y avait lieu pour le Québec de manifester un désir quant à d'autres priorités que celles qui existent présentement.

Dans le passé, je ne peux pas vous le dire. H faudrait que j'aie vérifié si ça été fait unilatéralement par Ottawa. Je ne peux pas vous dire.

M. RUSSELL: Si je comprends bien, l'effort du ministre, depuis qu'il est arrivé à son travail, s'est fait pour rétablir les relations entre le fédéral et le provincial, en vue de nouvelles négociations. C'est l'effort qu'il a fait à ce jour.

M. LEVESQUE: Pardon, qui a fait...

M. RUSSELL: Depuis qu'il a accédé à ce poste, il s'est dévoué à rétablir les relations entre le fédéral et le provincial en vue de nouvelles négociations.

M. LEVESQUE: C'est-à-dire que, lorsque je suis arrivé à mon poste, beaucoup de travail avait été fait avant moi, je le reconnais. Et j'ai eu à signer une entente avec M. Marchand quant à des zones déjà établies. Est-ce qu'elles avaient été établies d'une façon unilatérale par le fédéral? Il faudrait que je vérifie.

Mais quant à cette entente, quant au prolongement de l'entente d'un an, il a été convenu que nous ne le faisons que pour un an afin d'avoir l'occasion de revoir les priorités et de voir s'il n'y avait pas lieu d'accorder à d'autres parties du Québec ce caractère de priorité.

M. RUSSELL: Il y aurait peut-être avantage à rencontrer de nouveau le ministre de l'Expansion régionale et voir à signer d'autres ententes le plus rapidement possible, avant les prochaines élections. Cela ne nuirait certainement pas. Je suis convaincu qu'avec l'affabilité du ministre, sa cordialité et sa façon diplomatique de faire les choses, il va certainement gagner du terrain à l'avantage du Québec.

M. LEVESQUE: Chose certaine, c'est que, malgré son désir d'avoir toutes des zones spéciales à travers le Québec, je pense bien qu'on va être limité également par quelque chose, sinon par le budget.

M. BELAND: A l'article 8 précisément, d'une façon générale, c'est que l'on voit: Construction et réfection de routes, ponts compris, dans les zones spéciales et dans la

région de l'est du Québec. Cela voudrait dire, à mon sens, que même la réfection de routes est remboursée entièrement par le fédéral?

M. PINARD: Cela dépend des ententes. A l'intérieur de zones spéciales, le remboursement est de 100 p.c. Dans l'entente de l'Est du Québec, la participation est d'environ 50 p.c. pour les routes no 6 et no 10. Dans le cadre des zones touristiques de Percé, Carleton et Mont-Saint-Pierre, le remboursement fédéral est de 60 p.c. Il faut faire attention. Lorsque vous regardez le budget du ministère de la Voirie, il faudrait regarder le budget de l'OPDQ dans ce qui se passera ici. Parce que, lorsqu'au ministère de la Voirie nous disons que le budget est imputé à 100 p.c., il n'est pas nécessairement imputé à 100 p.c. au fédéral. Dans les zones spéciales, cela va, mais pour le reste, une partie est imputée au budget de l'OPDQ. Lorsque vous discuterez du budget de l'OPDQ, vous allez revoir encore ces chiffres et vous verrez exactement, dans chaque entente, la participation fédérale ou la participation provinciale.

M. BELAND: En d'autres termes, cela signifie qu'il y a des zones où c'est à demi accepté...

M. PINARD: Pour les zones spéciales, quand cela concerne les subventions, c'est à 100 p.c. et il peut aussi y avoir des prêts. Lorsque cela concerne l'entente de l'ODEQ qui est une grosse entente pour nous, c'est 50 p.c.-50 p.c.

M. LEVESQUE: M. le Président, on peut établir facilement où s'est dépensé le montant de \$40 millions l'an dernier. Cela donnerait une orientation pour...

