



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 (4)

Le 9 avril 1976 — No 22

Président: M. Jean-Noël Lavoie

DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE

Table des matières

Mise au point du ministre	B-673
Construction du réseau routier	
Région Québec-Côte-Nord	B-673
Région du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie	B-676
Région de La Chaudière	B-678
Région de Drummondville	B-678
Région de Montréal	B-679
Région du nord de Montréal	B-681

Participants

M. Michel Gratton, président
M. Roger Pilote, président suppléant

M. Raymond Mailloux
M. Marc-André Bédard
M. Vincent Chagnon
M. Pierre Mercier
M. Zoël Saindon
M. André Harvey

*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 vendredi 9 avril 1976

(Onze heures trente minutes)

M. Gratton (président de la commission permanente des transports, des travaux publics et de l'approvisionnement): Nous avons plus tôt, cette semaine, abordé l'étude du programme 3 en procédant par région. Je pense que j'étais sur le point de reconnaître, au moment de la suspension, le député de Lévis qui avait une question concernant la région 3-1, soit Québec-Côte-Nord. Le député de Lévis.

Mise au point du ministre

M. Mailloux: M. le Président, j'aimerais, auparavant, faire une courte mise au point. Les paroles prononcées en mon nom ont été rapportées, semble-t-il, par un communiqué de La Presse canadienne voulant que le ministère des Transports construirait dans l'immédiat le boulevard Talbot à quatre voies, alors que le chef de mon budget, M. Michaud, donnait les réponses concernant le tracé à quatre voies Alma-La Baie. Je crois, quand même que La Presse canadienne s'est excusée de son erreur, après avoir lu plutôt en diagonale; mais de toute façon, je pense que c'était clair dans tous les esprits que les réponses que donnait M. Michaud, à ce moment, concernaient le tracé Alma-La Baie.

M. Bédard (Chicoutimi): C'était clair dans tous les esprits que cela demeurerait comme préoccupation dans l'esprit du ministre, soit l'urgence aussi d'envisager le boulevard Talbot à quatre voies.

M. Mailloux: Je ne nie pas une telle éventualité, mais ce n'était pas dans l'immédiat, alors que l'autre était une préoccupation immédiate.

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

Construction du réseau routier

Région de Québec-Côte-Nord

M. Chagnon: M. le Président, comme nous étudions la région 3, je considère que ma question, ma demande de renseignements peut sembler très opportune. Du fait que de nombreuses études ont été faites jusqu'à maintenant, est-ce que l'on peut s'attendre, M. le ministre des Transports, qu'une décision soit prise dans les plus brefs délais afin de résoudre de façon aussi permanente que possible, le fameux problème des communications entre les deux rives? Maintenant, un fait à signaler, ce n'est pas une boutade, c'est un fait authentique, on fête un grand anniversaire

cette année. Il y a exactement 200 ans, d'après les archives, que l'on parle de voie de communication entre Québec et Lévis. Est-ce qu'on peut s'attendre qu'une décision puisse être prise dans un sens ou dans un autre?

M. Mailloux: M. le Président, dire que le ministère des Transports serait prêt à se prononcer dans l'immédiat sur les communications plus directes entre les deux rives du Saint-Laurent, serait probablement leurrer tout le monde à la fois. L'on se rappellera que dans les déclarations précédentes que j'ai faites, il y a quelques mois, ou dans les deux années qui ont précédé, j'avais affirmé que je n'entrevois pas la possibilité de disposer des sommes nécessaires au voeu exprimé par la région de Lévis-Lauzon et la région de Québec. Dans cette période, par contre, nous avons, pour avoir un meilleur éclairage de la situation, confié des études, vu les réparations importantes occasionnées annuellement sur le pont de l'île d'Orléans, dépenses annuelles d'environ \$700 000 ou \$800 000 de réparations d'entretien, à la Société Vandry Jobin, spécialiste en la matière, sur une éventuelle possibilité de construire une jetée qui irait à la pointe ouest de l'île d'Orléans. Ces études ne font que commencer. Tant et aussi longtemps, qu'elles ne seront pas remises à l'attention du ministère, il n'est pas possible, pour le ministère, de se prononcer dans un sens ou dans l'autre.

Nous avons déjà des études de faites pour un lien plus direct, soit le tracé qui arrivait sur le bassin Louise, de même que directement vers les plaines d'Abraham. De toute façon, ce serait prématuré que je me prononce pour le ministère des Transports, mais j'ai constaté entre-temps, que les opinions qu'au nom du ministère des Transports, j'aurais émises dans les mois qui ont précédé rejoignent également la pensée du parti de l'Opposition de la région de Québec. Car j'ai cru lire dans les media d'information, que le Parti québécois de la région de Québec prônait plutôt un lien par la pointe ouest de l'île d'Orléans, rejoignant la rive sud dans la section de Beaumont, chose sur laquelle nous ne sommes pas prêts à nous prononcer tant que nous ne connaissons pas les coûts, les études, etc. La première tranche de l'étude ne va qu'à l'île d'Orléans, ne va pas vers la rive sud du Saint-Laurent. Quand nous posséderons le résultat de ces études, il sera peut-être possible de nous prononcer davantage.

Dans les commentaires faits par le Parti québécois de la région de Lévis, on parlait plus tôt d'un tracé, à savoir un tunnel. Mais comme je m'étais déjà fait dire que j'étais illuminé de penser à un tunnel semblable avec tapis roulant, je ne voudrais pas réaffirmer, à mon compte, une telle possibilité.

Cela doit être le quorum. Peut-on vérifier si c'est le quorum?

Dans l'immédiat, il n'est pas possible que je puisse renseigner valablement... Je comprends les préoccupations du député de Lévis qui voudrait bien avoir de meilleures communications encore que celles que nous possédons, mais dans les

priorités du ministère, je ne crois pas que je puisse répondre affirmativement.

M. Bédard (Chicoutimi): Le ministre a dit que c'était exact, la position du Parti québécois de la région de Québec, concernant ce projet de lien Québec-Lévis. Maintenant, je voudrais simplement mentionner que cette position avait été prise — le ministre s'en rappelle — dans l'optique de la réalisation du projet CENTREAU. Je voudrais seulement mentionner cet élément, je pense que c'est important.

M. Chagnon: Maintenant, serait-il possible, M. le Président, de savoir, selon les vues du Parti québécois, où le fameux pont ou tunnel déboucherait sur la rive sud?

M. Bédard (Chicoutimi): Pour le moment...

M. Mailloux: Je pense que cela nous apporterait, M. le Président, si vous me le permettez...

M. Bédard (Chicoutimi):... une longue discussion.

M. Mailloux: Oui, il n'est pas dans l'habitude des membres de la commission, normalement, de questionner les gens de l'Opposition. C'est le gouvernement qui doit répondre de ses actes, comme ministère. Je pense que la question pourra avoir réponse ultérieurement.

M. Bédard (Chicoutimi): C'est trop agréable de pouvoir dire ce que l'on ferait si on était au pouvoir. Alors, M. le Président... Je n'ai pas entendu la remarque du Président.

Le Président (M. Gratton): J'ai dit: Que Dieu nous en garde. Ce n'était pas d'une façon partielle, c'était simplement une question d'économie de temps.

M. Bédard (Chicoutimi): M. le Président, vous savez...

Le Président (M. Gratton): ... d'économie de temps.

M. Bédard: ... qu'on est dans une période où l'impartialité des présidents de commission est très surveillée...

Le Président (M. Gratton): A l'ordre!

M. Mailloux: Cela n'a pas été rapporté au journal des Débats.

M. Bédard (Chicoutimi): ... avec la motion qu'il y a eu ce matin.

M. Mailloux: Cela n'a pas été rapporté au journal des Débats.

Le Président (M. Gratton): Programme 3. Avons-nous terminé la région 3?

M. Bédard (Chicoutimi): Oui, M. le Président.

Le Président (M. Gratton): La prochaine région...

