



Assemblée nationale

journal des Débats

COMMISSIONS PARLEMENTAIRES

Quatrième session — 30^e Législature

Commission permanente des transports, des travaux publics
et de l'approvisionnement

Etude des crédits du ministère des Transports (3)

Le 7 avril 1976 — No 19

Président: M. Jean-Noël Lavoie

DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE

Table des matières

Construction du réseau routier	B-609
Région de Trois-Rivières	B-610
Région du Saguenay-Lac-Saint-Jean	B-614
Région des Cantons-de-l'Est	B-616
Région du sud de Montréal	B-619
Région de Québec et Côte-Nord	B-622

Participants

M. Michel Gratton, président

M. Raymond Mailloux
M. Marc-André Bédard
M. Maurice Bellemare
M. Benjamin Faucher
M. Marcel Bédard
M. Jacques-R. Tremblay
M. Glen P. Brown
M. Pierre Mercier

L'exemplaire, 35 cents - Par année, \$8 - Chèque à l'ordre du Ministre des Finances

Adresse: Service des Documents Parlementaires

Assemblée nationale

Hôtel du Gouvernement, Québec

G1A 1A7

Courrier de la deuxième classe - Enregistrement no 1762

**Commission permanente des transports,
des travaux publics
et de l'approvisionnement**

**Etude des crédits
du ministère des Transports**

Séance du mercredi 7 avril 1976

(Dix heures douze minutes)

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

La commission permanente des transports, des travaux publics et de l'approvisionnement continue ce matin l'étude des crédits du ministère des Transports, au programme 3: Construction du réseau routier, élément 1: Construction d'autoroutes.

Le ministre des Transports.

Construction du réseau routier

M. Mailloux: Alors, l'enveloppe du programme de construction a été fixée aux environs de \$498 millions; y seront ajoutées, à compter du 1er avril, des enveloppes venant du Conseil exécutif pour un montant de \$26 954 000 formant une enveloppe totale de \$525 millions, soit un niveau égal au budget de 1975/76.

On constatera qu'un effort est apporté pour la construction des routes de voirie régionale représentées par les éléments des programmes 3-2, 3-3 et 3-4 qui totalisent \$294 millions par rapport à des crédits en 1975/76 de \$258 millions, soit une augmentation de \$36 millions.

Quant à la construction d'autoroutes à l'élément 1, vous noterez une diminution de l'ordre de \$65 millions. Le fait que le ministère n'aura pas donné de projets dans les milieux urbains, le nombre de contrats octroyés augmentera d'autant et représentera de nouveaux investissements de l'ordre de \$250 millions.

Je sais que mon collègue de Chicoutimi avait mentionné son intention de voir la discussion porter par régions. Je n'ai aucune objection à ce faire, si cela peut clarifier davantage la situation. On pourrait, possiblement, donner les projets majeurs dans chacune des régions au fur et à mesure.

M. Bédard (Chicoutimi): J'aurais peut-être une question préalable avant de toucher tout le programme de construction de routes.

Comme on peut le constater, au programme 3, il y a eu un certain ralentissement des investissements aux éléments 1 et 2, si on tient compte de l'inflation en plus de cela, au profit d'une augmentation qui est quand même assez importante aux éléments 3 et 4.

Peut-on savoir quelles sont les raisons de cette modification de la répartition des dépenses? Je comprends que le ministre vient de nous parler d'un certain montant, de budgets supplémentaires qui y seront ajoutés, mais il reste que, globalement, quand même, l'enveloppe budgétaire, à ce

programme, n'est pas augmentée. Le ministre peut-il nous dire si la politique de restriction budgétaire, au niveau de chacun des ministères, peut être une des raisons qui expliquent la situation.

La politique de restriction budgétaire qui a été annoncée au niveau de chacun des ministères peut constituer une raison de cette situation.

M. Mailloux: Non, en fait, la politique de restriction budgétaire n'est pas une indication des modifications qui sont apportées. Si l'on se reporte au programme électoral du Parti libéral en 1973, on avait quand même manifesté notre intention bien marquée, après avoir vu la province aller vers des constructions en milieux urbains de manière extrêmement importante, que, dans les années qui suivraient, on retournerait vers les routes régionales principalement. Je voudrais que, dans l'esprit de tout le monde, cela soit bien compris, parce qu'en dehors des autoroutes, que cela soit l'autoroute Est-Ouest, à Montréal qui avait été commencée, que ce soit l'autoroute de la Beauce ou d'ailleurs, on parle d'autoroutes à voies divisées. Quand on parle de voirie régionale, on rejoint quand même à ce poste la plus grande partie du réseau routier du Québec, parce que ce n'est pas de la voirie de rang. Je pense que la route 175 du boulevard Talbot, la route 15 qui mène vers la Côte-Nord, sont quand même les plus grandes artères de circulation en dehors des autoroutes et c'est vers ces routes qu'est mis le plus important des montants du budget actuel. Dans l'esprit de plusieurs, les gens peuvent penser qu'on retourne vers la voirie du cinquième ou du sixième rang. Il y a peut-être des montants pour ces routes tertiaires, c'est \$53 millions pour la construction de... C'est \$92 millions qu'on avait en 1975/76 pour la construction de routes extrêmement secondaires contre \$103 millions cette année. C'est une différence de quelques millions seulement. On voit, par contre, que la différence s'applique principalement aux autres routes.

M. le Président, c'est principalement cette indication qu'on avait donnée, qui nous ramène à la promesse qui avait été faite à ce moment d'améliorer le réseau routier régional et le réseau routier de chacun des comtés. À présent, on a fait savoir notre volonté de suspendre, pour un certain temps, la construction de l'autoroute Est-Ouest, les grands projets, qui avaient été demandés depuis deux ou trois ans, viennent à conclusion pour plusieurs. On remarquera cette année que, dans la région de Québec, il y a encore des montants extrêmement importants pour amener à conclusion la construction de l'autoroute Dufferin-Montmorency; je pense que, dans quelques semaines, il ne nous restera qu'un seul contrat à demander dans cette région, soit sur les battures entre l'approche des installations Woolco jusqu'aux approches du pont de l'île d'Orléans. C'est un projet qui avait été retardé en raison de l'expropriation assez pénible d'une propriété fédérale, le long du viaduc, le long de la route 15.

On poursuit la construction des autoroutes annoncées telles celle de la Beauce, celle de la rive nord. Dans chacune des régions, on dira...

M. Bédard (Chicoutimi): On pourra y revenir en passant d'une région à l'autre. Ma question était pour savoir quelles étaient les implications au budget tel que présenté.

M. Mailloux: C'est l'amélioration de l'ensemble du réseau routier et je peux même affirmer que cela ne rejoint pas des préoccupations électorales, parce que je viens moi-même, comme plusieurs des députés, du milieu rural; on vient de commencer...

M. Bédard (Chicoutimi): C'est entendu, on procède région par région; d'une part, les questions qui touchent tout le Québec, le type de route dont il s'agit, quel que soit l'élément aussi du programme dont il s'agit et, peut-être, dans une deuxième phase, les questions de construction routière sans distinction de leur catégorie, mais par région administrative. C'est une façon...

M. Mailloux: Je serais prêt à procéder région par région. Je pense que cela clarifierait peut-être le débat, sauf que, quand on aura fait la tournée de toutes les régions, il faudrait quand même que l'ensemble du programme soit accepté et qu'on ne revienne pas élément par élément.

Région de Trois-Rivières

M. Bédard (Chicoutimi): D'accord. Concernant la région 4, d'une façon générale, quels sont les projets pour cette année, en demandant au ministre de nous indiquer le nom des routes qui vont être touchées par certaines constructions, l'endroit, la description du travail et aussi nous donner un peu les coûts estimés.

Le Président (M. Gratton): Pour la bonne compréhension du journal des Débats, est-ce que vous pourriez indiquer de quelle région il s'agit?

M. Bédard (Chicoutimi): La région de Trois-Rivières. On va commencer par la région de Trois-Rivières; le député de Johnson est ici et je sais que cela va l'intéresser de commencer par cette région puisqu'il est obligé d'être à plusieurs places à la fois.

M. Mailloux: Pour une meilleure clarté du débat, je demanderai au chef du budget de vous donner les réponses région par région, quitte à ce que j'ajoute des commentaires si c'est nécessaire.

M. Bédard (Chicoutimi): C'est cela.

M. Mailloux: Les principaux projets en construction dans la région 4, la région de la Mauricie, sont l'autoroute 40 de Pointe-du-Lac à Saint-Barthélemy de \$1,5 million. En fait, on met en place des structures aux échangeurs principaux.

M. Bellemare (Johnson): C'est le doublement de l'autoroute.

M. Mailloux: C'est-à-dire que nous allons

construire... L'année dernière, nous avons donné un contrat de remblais pour permettre la stabilisation des remblais et cette opération dure au moins une année.

Cette année, nous pourrions construire les structures ou l'échangeur important pour ne pas qu'il y ait de passages à niveau sur la route qui est actuellement une chaussée. Il n'y aura pas construction cette année de la deuxième chaussée. Aussi...

M. Bellemare (Johnson): ... des contrats sont en cours présentement, qui se font là?

M. Mailloux: Il y a un contrat en cours au niveau du remblai à poser en fonction de donner de nouveaux contrats. Il y aura six ou sept nouveaux contrats pour les structures importantes le long de cette autoroute.

M. Bédard (Chicoutimi): Vous allez nous donner l'ensemble des projets, on pourra poser des questions à chacun.

M. Mailloux: Quant à l'autoroute 40 dans le secteur de Pointe-du-Lac, à l'autoroute 55, nous avons terminé au niveau de l'éclairage pour, peut-être, \$500 000. L'autoroute 755, le boulevard intermunicipal, c'est la terminaison avec une enveloppe de \$8 millions. Les contrats sont donnés et l'autoroute 755 débouchera, en fait, de la Transquébécoise jusque dans le Cap-de-la-Madeleine, l'autre côté du pont Saint-Maurice. Je crois que c'est un carrefour important.

M. Bédard (Chicoutimi): Le pont Saint-Maurice, est-ce qu'il est question qu'il y ait une...

M. Mailloux: Il a été construit le pont Saint-Maurice, il y a quatre ans. Dans l'axe du boulevard intermunicipal.

M. Bédard (Chicoutimi): ... sur le Saint-Maurice?

M. Bellemare (Johnson): Ne voyez-vous pas que c'est un drôle de nom? Il devrait s'appeler... Il n'y avait pas l'ancien ministre de la Voirie qui l'avait baptisé d'un certain nom et l'autre ministre l'a débaptisé.

M. Bédard (Chicoutimi): Je sais...

M. Bellemare (Johnson): Le pont Pinard.

M. Bédard (Chicoutimi):... que cela a été fait il y a trois ou quatre ans, mais n'y avait-il pas un projet qui avait été annoncé par le ministre...

M. Bellemare (Johnson): Plus loin.

M. Bédard (Chicoutimi): ... Toupin, concernant un pont sur le Saint-Maurice.

M. Mailloux: Moi, je demeure sur le boulevard Leclerc et il y avait un pont Leclerc que j'ai reconstruit et il s'appelle le pont Leclerc.

M. Bédard (Chicoutimi): Dr Leclerc?

M. Bellemare (Johnson): Le ministre Lafontaine était venu, quand les travaux du pont ont commencé, il s'appellera le pont Maurice-Bellemare, puis cela a été adopté par résolution par le conseil municipal. Quand le ministre Pinard est arrivé, il l'a baptisé le pont...

M. Mailloux: Le pont?

M. Bédard (Chicoutimi): Le projet dont je vous parle, c'est suite à une annonce qui avait été faite dans le journal, qui se titrait comme suit: Le ministre Toupin s'occupera du projet d'un pont sur le Saint-Maurice, projet rive ouest. Le projet de construction d'un pont sur la rivière Saint-Maurice, à quelques milles au nord de La Tuque et de construction de routes forestières, mieux connu sous le nom de projet rive ouest, vient de refaire surface. Je voudrais avoir des explications là-dessus.

M. Mailloux: L'autre projet qui est en construction cette année, c'est l'autoroute 55 dans le secteur de La Tuque, le pont est actuellement en construction...

M. Bellemare (Johnson): Oui, mais le député...

M. Bédard (Chicoutimi): Ce n'est pas la même chose.

M. Mailloux: C'est le pont de Grand-Mère.

M. Bellemare (Johnson): Non, non, le pont de Grand-Mère, c'est une autre chose. Ce dont parle le député, c'est le nouveau pont de l'autoroute qui va dépasser le Cap-de-la-Madeleine, qui passe à Saint-Louis-de-France.

M. Mailloux: C'est cela.

M. Bellemare (Johnson): C'est ce pont sur le Saint-Maurice dont parle le député.

M. Bédard (Chicoutimi): Le projet que le ministre Toupin intitulait le projet rive ouest.

M. Mailloux: Les plans et devis sont en préparation, mais il ne sera pas en construction cette année.

M. Bellemare (Johnson): Mais les expropriations sont faites?

M. Mailloux: Les plans sont déposés.

M. Bellemare (Johnson): Oui.

M. Mailloux: Nous terminons également l'autoroute 55 aux abords du pont Laviolette, ainsi que l'autoroute 30, qui devrait ouvrir au mois de juillet, dans le parc de Bécancour. C'est la terminaison, \$200 000 pour l'autoroute 30 et \$500 000 pour l'autoroute 55. Quant au boulevard intermu-

nicipal, tout à l'heure, je n'ai pas signalé le chiffre, il est de \$8 millions.