M. BELAND: Cela serait intéressant à savoir.

M. PINARD: Il y a des crédits périmés pour un montant de \$4.5 millions. Dans l'entente de l'Est du Québec, un montant de \$8 millions a été dépensé. Dans la zone spéciale de Québec, un montant de \$11 millions parce que c'étaient des travaux qui avaient été commencés en 1970-1971, soit le parachèvement du boulevard de la Capitale entre Henri IV et le boulevard Pierre-Bertrand ainsi que le boulevard Henri-Bourassa, terminés en 1971-1972. Et dans l'entente de la desserte de l'aéroport de Sainte-Scholastique, \$13.5 millions, ont été dépensés principalement sur la route 11 et l'autoroute 640. Et enfin dans la zone spéciale à Trois-Rivières, \$3 millions ont été dépensés pour la route transquébécoise, qui est en parachèvement cette année pour un montant de \$5 millions à l'intérieur des zones spéciales.

M. RUSSELL: Si je comprends bien, les \$40 millions ont été dépensés moins \$4.5 millions. J'en profite tandis que le ministre des Affaires intergouvernementales est ici. Les chemins de pénétration payés à 100 p.c. par le

fédéral, sont-ils sous la surveillance du ministère de la Voirie?

M. LEVESQUE: Non, c'est au ministère des Terres et Forêts.

M. PINARD: Le ministère des Terres et Forêts.

M. LEVESQUE: Ah oui! c'est l'ARDA.

M. PINARD: Il y a l'ARDA et aussi l'entente de zones spéciales de Sept-Iles. Il y a les routes qui, parfois, sont faites par la ville et parfois, par je ne sais pas quel ministère, mais il y a des zones de pénétration. Si nous regardons l'entente de zones spéciales de Sept-Iles, il y a \$1.5 million à \$3 millions...

M. LEVESQUE: Egalement, le programme ARDA prévoit des routes d'accès en forêt.

M. RUSSELL: Qui est responsable de la construction? Est-ce que c'est le ministère des Terres et Forêts qui fait la construction à ce moment-là?

M. LEVESQUE: Ce n'est pas l'OPDQ. Il n'est pas maître-d'oeuvre, mais les ministères sectoriels demeurent maîtres-d'oeuvre.

M. RUSSELL: C'est ce que nous avons établi l'autre soir au début des crédits. Nous avons établi qu'il restait seulement un ministère qui faisait de la construction ou de l'entretien de routes et c'était le ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche. Là, je vois que le ministère des Terres et Forêts fait encore des routes de pénétration. Est-ce que le ministère des Richesses naturelles fait la même chose?

M. LEVESQUE: Nous allons vérifier ce point parce que je crois bien que c'est le ministère de la Voirie qui demeure normalement maître-d'oeuvre dans les routes, si cela n'a pas encore été fait.

M. PINARD : Mais il arrive que des pénétrations comme Sept-Iles entre autres où c'est la ville elle-même ou Port-Cartier...

M. RUSSELL: ... ou des compagnies...

M. PINARD: Il faudrait regarder l'entente exacte... ou la compagnie.

M. RUSSELL: ... comme la Consolidated qui a fait une construction de 70 milles de route pour...

M. LEVESQUE: Je pourrais vérifier. On pourrait poser la question...

M. RUSSELL: ... un montant de \$250,000 ou \$300,000.

M. LEVESQUE: ... lors de l'étude des crédits du Conseil exécutif. On pourra répondre plus précisément quant à la maîtrise-d'oeuvre.

M. RUSSELL: M. le Président, quant à moi, sur cet article, je n'ai pas d'autre question. On pourrait adopter cet article.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Article 8, adopté. Catégorie 15?

M. RUSSELL: Il resterait simplement les déboursés extrabudgétaires. Ce sont les avances sur les autoroutes. Est-ce qu'on discute des autoroutes ici ou si on va attendre la production du rapport sur les autoroutes...

M. PINARD: Je pense que ç'a été placé là pour information.

M. RUSSELL: On peut poser des questions sur les autoroutes.

M. PINARD: La commission des régies a le droit de faire venir...

M. RUSSELL: S'il y a des questions...

M. PINARD: Avez-vous des questions longues ou...

M. RUSSELL: Des questions générales, rien de spécial.

M. PINARD: Est-ce que vous en avez au sujet de l'Office des autoroutes?

M. RUSSELL: Rien ici.

M. PINARD: Sur la discussion d'ordre général, il n'y a pas de problème. Ce n'est pas voté. La commission des régies siège actuellement. Elle a été établie par le ministre des Finances pour informer, en fait, plus que tout autre chose. Mais s'il y avait des questions d'ordre général, je peux y répondre.