M. Bédard (Chicoutimi): Une seconde, M. le Président. Il y aurait une autre question dans ce programme. Petite question en ce qui regarde la Côte-Nord. Petite question, mais pas petit problème. Quant à la route 138 entre Sheldrake et Havre-Saint-Pierre, il semblerait que tous les ans cette route est inondée et presque fermée, ce qui entraîne nécessairement, pour les habitations situées sur son parcours, des dommages très importants soit aux caves, aux habitations. Également, il faut déplorer que lorsque cette situation arrive, pour ajouter aux difficultés des résidents, il n'y a pas d'équipement d'entretien suffisant, il n'y a pas de fossé, pas de drainage vers la mer. Je voudrais savoir si le ministère, qui est sans doute conscient de ce problème, envisage rapidement une action plus précise pour régler cette situation.

M. Mailloux: Concernant la route 138, le ministère a investi de \$35 millions à \$40 millions pour ouvrir la route entre Sept-Iles et Sheldrake. Cette route, une fois ouverte, va permettre un meilleur accès au niveau de l'équipement d'entretien routier sur le prolongement de la route entre Sheldrake et Havre-Saint-Pierre. La réfection complète de cette route dans son ensemble, entre Sheldrake et Havre-Saint-Pierre, est prévue dans les années 1977-1978 et plus tard. Certains secteurs ont été construits il y a plusieurs années et la fondation de la route est réellement à déplorer. Dans certains secteurs même, il y aura une reconstruction presque complète de l'assiette de la route.

M. Bédard (Chicoutimi): Va-t-on entreprendre rapidement... exercer une action rapide en attendant cette construction dont vous nous parlez?

M. Mailloux: Quant au niveau des inondations, je crois que sur les rivières du nord... les glaces partent peut-être deux mois après la région de Québec. C'est évident que certaines rivières amènent des inondations et même des érosions à la route. Le fait de reconstruire cette route dans les années 1977, 1978 et plus tard nous amènera à corriger, à élever le profil de la route dans les secteurs importants et à apporter les correctifs à la route.

M. Bédard (Chicoutimi): Il y a également un autre élément, si mon souvenir est bon, que le ministre n'a peut-être pas explicité, c'est concernant le prolongement de la route du Vallon vers le sud. Il y avait, entre autres, concernant ce projet, une opposition qui s'est manifestée de la part de la ville de Sillery au projet qui avait été mis de l'avant par le ministère des Transports, dans l'idée de relier la route du Vallon au boulevard Laurier. Est-ce que le ministre va nous dire ce qui en est?

M. Mailloux: Au niveau de l'étagement du bou-

levard Laurier tant au boulevard du Vallon qu'aux autres carrefours comme la rue de l'Eglise, le ministère ne prévoit pas, à court terme, étager ces carrefours, mais avant, il a entrepris des discussions avec les corps intéressés pour connaître les réactions de ces corps. Les principales consultations ont eu lieu avec les villes et aussi avec l'Université Laval qui est impliquée dans ce carrefour. Pour l'instant, il n'y a aucune décision de prise au niveau ministériel, à savoir si nous procéderons ou non avec le carrefour tel que soumis à la ville de Sillery.

M. Bédard (Chicoutimi): Est-ce que je dois comprendre qu'il y a des études qui se poursuivent sur l'opportunité...

M. Mailloux: Sûrement.

M. Bédard (Chicoutimi): ...d'aménager ce carrefour giratoire dans ce secteur?

M. Mailloux: D'ailleurs, en insistant, les deux villes de Sainte-Foy et Sillery ont demandé une entrevue pour rencontrer le ministre et ses principaux fonctionnaires dans les jours qui vont suivre l'acceptation des crédits, pour réévaluer l'ensemble du dossier.

Le Président (M. Gratton): Prochaine région.

M. Bédard (Chicoutimi): Si vous permettez, M. le Président.

Alors, M. le Président, ce seraient des demandes de renseignement concernant les intentions du gouvernement par rapport à l'autoroute Dufferin-Montmorency, mais plus précisément concernant le tunnel qu'on a commencé...

M. Mailloux: Par Champlain.

M. Bédard (Chicoutimi): ...à creuser. Ce n'est pas commencé encore? En tout cas, on semble s'apprêter à le creuser. J'aimerais savoir quelles sont les intentions précises du ministère. Est-ce que les travaux qui se font, qui donnent l'impression, quand même, que la construction du tunnel en question va commencer, est-ce que ces travaux sont faits dans un but bien précis, en fonction de l'avenir?

M. Mailloux: Nous venons d'ouvrir des appels d'offres pour le dernier contrat de l'autoroute Dufferin qui est la liaison du secteur de la partie basse et la liaison avec la côte d'Abraham et la colline parlementaire.

M. Bédard (Chicoutimi): Cela, je le sais.

M. Mailloux: Les dernières structures à mettre en place pour faire le lien et qui permettront d'ouvrir cette autoroute à compter de novembre 1976 jusqu'à l'intersection d'Estimauville. Pour ce faire, il a fallu donner un contrat de \$500 000, qui vient d'être terminé, pour excaver du roc à l'entrée, en dessous des structures qui vont donner la liaison

en surface à la rue Saint-Jean et la côte d'Abraham. Il fallait absolument procéder de cette façon, sinon, nous aurions retardé à tout jamais la construction d'un éventuel tunnel à construire entre le boulevard Champlain et l'autoroute Dufferin pour permettre aux personnes empruntant le boulevard Champlain d'avoir accès à la colline parlementaire plus rapidement et aussi de déboucher vers la côte de Beauport.

Les études sur le coût de ce tunnel ont été soumises au ministère et il sera d'environ \$40 millions, mais le ministère ne prévoit pas, à court terme, entreprendre la construction de ce tunnel. Il attend plutôt le développement ou l'implantation des bâtisses autour de la colline parlementaire et, dans quelques années, ce tunnel pourra être mis en place. En fait, toutes les prévisions sont là pour le construire. Il n'y aura aucune correction à faire aux structures, dynamitage, etc.

M. Bédard (Chicoutimi): Les intentions du ministère, à long terme, sont de continuer la partie...

M. Mailloux: Avec accès aux garages souterrains, tant des édifices parlementaires que du stationnement d'Youville, à moyen terme, et aussi permettre un accès à des gens qui empruntent le boulevard Champlain et qui, actuellement, ont à passer par la côte de la Montagne ou encore par la côte Gilmore, via les plaines. Ces accès ne sont pas très bons pour arriver à la colline.

M. Bédard (Chicoutimi): Peut-être la dernière question dans ce programme. Concernant l'autoroute 40, vers Trois-Rivières, au niveau de Fossambault, la voie de l'autoroute 40 est coupée par la route de Fossambault et on remarque qu'il n'y a qu'un clignotant à cet endroit, à cette intersection, ce qui est naturellement dangereux, selon les commentaires des automobilistes qui passent à cet endroit. Est-ce l'intention du ministère de construire un viaduc et est-ce qu'on peut nous préciser, si c'est le cas, dans quel délai ça peut se faire?

M. Mailloux: Le ministère entrevoit de construire un viaduc à cette intersection et, dès l'an prochain, il y aura une signalisation plus adéquate. Cette route a été ouverte à la fin de l'automne et dès le début de ce printemps, dans quelques semaines, la signalisation sera améliorée à cette intersection.

M. Bédard (Chicoutimi): Très rapidement, concernant l'amélioration de la signalisation, parce que c'est vraiment dangereux.

Le viaduc, vous nous avez dit que vous le prévoyiez pour l'an prochain?

M. Mailloux: Le viaduc sera prévu pour 1977-78.

M. Bédard (Chicoutimi): C'est tout, M. le Président. J'aurais bien d'autres questions, mais on n'entrera pas dans les crédits de chacun des comtés.

