



Assemblée nationale
Québec

journal des Débats

COMMISSIONS PARLEMENTAIRES

Quatrième session — 31^e Législature

Commission permanente des transports

Etude des crédits du ministère des Transports (2)

Le 9 mai 1979 — No 72

Président: M. Clément Richard

Table des matières

Construction du réseau routier (suite)	B-3095
Conservation du réseau routier.....	B-3122
Gestion interne et soutien.....	B-3131

Intervenants

M. Jean-Pierre Jolivet, président
M. Roland Dussault, président suppléant
M. Lucien Lessard
M. Raymond Mailloux
M. Armand Russell
M. Guy Chevette
M. Julien Giasson
M. Camil Samson
M. Pierre Marquis
M. Georges Vaillancourt
M. Denis Perron

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

Le mercredi 9 mai 1979

**Etude des crédits du ministère
des Transports**

(Dix heures six minutes)

Le Président (M. Jolivet): A l'ordre, messieurs! La commission permanente des transports est à nouveau réunie pour étudier les crédits du ministère des Transports. Au moment où nous nous sommes quittés, nous étions au programme 3. M. le député de Charlevoix.

Construction du réseau routier (suite)

M. Mailloux: M. le Président, j'ai deux autres questions sur lesquelles je voudrais entendre le ministre. Lors d'une visite dans la Beauce, le ministre des Transports a fait certaines déclarations relativement à la prolongation de l'autoroute de la Beauce qui était commencée. Je voudrais qu'il nous dise de quelle façon son ministère entend poursuivre les travaux.

Le deuxième volet, sur lequel je voudrais qu'il nous parle également, concerne la région de Rimouski, le prolongement de la Transcanadienne; est-ce qu'on l'a mis en suspens vers Rimouski?

M. Lessard: En ce qui concerne le projet de la Beauce, nous avons étudié différentes possibilités. Il y avait trois choix possibles avec des coûts différents. Nous avons décidé, j'ai décidé de prendre le projet intermédiaire qui nous permettrait de prolonger l'autoroute à deux voies jusqu'à Saint-Georges, en présumant que nous devons construire deux autres voies à plus ou moins brève échéance, de telle façon que nous allons prévoir les structures nécessaires pour y ajouter deux autres voies. Il me semble que de \$80 millions, ça tomberait à \$45 millions à peu près. \$80 millions, c'est selon le premier choix, à savoir construire quatre voies de front. Cependant, les budgets étant ce qu'ils sont, ce projet à quatre voies de front, aurait pris certainement plus de temps — on aurait pu faire autant de routes avec le même montant d'argent — alors, nous avons choisi d'y aller avec les structures pour deux voies et de se rendre jusqu'à Saint-Georges.

M. Mailloux: Si je comprends bien, de Sainte-Marie à Saint-Georges, vous allez exproprier une emprise qui pourrait éventuellement recevoir une autoroute à quatre voies séparées?

M. Lessard: C'est cela.

M. Mailloux: Sauf que, dans un premier temps, vous iriez vers la construction de 50% de cette autoroute et ça veut dire quoi comme échéancier? Est-ce que les plans et devis... est-ce que, d'abord, on garde le tracé qui avait été retenu après les études des différents ministères? Est-ce que les plans sont déposés?

M. Lessard: On a fait une imposition de réserves. Il n'y a pas eu d'expropriation comme telle; le tracé est là. On n'envisage pas de problème de l'environnement concernant le tracé et on est en train actuellement de préparer des plans préliminaires. J'avais précisé, à ce moment qu'on espérait pouvoir aller en contrat en 1980.

M. Mailloux: Malgré les critiques d'un certain curé après d'autres études.

M. Lessard: J'ai rencontré les deux curés.

M. Mailloux: Il y en a un qui était bien favorable, mais l'autre m'avait déjà promis d'écrire mon nom en lettres d'or et quand il s'est aperçu que ce n'était pas son tracé qu'on choisissait, j'étais devenu un bandit public.

Il ressort que les études, qui avaient été faites dans le temps par des fonctionnaires, sont encore retenues. Même si le tracé semblait plus dispendieux, il demeure que les infrastructures qui auraient nécessité l'apport des municipalités...

M. Lessard: A la suite du député de Charlevoix, j'ai eu des pressions — justement, étant donné qu'il y avait des changements — pour reconsidérer toute cette question. Après avoir lu les mêmes dossiers que ceux que vous avez lus — particulièrement le dossier de l'OPDQ — j'en ai conclu que le tracé qui avait été choisi n'était pas celui-là.