M. Bellemare (Johnson): Vous avez l'autre autoroute qui vient de Grand-Mère. Vous avez celle de Grand-Mère, qui vient de La Tuque, qui vient rejoindre la grande autoroute de Trois-Rivières.

M. Mailloux: Pour le contournement de Grand-Mère, désigné tout à l'heure sur l'autoroute 55, les investissements sont de l'ordre de \$8 millions.

M. Bédard (Chicoutimi): D'accord.

M. Mailloux: Tous les contrats sont donnés, tant pour les approches nord et sud que le pont...

M. Bellemare (Johnson): Sur le Saint-Maurice.

M. Mailloux: Ce sera un pont, un encorbellement avec une technique très particulière.

M. Bédard (Chicoutimi): Quand vous parlez de l'autoroute 40, si on se place par rapport à Québec, est-ce qu'on peut savoir jusqu'où elle sera prolongée? Simplement en ce qui concerne l'autoroute 40?

M. Mailloux: A partir de Québec, de Saint-Augustin jusqu'à Neuville, la route est en utilisation sur une voie. De Neuville jusqu'à Donnacona, la construction de cette autoroute sera terminée à l'automne. On a encore un investissement de \$8 millions sur un contrat de \$16 millions à terminer. Tous les contrats sont donnés jusqu'à Donnacona, incluant le pont sur la rivière qui traverse la municipalité de Donnacona.

M. Bellemare (Johnson): Vous dites que la route est ouverte jusqu'à Neuville sur une voie?

M. Mailloux: Non.

M. Bellemare (Johnson): Elle est ouverte jusqu'à Saint-Augustin, sur une voie?

M. Mailloux: Sur une voie. Elle va ouvrir à l'été.

M. Bellemare (Johnson): Jusqu'à Neuville?

M. Mailloux: Jusqu'à Neuville.

M. Bellemare (Johnson): Elle est terminée sur une voie jusqu'à Neuville?

M. Mailloux: C'est cela.

M. Bellemare (Johnson): Et vous partez de Neuville et vous allez à Donnacona?

M. Mailloux: C'est cela. Par après, cela part de la Transquébécoise jusqu'à Berthier, qui est en opération actuellement. Il n'y a rien en construc-

tion à partir de Donnacona. Nous terminons les plans et devis et l'expropriation est en marche; tous les plans sont déposés.

M. Bellemare (Johnson): La route qui vient de Pointe-du-Lac, traverse Trois-Rivières et vient aboutir au Cap-de-la-Madeleine, dans le tronçon du nouveau pont; est-ce que, à partir de là, vous développez l'autre tronçon qui est celui dont parlait le député de Chicoutimi tout à l'heure?

M. Mailloux: La voie normale de circulation, dans Trois-Rivières, sera l'autoroute 40 jusqu'à la Transquébécoise et il y aura la bifurcation vers le boulevard intermunicipal. L'investissement a été de l'ordre de \$35 millions à \$40 millions et nous raccorderons à l'autoroute 19, à partir de l'autoroute 19, l'autoroute 40 pour nous mener jusqu'à Québec.

Par après, il y aura le grand contournement par l'autoroute 40, après que nous aurons débouché la route Québec-Cap-de-la-Madeleine, si vous voulez, Québec, route 19.

M. Bellemare (Johnson): Mais, dans toute cette partie, il n'y a pas d'expropriation de faite présentement? La partie qui part de Sainte-Marthe du Cap-de-la-Madeleine, qui passe à Champlain-Batiscan.

M. Mailloux: Non, les plans sont aussi déposés pour le secteur d'en haut.

M. Bellemare (Johnson): D'accord. L'autoroute 55 qui part de...

M. Bédard (Chicoutimi): Je m'excuse.

M. Bellemare (Johnson): D'accord.

M. Bédard (Chicoutimi): Dans ce cas, vous dites que les plans son déposés. Autrement dit, il fallait que vous vous dépêchiez de déposer ces plans avant le 31 mars.

M. Mailloux: Oui, à l'été 1975, pour l'autoroute 40.

M. Bédard (Chicoutimi): D'accord.

M. Bellemare (Johnson): L'autoroute 55 qui part de Trois-Rivières, par le nouveau tronçon, la jonction du circuit que vous avez établi qui vient de Montréal-Québec, il y a l'autoroute 55 qui s'en va à Shawinigan. Il y a une route qu'on appelle la route de la mort.

M. Mailloux: Il y a une route avec une voie de service.

M. Bellemare (Johnson): C'est cela que je ne comprends pas du tout. Vous avez fait une voie de service pour la Canadian Westinghouse jusqu'aux Vieilles Forges, des Vieilles Forges jusqu'à Saint-Etienne, de Saint-Etienne jusqu'à Saint-Boniface, du côté gauche, et personne ne se sert de ces

voies qui sont des routes d'accès peut-être à ces municipalités. Mais, la route du centre, c'est terrible, il n'y a pas une semaine où il n'y a pas des accidents très graves, parce qu'il y a une circulation énorme, maintenant que c'est ouvert, la partie qui complétait autrefois l'autoroute 19, qui est celle de Trois-Rivières, 138.

M. Mailloux: Après avoir terminé les investissements du contournement de Trois-Rivières ainsi que les abords du pont Laviolette, c'est l'intention du ministère, dès l'an prochain, de mettre en marche les structures importantes.

M. Bellemare (Johnson): De les mettre en marche, je me demande pourquoi? Elles sont faites. Il s'agirait de faire les raccordements et de laisser ces deux routes de service qui sont faites selon les normes du ministère. Elles sont établies. Elles sont là. C'est fantastique, mon cher. Je n'ai jamais compris pourquoi on a fait des routes sur le même barème que les grandes routes. Elles sont là. Elles sont faites. Il y en a une qui part de Trois-Rivières pour aller jusqu'à Saint-Etienne et, de l'autre côté, elle se rend jusqu'à Saint-Boniface. Elles sont là et elles ne servent pas.

Il me semble que si quelqu'un de sérieux allait voir cela, il dirait: Cela n'a pas de bon sens de bâtir une autre route à côté. Il y a la grande route au centre, la 55. A partir de Trois-Rivières jusqu'à Saint-Etienne, il y a une autre route, qu'on appelle la route de service. Elle est faite sur le même barème. Elle pourrait servir à la circulation des voyageurs pour éviter d'en bâtir une autre. De l'autre côté, c'est la même chose, pour aller à Saint-Boniface et Shawinigan. Elles sont faites. Il y en a une qui n'est pas terminée, celle de Saint-Boniface jusqu'à peu près trois milles avant d'arriver aux feux de circulation de Shawinigan. Je me demande pourquoi on va bâtir d'autres routes, tandis qu'on pourrait ouvrir cette route et l'indiquer à sens unique.

M. Mailloux: Actuellement, vous avez la Transcanadienne, qui est une autoroute et a tous les standards d'autoroute. Vous avez les voies de service le long de la Transcanadienne. Vous avez la même chose, en fait, sur la Transquébécoise. La Transquébécoise est là pour desservir les cultivateurs et les résidents le long de l'autoroute, il fallait construire un chemin de service. Je crois qu'un chemin de service alterne d'un côté à l'autre de la route à un moment donné.

M. Bellemare (Johnson): Je ne vous interromps pas, mais je veux simplement faire remarquer une chose, en attendant d'avoir la perfection. Pourquoi ne pas mettre cela à sens unique, en attendant, pour empêcher les accidents mortels?

M. Mailloux: Je crois que la route serait très dangereuse si nous permettions une vitesse de 70 milles à l'heure sur les chemins de service, alors qu'il y a des intersections à tous les rangs, à toutes les entrées de maison. Nous ne pouvons pas donner de standards de signalisation sur le chemin de service...

M. Bellemare (Johnson): Il n'y a pas de maison. C'est un bled qui va jusqu'à Shawinigan.

M. Mailloux: L'investissement a été construit par...

M. Bellemare (Johnson): La suggestion que je vous fais, faites-en ce que vous voudrez, je mettrais cette route à sens unique pour une partie au moins. C'est en attendant la perfection et d'avoir deux routes parallèles.

M. Mailloux: Dans une deuxième étape, comme je vous disais tout à l'heure, les structures aux intersections importantes pourraient être mises en construction dès le budget 1977/78.

Le Président (M. Gratton): Le député de Nicolet-Yamaska.

M. Faucher: M. le Président, vous avez dit tout à l'heure que la route 30 de Gentilly menant au centre de la ville de Bécancour allait être complétée cette année jusqu'à la route 55. Est-ce que vous prévoyez le tronçon entre la route 55 et la ville de Nicolet pour bientôt, car les communications y sont assez difficiles?

M. Mailloux: Est-ce qu'on attend pour passer à cette région ou si...

M. Faucher: On n'est pas rendu là? Je pensais que cela entraînait dans la Mauricie.

M. Mailloux: La région 4 identifie en fait les projets majeurs d'investissements du ministère des Transports.

M. Bédard (Chicoutimi): Ce que vous nous donnez, ce sont les projets majeurs, les projets...

M. Mailloux: Quant aux projets secondaires... Si on me demande de donner la liste des projets, j'ai l'habitude, aussitôt l'étude des crédits terminée, de transmettre à chacun des députés l'ensemble des projets de rangs ou de routes secondaires.

Je pense que si on s'attelle à donner projet par projet, on va passer un mois ici. Je pense que chacun des députés sera en mesure de constater la répartition comté par comté. On a l'habitude d'être assez ouvert dans ce sens.

D'ailleurs, pour la première fois de l'histoire de la voirie, on a fait une consultation auprès de tous les députés, de tous les partis, dans chacune des régions du Québec.

M. Bellemare (Johnson): Je ne sais pas si c'est bien bon...

M. Mailloux: Les priorités...

M. Bellemare (Johnson): ...parce que voici ce qui arrive. Un député de l'Opposition qui se voit attribuer plus d'argent que son voisin...

M. Mailloux: Il n'aime pas cela.

M. Bellemare (Johnson): Je vous dis qu'on m'a fait la guerre à Drummondville et à Sherbrooke. Les gars m'ont entrepris.

Le Président (M. Gratton): Il faudrait suggérer au ministre...

M. Bellemare (Johnson): Non.

Le Président (M. Gratton): ...que la situation ne se répète pas l'an prochain.

M. Bédard (Chicoutimi): Dans les années passées, ne donniez-vous...

M. Mailloux: Si c'est un voeu exprimé par l'Opposition voulant que l'on cesse, pour de bon, cette méthode...

M. Bellemare (Johnson): Non. Non. Non.

M. Mailloux: ...de consulter la députation...

M. Bellemare (Johnson): Je pense que le ministre est plus large...

M. Mailloux: ...je vais en prendre note.

M. Bédard (Chicoutimi): La méthode, pour cette année, n'était pas trop dangereuse de toute façon et est peut-être concluante jusqu'à un certain point, mais elle est peut-être plus ou moins dangereuse puisqu'on sait qu'il y a 102 députés libéraux. Alors, au niveau de ces rencontres, entre vous et moi, il n'y avait pas tellement de députés de l'Opposition, mais je pense que dans les régions où il y en avait, cela s'est très bien passé.

M. Mailloux: L'opinion que j'avais émise va au-delà de ce que dit le député de Chicoutimi. J'ai toujours constaté, depuis mon arrivée au ministère des Transports, qu'après que chacun des députés connaît les sommes qui lui sont attribuées, les préoccupations de nos fonctionnaires, de nos technocrates ne rejoignent pas toujours les préoccupations des gens du milieu, or je considère que le député du comté est encore mieux qu'un corps public pour ces choses. Il est là. Il va payer pour à chaque élection si l'argent qui a été donné pour la voirie n'est pas allé aux endroits où il devait aller.

Alors, j'ai quand même voulu respecter le mandat de gens qui sont élus démocratiquement par un public donné et je pense qu'on rejoindra, cette année, dans l'attribution, comté par comté, les préoccupations qui viennent de l'ensemble des députés.

Pour la première fois, je constate que cela répond davantage aux voeux, aux souhaits qu'ont formulés chacun des députés.

M. Bellemare (Johnson): C'est un témoin oculaire qui a assisté à toutes les réunions...

M. Mailloux: Oui.

M. Bellemare (Johnson): ...et il sait dans quelle atmosphère cela s'est fait. A un certain moment, le sous-ministre disait: C'est assez. Je n'ai plus d'argent. Et il fermait les livres. On pouvait voir lever les députés.

M. Mailloux: Il y a des contraintes budgétaires qui, forcément, ne nous ont pas permis de donner des réponses affirmatives dans tous les cas où on espérait donner des accords; mais il ressort que lorsque je constate les premières soumissions publiques qui arrivent cette année, dans les quelques derniers jours, pour la première fois depuis 1972, au lieu d'avoir des dépassements de 20%, 30%, 40% et 100% comme on en a vu l'an passé sur certaines structures, on constate que les entrepreneurs y vont en bas des estimations révisées du ministre; pour la première fois depuis 1972.

M. Bellemare (Johnson): Ah oui.

M. Mailloux: Alors, c'est quand même une indication que des projets qui, au départ, auraient pu être mis de côté, pourraient être remis en chantier éventuellement au cours de l'année...

M. Bédard (Chicoutimi): Ils peuvent être repensés au niveau de...

M. Mailloux: ...si on sauve quelques millions.

M. Bédard (Chicoutimi): Le ministre nous dit que les députés seront informés assez rapidement. Peut-on espérer, qu'ils soient au pouvoir ou qu'ils soient dans l'Opposition, qu'ils auront les confirmations officielles du ministre, les premiers...?

M. Mailloux: Toutes les enveloppes de chacun des comtés du Québec pourront partir au début de la semaine prochaine, si les crédits sont acceptés cette semaine, ce qui semble possible.