M. Mailloux: Dans quelle région iriez-vous?

Région du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie

M. Bédard (Chicoutimi): La région administrative 1, Bas-Saint-Laurent et Gaspésie. Je voudrais poser une question générale et savoir quels sont les projets du ministère pour cette région administrative. Peut-être peut-on nous dire le plus précisément possible le nom des routes, l'endroit, la description du travail et tous les coûts estimés, les sommes que le ministère croit dépenser cette année. Il y aurait une question particulière, concernant cette région, que je voudrais poser au ministre; c'est au sujet de la route 132, afin de savoir si c'est pour bientôt la transformation en voie rapide du tronçon de la 132 entre le futur parc touristique, Rimouski et Mont-Joli.

M. Mailloux: Au niveau de la 132, depuis plusieurs années, le ministère a investi des sommes appréciables dans le cadre de l'entente de l'ODEQ. Cette entente étant terminée, le ministère a continué à investir au même rythme que les enveloppes qui étaient prévues à l'intérieur de l'entente, en ce sens que l'OPDQ a même un budget provincial et nous rend disponibles des sommes de \$10 millions par année que le ministère ajoute à son budget. En plus, le ministère y met cette année \$14 millions de plus pour former un total de \$24 millions comme investissement sur la route 132, ce qui se compare très bien aux investissements antérieurs alors que nous y allions à un rythme de \$5 millions par année.

Les principaux investissements seront, encore cette année, sur la route 132 dans différents secteurs. Le principal projet à mettre en chantier sera le pont de Gaspé, qui est évalué à un coût de \$12 millions. Nous avons obtenu de la Commission des eaux navigables, au début de mars, la permission de procéder au projet, moyennant certaines conditions, comme de respecter la marina, etc.

Le ministère entend demander des soumissions au cours de l'année, pour des excavations de chaque côté de la rive. Quant au pont lui-même, le gros oeuvre, des soumissions ne seront demandées qu'en 1977/78.

Quant aux autres projets d'importance en chantier sur la route 132, il y a un projet de \$1,5 million dans Carleton. Dans la Matapédia, c'est le prolongement des contrats qu'on a donnés au cours des années antérieures. C'est le prolongement de la réfection de la route dans la Matapédia; c'est un contrat de \$4,3 millions.

Il y a d'autres projets de moindre importance. Également dans Rimouski, à Saint-Fabien et à Saint-Simon, un contrat de \$4,5 millions.

Les contrats en parachèvement, en marche, sur la route 132, en plus de ceux que j'ai énumérés, totalisent \$8 millions de parachèvement. Pour rejoindre la question d'une autoroute, il n'y a aucun projet au niveau de la construction cette année dans le secteur Rimouski-Bic-Mont-Joli. Les plans sont en préparation et, dans les prochaines années, ils seront inclus à la programmation.

M. Bédard (Chicoutimi): Vous avez fait allusion à l'entente Canada-Québec; la conférence municipale de l'Est du Québec a réclamé \$389 millions pour l'amélioration, la réfection du réseau routier au niveau de la nouvelle entente-cadre pour les cinq prochaines années. Est-ce qu'on pourrait avoir les commentaires du ministre sur l'opportunité des besoins de cette région de même que sur les chances qu'un montant de cette nature soit à l'intérieur de l'entente-cadre à négocier?

M. Mailloux: Je pourrais sûrement dire que l'importance du montant dont parle l'organisme en question ne sera sûrement pas atteinte parce qu'à ce moment-là, il faudrait sûrement mettre en veilleuse quantité de projets sur l'ensemble du territoire de la province de Québec.

Par contre, comme le chef du budget a dit tantôt que, quoique l'entente Canada-Québec soit terminée, à l'intérieur du fonds de développement et autres, on avait augmenté le montant annuel de \$20 millions qu'on dépensait depuis quelques années, cela prouve quand même l'intention du ministère des Transports de terminer, au plus tôt, tenant compte des disponibilités budgétaires, la route de ceinture de la péninsule gaspésienne, qui a quand même eu un apport considérable du ministère des Transports dans les quelques dernières...

La conclusion de certaines autoroutes dont on parlait récemment, qui nous amènera à disposer de plus d'argent, ne rejoint peut-être pas les préoccupations dont ont parlé les journalistes; si on dégage une centaine de millions de dollars de plus, ils ne seront pas des travaux de parachèvement, mais cela rejoint principalement des préoccupations semblables. Sur le réseau principal de nos régions qui ne sont pas des autoroutes, on pourra investir davantage d'argent à compter de 1977/78.

Je pense que c'est plutôt de cette préoccupation que je parlais lors de la dernière séance de la commission parlementaire plutôt que des préoccupations électorales, parce que...

M. Bédard (Chicoutimi): Ce que le ministre veut dire, c'est que, tel qu'on l'a dit, \$700 millions, ce n'était pas une prévision électorale, une prévision en fonction d'élections...

M. Mailloux: Non, pas du tout, parce que je pourrais faire référence à la région 3-1 où on espérait, l'automne dernier, négocier avec le gouvernement fédéral une entente possible sur dix ans pour le montant de \$250 millions dont on aurait besoin pour terminer Québec-Havre-Saint-Pierre, alors qu'on a \$250 millions principalement dans les comtés de Saguenay et Duplessis, où il faudrait investir pour les dix prochaines années. On n'a pas pu, jusqu'à maintenant, signer un tel protocole d'entente, mais il ressort que l'an prochain, cela pourrait vouloir dire que, s'il y a autant d'argent dégagé, des routes telles les routes 132 et 138 pourraient peut-être avoir plus d'argent.

Cela ne rejoint pas les préoccupations électorales, cela rejoint les préoccupations de desservir l'ensemble des régions du Québec, que ce soit le Nord-Ouest québécois, que ce soit la 132, que ce soit la 138 ou la 170 ou d'autres régions. C'est principalement là et non pas vers des rangs extrêmement secondaires où en forte partie serait mis l'argent. Ce serait plutôt vers ces routes qui sont des routes principales.

On a d'ailleurs atteint la capacité... Avec un volume de travail, sur la 132, d'environ \$20 millions par année, il ressort quand même que cela amène des contraintes durant la saison touristique, quand le gros du travail s'exécute. On imagine que si, demain matin, l'ensemble de la route était en construction, il y aurait d'abord la capacité des entrepreneurs d'oeuvrer et il y aurait tous les inconvénients qui seraient apportés à l'ensemble des estivants qui se plaignent amèrement de l'ensemble des travaux. On n'a pas de garantie sur les retards apportés durant l'exécution par tous les entrepreneurs qui se présentent dans ce milieu qui est très loin du centre du Québec.

Je pense qu'on fait un effort très valable. C'est un désir louable que j'ai ressenti quand j'ai lu cet article, mais c'est un désir qui ne pourrait être forcément respecté, quand on pense qu'annuellement, on dispose d'environ \$500 millions en construction sur l'ensemble des 44,000 milles du réseau routier.

M. Bédard (Chicoutimi): Je comprends qu'on n'a pu me fournir le renseignement aujourd'hui, mais, concernant la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean, j'avais demandé, surtout quant au boulevard Talbot, qu'on me fournisse les chiffres exacts concernant la densité de circulation pour les deux ou trois dernières années. Les avez-vous?

M. Mailloux: J'ai donné la carte de la dernière année, il me semble.

M. Bédard (Chicoutimi): Ah bon! D'accord. Pourrait-on, non pas maintenant, mais le plus tôt possible, me fournir les montants qui ont été donnés par le ministère des Transports, concernant la région Saguenay-Lac-Saint-Jean, depuis 1973...

M. Mailloux: Pour quelle année? Pour 1973.

M. Bédard (Chicoutimi): Depuis 1973, et, si c'est possible, comté par comté?

M. Mailloux: On va, d'ici les quatre prochaines semaines, vous fournir les tableaux, comté par comté, sur l'ensemble du territoire.