M. Mailloux: Est-ce que j'ai bien compris le ministre quand il disait qu'il n'y aurait pas de travaux exécutés sur l'une des deux voies avant 1980 ou 1981?

M. Lessard: En 1980. On espère aller en soumissions et commencer les travaux en 1980. En fait, que tous les plans et devis seraient terminés en 1980 et qu'on pourrait aller en soumissions.

M. Mailloux: Les demandes de soumissions seraient faites en 1980, en partie?

M. Lessard: C'est ce qu'on espère, mais, vous savez, on dit toujours: C'est ce qu'on espère.

M. Mailloux: Oui, j'avais cru remarquer une certaine réserve lors de la déclaration du ministre; s'il y avait des retards supplémentaires, ça comprendrait certaines directives de l'environnement ou d'autres problèmes techniques qui pourraient survenir en cours de route.

M. Lessard: Vous savez, j'hésite toujours — je pense que le député de Charlevoix en a un peu l'expérience — à m'engager sur un échéancier très fixe, parce que je constate que, parfois, ça ne va pas nécessairement selon les volontés du ministre ou du ministère, parce qu'il y a d'autres intervenants dans certains dossiers. Il est toujours

difficile de déterminer un échéancier fixe. Mais, quant à nous, nous avons donné des commandes pour faire en sorte que, du côté du ministère des Transports, si on n'avait pas de pépins ou d'interventions extérieures, on devrait aller en soumission pour l'année 1980.

M. Mailloux: Quant à la Transcanadienne, en allant vers Rimouski, j'avais compris que c'était mis de côté pour un certain temps.

M. Lessard: J'ai eu des discussions à ce sujet avec le maire de Rimouski et le maire de Mont-Joli dernièrement, ainsi qu'avec les deux députés de la région, le député de Matapédia et le député de Rimouski. Nous envisageons différentes solutions, mais, pour le moment, en ce qui concerne le prolongement de l'autoroute telle qu'elle a été planifiée, à moins qu'il n'y ait entente entre le gouvernement fédéral et le gouvernement du Québec, le gouvernement du Québec n'envisage pas, à brève échéance, le prolongement de cette autoroute. Cependant, on m'avait indiqué ou on laisse entendre, ces temps-ci, au cours des campagnes électorales, qu'il y aurait \$100 millions ou \$150 millions disponibles. Dans les circonstances, si c'était exact — tel qu'on l'a laissé entendre, il y a quelques semaines — qu'il y aurait \$150 millions disponibles du côté du gouvernement fédéral, le gouvernement du Québec est prêt à considérer la participation du gouvernement fédéral à ce projet.

M. Mailloux: Pourriez-vous m'informer du taux de circulation entre Rivière-du-Loup et Rimouski? 2500, 3000, 4000?

M. Lessard: C'est en se basant sur le taux de circulation qu'on ne voit pas une véritable nécessité de construire, selon les plans, une autoroute à quatre voies.

M. Mailloux: Quels sont les taux de circulation et de fréquentation?

M. Lessard: Entre Rimouski et...

M. Mailloux: Rivière-du-Loup.

M. Lessard: On va l'obtenir, on a une carte qui nous précise les taux de circulation. Nous pourrions vous fournir ces informations au cours de la journée.

M. Mailloux: Merci.

M. Lessard: Je ne les ai pas en mémoire, mais c'est en me basant sur le taux de circulation que la décision a été prise de ne pas prolonger, pour le moment, cette autoroute.

M. Mailloux: Si on recherche les taux de circulation, voudrait-t-on me dire — de manière assez récente, soit en 1978 — quels sont les taux de circulation du boulevard Talbot? Quels seraient les taux de circulation de la route 138 et de la route...
(10 h 15)

M. Lessard: De mémoire, l'autoroute 138, disons, parce qu'il y a différents tronçons de l'autoroute 138...

M. Mailloux: Il y a Sainte-Anne, il y a la Malbaie, mais...

M. Lessard: De mémoire, elle traverse Taoussac et Sainte-Catherine. De mémoire, c'est environ 2500 par jour. Je pense qu'avec ce qu'avait déjà envisagé le député de Charlevoix, on a concrétisé... avec deux débarcadères supplémentaires, on devrait régler le problème de la circulation.

M. Mailloux: On en reparlera, mais je suis pleinement d'accord.

Le Président (M. Jolivet): M. le député de Brome-Missisquoi.

M. Russell: M. le Président, j'aurais des questions, une en particulier, qui est générale. Est-ce que le ministre a dit qu'il diminuait les montants qu'il dépensait pour la construction des grands tronçons d'autoroute? Il semblait laisser l'impression que c'était plutôt marqué. Il ne semble pas y avoir une diminution permanente. C'est plutôt une continuation des projets qui étaient déjà commencés?