M. Bellemare (Johnson): Alors, est-ce que les maires de certaines municipalités qui ont commis déjà des impairs pourraient être rappelés à l'ordre?

M. Mailloux: Je n'enverrai pas de copies aux maires de quelque comté...

M. Bellemare (Johnson): Est-ce déplaisant.

M. Bédard (Chicoutimi): Nous travaillons à des projets et souvent ils sont informés avant nous. A moins d'être député-maire.

M. Bédard (Montmorency): A moins d'être député-maire. Cela prendrait une correction à être apportée au journal des Débats.

Le Président (M. Gratton): Est-ce que ceci complète l'étude de la région 4?

M. Bédard (Chicoutimi): Je n'ai pas d'autre question sur la région 4.

Le Président (M. Gratton): Prochaine région?

Région du Saguenay-Lac-Saint-Jean

M. Bédard (Chicoutimi): Concernant la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean, je poserais la question générale. Quels sont les projets pour cette année, nous indiquant les noms des routes, les endroits et description du travail qui devrait être fait, de même que les coûts estimés par le ministre? La région 2.

M. Mailloux: La région du Saguenay-Lac-Saint-Jean, la route Saint-Félicien-Chibougamau sera terminée sur... La réfection complète de cette route sera terminée à l'exception des premiers trente milles, qui n'étaient pas en fait dans le protocole d'entente que le ministre avait signé et que le ministre entend bien mettre de l'avant dès 1977/78, dans le premier tronçon de 30 milles à partir de Saint-Félicien. Quant à l'autre section du 1030 jusqu'à Chibougamau, les travaux seront totalement terminés, il reste simplement un contrat d'asphalte; d'ailleurs, je crois qu'il est en appel d'offres et la réfection de tous les tronçons sera terminée sur cette route. Les investissements seront de l'ordre de \$800 000 sur la route 167. Quant à la route 170 entre Chicoutimi et Jonquière, la construction d'un refuge ainsi que l'éclairage de cette route, voie d'évitement, entraîneront des investissements de l'ordre de \$500 000. Quant à la route 175, du Motel Clairval, jusqu'à la rue des Saguenéens, cette route sera construite au cours de l'année. Déjà un contrat a été donné, je crois, de la rue des Saguenéens à la voie ferrée.

M. Bédard (Chicoutimi): C'est cela.

M. Mailloux: Et les autres contrats viendront en appel d'offres ultérieurement.

M. Bédard (Chicoutimi): J'ai eu l'occasion de discuter avec le ministre, de l'autre partie de la voie ferrée, aller jusqu'au rond-point. Maintenant, comme vous dites, vous y ajoutez, à partir du Clairval.

M. Mailloux: Ultérieurement, ces contrats seront octroyés.

M. Bédard (Chicoutimi): Maintenant, est-ce que vous avez fini sur l'ensemble quant aux projets à caractère majeur.

M. Mailloux: Il va rester un projet, comme le pont sur la rivière Chambord, je crois, le pont sur la route 169 à Chambord sera reconstruit au cours de l'année. C'est un pont qui amène un étranglement de la circulation et les appels d'offres pour ce pont seront faits au cours de l'année, possiblement au mois de juin ou juillet.

Pour la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean, il est possible — je vous dis qu'il est possible, il n'est pas certain — qu'il y ait une modification au programme de la région, pour la raison suivante:

J'avais été convoqué à rencontrer en soirée à Ottawa le ministre de l'Expansion économique régionale, pour un projet supplémentaire, qui en partie aurait été dans la région de Chicoutimi-Lac-Saint-Jean. Etant donné la discussion des crédits, et des engagements que j'avais déjà à 6 heures avec Radio Canada, je n'ai pu me libérer.

Mais cela se fera sûrement d'ici les huit prochains jours et on pourra éventuellement, par la suite, dire s'il y a eu une entente entre le gouvernement central et le gouvernement du Québec pour une addition à certaines ententes déjà acceptées ici.

M. Bédard (Chicoutimi): Disons que, comme dans les autres programmes, on ne passera pas comté par comté. En ce qui regarde le comté que je représente, j'ai eu l'occasion de discuter avec le ministre de différents projets. Il y avait, d'une part, la continuation des six voies de la voie ferrée à aller jusqu'au rond-point. Il y a eu la question du pont Price. Depuis qu'il est tombé, tout récemment, nous avons eu la solution du ministre selon laquelle il serait reconstruit à 100% aux frais de la province avec une estimation au départ de \$300 000, mais j'imagine que, si les estimations de reconstruction devaient augmenter, on en tiendra compte.

M. Mailloux: ... nécessaire pour payer tout cela.

M. Bédard (Chicoutimi): C'est cela. Il y avait également, concernant le comté de Chicoutimi, des choses dont on a parlé hier; quand vous parlez de la route 170, par exemple, l'intersection du rang Saint-Pierre qui est une intersection dangereuse à repenser peut-être. Il y avait également — j'en ai parlé au ministre à plusieurs reprises — le raccordement, la continuation du boulevard Saint-Joseph à aller au rang Saint-Jean-Baptiste avec le pont sur la rivière Chicoutimi. Je n'entrerai pas là-dedans puisqu'on en a discuté et qu'on a eu en bonne partie les réponses du ministre. Il s'agira d'attendre les enveloppes budgétaires, pour employer l'expression du ministre. Il y a un projet, entre autres, peut-être, sans le nommer, le ministre y a-t-il fait allusion tout à l'heure, c'était l'autoroute Alma-La Baie, qui constitue, comme vous le savez, une priorité non seulement de la part de l'ensemble de la députation de la région, mais aussi de la part du CRD, des corps intermédiaires. Est-ce que je dois comprendre... Lorsque le ministre, tout à l'heure, nous a parlé de certaines négociations ou certaines rencontres qu'il devait avoir avec le fédéral, est-ce que cela se situerait au niveau de la construction de cette autoroute Alma-La Baie et peut-être aussi, puisqu'on parle d'entente auxiliaire avec le fédéral, de la construction, au moins de l'élaboration de plans de construction à long terme, par étapes, pour employer l'expression du ministre, du boulevard Talbot à quatre voies?

M. Mailloux: Dans la construction de l'autoroute 70 — je ne sais pas si vous avez donné le

numéro tout à l'heure; le ministère a même désigné le numéro de cette future autoroute — des mémoires d'intention ont été soumis à l'OPDQ en vue de la construction de cette autoroute, il y a déjà un an et ce mémoire a été transmis au ministère de l'Expansion économique régionale. La construction de cette autoroute était devenue urgente devant l'implantation de parcs industriels dans le secteur de Jonquière-Chicoutimi et...

M. Bédard (Chicoutimi): Le parc industriel régional qui existe à l'heure actuelle.

M. Mailloux: C'est cela, pour donner accès à ce parc. Quant à l'autoroute elle-même, en fait, son départ serait, si on la place par rapport à la route 175, au nord de la route 175 et viendrait croiser la route 170 à environ huit ou neuf milles de la route 175, pour ensuite s'en aller parallèlement à la route 170, mais au sud de la route 170.

Les plans et devis ne sont pas en préparation, mais nous avons demandé des photographies aériennes pour la construction de cette autoroute. La nouvelle technique maintenant que nous pouvons avoir avec les photographies aériennes nous amènerait, s'il y avait un déblocage au niveau de négociations, à aller rapidement...

M. Bédard (Chicoutimi): Faire des estimations assez rapidement des tracés?

M. Mailloux: C'est cela. Nous avons expérimenté d'ailleurs le phénomène de cette procédure dans la construction de la route 389, Gagnon-Fire Lake, et nous avons préparé des plans dans l'espace de trois, quatre mois. Il n'y a aucun problème de réalisation pour l'entrepreneur sur le chantier par la suite.

M. Bédard (Chicoutimi): Alors, concernant l'autre aspect, à savoir la construction du boulevard Talbot à quatre voies, ou autoroute, selon ce que le ministre pourra décider. J'imagine que le ministre demeure toujours sensible aux besoins d'abord de la population et également aux représentations qui ont été faites par la population concernant cette artère.

M. Mailloux: Tel que je l'ai dit au député de Chicoutimi, en présence de mon sous-ministre principal, il y a quelques jours, je pense que dans les prochaines semaines ou dans les tous prochains mois, nous serons en mesure de nous prononcer valablement. Mais s'il arrivait que, dans certaines discussions dont j'ai parlé tantôt, on ait plus d'argent que prévu, cela pourrait peut-être hâter certaines décisions.

M. Bellemare (Johnson): Les \$30 millions supplémentaires qui ont été annoncés dans le budget général servent, cette année, pour faire des travaux supplémentaires dans des régions?

M. Mailloux: Les \$30 millions supplémentaires dans l'entente fédérale-provinciale?

M. Bellemare (Johnson): Non. On a annoncé dans le budget des dépenses de...

M. Bédard (Chicoutimi): C'est ce dont le ministre a parlé tout à l'heure, \$26 millions, je crois?

M. Bellemare (Johnson): \$25 millions...

M. Bédard (Chicoutimi): A l'élément 3?

M. Bellemare (Johnson): \$78 millions et \$53 millions.

M. Mailloux: Ce montant — le ministre a fait la déclaration au début des crédits — se rattachait à l'inscription, à l'entente des axes routiers prioritaires du projet de la route 138, Port-Cartier-Sept-Îles, ainsi que les autoroutes 10, 55, 51, dans l'axe Sherbrooke-Richmond.

M. Bédard (Chicoutimi): Pour l'année fiscale en cours?

M. Mailloux: A l'intérieur des ententes.

M. Bédard (Chicoutimi): Bon, concernant toujours le boulevard Talbot, je pense, M. le Président, qu'il n'est pas nécessaire de revenir sur la question de l'amélioration de la sécurité; on en a parlé dans le programme précédent. Il y a également un projet, j'imagine, sur lequel des études ont été faites, à savoir, la construction d'une éventuelle — sans fixer nécessairement de date — partie du boulevard Saint-Ignace qui se situe à la sortie du pont Dubuc et qui relie cette sortie à Arvida, maintenant ville de Jonquière, et qui dessert quand même un trafic routier assez important, je le souligne à l'attention du ministre, puisque c'est par cette voie que circulent une grande partie des ouvriers de l'Alcan qui sont de Chicoutimi ou de Chicoutimi-Nord.

M. Mailloux: Ce projet est à l'étude par le ministère et on fera des déclarations ultérieures à ce sujet.

M. Bédard (Chicoutimi): Est-ce qu'on en sera informé en temps et lieu?

Quand vous dites qu'il y a des études faites par le ministère, je sais qu'il y en a eu de faites par la municipalité; il y en a également de faites par le ministère.

M. Mailloux: Conjointement, disons, entre les deux paliers.

M. Bédard (Chicoutimi): Ce sont les études dont j'ai eu l'occasion de parler déjà avec le ministre des Transports, c'est...

M. Mailloux: Autant dans des protocoles d'entente avec Chicoutimi, il y a des contacts entre la municipalité et le ministère pour que les routes qui sont construites aient des standards qui répondent aux exigences de la voirie.

Le Président (M. Gratton): Est-ce que cela complète la région Saguenay-Lac-Saint-Jean? La prochaine région. L'honorable député d'Iberville.

M. Tremblay: M. le Président, je m'intéresserais beaucoup aux projets de la région — je ne connais pas le numéro, mais vous allez l'identifier sans doute — qui concernent le comté d'Iberville.

M. Mailloux: Si vous voulez attendre un instant. Je semble comprendre que le député de Johnson ne pourra être ici cet après-midi...

M. Bédard (Chicoutimi): Je n'ai pas objection à ce que le député de Johnson puisse poser des questions concernant la région 5.

Le Président (M. Gratton): Qui s'appelle comment?

M. Mailloux: Cela n'empêchera pas le député d'Iberville de revenir tantôt à ses questions.

Comprenant le problème du député de Johnson qui ne peut pas se multiplier, est-ce qu'on ne pourrait pas...

M. Tremblay:... endroits. Il prend exemple sur le député d'Iberville.

M. Bellemare (Johnson): Oui, c'est vrai.

M. Tremblay: Cela déteint sur Bagot.

Région des Cantons-de-l'Est

Le Président (M. Gratton): La région 5, Sherbrooke, l'Estrie.

M. Bédard (Chicoutimi): Si on passe à la région de Sherbrooke, on collabore bien avec le député de Johnson. Est-ce qu'on pourrait préalablement poser la question générale, à savoir quels sont les projets pour cette région, en nous donnant les coûts estimés et le plus possible la description du travail qu'il y a à faire?

M. Mailloux: Le principal projet dont nous avons donné référence tout à l'heure, c'est la signature de l'entente des axes routiers prioritaires. En fait, c'est l'autoroute 10, entre Omerville et Sherbrooke. Tous les contrats seront donnés en cours d'exercice à partir d'Omerville jusqu'à la liaison avec l'autoroute 410 et l'autoroute 55, à Sherbrooke. Ces contrats seront pour une autoroute complète, à quatre voies.

De plus, nous procéderons au...

M. Bédard (Chicoutimi): ... les autoroutes 10 et 55, c'est cela?

M. Mailloux: C'est-à-dire que les deux numéros apparaissent sur cette autoroute, parce que la 55 descendant du nord se marie avec l'autoroute 10 qui... C'est cela.

M. Bédard (Chicoutimi): On en a parlé au début de l'étude des crédits.

M. Mailloux: D'accord. Par l'autoroute 55, on part de Sherbrooke, maintenant, et on remonte vers Richmond. Pour la construction de cette autoroute, déjà, il y a un appel d'offres. Nous avons le pont de la rivière au Saumon qui est le prolongement vers le nord pour la liaison avec l'autoroute 51, dans le nord.