M. Bédard (Chicoutimi): D'accord. Je voudrais savoir quel est le montant des crédits qui a été accordé et dépensé, en 1975/76 pour le tronçon de la route 287, en direction du Lac-de-l'Est, venant de Saint-Philippe, qui passe également par Mont-Carmel, comté de Kamouraska, pour la partie sud de Mont-Carmel. Quel est le montant prévu pour 1976/77?

M. Mailloux: Je crois que c'est \$285 000 pour Saint-Philippe-de-Néri, à Mont-Carmel.

M. Bédard (Chicoutimi): C'est possible, pourvu qu'on situe la route à la bonne place, qu'on puisse arriver sur le numéro.

M. Mailloux: Avec les changements de numéros...

M. Bédard (Chicoutimi): Cela devient mêlant.

M. Mailloux: La 287, c'est celle de Mont-Carmel.

M. Bédard (Chicoutimi): C'est la 287?

M. Mailloux: C'est la 287. Le no 15, chez moi, va demeurer longtemps dans mon esprit.

M. Bédard (Chicoutimi): Oui. Pendant qu'on cherche les chiffres, il y aurait peut-être une question, avec votre permission, sur l'entente-cadre dont on parlait tout à l'heure. Quelle est la période déterminée pour les négociations concernant la discussion pour en arriver à une entente fédérale-provinciale pour les cinq prochaines années? Pour que cela puisse être efficace, je veux savoir quand le ministre pense aboutir ou encore en arriver à une entente... dans quel délai croit-il doit-on en arriver à une entente pour être efficace?

M. Mailloux: Je pourrai peut-être être valablement informé, quant au sujet dont on parlait pour la région du Lac-Saint-Jean sur le tracé Alma-La Baie dans les semaines qui vont suivre; mais il ressort que tant et aussi longtemps que je ne connaîtrai pas l'opinion du gouvernement qui mettrait le gros de l'argent, soit 60%, je ne voudrais pas affirmer de date précise. Mais, si, à ce moment, on en venait à une entente où il serait possible de dire l'intention des deux gouvernements, je pourrai, en période d'été, dire s'il y a un échec ou si nous pensons pouvoir ajouter... et sur combien d'années l'entente serait valable.

M. Bédard (Chicoutimi): D'une façon globale, non seulement pour la région de Saguenay-Lac-Saint-Jean, mais au niveau de la négociation des ententes fédérales-provinciales.

Pour que ce soit efficace, je veux savoir précisément quand doivent finir ces négociations.

M. Mailloux: L'annexe B de l'entente sur les axes routiers prioritaires inclut, pour l'instant, trois projets, avec une enveloppe de \$135 millions. L'entente étant signée, l'annexe B peut être révisée après consultation entre l'OPDQ et le ministère de l'Expansion économique régionale, et des enveloppes additionnelles ajoutées et au projet ajouté à cette enveloppe. Cela ne demande aucune nouvelle entente, l'entente est déjà existante.

M. Bédard (Chicoutimi): Je comprends que

vous ne pouvez pas nous dire quels sont les trois projets. Il y en a un qui...

M. Mailloux: On vous a énuméré les trois projets l'autre jour. Il y a l'autoroute 30, les routes 10, 51 et 55, et la 138 à Port-Cartier-Sept-Iles.

M. Bédard (Chicoutimi): D'accord.

Le Président (M. Pilote): Le député de Bellechasse.

M. Mercier: M. le Président, avec la permission des membres de la commission, parce que je suis obligé de m'absenter, j'ai des gens à rencontrer — le député de Charlesbourg a bien voulu accepter de me remplacer — cela touche un autre programme, M. le ministre, j'aurais aimé soulever une question concernant la signalisation et l'identification des municipalités sur certaines artères routières de la province. Les membres de la commission accepteraient-ils que je pose cette question immédiatement?

M. Bédard (Chicoutimi): Je n'aurais pas objection.

M. Mailloux: Si nous passons au programme de l'entretien. Nous reviendrons ici mardi. Je pense que le député sera ici mardi?

M. Mercier: Oui, je vais être ici mardi.

M. Mailloux: Alors, nous aurons sûrement le temps à ce moment de vous donner les meilleures indications possibles.

M. Bédard (Chicoutimi): Du point de vue de l'Opposition, je peux assurer le député de Bellechasse que nous n'arriverons pas à ce programme aujourd'hui.

M. Mercier: Parfait. Je vous remercie.

M. Mailloux: Nous sommes au programme 4.

M. Bédard (Chicoutimi): Je n'ai pas d'autres questions sur cette région, M. le Président.

Le Président (M. Pilote): La région no 7, je pense que c'est là que nous étions rendus.

M. Bédard (Chicoutimi): Non. C'était là région no 1, concernant le Bas-Saint-Laurent et la Gaspésie.

Le Président (M. Pilote): C'est cela.

Région de La Chaudière

M. Bédard (Chicoutimi): Nous pourrions peut-être passer à la région 3-2, La Chaudière. Comme d'habitude, je voudrais savoir du ministère quels sont les projets pour cette année, avec les estimations. J'aimerais que le ministre nous dise

ce qui arrive particulièrement dans un cas, l'autoroute de la Beauce, en ce qui a trait au changement de tracé dont il a été question à maintes reprises dans les journaux.

M. Mailloux: Le principal projet de la région 3-2 est certainement l'autoroute de la Beauce, qui est actuellement en chantier sur le secteur entre le pont Laporte, jusqu'à Saint-Maxime-de-Scott. Ce tronçon de l'autoroute devrait ouvrir à la fin du présent exercice financier. Un contrat de prolongement est prévu jusqu'à Sainte-Marie, pour être donné vers septembre.

M. Bédard (Chicoutimi): Si vous permettez, concernant surtout le tracé de l'autoroute, dans une nouvelle qui a paru dans le Soleil, au mois de décembre 1975, on disait que le ministère des Transports a accepté d'apporter des modifications au tracé préliminaire du deuxième tronçon de l'autoroute de la Beauce, 73, dans le secteur des municipalités de Valley-Jonction et de Saint-Joseph-de-Beauce.

M. Mailloux: Les modifications sont mineures. C'est plutôt pour prendre le débit des routes collectrices à ces autoroutes, l'emplacement de l'échangeur lui-même de l'autoroute avec les routes transversales concernées. Quant au tracé rien n'est changé à la décision qui avait été prise, c'est celui qui existe.

M. Bédard (Chicoutimi): A l'heure actuelle.

M. Mailloux: C'est cela.

M. Bédard (Chicoutimi): Il n'y aura pas de modifications.

M. Mailloux: Des modifications mineures aux échangeurs sur des routes collectrices.

M. Bédard (Chicoutimi): Sauf les choses mineures dont vous nous parlez.

M. Mailloux: D'ailleurs, nous avons eu des discussions au fur et à mesure qu'on a avancé. Quand il y a eu certaines doléances, le ministère a su y donner suite et on l'a fait avec...

M. Bédard (Chicoutimi): Cela va. Peut-être qu'il y a des députés qui ont des questions sur cette région?

Le Président (M. Pilote): Encore des questions?

M. Mailloux: Il ne semble pas.

Région de Drummondville

M. Bédard (Chicoutimi): Alors, on pourrait passer à la région 6-1, Drummondville, pour savoir quels sont les projets du ministère, et peut-être poser une question, particulièrement en ce qui a

trait à l'autoroute 51, entre Sherbrooke et Drummondville.

M. Mailloux: Le projet principal est l'autoroute 51, qui est incluse, en fait, dans l'entente des activités prioritaires. Pour l'instant, l'autoroute 51 est fonctionnelle jusqu'à la route 139. Le contrat a été donné jusqu'à la route Poyard sur une distance de sept milles, en descendant vers le sud. A l'automne, il y aura un bout à partir de l'autoroute 20, d'environ quinze milles au total, qui sera terminé. Le ministère prévoit donner les contrats pour décembre vers le raccordement avec l'autoroute 55 dans le secteur de Melbourne.