M. Lessard: Même si on a mis en veilleuse un certain nombre de projets, il y avait des projets qui nous apparaissaient également prioritaires et qu'il fallait terminer. C'est le cas, par exemple, de l'autoroute 40. À cause de ce que j'ai expliqué, c'est-à-dire de toute la circulation qui provient de la Côte-Nord, de la région de Charlevoix, qui doit utiliser les deux ponts de Québec, l'autoroute 20 et, par la suite, revenir à l'île de Montréal, il faut quand même, si on ne veut pas avoir à envisager la construction d'autres ponts à Montréal et peut-être d'un pont à Québec ou encore, de ce que le député de Bellechasse soulevait hier, la construction d'une jetée du côté nord de l'île d'Orléans et ensuite d'un tunnel, il faut décongestionner la circulation de la rive nord vers la rive sud et essayer d'utiliser au maximum la rive nord. Dans le cadre du programme OSE, l'an dernier, nous avons dû investir considérablement sur les structures de l'autoroute 40. C'est pourquoi, dans l'ensemble, nos structures sur l'autoroute 40 sont à peu près terminées. Nous commençons le déboisement entre Donnacona et Trois-Rivières. Cela veut donc dire qu'il y a un peu un déplacement. Il y a des autoroutes qui ont été mises en veilleuse, mais il y a un déplacement vers l'autoroute 40 pour terminer cette autoroute qu'on prévoit finir pour 1984.

M. Russell: En ce qui concerne les engagements globaux financiers, ils demeurent à peu près les mêmes. C'est un déplacement de projets ou de priorités, si on veut.

M. Lessard: Je n'ai pas les chiffres, mais il reste que, depuis 1976, il y a eu une diminution

constante pour la construction d'autoroutes, puisqu'il y en avait qui se terminaient... si vous voulez vérifier, cet après-midi, je pourrais vérifier dans les crédits de 1976/77.

M. Russell: On pourrait reprendre les réponses plus tard. Je serais intéressé de savoir celles qui ont été mises de côté ou qui ont été retardées, comme la partie de l'autoroute 55 qui a été mise de côté, si je comprends bien.

M. Lessard: L'autoroute dont on parlait tout à l'heure entre Bic et Mont-Joli, la 73, a été modifiée dans le sens que j'indiquais. L'autoroute 640, qui était parallèle au boulevard Charest pour aller se relier à l'aéroport de Québec, a été retardée. L'autoroute 640 étant parallèle au boulevard Hamel et au boulevard Charest, j'ai calculé, dans la région de Québec, que le boulevard Charest n'avait pas une congestion énorme, de même que le boulevard Hamel. Cependant, il faut quand même envisager une meilleure liaison entre l'aéroport de Québec et le centre-ville de Québec et, dans ce sens, on est en négociation actuellement avec la ville de Sainte-Foy pour améliorer et prolonger le boulevard Duplessis, qui est mis de côté pour le moment. Mais on améliorerait la route existante en l'élevant au-dessus du chemin de fer et en donnant un meilleur accès à l'aéroport de Québec.

Est-ce qu'il y en a d'autres que j'aurais oubliées? Oui, la 51 vers Victoriaville; la 116 de Richmond vers Victoriaville ne sera pas une autoroute. On prévoit un échéancier concernant l'amélioration et avoir des trois voies pour la circulation lente, là où il y a des pentes.

M. Russell: Le projet d'autoroute est mis de côté pour le moment.

M. Lessard: Il y a la 50 aussi, de Masson à Lachute, qui fait partie de nos projets. Cependant la A-5 vers... c'est-à-dire, non il y a la 50, de Masson à Lachute, qui est retardée. Il reste que de Masson à Hull, il y a des projets concernant l'autoroute 50 et, pour ce qui est de la A-5 dans la région de Hull, qui se dirige vers le nord dans une région touristique, son prolongement a été mis en veilleuse, mais nous analysons des projets pour prolonger sur quatre voies vers Maniwaki. On regarde si on ne pourrait pas prolonger jusqu'à Wakefield, mais, ensuite, pas de prolongement sur quatre voies.

M. Russell: En ce qui concerne les réseaux routiers qui entourent Mirabel, est-ce qu'il y en a plusieurs qui ont été mis en veilleuse?