Quant à la route 112, il y a des travaux de parachèvement de l'ordre de \$2 millions.

M. Bellemare (Johnson): Dans celle qui vient de Windsor, je vois que, dans votre rapport annuel, il est marqué sept milles entre Bromptonville et Windsor.

M. Mailloux: Ces travaux sont terminés.

M. Bellemare (Johnson): Ils sont terminés, oui.

M. Mailloux: Il ne reste que le contrat de pavage à donner. Nous ne prévoyons pas donner ce contrat de pavage cette année car, tant que le pont de la rivière au Saumon ne sera pas construit, cette route ne débouche pas. C'est pour cela que nous avons demandé des appels d'offres dès le mois d'avril pour permettre la construction du pont et possiblement, à l'automne, si le pont est terminé, on pourra donner le contrat de pavage qui est minime, en fait.

M. Bellemare (Johnson): Mais là, la route est ouverte de Sherbrooke jusqu'au pont de Windsor?

M. Mailloux: C'est cela.

M. Bellemare (Johnson): Et vous avez un bout de fait jusqu'au pont de la rivière au Saumon?

M. Mailloux: Il y a un bout de cinq milles et demi à six milles de fait jusqu'à la rivière au Saumon.

M. Bellemare (Johnson): Qu'est-ce qui arrive dans le changement de Melbourne?

M. Mailloux: Les plans sont en préparation et nous devrions avoir livraison des plans vers le mois de septembre, tant pour le secteur de la 55 jusqu'à la route 32, à Richmond, et un autre contrat pour le nord, pour la liaison de la 51 à la route 32.

Ce sont les deux plans, sur une longueur de douze milles, que nous avons dû refaire à la suite des représentations de l'environnement et de...

M. Bédard (Chicoutimi): Concernant le tronçon Windsor-Richmond, est-ce que vous pourriez nous...

M. Mailloux: Actuellement, l'autoroute est construite jusqu'à Bromptonville, jusqu'au pont de Windsor, et il y a six milles de terminés jusqu'au

pont de la rivière au Saumon. Vers le nord, il reste un "gap" de quinze milles, qui est le contournement de Melbourne. Nous devrions avoir les plans vers le mois de septembre ou octobre.

M. Bellemare (Johnson): L'argent qui est présentement dépensé sur le contrat Lemay qui part de Saint-Nicéphore...

M. Mailloux: C'est l'autoroute 51.

M. Bellemare (Johnson): ...qui est rendu actuellement à L'Avenir, dans le budget de 1975, il y avait un montant de \$1,4 million qui avait été dépensé, mais, à partir du bout de contrat de Lemay qui se continue du côté de L'Avenir et Ulverton, qu'est-ce qui arrive?

M. Mailloux: Les soumissions seront demandées à l'automne pour descendre vers la route 32 dont je parlais tout à l'heure.

M. Bellemare (Johnson): Vous êtes sûr que, dans le budget de l'année 1976, vous n'avez pas un montant spécifique qui se dépense à L'Avenir?

M. Mailloux: Sur l'autoroute 51, il y a \$1,7 million qui seront dépensés.

M. Bellemare (Johnson): \$1,7 million qui seront dépensés là?

M. Mailloux: \$1,7 million, c'est cela.

M. Bellemare (Johnson): De L'Avenir à aller jusqu'où?

M. Mailloux: De la route 116, au nord de Richmond, à l'autoroute 20.

M. Bellemare (Johnson): De la route 116?

M. Mailloux: Qui est au nord de Richmond.

M. Bellemare (Johnson): Au nord de Richmond, oui.

M. Mailloux: Jusqu'à la route Poyard, en fait.

M. Bellemare (Johnson): Dans L'Avenir?

M. Mailloux: C'est cela.

M. Bellemare (Johnson): Vous passez à L'Avenir, vous passez à Ulverton et vous vous rendez à Richmond, mais, pour aller à Richmond, on a changé le tracé ces jours derniers, il y a à peu près un mois. On a fait un nouveau tracé, parce qu'on rejoint l'ancienne route. Je ne sais pas si vous êtes au courant de cela.

M. Mailloux: La route 5?

M. Bellemare (Johnson): La route 116. La route 116 venait de South Durham et montait jusqu'à Richmond, on traversait la montagne et la

coulée. Dans le projet de raccordement de la route 55, on a changé, on en est revenu à un ancien tracé. Je ne sais pas si vous êtes au courant de cela.

M. Mailloux: Les changements sont mineurs quant à la préparation des plans et devis. Le premier contournement de Melbourne qui est impliqué...

M. Bellemare (Johnson): Oui, cela venait...

M. Mailloux: ...amenait complètement un axe différent...

M. Bellemare (Johnson): Oui.

M. Mailloux: ...tandis que, maintenant, ce dont vous parlez, ce n'est qu'un raccordement qui sera très minime au point de vue du délai de la préparation des plans.

Le Président (M. Gratton): Est-ce que cela complète?

M. Bellemare (Johnson): Non. Un instant! Il y a aussi le grand tronçon qui s'en va du côté de Stoke jusqu'à Saint-Camille, un grand tronçon. Je pense que la soumission a été demandée et que le contrat a été accordé. J'ai vu cela dans les journaux.

M. Mailloux: Sur quelle route?

M. Bellemare (Johnson): La route 216.

M. Mailloux: D'accord.

M. Bellemare (Johnson): Je pense que le contrat a été accordé; j'ai vu dans les journaux qu'on donnait un contrat d'environ \$480 000.

M. Bédard (Chicoutimi): Est-ce le projet que le maire a annoncé?

M. Bellemare (Johnson): Pas celui-là, il ne le savait pas. Non, ce n'est pas celui-là. C'est le CHUS qu'il a annoncé. Il était en maudit contre un maire, le maire du canton de Brompton.

M. le Président, il y a une autre sortie aussi qui semble assez importante. C'est la 249 qui a été, en grande partie, préparée l'année passée. Je pense que les...

M. Mailloux: Quel comté?

M. Bellemare (Johnson): Le comté de Johnson. L'année passée, on a fait un travail, on a mis la couche de fond. Cette année, je voudrais savoir si on va la terminer complètement, cette 249. C'est peut-être trop local, ce n'est peut-être pas les travaux généraux, mais on le saura lorsqu'on recevra notre budget.

M. Mailloux: Oui, vous allez être informé des projets de comté. C'est oui dans le cas dont parle

le député, mais s'il faut que je dise oui et non aux milliers...

M. Bédard (Chicoutimi): Je vais revenir à mes projets dans le comté de Chicoutimi.

M. Mailloux: Je pense que...

M. Bédard (Chicoutimi): Je vais avoir les oui officiels avant le temps...

M. Mailloux: Ah oui! Dans quelques jours, le député pourra en parler.

M. Bédard (Chicoutimi): ...si on commence cela.

M. Bellemare (Johnson): Est-ce que le tronçon qui part de Saint-Nicéphore sur la route 51, qui est presque terminé, sera ouvert cette année, jusqu'à L'Avenir, sera pavé...

M. Mailloux: Oui. De la route 139 jusqu'à la route Poyard, c'est comme ça qu'on désigne, en fait, les routes de terminaison...

M. Bellemare (Johnson): Oui.

M. Mailloux: ...le contrat de pavage sera donné dès le mois de juillet pour...

M. Bellemare (Johnson): Pour pouvoir sortir sur cette route en gagnant Richmond?

M. Mailloux: C'est cela.

M. Bellemare (Johnson): A L'Avenir.

M. Mailloux: C'est cela, à la route Poyard.

M. Bellemare (Johnson): Oui. Vous continuez, cette année, pour \$1,7 million sur cette route 51 jusque...

M. Mailloux: Pour raccorder, à un moment donné, à l'autoroute 55, au pont de la rivière au Saumon.

M. Bellemare (Johnson): Cela me satisfait.

Le Président (M. Gratton): On passe maintenant à la région 6. Je pense que le député de...

M. Bellemare (Johnson): On en a parlé ensemble. Pour les régions 5 et 6, nous autres, on se raccorde à Sherbrooke et on se raccorde à Richmond.

Le Président (M. Gratton): Alors, on peut considérer que les régions 5 et 6 sont terminées.

M. Bellemare (Johnson): Je n'ai pas autre chose...

M. Mailloux: Dans la région 5, il y a une négociation qui se poursuit actuellement pour la région

de Victoriaville, mais je ne pourrais pas informer la commission à ce moment...

M. Bédard (Chicoutimi): On pourrait revenir peut-être sur cette région.

M. Mailloux: On est dans la région 5.

M. Bédard (Chicoutimi): Bon, allez.

M. Mailloux: De toute façon, la négociation n'est pas encore terminée. Je ne peux pas encore faire de déclarations en ce moment sur...

M. Bédard (Chicoutimi): Quand vous parlez de Drummondville, est-ce que ce n'est...

M. Mailloux: Pas Drummondville, Victoriaville.

M. Bédard (Chicoutimi): Pas Drummondville, d'accord.

M. Mailloux: Dans quelques semaines, on pourra dire de quelle façon on entend envisager la situation.

Le Président (M. Gratton): Prochaine région?

M. Bédard (Chicoutimi): La région 3-1, concernant Québec et la Côte-Nord. Est-ce qu'on pourrait nous dire quels sont les projets?

M. Mailloux: Comme on avait retardé le député...

M. Tremblay: D'Iberville.

M. Mailloux: C'est cela. Région 6-2.

Le Président (M. Gratton): Région 6-2.

M. Mailloux: Ce ne sera pas long.

Le Président (M. Gratton): Pour accommoder le député d'Iberville.

M. Tremblay: Ce ne sera pas bien long. Je considère que mon statut est aussi important que celui du député de Chicoutimi.

M. Bédard (Chicoutimi): Est-ce que quelqu'un vous a contesté quoi que ce soit?

M. Tremblay: Non.

M. Bédard (Chicoutimi): Alors, posez votre question et ne faites pas de débat pour rien.

M. Tremblay: Je fais simplement une affirmation de mes droits, ce qui est parfaitement légitime.

M. Bédard (Chicoutimi): Ce qui est surprenant, c'est que vous sentiez le besoin d'une affirmation.

Le Président (M. Gratton): A l'ordre! Je pense que les remarques du député d'Iberville s'adressaient au président.

M. Tremblay: Oui, et elles étaient pertinentes au...

M. Bédard (Chicoutimi): Je ne sens pas le besoin d'affirmer que je suis aussi important que le député d'Iberville.

Le Président (M. Gratton): Le député d'Iberville.

Région du sud de Montréal

M. Tremblay: Merci, M. le Président. M. le ministre, quelle est l'envergure... Je sais que vous n'avez pas de projet d'autoroute pour la présente année, mais il y a une petite orpheline dans mon coin qui s'appelle l'autoroute 6 et dont vos fonctionnaires sont parfaitement au courant. Cela relie Farnham à Iberville. Ce sont deux villes moyennes de ma région. J'aimerais savoir ce qu'il en est de l'envergure de ce projet.

M. Mailloux: En fait, on pourra énumérer les grands projets en marche dans la région 6-2, qui est le sud de Montréal. Il y a le contournement de Valleyfield qui se termine pour \$1,1 million. Il y a l'autoroute 30, du boulevard Grande-Rivière à Tracy, des investissements de l'ordre de \$13 millions. Cette autoroute sera ouverte à l'automne. C'est la fin des travaux d'investissement de l'ordre de \$45 millions. Il y a la route 9C, l'autoroute 30, le secteur de la route 9C, dans Châteauguay, qui est une route à grand débit de circulation, qui sera reconstruite sur une longueur de cinq milles, ainsi que l'autoroute 35 dans le secteur de l'échangeur du boulevard Industriel, je crois, boulevard Pierre Claise. Il semble que des investissements de...

M. Tremblay: Vous voulez dire la route 35 qui part des...

M. Mailloux: La route 35, en fait, le secteur lui-même sera l'échangeur du boulevard Pierre Claise et du boulevard Industriel.

M. Tremblay: Oui, mais cela n'est pas dans mon coin.

M. Mailloux: C'est le secteur qui sera mis en construction au cours de l'exercice.

M. Tremblay: Le secteur de la route 35 qui rejoint les États-Unis, dans la région du comté d'Iberville.

M. Mailloux: Les plans et devis sont en préparation.

M. Tremblay: Oui, mais il n'y a pas de projet de construction pour cette année. Croyez-vous

que l'an prochain, cela pourra démarrer? Ma question est pour l'autoroute 6 maintenant.

M. Mailloux: Elle est au programme pour l'an prochain.

M. Tremblay: La route 35?

M. Mailloux: Oui. Cette année, c'est la préparation des plans et devis.

M. Tremblay: Ma première question concernait la petite autoroute no 6 entre Farnham et Iberville, c'est un projet de cinq ou six ans, sept ans même. C'est remis chaque année. Je voulais simplement demander où en était rendue la programmation, parce que la route 104 qui relie ces deux villes laisse à désirer fortement.

M. Mailloux: Il y a des retards considérables dans plusieurs projets dans la province, tel celui dont parle le député d'Iberville. Si on constate que, cette année, on en est à la conclusion de la plupart de très grands projets et que notre budget n'aura à peu près pas...

Cette année, on constate qu'il y a énormément de crédits qui sont affectés au parachèvement d'autoroutes déjà commencées. On les amène presque toutes à conclusion cette année. C'est donc dire que, l'an prochain, en parachèvement, il y aura quantité de dizaines de millions de dollars de moins qui seront affectés aux travaux de parachèvement. C'est tout de l'argent qui sera dégagé pour les retards qu'on a accusés sur l'ensemble des promesses qui avaient été formulées pour des routes peut-être un peu plus secondaires, mais qui auront, à ce moment...