M. Bédard (Chicoutimi): Revenant à ma première question, quels sont les autres projets qui...

M. Mailloux: Le seul projet d'envergure, en fait, de la région c'est l'autoroute 51.

M. Bédard (Chicoutimi): D'envergure. Est-ce qu'il y en a d'autres, peut-être de moindre envergure, sans aller dans les projets mineurs?

M. Mailloux: Cela fait déjà pas mal d'argent pour une région assez bien servie. C'est plutôt mineur, les autres projets à l'intérieur du programme.

M. Bédard (Chicoutimi): Remarquez que, de région en région, j'essaie toujours de faire la comparaison avec les sommes octroyées par le ministère des Transports à la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Je pense qu'on aura à aborder la rive sud de Montréal et l'autoroute 30. Est-ce que, à part l'autoroute 30, si on parle de la rive sud, du sud de Montréal, il y a d'autres projets d'une façon générale, que le ministère entrevoit réaliser?

M. Mailloux: Le principal projet, en fait... En fait, nous travaillons sur l'autoroute 30 dans trois secteurs principaux, entre le boulevard Grande-Rivière jusqu'à l'autoroute 20. Les contrats sont tous donnés. Il y aura une correction sur une longueur de cinq milles dans le secteur de Candiac, une route à grand débit, au coût d'environ \$5 millions. En plus, il y aura terminaison du contournement de Valleyfield.

M. Bédard (Chicoutimi): Ce projet représente quelle somme?

M. Mailloux: Pour l'ensemble de cela, \$14 millions.

Région de Montréal

M. Bédard (Chicoutimi): M. le Président, concernant la région 6-3, à savoir Montréal, je voudrais savoir les projets de cette année avec les indications que j'ai demandées pour les autres régions, concernant les coûts et la description du travail. D'une façon plus particulière, il y a la route 30 dont on a déjà parlé, mais je voudrais que

le ministère nous dise ce qui arrive concernant le boulevard Bord-de-l'Eau à Valleyfield, et le pont Mercier. Sur ces différents projets, quelles sont les intentions du ministère pour cette année?

M. Mailloux: Dans la région 6-3, les travaux sont en chantier actuellement. Il n'y a aucun nouveau contrat à donner dans le secteur de l'île de Montréal et de l'île Laval. Les investissements pour les contrats accordés actuellement totaliseront \$35 millions, en fait, sur les différents chantiers en cours. Les principaux sont l'autoroute 13, la terminaison dans le secteur, entre l'autoroute 40 et l'autoroute 20, \$10 millions; l'autoroute 20, pour un montant de \$13 millions, ainsi que l'autoroute 40 dans le secteur de Pointe-aux-Trembles pour un montant de \$4 millions, c'est la terminaison des voies élevées pour le boulevard Métropolitain, ainsi que l'autoroute Laval au niveau des voies de service et de voies rapides. Les contrats en parachèvement totalisent \$3,5 millions.

M. Bédard (Chicoutimi): Ce sont les montants affectés pour cette année?

M. Mailloux: C'est cela. En fait, je vous donne les montants de contrats qui ont déjà été octroyés et qui se termineront cette année.

M. Bédard (Chicoutimi): Maintenant, les nouveaux contrats?

M. Mailloux: Il n'y aura aucun nouveau contrat donné dans le secteur de la région 6-3. Comme je vous le dis, il y a plus de \$35 millions de travaux déjà en voie d'exécution dans les tronçons des routes et des autoroutes que j'ai mentionnés.

M. Bédard (Chicoutimi): Quand on parle du boulevard du bord-de-l'eau, est-ce exact qu'il y avait eu un avant-projet identifié comme projet 11-L-69 (5) et que ce projet était connu auparavant comme étant le projet de Grande-Île? Je sais que c'est quelque chose qui a été annoncé et promis par bien des groupements, et aussi désiré par bien des groupements. Pourriez-vous nous dire ce qui arrive exactement cette année, face à ces demandes? C'est à Valleyfield.

M. Mailloux: C'est à Valleyfield. C'est la région sud de Montréal. Ce n'est pas la même région. Le contournement de Valleyfield se fait sur l'autoroute 30, actuellement, et il sera terminé au mois de septembre, je crois. C'est seulement la dernière structure qui est en marche actuellement. Pour vous donner des références, il y a le chemin du fleuve, à Saint-Timothée, qui n'est pas à Valleyfield, pour lequel le ministère entrevoit faire des travaux au cours de l'exercice.

M. Bédard (Chicoutimi): D'accord.

M. Mailloux: Vous avez parlé tantôt du pont Mercier. Au pont Mercier, le ministère poursuit une étude. Mon assistant, M. Berthiaume, le député de la région, participe au comité, mais il y a principalement le pont qui sert au réseau ferro-

viaire qui nous intéresse, à savoir si, dans les études de transport en commun vers la rive sud, il y aurait moyen de tenir compte de possibilités nouvelles sur cette voie.

Quant au chemin du fleuve, auquel on faisait référence, il y aura des investissements aussi dans les municipalités de Grande-Île et de Saint-Timothée, de l'ordre de \$500 000.

M. Bédard (Chicoutimi): Pouvez-vous nous décrire quelle sorte de travail est envisagé?

M. Mailloux: C'est la réfection de la route en question, des travaux de terrassement et de gravelage, des revêtements bitumineux de ce tronçon.

M. Bédard (Chicoutimi): Quand le ministre nous dit qu'une étude est faite concernant l'ensemble du problème relié au problème du transport en commun, est-ce que...

M. Mailloux: C'est une des facettes du problème qui sera réglée.

M. Bédard (Chicoutimi): Quand le ministre prévoit-il que ces études seront terminées au point de pouvoir nous informer par un rapport?

M. Mailloux: Quant au rapport ministériel, nous avons mentionné que, du moment que la décision avait été entreprise, nous pourrions probablement donner notre point de vue dans un délai de huit semaines. Au début des crédits, j'ai dit que cela nous mettait à environ six semaines de ce moment-ci.

M. Bédard (Chicoutimi): Concernant le pont Mercier, je me réfère à de la correspondance que nous avons eue disant que ce pont est devenu insuffisant, qu'il y a des embouteillages continuellement, le matin, surtout du côté sud, et le soir, du côté nord. Effectivement, certains matins, des automobilistes peuvent devoir attendre jusqu'à deux heures avant de traverser le pont. On comprend qu'une situation comme celle-là est de nature à exiger une action assez rapide, parce que, pour les travailleurs, s'imposer deux heures d'attente pour se rendre à leur travail, surtout le matin — comme le soir, d'ailleurs, pour se rendre chez eux après leur travail — cela constitue une contrainte de taille.

M. Mailloux: M. Michaud pourra ajouter quelque chose. Mais ce que je pourrais dire, à ce moment-ci, c'est que, dans les préoccupations gouvernementales, nous pensons que le point dont on parle actuellement est le point le plus chaud et le plus congestionné qui méritera une attention tout à fait particulière. C'est pour cela que je dis que mon collègue avait déjà fait certaines démarches. À l'intérieur de l'étude du dossier, c'est un des points principaux qui retiennent l'attention du ministère actuellement, la congestion aux approches de Montréal.

M. Bédard (Chicoutimi): Sur ce sujet, en terminant, il y a eu un certain débat selon lequel, à la dernière élection provinciale, le député du comté, George Kennedy, avait promis un nouveau pont et il a réitéré cette promesse, quel que soit le prix, pour employer son expression. D'autre part, il y a le député fédéral, M. Ian Watson, qui a exprimé une opinion différente, en ce sens qu'il a dit non à la solution du pont et qu'il verrait plutôt la solution dans le rétablissement du train de banlieue entre Valleyfield et Montréal par Châteauguay.