M. Lessard: Oui, pour moi, la A-13 n'est pas du tout une priorité. C'est probablement un intérêt bien particulier d'un certain député du coin, parce que c'est plus court d'utiliser la 15 pour se rendre de Montréal à Mirabel que la A-13 actuellement ou encore la 640 et la 15. Il y a déjà un accès à l'aéroport de Mirabel qui n'est pas du tout con-

gestionné, qui est sous-utilisé. Je ne vois pas pourquoi on irait dépenser \$50 millions... par l'autoroute 15...

M. Russell: Les Laurentides.

M. Lessard: C'est cela, l'autoroute des Laurentides. Je ne vois pas pourquoi on irait encore dépenser, tant et aussi longtemps qu'on ne prendra pas des décisions en ce qui concerne l'aéroport de Mirabel, \$50 millions sur une autoroute qui serait plus ou moins utilisée. D'autant plus qu'on sait très bien que la 15, l'autoroute des Laurentides, n'est pas congestionnée.

M. Russell: Est-ce qu'il est question d'améliorer les services publics entre Mirabel et Montréal?

M. Lessard: On en a discuté un peu hier de cela. J'ai dit que tout cela devait s'intégrer dans une discussion fédérale-provinciale, à un moment donné, concernant l'avenir de l'aéroport de Mirabel. Il y a quand même une possibilité que j'ai indiquée, à savoir si on va du centre-ville vers Sainte-Thérèse; il y a des décisions qui seront prises d'ici quelque temps. Nous aurons une réunion de comité de développement économique, à laquelle je présenterai un certain nombre de projets concernant l'intégration de l'ensemble du transport en commun à Montréal et des décisions devront être prises en relation avec le rapport du CTRM et le rapport de BAREM, le Bureau d'aménagement du réseau express Montréal-Mirabel. Il est certain qu'on devra envisager des décisions à ce sujet. Mais pour ce qui concerne le REM, centre-ville-Mirabel, j'attends toujours les décisions du gouvernement fédéral.

M. Russell: Il n'y a pas de danger que le métro monte jusque là pour le moment.

M. Lessard: Non, on étudie d'autres possibilités actuellement parce que le coût du métro, à \$40 millions et probablement à \$50 millions du mille, est très élevé. Dans tous les grands centres internationaux que j'ai eu l'occasion de visiter, pas beaucoup mais quelques-uns, il y a toujours une intégration, que ce soit celui de Paris, c'est un peu la même chose, que ce soit celui de Munich, des métros et des autobus et aussi des chemins de fer pour éviter des coûts astronomiques.

C'est bien beau de créer un métro dans l'ensemble de l'île de Montréal, mais, actuellement, je ne pense pas qu'on ait les moyens et la ville de Montréal, surtout actuellement... Parce que, même si on paie l'intérêt de la dette, la ville de Montréal, chaque fois qu'elle fait un investissement pour le métro, constate aussi des augmentations dans le taux de taxation.

M. Russell: Il n'est pas question, actuellement, de faire d'autres ponts pour la rive-sud.

M. Lessard: C'est justement pourquoi il faut essayer de développer le transport en commun,

particulièrement entre la rive sud et l'île de Montréal, parce que, d'après les estimations que nous avons, des estimations très préliminaires, un pont entre la rive sud de Montréal et l'île de Montréal coûterait... A la CTRSM, on parle de \$500 millions. C'est pour cela que, sur le pont Champlain — et on l'envisage sur le pont Mercier — on a ouvert une voie réservée à contresens de la circulation, et on l'envisage actuellement sur le pont Champlain.

M. Russell: M. le Président, en ce qui concerne les autoroutes, je n'ai pas tellement de questions. Je reviendrai sur les routes régionales tout à l'heure. Je vais passer mon tour. Il y a seulement une question que je me pose. Les montants qu'on indique ici, comme pour Omerville-Sherbrooke, on parle de \$7 300 000. Est-ce qu'il s'agit du montant de l'engagement ou du montant qui va être dépensé dans l'année en cours?

M. Lessard: Le montant de l'engagement.

M. Russell: Pour l'année en cours?

M. Lessard: On termine cette année... J'ai honte, mais...

M. Russell: Le contrat est en cours actuellement.

M. Lessard: Tous les contrats sont donnés sur les autoroutes 10 et 55 de Omerville à Sherbrooke, les contrats sont tous donnés.

Mais remarquez que ce seront les derniers. C'est la fin de la fin.

M. Russell: Mais est-ce que les contrats...

M. Lessard: Il reste jusqu'à Richmond, la liaison.

M. Russell: La fin de ces contrats, c'est 1980, à partir de Richmond.

M. Lessard: Il demeurera environ \$4 600 000 de dépenses dans les années ultérieures, soit l'embellissement, la signalisation, ainsi de suite. Mais tous les contrats sont donnés.