M. LAVOIE (Wolfe): IL y a la déclaration de M. Hardy qui s'oppose à la disparition des \$0.10 sur l'autoroute des Laurentides. Est-ce que le ministre est d'accord sur ça?

M. LE PRESIDENT: Le député de Terrebonne n'est pas ici.

M. PINARD: Nous avons remis le problème à l'étude pour voir le tableau comparatif de l'augmentation du rendement des péages par rapport au degré d'utilisation de l'autoroute aux heures de pointe et en dehors des heures de pointe. Il faudrait se souvenir que, lorsque le gouvernement avait décidé de baisser le péage de \$0.25 à \$0.10 aux heures de pointe, le matin et le soir, c'était pour augmenter la circulation sur l'autoroute pensant, de ce chef, augmenter

automatiquement la rentabilité et augmenter les revenus de l'office. Finalement, dans le temps, le calcul s'est avéré inexact et même faux parce que, s'il est vrai qu'il y a eu une augmentation de la circulation, il y a eu quand même une baisse des revenus, toute proportion gardée. J'avais tendance, après que des recommandations m'eurent été faites par les commissaires de l'office qui, eux, avaient demandé une étude de rentabilité à la firme d'ingénieurs Philippe Ewart, de revenir au tarif de \$0.25, même aux heures de pointe, le matin et le soir. L'affaire est restée en suspens parce qu'il y a eu trop d'objections qui ont été formulées dans le territoire. Du côté des unions ouvrières, entre autres, on a dit que ce serait pénaliser les ouvriers et les chefs de famille nombreuse qui gagnent un salaire modeste, etc.

M. RUSSELL: M. le Président, bien objectivement, est-ce que les ouvriers sont obligés de passer sur l'autoroute? Est-ce qu'il n'y a pas d'autres routes qu'ils peuvent prendre pour aller à...

M. PINARD: D'autres routes d'accès à l'autoroute?

M. RUSSELL: D'autres routes possibles.

M. PINARD: Il faudrait avoir d'autres choix.

M. RUSSELL: Mais il y en a.

M. PINARD: La route 11 et la route 11-A.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Quelqu'un qui a un salaire modeste qui prendrait une route à forte circulation, cela lui prendrait une demi-heure de plus pour se rendre chez lui. On le pénalise quand même.

M. PINARD: Il faut bien tenir compte que le Québec ne peut pas se permettre de construire des autoroutes qui coûtent énormément cher sans avoir à aller chercher des revenus quelque part, même si l'exploitation, sur le plan annuel, est déficitaire. Il reste quand même que le péage sert à amortir le coût de construction sur une période d'années ou peut prendre soin des frais d'entretien sur le plan annuel.

M. LAVOIE (Wolfe): Le fait d'avoir réduit le tarif sur l'autoroute des Cantons de l'Est a-t-il apporté une différence au point de vue revenus? Est-ce inférieur ou supérieur?

Je peux vous dire que j'ai eu le rapport en fin de semaine mais je n'ai pas eu le temps de l'étudier.

M. PINARD: L'augmentation de la circulation, c'est évident qu'il y en a eu une mais jamais pour compenser la diminution des revenus. C'est-à-dire que si 1,000 autos passaient à \$0.05 auparavant, ce qui donnait \$500; aujourd'hui,

environ 1,400 autos passent à \$0.25 ce qui fait...

M. RUSSELL: Je pense qu'il y a une certaine différence...

M. PINARD: Cela a été fait par l'Office des autoroutes, c'est définitif même, si en 1961 le principe de baisser le tarif de \$0.25 à \$0.10, le même principe de base avait été préconisé en disant: Il va circuler plus de gens, on aura plus de revenus. Certainement, les revenus ont baissé.

M. RUSSELL: Je pense que le calcul du ministre n'est pas tout à fait exact parce que, lorsqu'on parle de \$0.25 pour faire passer 400 autos, chacune paye plus que \$0.25. Cela peut être une auto qui vient de Granby ou de Sherbrooke qui, normalement, ne passerait pas sur l'autoroute par rapport aux \$0.05 mais aujourd'hui elle passe là. C'est un peu comme le changement qu'on a fait. Le ministre actuel a baissé le taux du coût de transport, le péage pour les camions, de 50 p.c. Je pense que cela avait incité les camions à utiliser l'autoroute parce qu'ils ne l'utilisaient pas du tout auparavant.