Mais c'est la première année qu'on dégagera complètement le poste budgétaire du parachèvement. Dans l'ensemble, les députés se sont toujours plaints, en voyant arriver le budget, d'y voir quantité de projets de parachèvement déjà annoncés l'année antérieure.

Pour une première fois, au printemps 1977, les crédits de parachèvement seront à peu près nuls parce que ce qui sera mis en chantier cette année, ce sont principalement des projets en dehors de ceux qui sont ici nommés, comme importants, des projets qui seront complétés durant l'année financière. Alors, l'an prochain, cela sera autant d'argent de dégagé pour...

M. Tremblay: Ce qui veut probablement dire que, l'an prochain, la 6 pourra démarrer.

M. Mailloux: Cela veut dire qu'il y aura au-delà de \$100 millions de plus qui seraient dégagés pour de nouveaux projets.

M. Tremblay: Bon. Alors, il faudra vivre dans l'espérance!

M. Mailloux: C'est important. C'est plus que ce qu'on accorde à certains postes budgétaires comme la voirie régionale.

M. Tremblay: Naturellement. Maintenant, je ne sais pas si votre fonctionnaire est au courant de l'état de la route 104. Est-ce trop aller dans les détails? La route 104 est principalement celle qui relie la ville d'Iberville jusqu'au...

M. Mailloux: ... comté, on prendra...

M. Tremblay: C'est une route régionale. On pourra en parler à un autre moment? C'est bien.

M. Mailloux: Oui.

M. Tremblay: Le district 51 qui couvre une partie de mon comté. C'est Saint-Hyacinthe, Saint-Damase et Saint-Pie sont les deux seules municipalités de ma circonscription qui sont comprises dans ce district du ministère. Je profite de l'occasion pour formuler en commission parlementaire l'insatisfaction des populations des deux municipalités qui semblent toujours... Depuis des années, Saint-Damase et Saint-Pie, par suite d'accidents de découpage de la carte électorale, se situent toujours à la dernière limite des comtés; finalement, la division de Saint-Hyacinthe, avec toute la bonne volonté du monde, a encore oublié cette année Saint-Pie et Saint-Damase...

M. Bellemare (Johnson): Elles auraient dû rester dans le comté de "Bagot".

M. Tremblay: Je comprends que mon intervention est très locale. C'est presque particulièrement individuel.

M. Mailloux: Je constate la plainte du député et j'en prends note, mais c'est un fait que lorsque c'est à l'extrémité d'une division, ce n'est pas chanceux forcément que les fonctionnaires insistent davantage.

J'avais eu ce phénomène avant la redistribution de la nouvelle carte électorale de Charlevoix parce qu'il y avait le rang Sagard, qui est sur la route 16 et où je n'avais pas beaucoup d'électeurs favorables. Il y en avait 11 sur 140. De toute façon, avant de laisser aller cette partie du comté au comté de Dubuc, j'ai quand même terminé la route. Les fonctionnaires n'étaient peut-être pas...

M. Tremblay: Saint-Damase et Saint-Pie ne sont pas finalement de grandes municipalités.

M. Bédard (Chicoutimi): Cela a poigné à Dubuc!

M. Tremblay: Ce n'est pas seulement...

M. Bédard (Chicoutimi): C'est historique.

M. Mailloux: Ils étaient contre quand même.

M. Tremblay: Il y a de l'industrie... C'est tout près de Saint-Hyacinthe, de toute façon, mais c'est dans ma circonscription. A l'assemblée à Longueuil qui a réuni les députés de la région 6-2, par

force majeure, j'étais absent; on n'a même pas parlé de Saint-Pie et de Saint-Damase. Alors, je pense que très prochainement, je vais vous rencontrer.

M. Mailloux: Je prie M. Blais, sous-ministre responsable de la construction, de prendre note pour qu'on revoie avec la division de district le projet que souligne le député de...

M. Tremblay: Me permettez-vous...

M. Mailloux: Oui.

M. Tremblay: ... de communiquer avec le sous-ministre dans un délai raisonnable?

M. Mailloux: Les portes sont toujours grandes ouvertes.

M. Tremblay: Je vous remercie.

Le Président (M. Gratton): Le député de Brome-Missisquoi voulait-il poser une question?

M. Brown: La route 35 est bien importante pour la région de Bedford et c'est la clé de la région industrielle.

Le Président (M. Gratton): Le député de Belchasse.

M. Mercier: Je voulais tout simplement, suite aux commentaires du député d'Iberville, demander si c'est dans les vues du ministère de revoir les structures des divisions de voirie au niveau territorial.

Une Voix: C'est pour l'an prochain. Ce n'est pas nécessaire d'en parler.

M. Bellemare (Johnson): Si vous me permettez, M. le Président. Je ne sais pas s'il y a beaucoup de comtés comme le mien où il y a quatre divisions de voirie. On est obligé de courir à quatre endroits différents, à Waterloo, à Saint-Hyacinthe, à Drummondville et à Richmond.

M. Mercier: Justement, avec les nouvelles circonscriptions électorales, il y a des comtés qui sont touchés par quatre divisions de voirie, en moyenne. Il y a quatre fois plus de chance de ne pas en avoir.

M. Bellemare (Johnson): Quatre interlocuteurs différents pour 138 milles de longueur et 46 milles de largeur!

M. Mailloux: On constate forcément que cela amène des difficultés, mais l'administration nous amène à certaines contraintes également; à présent, je sais que les hauts fonctionnaires surveillent la situation en continuité. Le milieu même fait certaines plaintes, vu ces difficultés rencontrées avec la multiplication des divisions dans une même circonscription électorale. De toute façon,

je pense qu'ultérieurement au cours de l'année, on va revoir la situation, les endroits, les comtés qui sont affectés par plusieurs divisions, dans l'espoir que la meilleure mesure de justice soit accordée par les districts.

M. Bellemare (Johnson): Est-ce que le ministre me permettrait simplement une suggestion? Est-ce que, dans un grand comté comme le mien, 140 milles de longueur par 46 milles de largeur, 39 paroisses, on ne pourrait pas avoir un coordonnateur toujours au centre? C'est fantastique de courir le lundi à Waterloo et d'avoir à téléphoner à Drummond et après cela à Saint-Hyacinthe ou bien à Richmond pour régler un problème. Il y a quatre grandes divisions chez nous, et on est pris avec dix ou douze paroisses par division.

M. Mailloux: Il n'y a qu'un district.

M. Bellemare (Johnson): Comment? Non il y a quatre districts.

M. Mailloux: Quatre divisions.

M. Bellemare (Johnson): Il y a le numéro...

M. Mailloux: Il y a quatre divisions dans le district.

M. Bellemare (Johnson): Pardon?

M. Mailloux: Il y a quatre divisions dans le district.

M. Bellemare (Johnson): Qu'est-ce que vous appelez district? Il y a quatre ingénieurs de district. On est rattaché au district de Sherbrooke pour un, pour aller traverser au district de Drummondville pour l'autre. On a un district bien constitué à Waterloo, on a un district à Richmond, on a un district à Drummond et on a un district à Saint-Hyacinthe. Alors, imaginez-vous comment nous sommes pris.

M. Mailloux: Je dois vous faire un commentaire, si vous me le permettez.

M. Bellemare (Johnson): Oui, d'accord.

M. Mailloux: Le ministère des Transports est un ministère très décentralisé, il administre à partir d'une base de douze régions. En fait, nos administrateurs régionaux dans les régions sont les premiers répondants, vis-à-vis de la population et aussi du ministre et des sous-ministres, au ministère. Ces douze régions sont réparties par après dans 47 districts et ces 47 districts sont implantés en fonction de la longueur des routes à entretenir et des chemins... Parce que notre première préoccupation, je crois, au ministère, c'est d'entretenir les routes qu'on construit. Si on construit une année dans un district et que les routes sont terminées, on aura toujours la vocation, l'entretien de ces routes, autant l'été que l'hiver. Du fait que la carte électorale aura à changer en fonction de la révision de la carte électorale, nous ne pouvons

pas déplacer les limites territoriales de nos districts en fonction de la carte électorale. C'est plutôt basé sur la longueur des routes à entretenir, et pour donner à chacun de nos districts le même impact de surveillance de travaux et d'entretien des routes, nous en venons à dire que c'est la meilleure façon d'administrer le réseau routier québécois, l'implantation de nos districts tels qu'ils sont actuellement.

M. Bellemare (Johnson): Mais, dans mon cas, je voudrais connaître la raison pour laquelle particulièrement j'ai quatre districts?

M. Mailloux: C'est l'ensemble de l'implantation d'un district qui amène le découpage...

M. Bellemare (Johnson): Mais vous imaginez-vous, M. Michaud, un député, situé au centre, à Acton Vale, qui a à répondre à cette immensité de territoire et à quatre districts différents? C'est un casse-tête épouvantable. Il n'y a qu'à moi que cela pouvait arriver. C'est clair!

M. Bédard (Montmorency): Vous l'avez choisi.

M. Bellemare (Johnson): Il n'y en a pas beaucoup.

M. Bédard (Montmorency): Vous l'avez choisi.

M. Bellemare (Johnson): Je l'ai choisi, certain et ils m'ont choisi aussi, avez-vous remarqué cela?

M. Bédard (Montmorency): C'est cela.

Une Voix: C'était le seul qui était libre.

M. Bellemare (Johnson): Ils n'avaient pas le choix. Je ne veux pas insister, mais si au moins on avait un coordonnateur, au centre. Je ne sais pas si cela peut se faire.

M. Bédard (Chicoutimi): Un bon secrétaire, vous voulez dire?

M. Bellemare (Johnson): Il est bon... Ah! c'est une femme, Marie Charest, elle est bonne. Je te dis qu'elle est vigilante. J'en ai trois à part cela, chez nous. Oui, j'ai trois secrétaires.

M. Mercier: C'est un chanceux.

Le Président (M. Gratton): Messieurs, à l'ordre! Pourrait-on... Est-ce qu'on a complété la région 6-2?

M. Bédard (Chicoutimi): On aura peut-être à y revenir.

M. Bellemare (Johnson): Est-ce que vous avez réussi à savoir ce que vous vouliez comme réponse?

Le Président (M. Gratton): Je ne voudrais pas être obligé de revenir.

M. Bédard (Chicoutimi): Non, c'est parce que l'on s'entend que c'est quand même assez élastique comme discussion et on s'est fixé des règles de discussion pour essayer d'être le plus expéditif possible. Il peut arriver qu'il y ait des députés de l'Opposition, comme du pouvoir, qui puissent — comme du côté ministériel — avoir certaines questions à poser, sans avoir à remettre en cause tout le programme.

Le Président (M. Gratton): C'est ce que je voudrais éviter justement. Prochaine région.

M. Mailloux: De toute façon, à la suite de l'argumentation du député de Johnson, je comprends que cela amène des problèmes particuliers aux députés, qui ont affaires avec plusieurs districts à la fois. De toute façon, les officiers du ministère vont faire, l'impossible pour voir de quelle façon on pourrait améliorer les contacts avec chacune des divisions du district qui sont à l'intérieur de cette division territoriale.

M. Bellemare (Johnson): J'avoue au ministre que j'ai une collaboration extraordinaire. Léonce Vaillancourt à Richmond, Brochu, Boutin et Marcel Côté. Parfait.

Le Président (M. Gratton): Boutin?

M. Bellemare (Johnson): Pas l'accusé.

M. Mailloux: Tantôt, le chef du budget disait que c'était un des ministères les plus décentralisés. C'est un fait. Tant mieux qu'il soit décentralisé dans des périodes qu'on a connues avec la crue des eaux qui amène des bris considérables partout dans le Québec, mais on a affaire quand même à des humains. Certains offrent une collaboration de tous les instants, je pense, et d'autres agissent comme des humains avec certaines difficultés de contact. Je pense que, tant qu'on aura des administrateurs et des politiciens, on peut s'attendre à ces problèmes.

M. Bellemare (Johnson): Je veux que ce soit écrit au journal des Débats que je suis bien heureux de leurs services, non pas ceux des services publics, mais de la manière dont ils s'emploient pour rendre service à la population de ces quatre districts. Je le dis pour que ce soit marqué.

Le Président (M. Gratton): C'est marqué. L'honorable député de Chicoutimi.

Région de Québec et Côte-Nord

M. Bédard (Chicoutimi): M. le Président, on pourrait passer peut-être à la région 3-1, concernant Québec et Côte-Nord. En ce qui a trait à la Côte-Nord, je voudrais demander quels sont les projets pour cette année et, plus particulièrement, ce qui arrive concernant la route Port-Cartier-Gagnon. Là-dessus, je sais que mon confrère et collègue, le député de Saguenay, avait fait parve-

nir une lettre au ministère qui explicite bien sa préoccupation et je suis convaincu que le ministère est aussi préoccupé par ce lien. Le député de Saguenay, entre autres, dans sa lettre au ministère, disait ceci: "Considérant que la liaison routière de la ville de Gagnon avec les autres villes de la Côte-Nord devrait passer par la route de Manic 5-Baie-Comeau, j'aimerais recevoir des explications sur ce nouveau tronçon de route qu'on serait, semble-t-il, en train de construire. S'agit-il d'une route qui serait utilisée par la firme Rayonier, ou une route publique dont les objectifs rejoindraient ceux-là même que nous poursuivons en acceptant le tracé Baie-Comeau-Manic 5-Gagnon. J'aimerais aussi qu'on m'indique quels sont les montants qui ont été dépensés jusqu'ici pour la construction de ce nouveau tronçon." Cela concerne la Côte-Nord. En ce qui concerne la région de Québec, j'aimerais que le ministre nous explicite les intentions du ministère concernant différents projets, quitte à y revenir au niveau de la discussion projet par projet, mais, entre autres, les positions du ministère concernant l'autoroute 73 nord, concernant le prolongement du boulevard Henri IV, concernant le prolongement de la route du Vallon vers le sud, concernant l'autoroute Dufferin-Montmorency. On sait qu'il y a une discussion quant à la construction d'un tunnel qui rappelle sûrement des souvenirs au ministre ou au ministère. Il y aurait également les positions du ministère concernant le lien Québec-Rive-Sud, pour savoir si le ministre en est rendu à être capable de faire un choix vis-à-vis de cette situation. On peut peut-être commencer par la Côte-Nord.