Et, à ce moment-là, l'autoroute pourra être utilisée.

Sur les contrats donnés, il va rester \$4 600 000 à dépenser dans les années ultérieures.

M. Vaillancourt (Orford): Sur les contrats donnés, il va rester \$4 600 000 l'an prochain.

M. Lessard: En 1980/81.

Pour des améliorations extérieures à l'autoroute comme telle.

M. Russell: M. le Président, en ce qui concerne les autoroutes, je ne sais pas s'il y a des questions...

Le Président (M. Jolivet): Avant de donner la parole à une autre personne ou de continuer,

parce que vous avez la possibilité de continuer sur l'ensemble des programmes...

M. Russell: D'accord, M. le Président.

Le Président (M. Jolivet): Avant de continuer, parce que j'ai fait une erreur, pour les besoins du journal des Débats, je voudrais nommer les membres de la commission, parce que c'est une nouvelle session ce matin.

Donc, M. Baril (Arthabaska), M. Chevette (Joliette-Montcalm), M. Lessard (Saguenay), M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata), M. Mailloux (Charlevoix), M. Marquis (Matapédia), M. Perron (Duplessis), M. Russell (Brome-Missisquoi), M. Samson (Rouyn-Noranda), M. Verreault (Shefford).

Il y a un intervenant: M. Vaillancourt (Orford). Comme on l'a entendu hier, le député de Montmagny-L'Islet aura le droit de parole. J'ai, à la suite du député de Brome-Missisquoi, les députés de Rouyn-Noranda, Matapédia, Orford et Montmagny-L'Islet.

M. Chevette:... remplace M. Verreault pour la matinée. Il aura le droit de parole, d'intervention, etc.

Le Président (M. Jolivet): D'une façon ou d'une autre, on s'est entendu dès le départ.

M. Samson: Pour les crédits, il a le droit quand même...

M. Russell: M. le Président, une dernière question sur les autoroutes. Les autoroutes, ce ne sont pas seulement les autoroutes à péage. Il y a des autoroutes qui ne sont pas à péage. Actuellement, on en voit sur la Transcanadienne et on voit que, sur certaines autoroutes, on a commencé à faire des haltes routières. Je sais qu'on en a fait deux à l'entrée de Joliette qui se sont terminées il n'y a pas tellement longtemps. Est-ce que c'est une pratique qu'on veut appliquer sur toutes les autoroutes, c'est-à-dire faire des haltes routières? Si oui, est-ce que les montants prévus pour cela, les plans...

M. Chevette: On pourrait revenir à l'information, parce que cela a été un projet contesté à Joliette, parce que c'était à l'entrée de la ville. Je voudrais vous donner les dates et les montants. Le contrat a été signé le 12 novembre 1976, quelque chose comme trois jours avant...

Une Voix: Avant quoi?

M. Chevette: ... les travaux ont débuté le 19, se sont terminés le 20 décembre 1978. Le coût du marché était de \$754 061.45...

M. Russell: ... du contrat.
(10 h 30)

M. Chevette: ... et cela s'est terminé, le coût final des travaux, à \$788 914.45. L'entrepreneur était SINTRA. Le problème, c'est que c'était situé à environ un arpent et demi à deux arpents de la

ville de Joliette, sur l'embranchement allant à l'autoroute 40. C'est bien évident qu'à proximité de la ville, tel que c'était, la majorité des gens a dit que cela n'était pas fonctionnel. Si cela avait été situé à mi-chemin au moins entre l'autoroute et la ville, cela aurait eu un certain sens. Mais à proximité de la ville comme c'est là...

M. Russell: Peut-être que le député qui a visité les lieux pourrait nous dire quels services sont procurés par cette halte routière?

M. Chevette: Il y a eu un petit protocole d'entente entre le ministère du Tourisme et le ministère des Transports pour permettre de donner une information touristique, l'été. Il y a un homme d'entretien qui lave les toilettes, c'est à peu près tout.

M. Lessard: Jusqu'à 16 heures, je pense.

M. Chevette: Quelque chose du genre.

M. Lessard: Jusqu'à 16 ou 17 heures.

M. Russell: Cela a coûté tout près d'un million de dollars?

M. Chevette: Tout près d'un million de dollars, oui.

M. Russell: Est-ce que cela comprend...

M. Chevette: On aurait pu faire un très beau viaduc sur cette route.

M. Giasson: Cette halte routière est-elle belle?

M. Chevette: Mon prédécesseur l'a qualifiée de la plus belle halte routière au Québec. Je vous dis que c'est la plus chromée sûrement, mais la moins utilisée.