M. Mailloux: Au niveau du pont Mercier, l'an passé, le ministère a fait la réfection du tablier et je crois que cela a amené beaucoup d'inconvénients aux automobilistes: une chaussée du pont fermée, des retards de plus de deux heures, mais une fois la chaussée réparée, ils ont constaté que les délais étaient de beaucoup diminués. Cette année, nous ne toucherons pas du tout à la voie charretière du pont, mais nous allons plutôt faire l'entretien au niveau de la métallisation de la structure pour un contrat de l'ordre d'au moins \$1 million qui devra être donné pour permettre de garder la structure en bon état. Quant à l'étude du rétablissement du train de banlieue, le BAREM, le bureau d'aménagement du réseau express du Montréal métropolitain, a comme mandat de voir quelles pourraient être les solutions apportées tant du côté du transport en commun que du côté de la conception d'une nouvelle infrastructure possible. En fait, c'est une de leurs premières priorités au cours de l'année 1976-77 et des crédits sont prévus dans le programme 1-2, dans le transport en commun, pour les études en fonction du déblocage de ce carrefour.

M. Bédard (Chicoutimi): Il y avait également certaines suggestions qui avaient été faites devant ce problème ou soumises à l'attention du ministère, entre autres qu'à cause de l'existence de la réserve indienne, un nouveau pont devrait être érigé sur le lac Saint-Louis, selon des experts, à un coût de \$700 millions.

Concernant la commission canadienne de transport, entre autres, qui avait tenu des audiences sur l'opportunité de l'établissement d'un lien par train, celle-ci a dit: Non. Selon, M. Kennedy, peut-être pour rétablir la situation une fois pour toutes, un projet de tunnel sous le lac serait à l'étude au niveau du ministère des Transports.

M. Mailloux: Les coûts de ces infrastructures seraient phénoménaux. Des solutions sont envisagées...

M. Bédard (Chicoutimi): Ce n'est pas à l'étude.

M. Mailloux: ... au niveau d'avants-projets et de concepts et non pas au point de vue d'une réalisation à très court terme.

Je pense que, quand on dit non à un lien très direct entre Québec et Lévis et un lien sur le Sa-

guenay, c'est parce qu'on a des préoccupations extrêmement importantes vu la densité de trafic qu'il y a dans la région dont on parle actuellement. Les impératifs, c'est principalement là qu'ils sont.

M. Bédard (Chicoutimi): Je pense qu'on est tous d'accord pour dire qu'il y a là un problème assez important...

M. Mailloux: Majeur.

M. Bédard (Chicoutimi): Majeur. Quand le ministre entrevoit-il de régler ce problème, étant donné les sommes que ça peut représenter pour en arriver à une solution?

M. Mailloux: Quand on a parlé des études tantôt, je pense que j'ai pris la peine de préciser qu'autant dans l'opinion de mon collègue, M. Berthiaume, que dans l'opinion des fonctionnaires du ministère des Transports, à notre sens, c'était peut-être le problème no 1 à régler, vu la congestion. Cela indique quand même, malgré que je ne donne pas de date, que si c'est la préoccupation première, je pense du ministère, il faudra que les solutions, après toutes les études...

M. Bédard (Chicoutimi): Que ça débouche.

M. Mailloux: ... puissent déboucher sur quelque chose de valable.

M. Bédard (Chicoutimi): Je comprends que le ministre ne peut pas donner de date, mais s'il avait à fixer un temps approximatif...

M. Mailloux: Ce serait prématuré de ma part, je pense, de fixer une date, parce qu'on est toujours pris avec de semblables paroles, mais il ressort que, peut-être dans les semaines que j'ai mentionnées, il sera possible, avec un meilleur éclairage du dossier, suite au travail du comité ministériel et interministériel qui aura à se prononcer, de dire dans quel sens nous pensons devoir régler la situation.

Région du nord de Montréal

M. Bédard (Chicoutimi): Je n'ai pas d'autre question, M. le Président. Nous pouvons passer à la région 6-4, à savoir le nord de Montréal. Je voudrais savoir quels sont les projets prévus pour cette année et les sommes que le ministère entend dépenser dans cette région administrative.

Entre autres, il y aurait peut-être quelques points particuliers, à savoir quels sont les crédits affectés à la construction de l'autoroute 50 entre Buckingham et Lachute? C'était d'ailleurs une promesse.

M. Mailloux: La région 7...

M. Bédard (Chicoutimi): D'accord.

M. Mailloux: Dans la région 6-4, le nord de Montréal...

M. Bédard (Chicoutimi): D'une région à l'autre.

M. Mailloux: La région 6-4, la région du nord

de Montréal, le principal projet est la terminaison de l'autoroute 640 qui reliera Oka au pont Charlemagne et les travaux seront entièrement terminés au début de l'automne. Il y a des investissements de l'ordre de \$5 millions pour ces tronçons et il y a aussi le parachèvement du projet de l'autoroute 25 dans le secteur entre Rawdon et Saint-Donat. Le parachèvement des travaux en cours est de l'ordre de \$5 millions. Quant à l'autoroute 50, il y a la fin des travaux dans le secteur du contournement de Lachute pour un montant de \$700 000. Toutes les voies d'accès à l'aéroport amènent des investissements de l'ordre de \$12 millions au niveau des grands projets dans cette région.

Le Président (M. Pilote): Le député d'Argenteuil.

M. Saindon: M. le Président, on mentionne l'autoroute 50, je suis bien heureux, d'apprendre enfin que certains travaux vont être entrepris sur l'autoroute 50. Je me suis occupé du projet de l'autoroute 50 depuis plusieurs années.

Je sais qu'il y a pas mal d'ouvrage de complété à ce sujet, mais la population de la vallée de l'Outaouais n'est pas au courant de ce qui a été fait, comme les expropriations, le travail des arpenteurs, des ingénieurs, etc.

Alors, étant donné qu'il n'y a pas grand-chose de concret de complété, on se demande où on en est rendu. Si vous viviez dans la vallée de l'Outaouais, vous penseriez certainement de la même façon que les gens de cette région. Cela fait des décennies que les gens de la vallée attendent cette route et, à juste titre, avec raison, ils commencent à être un peu impatients.

Je comprends que la vallée de l'Outaouais est reconnue, ni plus ni moins, comme un "no man's land", si on fait exception de la partie ouest, la région de la capitale fédérale, Hull-Ottawa; si on fait exception d'une partie du réseau routier entre Saint-Eustache et Montréal, entre ces deux points, est-ouest, il n'y a rien.

Auparavant, nous étions reconnus comme une zone désignée, une zone sous-développée, mais avec la construction de l'aéroport Mirabel, nous avons été enlevés de la zone désignée.

A ce moment-là, la ville de Lachute avait un certain nombre de clients industriels qui avaient manifesté l'intention de venir s'y établir. Aussitôt que la région a été enlevée de la zone désignée, les subventions qui étaient disponibles pour ces industriels, n'étaient plus disponibles et ses clients allaient s'établir ailleurs. Je comprends que cela faisait le bonheur des autres, mais ce fait n'a sûrement pas provoqué le bonheur de la région de Lachute.

La raison pour laquelle les industriels ne viennent pas s'établir dans la vallée de l'Outaouais, c'est justement à cause d'un réseau routier inadéquat.

Il n'y a pas seulement au niveau industriel que le transport routier est déficient dans la vallée de l'Outaouais. Si vous considérez l'agriculture, par exemple, toute la vallée de l'Outaouais, anciennement, était une assez bonne région agricole. Au-

jour d'hui, l'agriculture, dans la vallée, se résume à pas grand-chose.

L'industrie laitière, à une certaine époque, a été prospère; aujourd'hui, elle est très diminuée; à ce point que plusieurs laiteries sont fermées. Comme ces gens-là doivent vendre leur lait soit à Hull ou dans quelques petites laiteries de la région, il faut, autrement, qu'ils aillent à Montréal et, comme le transport routier n'est pas adéquat, ils préfèrent fermer leurs portes et aller s'établir ailleurs. Ces fermes se vendent aux urbains et, aujourd'hui, l'agriculture, dans le coin, est devenue une quantité négligeable.