M. Mailloux: J'ajouterai des commentaires après la nomenclature des projets et l'importance des montants qui seront dépensés.

M. Bédard (Chicoutimi): D'accord.

M. Mailloux: Quant à l'autoroute 40, tout à l'heure, nous avons donné référence au projet de l'autoroute 40 jusqu'à Donnacona. Il y a \$8 millions qui seront dépensés là. L'autoroute Dufferin sera ouverte à la circulation au mois de novembre. Le dernier appel d'offre vient d'être fait la semaine dernière. Les investissements sont de l'ordre de \$6,5 millions.

M. Bédard (Chicoutimi): Au mois de...

M. Mailloux: Le tronçon entre la colline parlementaire et la rue Destimauville sera ouvert au mois de novembre. Cela fait partie, en fait, des contraintes du contrat.

M. Bédard (Chicoutimi): Au point de vue de l'estimation, du coût, etc., est-ce que vous pouvez nous expliquer?

M. Mailloux: Il y a \$6,5 millions de dépenses cette année. Tout à l'heure, le ministre a dit que des contrats étaient inférieurs à nos estimations; ce contrat était inférieur de l'ordre de 15% à nos estimations.

M. Bédard (Chicoutimi): Le prolongement du boulevard Henri IV?

M. Mailloux: Pour le boulevard Henri IV, il y a des investissements de l'ordre de \$4,1 millions et ce tronçon sera ouvert à l'automne jusqu'au rang Saint-Claude. Quant à la route 138, de l'échangeur de l'autoroute 40 jusqu'au parc du mont Sainte-Anne, il y a des investissements de l'ordre de \$7 millions. Tous les contrats seront donnés; je crois qu'il reste seulement un ou deux contrats à donner pour terminer ce tronçon, des investissements de \$7,5 millions.

La route de Port-Cartier-Sept-Iles, \$6,5 millions; il y a un autre contrat à donner. La route Walsh-Sheldrake, nous procéderons au pavage de cette route...

M. Bédard (Chicoutimi): Il y a un autre contrat à donner, est-ce que...

M. Mailloux: C'est-à-dire, actuellement, disons...

M. Bédard (Chicoutimi): ... c'est tout terminer?

M. Mailloux: ... que, de Port-Cartier à Sept-Iles, à partir de la rivière Sainte-Marguerite jusqu'à Sept-Iles, les travaux sont à 80% terminés. Maintenant, nous devons donner des contrats à partir de la rivière Sainte-Marguerite en revenant vers Port-Cartier, sur une distance de 20 milles. Ces contrats seront donnés au cours du mois de juillet ou au mois d'août.

M. Bédard (Chicoutimi): D'accord.

M. Mailloux: Walsh-Sheldrake, comme je vous le disais, cet hiver, la route a été ouverte en raison des urgences qu'on a connues, mais l'an prochain le pavage sera posé et complètement terminé pour l'automne 1976.

Quant à la route Gagnon-Fire Lake, il y a des investissements de l'ordre de \$17 millions sur cette route. Dans un premier temps, cela va permettre aux gens de la ville de Gagnon de pouvoir travailler au nouveau développement de SIDBEC à Fire Lake et fera que Gagnon ne sera pas une ville fantôme; ces gens vont pouvoir se déplacer vers la mine, leur nouveau lieu de travail.

Quant à la route 138, sur la Côte-Nord, qui relie Québec et Port-Cartier, le grand tronçon, il y a des investissements de plus de \$10 millions sur cette route. Ce sont les projets principaux. Maintenant, quant à la route 389 qui fait la liaison entre Baie-Comeau et Manic 5 qui est construite actuellement, nous l'entretiens; nous avons signé un protocole d'entente avec l'Hydro-Québec selon lequel le ministère entretient maintenant cette route. Il y a un bout de construction de dix milles qui est terminé. A partir de Manic en s'en allant vers Gagnon et de Gagnon en s'en venant vers Manic, il y a une construction de dix milles qui a été faite il y a deux ans; donc, il y a 20 milles de terminés, sur

une longueur de 140 milles qui est le "gap" entre Gagnon et Manic 5.

Nous avons dû changer notre ordre de priorité en fonction du développement de la mine à Fire Lake. C'est pour cela que Gagnon-Fire Lake a obtenu la première priorité et, une fois ce tronçon terminé, nous prévoyons revenir compléter la liaison entre Manic 5 et Gagnon.

Sur la route 138, dans le comté de Saguenay, le projet le plus important est, en fait, le tronçon qui n'apparaît pas à ces montants, il est à l'intérieur, mais il apparaît également au budget régional; c'est le tronçon Ragueneau-Chute-aux-Outardes qui a été unanimement accepté par tout le monde. C'est un coût de \$7 millions et l'exécution commencera cette année pour une période de deux ans parce que c'est un tracé de... \$7 millions, cela amène toujours deux ans d'exécution sur un tronçon semblable.

Le deuxième, c'est la traverse de Baie-Sainte-Catherine où il y a une congestion terrible dans le comté de Dubuc, Tadoussac. Dans Charlevoix même, il n'y a pas de contrat d'importance qui sera donné pour la route 138 cette année. Celui de Beaupré et du mont Sainte-Anne commencera, par contre, tel que je l'ai annoncé devant les gens de Sainte-Anne-de-Beaupré et Beaupré, après la saison touristique seulement; ce qui veut dire que le gros de l'argent sera dépensé principalement l'an prochain. Les soumissions publiques ne pourront être demandées avant la période automnale.

Il y a une partie des montants qui est disparue. C'est sur l'autoroute 73, dans la région de Notre-Dame-des-Laurentides. Je pense que le débat a été assez largement traité par les journaux. On s'apprêtait, forcément, à déposer les plans avant le 31 mars, pour permettre de commencer les travaux cette année.

Vu les protestations, d'abord des comités de citoyens, ensuite, d'autres personnes — je ne voudrais pas revenir avec des noms en particulier, je pense que cela a été un débat assez clairement étalé dans les journaux — on a eu une demande formelle, dans les derniers jours de mars, de la part de la ville de Charlesbourg, je pense, nous demandant d'arrêter tout dépôt de plans, afin que le comité de citoyens, les protestataires et les conseils qui, suivant tous les changements qui s'étaient produits, malgré toute la précaution que nous...

M. Bédard (Chicoutimi): La ville de Charlesbourg protestait également?

M. Mailloux: Oui. La ville de Charlesbourg a demandé, par résolution, au ministère des Transports — on m'a envoyé une réquisition spéciale — de ne pas déposer les plans. Cela a été suite à tout ce qui s'est dit dans les journaux, mais la ville de Charlesbourg, en dernier ressort, a demandé que les plans ne soient pas déposés.

En fait, devant une demande aussi formelle, on n'a pas déposé les plans avant le 30 mars et il faudra forcément revoir l'ensemble du projet. Je dois quand même dire publiquement qu'aucun

tracé n'avait amené autant d'attention de la part du ministère des Transports. Depuis une couple d'années, on a l'habitude d'aller sur la place publique pour donner nos tracés, connaître l'opinion des gens.

Toutes les municipalités, les mandataires du conseil, au cours des années 1974 et 1975, avaient été invités à venir rencontrer les officiers du ministère qui travaillaient à l'avant-projet. On avait demandé à ces municipalités — je pourrais même déposer tous les documents — de se faire accompagner de personnes ressources leur permettant d'apporter des observations pertinentes pour les difficultés de toute nature qui seraient rencontrées sur ce tracé préliminaire.

Ces réunions ont eu lieu, des modifications ont été demandées par quelques conseils, la plupart des modifications ont été acceptées par nos officiers et malgré tout cela, le débat public s'est ouvert pour annoncer que cela ne répondait pas à d'autres arguments invoqués par d'autres personnes.

Je ne voudrais quand même pas que le ministère des Transports soit blâmé d'avoir répondu à la résolution qui m'a été envoyée par la ville de Charlesbourg, demandant que ne soient pas déposés les plans.

Je pourrais quand même confesser à ce moment-ci qu'à la minute où on ne déposait pas les plans, quand on connaît les prescriptions de la nouvelle Loi d'expropriation, cela retardera probablement tous autres plans et devis qui commençaient. Les recours qu'ont les expropriés qui vont d'un minimum de six mois à près d'une année, cela veut dire que les travaux seront au moins retardés d'une période de deux ans, s'il venait à y avoir une décision favorable et une unanimité sur un projet donné.

M. Bédard (Chicoutimi): Je ne voudrais pas ouvrir un long débat là-dessus. Cependant, le ministre parle de certaines protestations ou représentations qui ont été faites par des groupes d'étude, par différentes municipalités, entre autres, par la ville de Charlesbourg, voulant que le tracé qui était déterminé par le ministère des Transports pouvait être discutable. Je pense que dans leurs allégations, les citoyens, les groupes de citoyens ou encore les municipalités ou villes intéressées, soulevaient certains points précis, entre autres, ils s'interrogeaient, étant donné le tracé, relativement à la dégradation du patrimoine, surtout en se référant à la disparition de certaines érablières. On parlait également du dommage au territoire, en fonction des espaces verts qui pouvaient être touchés à cet endroit-là.

On soulevait également la question de la spéculation qui aurait pu y avoir, une fois le tracé fait. Également, je soulevais certaines interrogations quant à l'aspect économique du tracé, par rapport à un autre tracé qui aurait pu coûter, selon eux, moins cher. Mais il n'est pas mon intention de revenir sur tous ces points. Comme le ministre l'a dit, il y a déjà un débat sur la place publique.

Le ministre nous dit qu'il y a eu certaines protestations, et que, ipso facto, il a mis fin, autre-

ment dit, à la possibilité de construire ce bout d'autoroute, du fait que, les plans n'étant pas déposés à ce moment, automatiquement, le projet est remis. Mais, le ministre admettra avec moi que ce n'est pas la première fois que, vis-à-vis d'un projet gouvernemental, il puisse y avoir des protestations. Il est arrivé bien souvent que, malgré des protestations, un projet se réalise quand même, lorsque le gouvernement avait la conviction qu'il était en mesure de justifier, soit son investissement ou la réalisation de son projet.

J'ai eu l'occasion de parcourir l'essentiel des différents mémoires qui ont pu être soumis, soit à l'attention du public ou à l'attention du ministère, et il y a quand même une chose qui en ressort. C'est l'esprit avec lequel tout cela a été fait, dans le sens suivant. C'est que, lorsqu'on parlait de dégradation de territoires, de dommages aux territoires en termes d'espaces verts, de spéculation ou de tracés qui pourraient être plus économiques, il reste que tout cela se situait au niveau d'interrogations normales qu'à un moment donné, pouvaient s'opposer des groupes de citoyens, des villes et des municipalités.

J'ai d'autant gardé l'essentiel de ces représentations que le ministre sait jusqu'à quel point je pourrais être favorable à cette partie de construction, parce que je la vois comme un commencement de réalisation d'une chose qu'on a toujours désirée, comme lien entre Chicoutimi et Québec. Ceci pouvait constituer une légère première étape, mais, quand même, une étape pour s'acheminer tranquillement vers une autoroute à quatre voies, entre Québec et Chicoutimi. Mais l'essentiel de la discussion, l'esprit de la discussion de ces groupes a été quand même assez bien résumé, à un moment donné, dans la présentation même de leurs interrogations au ministère dans le sens suivant. C'est qu'ils ne disaient pas nécessairement d'arrêter la construction de cette partie de route, mais ils s'interrogeaient et tout cela avec un esprit qui pouvait être positif dans le sens suivant. Ils demandaient au ministère, dans un premier temps, de justifier sa position par rapport aux interrogations qu'il pouvait y avoir et, du même souffle, dans leurs représentations, ils disaient vouloir d'avance se rallier à la décision du ministère, si le ministère expliquait sa décision en termes de nécessités, non seulement de nécessités du point de vue du progrès économique et du point de vue social, mais de nécessités de prendre tel tracé par rapport à tel autre tracé.

Devant l'esprit dans lequel ces représentations ont été faites, je me demande quelles sont les démarches qui ont été faites par le ministère pour tout simplement répondre à ces interrogations, à l'effet de justifier tout simplement le tracé qui avait été arrêté par le ministère des Transports, et à partir du moment où les explications — c'était cela l'esprit des représentations — du ministère étaient valables, il y aurait tout simplement un projet... Le ministre nous annonce aujourd'hui une décision qui, n'ayant pas déposé les plans, autrement dit, la décision est prise de ne pas faire cette partie d'autoroute. Maintenant, ce n'est pas la première fois, encore une fois, qu'il a des protesta-

tions de la part de groupes de citoyens, que ce soit dans le domaine des transports ou dans le domaine social ou n'importe quoi, ce n'est pas la première fois qu'il y a des protestations, or, est-ce que le ministre a agi aussi rapidement, parce qu'il n'était pas convaincu de pouvoir prouver à ceux qui faisaient des représentations, que c'était vraiment le bon tracé qui devait être accepté, avec les inconvénients que cela pouvait représenter, avec les inconvénients aussi qu'aurait pu représenter un autre tracé pour la continuation de cette route, ou est-ce que la décision a été prise parce que le ministère n'avait pas assez d'argent et que, devant les restrictions budgétaires qu'il pouvait y avoir, cela pouvait influencer d'une certaine façon la décision rapide du ministère là-dedans...