M. Lessard: Concernant la politique que vous demandiez, normalement, sur les autoroutes en relation avec le taux de circulation, puisqu'on tient compte quand même du taux de circulation — quand on fait des autoroutes c'est en relation avec le taux de circulation — normalement on essaie de faire une halte routière, selon les sites que nous avons — parce qu'il va y avoir une coordination avec le ministère du Tourisme, le ministère des Affaires culturelles concernant les haltes routières, et une meilleure utilisation — à tous les trente milles. Quand je parle d'une meilleure utilisation, on envisage même, avec le ministère de l'Agriculture, que les haltes routières soient peut-être utilisées pour faire la démonstration de la production locale.

M. Russell: Actuellement il y a une halte routière en construction sur l'autoroute de la rive-nord, avant d'arriver à Joliette, à la sortie de Joliette...

M. Lessard: A Deschambault?

M. Chevette: Ce que je ne comprends pas là-dessus, si le député me permet, c'est que c'est entre les deux voies, en plein entre les deux voies, c'est une route à quatre voies. C'est la première fois que je vois cela, est-ce que c'est usuel? Est-ce que c'est nouveau? Ce serait peut-être bon d'avoir des renseignements.

M. Lessard: Si vous me permettez, je suis un peu comme le député de Charlevoix.

M. Chevette: C'est sur la 40, c'est situé passé le premier poste de péage, vers Montréal.

M. Lessard: C'est l'Office des autoroutes du Québec. On m'indique qu'il ne s'agit pas d'une halte routière. Il s'agit de la construction d'un restaurant, un peu comme la Porte-du-Nord, et non pas une halte routière. La concession a été donnée après soumissions.

M. Vaillancourt (Orford): Une station-service et restaurant comme il en existe sur les autoroutes aux États-Unis? C'est entre les deux voies, c'est pour donner un service...

M. Lessard: C'est qu'on fait les aménagements comme convenu dans le contrat qu'on a signé avec la compagnie qui nous a donné à ce moment la plus haute soumission, dans le sens...

M. Vaillancourt (Orford): ... de concessionnaire. Mais il était censé en avoir une sur l'autoroute des Cantons de l'Est, entre Magog et Montréal, est-ce que cette affaire est encore en marche?

M. Lessard: Je ne sais pas quel terme je vais utiliser, c'est en suspens. Mais on m'indique que cela n'est pas définitif, qu'il n'y a pas de décision définitive non plus.

M. Vaillancourt (Orford): Cela n'est pas sur les tablettes.

M. Lessard: Non, ce n'est pas sur les tablettes, c'est un petit peu à côté. Ce n'est pas une décision définitive, ni négative, ni positive, mais le dossier est actif.

M. Vaillancourt (Orford): Est-ce qu'il y a une décision qui est à la veille de se prendre?

M. Lessard: Je n'ai pas vu le dossier.

M. Vaillancourt (Orford): Si le dossier est actif.

M. Lessard: Non, cela devrait être soumis à une réunion régulière de l'Office des autoroutes, d'ici deux ou trois mois.

M. Russell: M. le Président, je comprends que pour celle qui est en cours présentement, les con-

trats sont terminés, sont signés. Donc, il ne serait pas trop de demander au ministre s'il peut nous dévoiler l'information à savoir si le coût de la location va représenter au moins le coût de l'aménagement de la forme de l'entrée.

M. Lessard: Cette...

Le Président (M. Jolivet): Pour les besoins du journal des Débats, il faudrait entendre.

M. Lessard: Pour cette concession on pourrait obtenir les papiers de l'Office des autoroutes immédiatement. Le prix de location, l'Office des autoroutes est assuré d'un revenu minimum par année et d'un pourcentage de l'excédent de ce revenu minimum par rapport au concessionnaire. C'est une firme de Marieville. On est prêt à déposer le contrat.

M. Russell: D'accord, je sais que ça fait plusieurs années que ça se discute. On arrivait toujours avec des prix qui représentaient moins que l'immobilisation qui était faite par le gouvernement. C'est à savoir...

M. Lessard: Il semble que ce ne soit pas le cas. On va déposer le contrat, on va demander le contrat à l'Office des autoroutes.

Le Président (M. Jolivet): M. le député de Rouyn-Noranda.