M. PINARD: Les camions et les autos sont deux problèmes différents. Les camions, au début, payaient \$0.15 par essieu, cela veut dire maintenant un double taux, c'est un taux fixe de \$0.05 tandis qu'avant, s'ils avaient cinq essieux, c'était \$0.75. Alors le problème des camions est complètement séparé du problème des automobiles. La diminution même de \$0.50 à \$0.25 à Chambly n'a pas provoqué une augmentation extraordinaire aux autres postes.

M. RUSSELL: Elle a soulagé quand même un certain pourcentage de la population qui se sentait frustré parce qu'on payait \$0.50 pour aller à Montréal par autoroute tandis que des parents ou des amis de l'autre coin de la ville payaient \$0.10 pour venir en ville. Donc cela a créé une certaine équité.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce qu'il y a eu des changements concernant les commissaires des autoroutes?

M. PINARD: Il n'y a pas eu de remplacements des commissaires sauf M. Roger Trudeau qui était ingénieur à l'Office des autoroutes et qui est devenu commissaire après avoir été muté à Québec au poste de directeur des expropriations. M. Rouleau est devenu sous-ministre titulaire de la Voirie, il est resté commissaire, sans augmentation de traitement. M. Farmer, qui était directeur général des finances, a été nommé commissaire sans augmentation de traitement et M. Paul Prévost est devenu vice-président de l'Office des autoroutes et directeur général avec un salaire approprié.

M. LAVOIE (Wolfe): ... en charge des policiers?

M. PINARD: Pardon?

M. LAVOIE (Wolfe): ... le directeur des policiers?

M. PINARD: M. Trépanier n'est plus directeur depuis déjà 1967 alors que, je ne veux pas faire de personnalité ici, est-ce qu'on l'a remplacé par M. Sainte-Marie... M. Trépanier est demeuré quand même à notre emploi. Il s'occupe actuellement des relations entre le palais de justice, les avocats de la couronne et nous. Parce qu'il se donne tant de contraventions par année et avec les avocats de la couronne, alors il s'occupe des relations du corps policier avec le palais de justice et...

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que les policiers des autoroutes doivent avoir les mêmes critères, les mêmes normes que les policiers de la Sûreté du Québec et suivre leurs cours à Nicolet?

M. PINARD: Ce n'est pas obligatoire actuellement. On essaie de faire suivre des cours; mais ce sont des agents de la paix et ils font partie du corps des agents de la paix et...

M. RUSSELL: Ils n'ont pas le droit de grève.

M. PINARD: ... ils n'ont pas le droit de grève et ils ne sont pas considérés comme des policiers dans le vrai sens du mot.

M. RUSSELL: J'aurais une dernière question.

M. LE PRESIDENT: Dernière question.

M. RUSSELL: C'est un privilège de poser la dernière question, et peut-être une question supplémentaire par après.

M. PINARD: C'est votre dernier lancer, essayez de compter un but.

M. RUSSELL: Je n'ai pas l'ambition de compter, parce que la partie est déjà finie.

M. PINARD: Si le député veut poser sa question, j'aimerais, après une entente avec l'Opposition...

M. RUSSELL: ... je voulais simplement demander — il y a un montant de \$21,500 — si c'est le budget global.

M. PINARD: \$21 millions, vous voulez dire.

M. RUSSELL: C'est-à-dire \$21 millions, est-ce que c'est le budget qui...

M. PINARD: Ce sont les prêts et avances du

ministère des Finances à l'Office des autoroutes.

M. RUSSELL: Est-ce que cela comprend le déficit d'exploitation et l'immobilisation?

M. PINARD: Actuellement, grosso modo, je ne voudrais pas donner des chiffres exacts, parce que je ne les ai pas en tête, on n'a pas le rapport ici, actuellement, les revenus de l'Office des autoroutes couvrent les frais d'opération, c'est-à-dire l'entretien, la police, la perception, et il reste après cela environ — là, il faudrait que ce soit pris dans le vrai sens — peut-être \$10 à \$12 millions pour couvrir les intérêts. Les intérêts sont un peu plus forts que cela, peut-être de \$20 à \$22 millions, alors vous n'avez pas de capital encore. Comme je vous dis que ce sont des ordres de grandeur, je peux me tromper de \$3 ou \$4 millions.