M. Mailloux: Je pense que le ministère ne cherche pas d'échappatoire quand il n'a pas d'argent. Tous mes officiers connaissent la philosophie qui m'anime à l'endroit des groupes de pression qui veulent se faire entendre. Je dois quand même dire au départ que quand, dans la province, on parle des comités de citoyens, on parle de toute personne, si bien intentionnée soit-elle, qui veut apporter des revendications, quelle que soit la spécialité que des gens prétendent avoir et que nos officiers n'auraient pas, ce sont toutes les meilleures raisons du monde. En premier lieu, ils doivent se prononcer, parce qu'ils sont quand même élus démocratiquement. Il y a une forte possibilité que s'ils n'agissent pas dans le sens du bien commun, ils soient mis dehors. Ce sont quand même les municipalités. Je ne peux quand même pas leur nier ce droit, pas plus que je ne nie le droit aux députés de se prononcer sur des sujets qui intéressent leur comté.

Je pourrais vous donner, si vous le permettez, trois exemples en particulier qui feront comprendre un peu de quelle façon agit le ministère des Transports. On a le cas de Melbourne là-bas où, forcément, il y a eu des protestations, venant du milieu, par toutes sortes de comités qu'on peut retrouver, mais il ressort qu'au moment où il a fallu revoir l'ensemble de ces protestations, pour connaître le bien-fondé des protestations, cela a apporté un retard d'une année, pour que la décision soit modifiée et rencontrer les arguments qui semblaient logiques de la part des protestations de Melbourne. Quelle qu'ait été ma bonne intention de faire dans le cours de l'année où les protestations se logaient à la construction, cela aurait été impensable au ministère, avant de revoir l'ensemble du tracé... On a, en fait, dans les mois qui ont suivi, constaté qu'il y avait certaines erreurs où on rejoignait les préoccupations des protestataires. Cela a retardé quand même la construction d'au-delà d'un an et demi avant que cela ne soit mis en chantier, alors que les plans étaient prêts pour appel d'offres au moment où la protestation a été logée.

Je n'avais pas bien des suggestions à faire aux officiers. Cela a retardé, et au moment où on aura une décision favorable, on ira de l'avant. Alors, on n'avait pas la Loi de l'expropriation à quelques jours qui nous changeait radicalement la

situation. A Melbourne, cela a retardé le trajet de près de deux ans. On l'a mis en construction après.

M. Bellemare (Johnson): Ils sont malheureux aujourd'hui de la décision prise.

M. Mailloux: Là-bas, dans le comté de Saguenay, j'ai eu de nombreuses discussions avec mon collègue...

M. Bédard (Chicoutimi): Est-ce qu'il y a eu des changements à noter? Ils sont très heureux des...

M. Mailloux: Changements qui ont répondu à l'appel de protestations du milieu, parce que certains de nos avancés ne cadraient pas avec le tracé idéal à mettre en place. Je dis qu'à ce moment, dans le cas de Melbourne, cela répondait en forte partie aux doléances qui étaient apportées.

Je ne pense pas qu'on ait jamais prétendu que nos officiers avaient la lumière du Saint-Esprit qui leur arrivait toute crue et qu'ils allaient régler tous les problèmes d'environnement et de n'importe quoi.

Dans le cas qui me revient à la mémoire, soit celui du Saguenay, c'est un projet qui sera mis en chantier cette année, qui est le plus important du comté de Saguenay, soit le tracé Chutes-aux-Outardes-Ragueneau. Le tracé passe dans un village. Il y a eu des protestations véhémentes. On a dit: Un instant! Comment se fait-il que le ministère s'embarque là-dedans? Il y a des expropriations considérables et M. Lessard est venu me voir à quelques reprises en disant: Retardez. On va négocier avec les municipalités, les propriétaires pour voir s'il n'y aurait pas une possibilité, en contournant le village, si ma mémoire est fidèle, de trouver un tracé plus acceptable. Je me rappelle qu'après avoir revu avec les officiers l'ensemble des protestations, à un certain moment, le député de Saguenay est venu me voir et a dit: Vos officiers ont raison. Il faut passer là. Ce n'est pas possible de passer ailleurs.

Alors, cela n'a pas retardé dans ce cas parce que, forcément, on était dans la préparation des plans; on passait là, on ne passe pas ailleurs, on passe là quand même. On peut quand même mettre le projet en marche au cours de l'année.

Dans le cas de l'autoroute de la Beauce, je pense qu'on se rappellera qu'au moment où la décision a dû être prise, le ministère était placé dans un drôle de dilemme.

Mes officiers m'ont présenté le projet en disant: Il vous reste une décision à prendre. Le tracé de l'ouest est très bon. Le tracé de l'est est très bon aussi, mais, aux Affaires municipales, on prétend que, pour telle et telle raisons, vous aurez, évidemment, si vous allez dans l'endroit où ne passent pas le gros des villes, à organiser toutes des infrastructures nouvelles parce qu'arrivera l'ensemble de l'industrialisation qui ira vers ce tracé.

Je pense que les journalistes se rappellent que j'avais eu une lettre ouverte qui m'avait été envoyée par l'abbé Arsenault je ne l'ai pas gardée,

je n'ai pas l'habitude de ramasser les coupures de journaux mais il disait en quelques mots: Je pense que le nom de Mailloux, on le mettra en lettres d'or sur l'asphalte, s'il passe dans l'ouest. Puis, à un moment donné, cela n'a pas passé dans l'ouest, cela a passé dans l'est, puis, là, j'étais devenu un bandit dans la deuxième lettre ouverte, parce que ce n'était pas au bon endroit.

M. Bédard (Chicoutimi): Mailloux écrit en lettres d'or sur le sable.

M. Mailloux: Là, il allait écrire que j'étais devenu un bandit, puis que je protégeais les intérêts libéraux et autres. Je ne voudrais pas resasser tout cela.

De toute façon, il y avait un congrès libéral là-bas, et, à un moment donné, après ma décision, le père Arsenault est venu, il savait que j'étais là, mais il est venu au moment où je parlais. On n'a pas pu se parler, mais il est venu déclarer sur la tribune qu'en fait, il pensait que le ministre des Transports avait agi loyalement et que c'était le tracé idéal.

M. Bellemare (Johnson): La récompense du devoir accompli.

M. Mailloux: Il a décidé, évidemment... Ce que je veux faire ressortir, c'est que, quand on a été dans la Beauce pour constater l'opinion émise par l'ensemble du public, des corps publics, des municipalités, j'avais ressenti que 90% des gens disaient: Il faut que cela passe où le ministère fait passer l'autoroute actuellement. C'est ce que j'avais constaté dans le milieu. Je ne peux pas rendre service... je conviens que si cela passe là et que si cela ne passe pas de l'autre bord de la rivière, il y a des gens qui vont être mécontents.

À présent, quand on revient au tracé de Notre-Dame-des-Laurentides, il faudrait quand même confesser qu'on a mis plus, il y a eu des tracasseries que je n'accepte pas dans ce dossier. Je ne me cherche pas des coupures au budget en disant: Je retarde ce projet. Je pense que si le député de Chicoutimi avait été consulté par un membre de son parti, il aurait peut-être été plus prudent qu'il l'a été dans ses déclarations. Je pense que le député me comprend, il aurait été plus prudent qu'il ne l'a été.

M. Bédard (Chicoutimi): Je ne veux pas...

M. Mailloux: Il y a des fois, à la base...

M. Bédard (Chicoutimi): Au plan de la commission, je ne veux pas situer...

M. Mailloux: La base ne consulte pas les politiciens des fois, parce que...

M. Bédard (Chicoutimi): ...le débat au niveau de politique...

M. Mailloux: Mais la base ne consulte pas les politiciens parfois.

M. Bédard (Chicoutimi): Est-ce que vous avez des choses à apporter?

M. Mailloux: Parce qu'hier, je relisais un article dans Charlevoix, où on disait qu'à l'Opposition officielle, va être remis — on pourra en discuter plus tard — le dossier du traversier-rail où le ministre des Transports a négligé son comté pour faire disparaître tout le trafic du quai de Pointe-au-Pic? Il faudrait quand même penser que le dossier du traversier-rail a été une volonté gouvernementale, où tous les partis ont dit: Il faut relier la rive nord à la rive sud, je n'avais pas à agir comme député de Charlevoix, j'avais à agir, monsieur, comme ministre des Transports et pour le bien de la communauté québécoise.

M. Bédard (Chicoutimi): Sur ce point particulier, le ministre, j'en suis convaincu ne veut pas laisser planer le doute que ce serait juste l'intervention d'une personne, que le ministre ne nomme pas, qui aurait pu arrêter le projet.

M. Mailloux: Non, pas du tout.

M. Bédard (Chicoutimi): J'imagine que c'est clair.

M. Mailloux: Pas du tout, mais...

M. Bédard (Chicoutimi): Ce n'est pas lui qui a arrêté le projet, parce qu'avant qu'il ne parle, la ville de Charlesbourg, les municipalités et certains groupes de citoyens...

M. Mailloux: Ce que je veux qu'on comprenne, c'est ceci: C'est que j'étais pris, dans le mois de mars, à devoir déposer des plans et à me faire blâmer par le public pour des projets où il y avait unanimité et il fallait qu'ils soient mis en construction cette année. L'année passée, on a retardé la Loi de l'expropriation d'une année, dans certains articles en disant: Permettez au moins — on a demandé cela à l'Opposition — au ministère des Transports de retarder l'application de certains articles de la Loi d'expropriation pour nous permettre d'œuvrer dans chacun des comtés. On a fait l'impossible pendant les douze mois. Sur l'ensemble des projets où on a pu exproprier ces choses, on y est allé. Quant à certains projets où les plans et devis n'étaient pas assez avancés, aux derniers jours de mars, il a fallu en déposer quelques-uns, un concernant l'autoroute de la Beauce, un autre d'ailleurs, parce que nous n'avions pas le temps d'exproprier avant le 31 mars et, si nous ne déposons pas, il n'y avait aucun travail exécuté en 1976. Mais, dans le cas de Notre-Dame des-Laurentides, en particulier, je ne peux choisir, évidemment, le moment des protestations, après toutes les consultations qui se sont situées au-delà d'une année. On m'arrive en mars en disant: Voici une résolution formelle de la ville de Charlesbourg et des groupes de protestataires qui vous demandent de ne pas déposer les plans, parce que la situation devient irréversible, nous ne sommes plus capables de négocier. J'ai compris

qu'à ce moment, le seul recours qu'il me restait était de ne pas déposer les plans. Je ne les ai pas déposés.

M. Bédard (Chicoutimi): Quand le ministre a reçu cette résolution de la ville de Charlesbourg, qui faisait écho à d'autres protestations dans le même sens, est-ce que le ministre ne croyait pas que, s'il avait peut-être rencontré d'urgence ces autorités municipales, il aurait été en mesure... Est-ce que le ministre doute qu'il aurait été en mesure de justifier le tracé ou de donner les explications nécessaires qui auraient pu, comme cela s'est fait pour d'autres tracés dont le ministre nous a parlé tout à l'heure, apporter très rapidement des arguments qui auraient pu les convaincre que la décision du ministère des Transports reposait sur des études très sérieuses et, de ce fait, le ministre des Transports ou les officiers du ministère auraient pu répondre aux différentes objections ou aux différentes interrogations que se posaient ces municipalités, villes et groupes de citoyens, de telle façon que, peut-être très rapidement, à partir du moment où le ministère des Transports a un dossier solide, les parties se seraient comprises et il y aurait eu la possibilité de déposer les plans pour le 31 mars? Est-ce que le ministre pense que, s'il les avait rencontrés rapidement, il aurait toutes les justifications qui auraient permis d'atténuer les protestations et auraient permis le dépôt des plans pour le 31 mars.

M. Mailloux: Je pense que tous les membres de la commission, M. le Président, savent que le ministre n'est pas un spécialiste dans toutes les...

M. Bédard (Chicoutimi): Non. C'est pour cela que je dis le ministre et les officiers de son ministère.

M. Mailloux: Par contre, les officiers de mon ministère, qui s'occupent de la préparation des plans et devis, ont en fait rencontré les protestataires, non pas en ma présence, mais ils les ont rencontrés en présence des conseils municipaux. Devant les doléances apportées, quand bien même on aurait voulu apporter les correctifs dans les quelques jours qui suivaient, cela va prendre de longs mois avant que ce soit tout vérifié au complet. Parce qu'il y a quand même une quantité de travaux qui devront s'exécuter pour voir si les tracés proposés... Forcément, on peut y donner suite et aller vers un projet de plans et devis définitif. Cela ne prend pas quelques jours pour cela.

M. Bédard (Chicoutimi): Est-ce que le ministre veut dire qu'à cette réunion, devant les doléances et les arguments apportés, il y aurait peut-être eu certains correctifs à apporter aux plans déjà déposés?