Il reste une industrie dans la vallée, c'est l'industrie touristique. C'est sûr que si vous prenez, par exemple, la région du Petit-Nord, l'ancien comté de Papineau, aujourd'hui la nouvelle partie du comté d'Argenteuil, c'est une des plus belles régions touristiques de la province; mais encore là, il faut que les gens puissent s'y rendre. La seule route pour se rendre dans la région de la vallée de la Petite-Nation, comme on l'appelle, c'est par la route 8. Il n'y a pas d'autres routes pour s'y rendre.

C'est bien beau avoir une belle région touristique, mais si on n'a pas de route pour s'y rendre, cela ne donne pas grand-chose. Il est proverbialement reconnu que toute la vallée de la Petite-Nation est une des régions où les Affaires sociales ont leur plus grande clientèle.

Si on donnait les moyens à cette région de se développer au niveau touristique, le gouvernement ferait d'une pierre, deux coups. On diminuerait le service social, tout en permettant à cette région de se développer.

Actuellement, pour le transport routier, la liaison entre Montréal et Hull se fait du côté ontarien. Je comprends que, pour quelqu'un qui veut se rendre à Ottawa ou à Hull, à partir de Montréal, il peut bien passer du côté ontarien. Il va se rendre quand même. Ce n'est peut-être pas l'idéal. Ce serait quand même préférable qu'on ait les moyens de rester en territoire québécois. Cela fait longtemps qu'on en parle.

Ce n'est certainement pas de la mauvaise volonté du gouvernement, mais rien n'empêche que les gens se posent des questions. Ceux qui sont au courant de l'étude qui a été faite, au niveau économique, pour l'axe — prenons le nord — Québec-Montréal-Hull-Ottawa, il est dit en blanc et en noir dans l'étude que le développement urbain se fait de l'est à l'ouest. Bien sûr, le développement économique suit le développement urbain. Cet axe de développement urbain, de développement économique, est relié d'un bout à l'autre, excepté — il manque un chaînon à la chaîne — pour la section entre Montréal et Hull. Il manque depuis longtemps.

Je ne m'élève pas contre les autres grands projets, les autres autoroutes. Ceux qui sont assez chanceux pour obtenir ces autoroutes, je les félicite. J'en suis heureux pour eux. Quant à nous, cela ne nous donne pas le tronçon de l'autoroute dont on a besoin, soit la liaison Montréal-Hull. Pourtant, c'est ce que je me demande. Je ne criti-

que pas du tout la politique du gouvernement d'investir sur de grandes routes autres que sur l'axe est-ouest...

M. Bédard (Chicoutimi): ... sur la politique...

M. Saindon: ... mais ce que je me demande — c'est ce que je ne comprends pas — c'est pourquoi on ne ferait pas les deux en même temps, parce que l'étude de l'INRS et les autres études qui ont été faites disent carrément que l'axe du développement est est-ouest. Je comprends que l'axe nord-sud est important. Il y a certainement des richesses naturelles à développer dans ces régions, mais en faire une au détriment des autres, je le comprends moins.

La seule façon d'améliorer le niveau socio-économique de toute la région de l'Outaouais, c'est sûr que c'est par l'autoroute 50. Ce que j'aimerais savoir du ministre ou de son sous-ministre, M. Michaud, c'est s'il est possible au ministre de nous donner l'échéancier ou le calendrier de construction de l'autoroute 50. Je pense que, pour la population de toute la région, lorsqu'elle le saura, cela devrait la tranquilliser un peu. Bien sûr, à la condition qu'une fois le calendrier publié, on le respecte.

M. Mailloux: M. le Président, si vous me le permettez, je pense que, depuis les derniers quinze mois, je suis devenu extrêmement prudent quant à toute annonce personnelle sur des délais, des échéanciers à respecter, à cause de certaines contraintes budgétaires, de certains contrats qui, pour toutes sortes de raisons techniques, sont retardés. Il est vrai qu'il y a certains retards dans la région qui intéresse plus particulièrement le député d'Argenteuil. Je sais toutes les démarches entreprises par tous ceux qui représentent cette région. De toute façon, la volonté du ministère est quand même assez bien affirmée parce que, pour une des seules régions, un des projets autoroutiers pour lequel le ministère a déposé au complet tous les plans, c'est pour la route 50.

On ne va pas aussi vite qu'on le voudrait dans la construction. La presque totalité des plans est actuellement en préparation, dans les devis. Dans les préoccupations, les discussions que nous avons avec les autorités fédérales, une des routes qui pourraient être signalées pour une aide, effectivement, pourrait être celle-là, la 50, pour laquelle nous aurions besoin, pour aller aussi vite que nous le voudrions, de l'aide gouvernementale fédérale..

Forcément, une partie de cette route bénéficie déjà, jusqu'à Masson, de l'aide qui nous vient par le biais des ententes avec la Commission de la capitale nationale, mais, quant à l'autre partie qui conduit vers Mirabel, c'est mon intention, par le biais de l'OPDQ, lors de prochaines rencontres, de mentionner qu'une des priorités sur lesquelles nous devrions attacher notre discussion serait celle-là.

M. Michaud, me rappelle que des mémoires ont d'ailleurs déjà été soumis à cet effet. Je pense

qu'il y a quand même lieu d'espérer pour la région, mais de là à ce que je me prononce, dans un carcan bien défini, le député d'Argenteuil comprendra que je ne voudrais pas me rendre aussi loin et me faire rappeler que je ne respecte pas les engagements pris au nom du ministère des Transports.

M. Bédard (Chicoutimi): Nous avons posé également la question concernant l'autoroute 50, surtout entre Buckingham et Lachute, surtout que c'était une promesse du député Marc Assad, en octobre 1975; nous voulions voir où on en était rendu. Maintenant, il y a aussi une autre question que nous voudrions poser afin de savoir quels sont les crédits accordés à la nouvelle ville de Gatineau pour qu'elle puisse construire les embranchements nécessaires pour se joindre au système d'épuration des eaux de l'Outaouais. Toutes les autres villes sont prévues dans l'entente sauf en ce qui regarde Gatineau.

M. Mailloux: Cela ne relève pas du ministère des Transports de... des crédits...

M. Bédard (Chicoutimi): Même au niveau des embranchements pour conduire...

M. Mailloux: Au niveau de l'épuration des eaux?

M. Bédard (Chicoutimi): Oui.

M. Mailloux: C'est plutôt un projet de la Commission de la capitale nationale et des Affaires municipales.

Je pense que, comme membre de la Trésorerie, il me semble avoir vu passer ce dossier récemment, mais si une telle question était posée lors de l'étude des crédits des Affaires municipales, je ne l'affirme pas, mais je pense qu'il y aurait peut-être une réponse plus convenable.

M. Bédard (Chicoutimi): Je comprends que ce serait peut-être mieux au niveau des Affaires municipales.

M. Mailloux: Je le crois. Peut-être dans le cadre de la Société d'aménagement de l'Outaouais aussi.

C'est au ministère des Affaires municipales, de la même façon.

M. Bédard (Chicoutimi): D'accord! Nous y reviendrons lors de l'étude des crédits des Affaires municipales.

M. Bédard (Chicoutimi): Il resterait la région de l'Abitibi-Témiscamingue. Quels sont les projets du ministère pour cette année? Je voudrais surtout avoir des renseignements sur des projets précis, par exemple, les routes prévues au niveau de la baie James concernant Matagami-LG2 et également LG2-lac Caniapiscou et concernant la responsabilité de la Société de développement de la

baie James. Je voudrais savoir si ces routes deviendront partie intégrante du réseau routier québécois. Si c'est le cas, j'aimerais qu'on précise quand cela pourrait devenir partie intégrante du réseau routier québécois. Il y a également, au niveau des questions particulières à poser, la route 113, Val-d'Or-Chibougamau, concernant le pavage d'un tronçon de 22 milles à partir de Lebel-sur-Quévillon, ce qui était une promesse faite par le député de la place, M. Roger Houde. J'aimerais savoir quels sont les crédits accordés par le ministère pour la construction de cette route et les autres projets que je n'ai pas mentionnés, mais dont le ministère peut nous faire part.