M. LAVOIE (Wolfe): L'entretien.

M. RUSSELL: Donc, les \$21 millions, c'est pour payer le solde des intérêts plus le capital et le remboursement.

M. PINARD: Le capital.

M. LAVOIE (Wolfe): Je voudrais savoir si l'entretien des pelouses entre les routes est donné à l'entreprise privée ou payé par l'Office des autoroutes.

M. PINARD: Par l'Office des autoroutes.

M. LAVOIE (Wolfe): Oui.

M. PINARD: Sur l'autoroute des Cantons de l'Est et sur l'autoroute des Laurentides, c'est fait par nos propres hommes. Sur l'autoroute de la rive nord, c'est donné par contrat.

M. LAVOIE (Wolfe): Sur la Transcanadienne?

M. PINARD: C'est le ministère de la Voirie qui en assure l'entretien.

M. LE PRESIDENT: Messieurs, il semble que le ministre de la Voirie a un dernier commentaire et peut-être des remerciements à formuler à l'endroit des membres de la commission. Je lui cède la parole.

M. PINARD: M. le Président, à la demande du leader parlementaire du parti ministériel, je voudrais savoir si les députés auraient objection à ce que nous passions à l'étude des crédits du ministère des Travaux publics ce soir.

Demain, nous pourrions siéger à partir de dix heures, sauf que je suis membre du Conseil du trésor et il faudrait absolument que je sois présent à la séance du Conseil du trésor.

M. LAVOIE (Wolfe): Bien, on va remettre ça à un peu plus tard. Concernant la Voirie, je pense qu'on est allé assez rapidement. On s'est levé à six heures ce matin, depuis dix heures qu'on siège ici ce matin. Quant à moi, je voudrais bien remettre ça un peu.

M. PINARD: Evidemment, je ne voudrais pas exagérer. Seulement, j'aurais des félicitations à offrir à tous les membres de la commission parce que, vraiment, cela a bien été dans la discussion des crédits de la Voirie, cette année. Cela n'a pas été prolongé indûment. Les questions étaient objectives et ont permis des réponses qui, je l'espère, ont été objectives, franches et honnêtes.

M. RUSSELL: Parce que si le ministre avait indiqué qu'il voulait veiller un peu plus tard, on aurait pu facilement continuer les discussions sur les crédits de la Voirie.

M. PINARD: C'est-à-dire que j'aurais eu mauvaise grâce à m'encarcaner moi-même. Je n'ai pas osé faire cette suggestion tout de suite, au début. Je ne veux pas forcer la bonne volonté des députés de l'Opposition, sauf qu'on a peut-être une situation un peu serrée, un peu difficile, comme l'explique M. Lévesque...

M. LAVOIE (Wolfe): On pourrait continuer après la période des questions demain après-midi. Demain midi, d'ailleurs, vous recevez les gens du CNR, vous avez une réception demain, de dix heures à midi, certainement.

M. PINARD: Vous étiez au courant que je n'y étais pas? Avez-vous été invités à cette réception-là?

M. LAVOIE (Wolfe): Oui, vous en avez assez de réceptions...

M. PINARD: L'Opposition est bien mieux traitée que les ministériels, d'après ce que je peux voir.

M. LAVOIE (Wolfe): Non, je pense que votre attaché de presse ne vous met pas au courant. Nous sommes obligés de vous mettre au courant nous-mêmes. Nous n'avons pas d'attaché de presse. C'est pour ça.

M. PINARD: Qu'est-ce qu'on prend comme entente?

M. LAVOIE (Wolfe): Après la période des questions, demain, ça me convient. Si les autres...

M. BELAND: Pour ma part, ça me convient, parce que même...

M. RUSSELL: ... on peut siéger demain soir.

M. PINARD: Oui, mais j'ai une séance du conseil des ministres demain soir, très tard.

M. LAVOIE (Wolfe): Non, je pense qu'on a donné une bonne...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Demain, après la période des questions.

M. PINARD: Alors, qui sera le représentant de votre parti pour les crédits des Travaux publics? C'est vous?

M. BELAND: Tout dépend des commissions. En ce qui nous concerne, nous, tout dépend des autres commissions qui vont siéger parce que, même aujourd'hui, ça me dérangeait drôlement, parce que j'ai participé à la commission des Terres et Forêts et également à celle-ci.