M. Mailloux: Ce que je peux dire, c'est que dans le projet initial qui avait été suggéré par le ministère des Transports, sur lequel on s'entendait, il y avait un corridor de choix; dans ce corridor qu'on connaissait, on pouvait déposer des

plans et venir occuper des terrains 30 jours après, comme nous le permettait l'ancienne loi d'expropriation. Mais au moment où on me demande de changer le corridor, parce qu'il ne correspond plus, je ne peux quand même pas déposer les plans de tous les environs de Notre-Dame-des-Laurentides avant le 31 mars. Cela deviendrait aberrant, cette chose-là. Il faut quand même revoir le corridor proposé, regarder s'il n'y a pas d'autres inconvénients tout aussi majeurs que ceux qui sont avancés par les protestataires et faire un tracé préliminaire avant de déposer quoi que ce soit. Ce n'est pas dans une période de dix jours qu'on peut faire cela.

M. Bédard (Chicoutimi): Je comprends le ministre là-dessus. Ce que je veux dire, c'est que le ministre semble dire qu'il y avait quand même certaines doléances qui avaient un fondement assez rationnel...

M. Mailloux: De toute façon...

M. Bédard (Chicoutimi): Le ministre semble dire qu'il y avait des doléances qui pouvaient avoir un fondement assez rationnel.

M. Mailloux: Je ne conteste pas cela. Je ne conteste pas du tout que certaines doléances pourront être agréées par le ministère, mais au moment où on doit en faire l'analyse complète, ce n'est plus possible, dans un laps de temps de quelques jours, de faire droit à ces doléances, d'avoir analysé tous les inconvénients comme les bons côtés d'un tracé éventuel autre que celui qui avait été proposé. Je pense bien être honnête en disant que cela prend quand même quelques mois avant qu'on se situe sur ce tracé, si on décide d'y rester, ou d'un tracé modifié si on prétend qu'il y a des avantages qu'on peut retrouver ailleurs. Mais avant d'aller vers des plans et devis, quelques mois s'écouleront.

M. Bédard (Chicoutimi): Est-ce que je dois comprendre qu'à partir de maintenant, comme cela a probablement été le cas dans le passé, le ministère ou le ministre va continuer le dialogue avec les représentants...

M. Mailloux: Oui.

M. Bédard (Chicoutimi): ... tenant compte des représentations qui sont faites et qu'effectivement ce dialogue peut faire que le projet — comme dans le cas de Melbourne, qu'il nous citait — s'il est retardé d'un an, pourra se réaliser l'an prochain après avoir tenu compte des différentes doléances qui ont pu être exprimées par les villes ou groupes de citoyens?

M. Mailloux: Je voudrais quand même faire remarquer... Je dis: Oui, immédiatement. Quant à nous, le dialogue va continuer. Je ne peux quand même pas...

M. Bédard (Chicoutimi): Parce que les doléances peuvent être sérieuses, comme le ministre le disait tout à l'heure.

M. Mailloux: Je vais continuer. Le 24 janvier 1975, on négociait depuis ce temps avec tout le monde, parce qu'on avait envoyé une lettre à chacun des maires sur l'avant-projet proposé par le ministère des Transports, autoroute 73 nord, bon — le 24 janvier 1975, cela fait au-delà d'une année — où il était dit...

M. Bédard (Chicoutimi): Est-ce que le ministre...

M. Mailloux: ... "Il nous fait plaisir de vous inviter avec un de vos représentants à une réunion qui sera tenue à notre bureau concernant le sujet en titre, mercredi 12 février 1975; endroit: Service de la circulation, ministère des Transports. A cette réunion qui groupera les maires des municipalités environnantes et le député du comté de Charlesbourg, les ingénieurs du ministère des Transports vous présenteront l'avant-projet préparé pour l'autoroute 73 nord dans votre municipalité. A titre d'information, nous annexons à la présente copie du rapport de l'avant-projet pour examen et en vue d'être en mesure de formuler les commentaires que vous jugerez appropriés lors de la réunion. Auriez-vous l'obligeance de nous confirmer au plus tôt si vous pourrez assister à cette réunion".

Tout le monde a eu cette invitation. Les gens ont été avertis de se faire accompagner des personnes qui voulaient apporter des revendications. Cela s'est continué jusqu'à la mi-mars parce que, même au moment...

M. Bédard (Chicoutimi): Mars 1975?

M. Mailloux: Mars 1976.

M. Bédard (Chicoutimi): Mars 1976.

M. Mailloux: A ce moment-là, mes officiers ont encore rencontré tous les protestataires possibles. A un moment donné, le 17 mars m'arrive le télégramme suivant: "Attendu que le conseil municipal de la ville de Charlesbourg doit rencontrer les personnes responsables concernant certaines modifications à être apportées au tracé proposé par le ministère des Transports, relativement au prolongement de l'autoroute 73 dans le secteur Notre-Dame-des-Laurentides.

Il est proposé par M. le conseiller Jacques Roy, secondé par M. le conseiller Laurence Pageau, et il est résolu:

1 — Que ledit conseil demande aux autorités du ministère des Transports de bien vouloir suspendre les projets en cours ainsi que toutes les démarches entreprises concernant les expropriations relativement aux travaux d'extension de l'autoroute 73 dans le secteur de Notre-Dame-des-Laurentides:

2 — Que lorsque les autorités municipales au-

ront pris connaissance de toutes les informations relativement aux modifications proposées au tracé initial mis de l'avant par le ministère des Transports, la ville de Charlesbourg fera parvenir une résolution afin de connaître sa position".

Cela, c'est le 17 mars que cela m'est parvenu. J'ajoute qu'on m'a blâmé de ne pas être présent à certaines assemblées au cours de mars, mais ces invitations sont parvenues à mon bureau alors que l'assemblée avait déjà eu lieu. Je ne peux quand même pas me faire le postillon pour voir si je suis invité quelque part. Si je n'étais pas allé, j'aurais au moins envoyé quelqu'un sur place, connaissant...

M. Bédard (Chicoutimi): Et comme le ministre le disait tout à l'heure, ce télégramme d'une ville qui est importante a été déterminant dans la prise de décision du ministre de ne pas déposer les plans.

M. Mailloux: La réponse que j'ai donnée, le 17 mars, à M. Henri Cazeau, maire de Charlesbourg, est la suivante:

"A la suite de votre dernière résolution relativement au tracé de l'autoroute nord 73, j'ai demandé à mes fonctionnaires de suspendre toute procédure concernant l'adoption définitive de ce tracé. Compte tenu de cette prise de position, j'ai l'intention de ne prendre aucune nouvelle décision avant que vous nous ayez fait connaître votre choix définitif au sujet de ce tracé, en regard de vos préoccupations particulières en matière d'aménagement de votre territoire et des besoins du milieu. "Entre-temps, le ministère des Transports pourra répondre à vos demandes d'information supplémentaires lorsque vous lui soumettrez votre mémoire

La même réponse ou le même sommaire de réponse a été donné également à M. Grenier, si ma mémoire est fidèle, qui, à quelques reprises, a demandé que le ministère ne dépose pas les plans, que cessent tous travaux sur le tracé indiqué.

J'ajoute simplement que, parce qu'on avait fait grandement référence à la spéculation sur les terrains depuis quelques années, j'avais demandé à M. Dionne, pendant que ces protestations paraissaient dans les journaux, de me préparer un rapport complet sur les mutations de propriétés.

J'avais reçu, en date du 17 mars, la lettre suivante qui était adressée à mon sous-ministre: "Conformément à votre demande et à celle de M. Jean-Luc Simard, ingénieur, vous trouverez ci-joint le rapport de nos évaluateurs sur l'étude qui a été faite du secteur de l'autoroute 73.

"Comme vous le constaterez, après une enquête sérieuse de notre division de l'évaluation portant sur quelque 200 transactions relevées entre les années 1968 et 1976, rien n'indique, à notre avis, qu'il y ait eu spéculation dans ce secteur. L'étude de ces différentes transactions nous révèle plutôt qu'elles ont été faites autant pour les petites superficies que pour les grandes, à la valeur courante du marché, au moment où elles se sont produites.

"De plus, ces transactions ne répondent pas aux conditions d'une véritable spéculation, alors que des ventes rapides et successives entre mêmes groupes d'individus se produisent, avec comme but de faire hausser de façon exagérée la valeur des immeubles.

"Enfin, d'après les constatations de nos évaluateurs, toutes les transactions vérifiées ne semblent pas révéler qu'il y a eu tentative de contrôle sur de très grandes superficies de terrain, au bénéfice de spéculateurs.

C'est signé: M. André Dionne.

"Dans l'analyse des cas qu'on me soumet, à votre demande, nous avons relevé, au bureau d'enregistrement de Québec, la mutation de propriétés situées dans l'emprise de l'autoroute que notre ministère propose, dans le but de déterminer si, effectivement, il y a eu spéculation.

"Nos recherches englobent le secteur compris entre la rue Georges-Muir, Notre-Dame-des-Laurentides — je pourrai d'ailleurs déposer ces documents si on le désire — et l'intersection de notre tracé, celui proposé par le groupe d'étude de Stoneham.

"Des quelque 200 transactions relevées entre 1968 et 1976, environ 90% concernent des ventes d'emplacements, d'une superficie de 25 000 pieds carrés et moins. Quant aux transactions de grande superficie, la compilation de ces dernières ne nous montre qu'un seul groupement important résumé comme suit:

1- A. Mercier à Maurice Collin Inc., octobre 1970, 58 arpents à \$172 l'arpent.

2- J.-M. Plamondon à Maurice Collin Inc., octobre 1970, 44 arpents à \$228 l'arpent.

3- J. Rhéaume à Maurice Collin Inc., novembre 1970, 68 arpents carrés à \$438 l'arpent.

4- Maurice Collin Inc. à Maurice Collin et Cie, novembre 1970, 170 arpents à \$440 l'arpent.

5- Maurice Collin et Cie à Gestion Laurentienne Inc. (Maurice Collin), juillet 1971, 57 arpents à \$436 l'arpent.

6- Gestion Laurentienne Inc. à Maurice Collin Inc., juin 1975, 57 arpents, cession.

Conséquemment, si on entend par spéculation achat et revente entre mêmes individus à des prix exagérément hauts, dans le seul but de faire augmenter les valeurs, tout nous porte à croire qu'il n'y a eu aucun indice de ce genre de transaction dans le secteur sujet de cette étude.

Vous voyez, ce seul groupe où il y a eu des transactions continues.

M. Bédard (Chicoutimi): Je ne veux pas lancer la discussion sur la question de la spéculation, sauf que le ministre admettra que la spéculation peut se présenter en deux temps. Des premières ventes peuvent être faites à des prix normaux du marché, mais, quand on parle de spéculation et de spéculateur, si la première phase peut se faire selon les prix normaux du marché, la deuxième phase, une fois qu'une route est terminée ou tout cela, peut faire la différence.

Je ne veux pas lancer la discussion sur...

M. Mailloux: Si le dépôt des plans avait été

fait, les seules sur lesquelles il aurait fallu faire une vérification, ce sont les personnes qui sont mentionnées, toujours le même groupe, pour les quelques terrains parce que, après cela, il n'y a plus d'échange possible...

M. Bédard (Chicoutimi): D'accord. Sans faire une longue discussion sur la...

M. Mailloux: La spéculation va demeurer ouverte, tant et aussi longtemps qu'on ne sera pas situé sur un nouveau corridor — c'est indiscutable — ainsi que sur ce corridor, advenant qu'on le retienne.

M. Bédard (Chicoutimi): Va-t-on terminer là-dessus?

Le Président (M. Gratton): Il est midi et je pense qu'il y a encore des députés qui voudraient...

M. Mailloux: On va terminer sur ce sujet.

M. Bédard (Chicoutimi): On va finir le sujet de l'autoroute 73. Concernant la spéculation, M. le Président, on ne fera pas une longue discussion là-dedans. Elle peut se présenter en deux phases, comme je le dis. Mais, ce qui est important, c'est que le ministre nous dit, dans un premier temps, que les protestations et surtout le télégramme qu'il a reçus de la ville de Charlesbourg ont été déterminants dans sa décision de retarder le dépôt des plans. D'autre part, les doléances et les repré-

sentations faites par certains groupes ou certaines municipalités sont sérieuses.

Le dialogue va se poursuivre avec ces groupes et ces municipalités de manière que les correctifs à apporter puissent être apportés, que le dialogue continue et que ceci puisse permettre la réalisation, peut-être, dès l'année prochaine, du règlement de la situation.

M. Mailloux: Tel qu'il est dit dans la lettre au maire, de même que dans la lettre au comité de citoyens et autres qui ont écrit au ministère, le dialogue se poursuit et toutes les équipes multidisciplinaires vérifient les allégués et les possibilités de demeurer là ou d'aller ailleurs.

Le Président (M. Gratton): Messieurs, à la reprise, le député de Lévis pourra continuer l'examen de la région 6-2, programme 3, élément 1, en tout cas, Québec-Côte-Nord.

La commission ajourne ses travaux sine die.

M. Mailloux: On continuera sur le programme 3, élément 1.

Le Président (M. Gratton): Oui.

M. Mailloux: On n'a pas répondu au tracé vers la rive sud.

Le Président (M. Gratton): D'accord.

(Fin de la séance à 12 h 1)

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 des Débats, la commande doit être faite par écrit au bureau des Débats (74-A) au plus tard le lendemain du discours.

Un index est préparé chaque jour pour être publié à la fin de la session. On peut obtenir des informations du service de l'index en appelant 643-2771.

L'abonnement au journal des Débats est de \$8 par année et l'index est disponible au coût de \$2. Les chèques ou mandats-poste doivent être faits à l'ordre du ministre des Finances et envoyés au service des documents parlementaires.

*Le directeur,
Benoît Massicotte,
Bureau 74-A,
Téléphone: 643-2890*