M. Mailloux: Au niveau des projets majeurs dans la région de l'Abitibi-Témiscamingue, la route 113 est effectivement au programme pour un contrat de \$3,5 millions entre Lebel-sur-Quévillon et dans les cantons de Franquet et Curry ainsi qu'un pont à construire sur la rivière Wedding, sur la même route. Un autre projet est prévu à la programmation, c'est la route Authier-Nord-Joutel, pour laquelle il y a des investissements de l'ordre de \$1 million. Cette route a une longueur d'une trentaine de milles, je crois, et nous entreprenons sa réfection sur un secteur de dix-huit milles. Sur la route 101, dans la ville de Noranda, un protocole d'entente avec la municipalité nous amène des investissements de plus de \$1,6 million.

Quant aux liaisons vers le nord, dans le territoire de la baie James, les standards de la route qui mène de Matagami jusqu'à LG 2 ont été soumis au ministère. Les plans et devis ont été soumis au ministère et la construction a été faite après accord du ministère sur les standards de la route. Pour l'instant, la Société de la baie James entretient et prévoit terminer le pavage de cette route, longueur de 150 milles. Autant le ministère a signé des protocoles d'entente avec l'Hydro-Québec dans le cadre de l'entretien de la route Baie-Comeau-Manic, après peut-être trois ou quatre ans d'opération de la route, autant il est possible que, dans les années à venir, quand les barrages seront en opération, les ministères assument l'entretien de ce réseau.

M. Bédard (Chicoutimi): Je n'ai pas d'autre question.

Le Président (M. Pilote): Autres questions?

M. Bédard (Chicoutimi): Peut-être que les membres de la commission ont d'autres questions, au niveau du programme lui-même, mais concernant le tour d'horizon qu'on a fait, région par région, en ce qui a trait à la construction de routes et aux projets du ministère en ce sens, je pense que cela fait vraiment le tour de la situation, ce qui veut dire qu'on pourrait peut-être accepter le programme avec la réserve qu'il nous sera toujours possible de revenir, mais pour des questions mineures ou peut-être encore pour des projets précis.

M. Mailloux: J'accepterais la suggestion faite par le député de Chicoutimi, parce que je ne voudrais brimer le droit d'aucun membre qui n'est pas à commission, soit le député de Johnson, soit les députés ministériels et tout autre qui voudraient revenir sur une question qui les intéresse plus particulièrement; on pourrait donc accepter le programme 3 avec la réserve que chacun garde à l'esprit, il arrivait qu'en cours de route, on veuille revenir pour une question particulière ou l'autre, on pourrait le faire. Ce que j'aimerais, par contre...

M. Bédard (Chicoutimi): Je veux dire au ministre qu'en ce qui me regarde, il y aurait peut-être une question concernant la construction de pistes cyclables...

M. Mailloux: Oui.

M. Bédard (Chicoutimi): ... et également, parce que je crois que c'est quand même très important, des questions sur certaines expropriations...

M. Mailloux: Cette année, je pense...

M. Bédard (Chicoutimi): ... qui sont faites dans la ville de Hull ou dans d'autres endroits.

M. Mailloux: D'accord. Je vais donner un mémoire qui m'a été récemment remis par la ville de Montréal, le comité exécutif de la ville de Montréal. Je pense qu'il en a fait parvenir des copies à l'Op-
position.

M. Bédard (Chicoutimi): Oui, d'accord.

M. Mailloux: Il y a d'autres projets même ici, dans la ville de Québec, ou la banlieue, qui nous avaient été présentés par l'urbaniste... Le ministère a ses propres pistes dont on pourrait peut-être...

M. Bédard (Chicoutimi): On ne pourra pas dans Montmorency. Cela ne va pas dans le sujet, mais j'aimerais quand même que le ministère nous fasse parvenir une autre copie de ce rapport. Je ne suis pas certain.

M. Mailloux: Sur Montréal, on pourrait sûrement vous faire parvenir une copie. De toute façon, on pourrait le vérifier, parce que si cela m'a été envoyé, j'imagine qu'il y a d'autres copies. Quant à Québec, il y avait des maquettes qui nous avaient été présentées ou des cartes sur le long des battures de Beauport et de l'autoroute Dufferin-Montmorency. Je n'affirme pas que je pourrai les apporter, mais si c'était possible, je vérifierai d'ici le début de la semaine.

M. Bédard (Chicoutimi): Oui.

M. Mailloux: J'aimerais savoir, avant que la commission n'ajourne ses travaux, si elle les reprendra lundi, car je devrai convoquer—d'ail-

leurs, il l'accepte normalement amicalement — le président de la Commission des transports. En effet, on m'informe que la Chambre siégera lundi, à compter de 15 heures.

M. Bédard (Chicoutimi): C'est cela.

M. Mailloux: Est-ce qu'on pourrait le convoquer pour lundi, quitte à passer la soirée?

M. Bédard (Chicoutimi): Après la période des questions ou dans la soirée?

M. Mailloux: Après la période des questions, parce qu'advenant qu'il soit à Québec lundi, on pourrait peut-être commencer par la Commission des transports, s'il était disponible; sinon, on irait au programme 4, entretien, quitte, ultérieurement, au moment où il se présentera, à étudier le chapitre de la Commission des transports.

M. Bédard (Chicoutimi): Parfait. Au niveau des expropriations aussi, je tiens à le souligner au ministre, il y aurait... Je soulèverai un peu le cas de certaines expropriations dans le comté de Chicoutimi, entre autres le rang Saint-Martin, sur lequel j'avais déjà demandé des explications.

M. Mailloux: Si, par hasard, on veut des informations particulières, sur des cas d'expropriation, et que les questions nous arrivaient peut-être quelques heures avant, on pourrait avoir les documents pertinents...

M. Bédard (Chicoutimi): C'est pour cela que je veux le souligner tout de suite à l'attention du ministre.

M. Mailloux: Rang Saint-Martin.

M. Harvey (Charlesbourg): M. le ministre, je m'excuse, si vous me le permettez, M. le Président. Je n'étais pas là, et, si des discussions ont eu lieu relativement à des expropriations en direction de l'autoroute 73 projetée... Mais, je sais que c'est un dossier où la vulnérabilité du ministère avait été mise en doute, concernant des soit-disant exploitations et, à cet égard, je pense que, si déjà cela n'a pas été fait et si les faits n'ont pas été rétablis, c'est quand même...

M. Bédard (Chicoutimi): C'est-à-dire qu'on...

M. Harvey (Charlesbourg): On pourra peut-être en reparler également, puisque je pense que, là-dessus, le ministère a une position très claire, avec documents à l'appui.

M. Bédard (Chicoutimi): On n'engagera pas la discussion là-dessus, mais on en a discuté déjà lorsque le programme de la région de Québec est venu à l'étude.

M. Mailloux: J'ai donné lecture du rapport qui m'a été désigné par M. Dionne, le chef-

expropriateur qui clarifie le seul cas où l'on voit qu'il y a eu des mutations qui semblent un peu extraordinaires. Tous les autres cas... D'ailleurs, j'ai donné lecture du document.

Les éléments 1, 2, 3, 4 du programme 3 sont adoptés avec les réserves qui ont été indiquées, le programme 3 a été adopté.

M. Bédard (Chicoutimi): Il a été déposé.

Une Voix: C'est cela.

M. Mailloux: Je ne sais pas s'il a été déposé, mais je peux le déposer, s'il ne l'a pas été.

Le Président (M. Pilote): La commission ajourne ses travaux sine die.

Le Président (M. Pilote): A l'ordre messieurs! (Fin de la séance à 12 h 47)

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*