M. Samson: M. le Président, on a parlé hier de l'autoroute 117. Je voudrais y revenir. Le ministre, en 1978 — si je me rappelle bien, c'était en janvier ou février — avait déclaré dans la région — je pense que c'était à Malartic; j'étais là à ce moment — que c'était l'intention du ministère de procéder à la construction de l'autoroute 117 entre Saint-Jovite et Val-d'Or sur une période de cinq ans, les travaux devant commencer autant que possible en 1978. D'après ce qu'on a déposé hier, il y a eu des travaux faits en 1978. Il avait également déclaré que ce genre de travaux pourraient coûter entre \$140 millions et \$150 millions sur cette période d'environ cinq ans.

Alors, ce qui a été déposé hier me démontre qu'au 31 mars 1979 il y aurait eu \$6 743 000 dépensés, et qu'en 1979/80 on prévoit \$12 102 000, et le reste pour des années ultérieures. Ce que j'aimerais savoir, compte tenu du fait qu'à la fin de l'exercice financier 1979/80, il y aura eu \$18 millions dépensés sur une nécessité d'environ \$150 millions, est-ce que ça veut dire que le montant qui devra être dépensé pour terminer ça, c'est-à-dire environ \$130 millions, le serait sur une période de trois ans?

M. Lessard: Pour corriger — je ne sais pas si ça correspond exactement; je n'ai pas vérifié les déclarations que j'ai faites — on m'indique, on estime le coût des travaux, le total à \$125 millions. Il est certain que lorsque nous avons intégré l'autoroute 117 à l'intérieur des axes routiers

prioritaires, les plans et devis n'étant pas prêts, ça veut donc dire que les premières années, ça va moins vite pour dépenser l'argent. Nous avons dans l'entente concernant la réfection de la route 117 de Saint-Jovite à Louvicourt, nous avons \$36 millions dans l'entente axe routier prioritaire, ce qui veut dire que le reste devrait être compris dans les budgets réguliers du ministère.

M. Samson: D'abord est-ce que...

M. Lessard: À moins qu'on ouvre l'entente par la suite.

M. Samson: Je n'ai aucune objection à ça. Est-ce que le ministre a des objections à déposer l'entente?

M. Lessard: Ces ententes? Je n'ai pas d'objection, mais il me semble... je me demande si ça n'a pas été déposé à l'Assemblée nationale. C'est toujours déposé; c'est l'entente qui a été signée.

M. Samson: Mais ça peut avoir été déposé dans les paquets de papier.

M. Lessard: Cela a été déposé en 1977.

M. Samson: Est-ce qu'on pourrait avoir seulement ce qui regarde ça, les détails de l'entente — je ne veux pas avoir les signatures et ces choses-là — les détails de l'entente, particulièrement sur la route 117?

M. Lessard: Nous avons ici, en ce qui concerne la révision au 7 décembre 1978, des projets concernant le ministère des Transports et je n'ai pas d'objection à déposer le document que j'ai.

M. Samson: Sur une possibilité, que vient de nous annoncer le ministre, de \$125 millions nécessaires pour la réfection de cette route, il y a une entente de \$36 millions. Cela veut dire que la différence, à moins qu'il y ait d'autres ententes possibles, viendra du budget du ministère.

J'aimerais savoir, que ça provienne d'un budget ou d'un autre, compte tenu du fait qu'on ne dépensera pas plus de \$18 millions sur une période de deux ans, pas plus et peut-être beaucoup moins, parce que les derniers \$12 millions de l'exercice financier 1979/80, on verra, à la fin de l'année, s'ils auront été dépensés... Il reste encore environ \$100 millions; est-ce que le ministre peut me dire s'il prétend respecter l'échéancier de cinq ans?

M. Lessard: On espère être capable de respecter l'échéancier que nous avons défini à ce sujet en faisant des efforts particuliers sur les tronçons prioritaires. L'ensemble du coût de la réfection complète de la route 117 serait de \$125 millions. Cependant, si on considère les tronçons véritablement prioritaires, ce serait environ \$75 millions, dont \$36 millions sont compris dans l'entente.

M. Samson: Qu'est-ce que je dois comprendre? \$75 millions, \$125 millions, prioritaires, non prioritaires?

M. Lessard: Cela veut dire que la réfection complète... Il y a encore des bouts de la route 117 qui peuvent être utilisés en améliorant les couches d'usure; il y a des tronçons... parce qu'il faut quand même éviter la construction parallèle de routes qui sont encore en bonne condition. Donc, ce ne sont pas tous les tronçons de la route 117 que nous devons corriger, il y a des tronçons que nous pourrions utiliser.