UNE VOIX: Mais, M. le Président...

M. LEVESQUE: Demain après-midi, à partir de quatre heures, il y aura la commission de la fonction publique et la commission de la justice sur le bill 10. Une seule commission pourra siéger demain après-midi, en plus de ces deux-là, à moins qu'il y ait un consentement, parce que d'habitude on ne dépasse pas trois commissions.

M. LAVOIE (Wolfe): M. le Président, moi, je serais consentant à siéger demain matin à dix heures, à la commission des Travaux publics.

M. PINARD: C'est justement ce que j'ai demandé.

M. LAVOIE (Wolfe): Ah! je pensais que vous vouliez continuer ce soir. Dix heures demain matin, je suis d'accord.

M. PINARD: Le problème est qu'il faut avoir quorum au Conseil du trésor et, d'après ce que m'a dit M. Lévesque, il ne pourrait pas y avoir quorum demain matin si je n'y suis pas.

UNE VOIX: Mettons ça à quatre heures.

M. LE PRESIDENT: Respectons le consensus de demain après-midi, après la période des questions.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Demain à dix heures, ça n'aurait pas fait mon affaire. Prenez la décision et je la suivrai.

M. LEVESQUE: Je suggérerais dans ce cas d'ajourner sine die et qu'on fasse l'annonce demain à trois heures, après les affaires courantes. Mais ce sera probablement à quatre heures demain après-midi. Mais, parce qu'il y a d'autres commissions en cause, il serait peut-être préférable que nous ajournions sine die et que l'annonce de la prochaine commission soit faite demain en Chambre.

M. LE PRESIDENT: Messieurs, la commission parlementaire a terminé l'étude des prévisions budgétaires du ministère de la Voirie. Nous allons demander à notre rapporteur d'exécuter son mandat devant la Chambre. J'ajourne la séance sine die en attendant l'ordre du jour du leader pour demain.

M. PINARD: M. le Président, est-ce que je pourrais me faire l'interprète de tous les membres de la commission pour remercier le président qui a bien fait son travail. Il a laissé libre cours à la discussion sans trop intervenir et il a su également nous donner ses directives quand nous allions trop loin et remercier également le rapporteur, le député de Limoilou, qui aura à continuer son travail.

M. LAVOIE (Wolfe): En ce qui me concerne, M. le Président, je voudrais seulement ajouter quelques mots. J'ai été très satisfait de participer aux travaux de la commission et les réponses qui nous ont été données m'ont satisfait. J'espère que le ministre et les sous-ministres en prendront bonne note et qu'ils ne laisseront pas trop les divisionnaires de nos régions s'ennuyer, qu'ils leur donneront des travaux à faire pour les désennuyer. Cela fera certainement l'affaire de la population de nos régions.

M. LE PRESIDENT: L'esprit est encore alerte.

(Fin de la séance à 22 h 15)

Compte rendu des délibérations des commissions

L'édition des délibérations des commissions de l'Assemblée nationale paraît environ (10) jours après chaque séance.

Elle comprend les interventions dans la langue où elles ont été faites devant la commission et, parfois, certains documents annexés.

Un premier tirage limité est distribué aux députés et aux correspondants parlementaires, généralement une heure après le discours. Des copies sont aussi disponibles au bureau du directeur pour les opinants.

Les députés peuvent soumettre à l'éditeur, pour leurs propres interventions et dans les délais prévus, les corrections absolument nécessaires pour des erreurs de fait ou des fautes de forme. Le même privilège est réservé aux opinants.

Pour plus de 25 exemplaires du journal des Débats, la commande doit être faite par écrit au bureau des Débats (74-A) au plus tard le lendemain du discours.

Un index général est préparé chaque jour pour être publié à la fin de la session. Il est disponible au coût de \$2. On peut obtenir des informations du service de l'index en appelant 643-2771.

On s'abonne au journal des Débats en envoyant au comptable de l'Assemblée nationale \$8 par année. (Les chèques ou mandats-poste doivent être faits à l'ordre du ministre des Finances).

Le directeur
Benoît Massicotte
Bureau: 74-A
Téléphone: 643-2890