Si nous envisageons la reconstruction complète de la route 117, le coût total de cette reconstruction serait de \$125 millions. Si, par exemple, en relation avec les budgets du ministère des Transports qui nous seront alloués, nous envisageons les tronçons prioritaires, les tronçons où il y a des problèmes très sérieux qui nécessitent la reconstruction, la somme totale de ces projets serait d'environ \$75 millions, dont \$36 millions sont prévus dans l'entente.

C'est donc dire que ce que nous essayons de respecter — comme je l'ai indiqué depuis le début de cette commission parlementaire — nous essayons de répondre aux besoins prioritaires dans les régions. Si nous constatons qu'en faisant de la réfection, en faisant du pavage supplémentaire, nous sommes capables d'utiliser ces tronçons sans risque d'accidents et en tenant compte de l'ensemble des priorités de tout le Québec, nous allons répondre aux besoins réellement prioritaires, c'est-à-dire \$75 millions.

M. Samson: Le projet est une période...

M. Lessard: Un peu comme nous l'avons fait... Tout à l'heure, on parlait du parc; on m'a demandé le taux de circulation, mais dans le parc, entre Québec et Chicoutimi, nous avons quand même utilisé une partie de la route existante et nous avons amélioré certains tronçons.

M. Samson: Le projet, qui a été annoncé comme devant se faire sur une période de cinq ans, ce n'est pas un projet de \$125 millions, c'est un projet de \$75 millions. Est-ce que c'est bien ça?

M. Lessard: Cela peut être un projet de \$75 millions pour répondre aux besoins prioritaires.

M. Samson: Ce n'est sûrement pas \$125 millions; si je comprends bien, ça peut être \$75 millions.

M. Lessard: Cela va être possiblement — j'aime mieux m'engager en disant "possiblement" — \$75 millions.

M. Samson: Oui, j'aime mieux que le ministre me dise \$75 millions, si c'est \$75 millions; je ne veux pas avoir de "ballonne".

M. Lessard: Les \$75 millions vont à la reconstruction des tronçons prioritaires, mais il va falloir quand même mettre un certain montant d'argent pour l'amélioration des tronçons que nous utilisons. Cela veut dire que ça peut dépasser \$75 millions.

M. Samson: Est-ce que je dois comprendre que les plans ne sont pas encore prêts au ministère?

M. Lessard: C'est-à-dire que nous avons actuellement...

M. Samson: Est-ce que je dois comprendre qu'au ministère on ne sait pas encore ce qu'on fera sur cette période de cinq ans?

M. Lessard: Oui, on sait ce qu'on va faire. Nos plans concernant la désignation des tronçons prioritaires, nous les avons.

M. Samson: Ceux-là sont faits.

M. Lessard: Il s'agit de circuler sur la route 117 pour voir la désignation.

M. Samson: D'accord, décortiquons, si l'on veut. Vous avez déterminé quels sont les tronçons prioritaires et ces tronçons prioritaires, faisables sur une période de cinq ans, coûteront \$75 millions. Cela, vous êtes disposés à le faire, si je comprends bien.

M. Lessard: C'est ça.

M. Samson: La différence possible de \$50 millions serait soumise à l'urgence des besoins. (10 h 45)

M. Lessard: C'est ça, aux besoins et aux autres...

M. Samson: Alors, si je comprends bien, il faudra revenir l'an prochain pour savoir ce que vous ferez avec la différence; présentement vous n'êtes pas sûr.

M. Lessard: Non, ça va aller plus loin...

M. Samson: Sous un autre gouvernement.

M. Lessard: Je ne sais pas si ça va aller sous un autre gouvernement.

Une Voix: C'est plus loin, c'est sans importance!

M. Samson: Je n'ai pas dit sous un autre parti, j'ai dit sous un autre gouvernement. Vous voyez que je ne suis pas trop dur pour vous autres quand même!

M. Chevrete: Vous voyez loin, M. le député de Rouyn-Noranda!

M. Samson: Je ne suis pas trop dur, mais c'est que j'ai du temps pour me reprendre!

M. Lessard: Vous avez peut-être une information...

M. Chevrette: Ne prenez pas trop vos désirs pour des réalités, vous non plus!

M. Lessard: Je ne sais pas si ça répond à votre question, mais on a discuté des montants d'argent. Cette année, comme vous le constatez, par exemple, dans le comté d'Abitibi-Est, de Louvicourt au lac Boyer, le contrat est donné; du lac Boyer, sur une distance de six milles au-delà du lac Boyer, le contrat va se donner en 1980, l'an prochain.

M. Samson: Oui, sur une période de deux ans, ça fait une douzaine de milles. Une douzaine de milles sur 250 à 300, ça ne fait pas beaucoup.

M. Lessard: Il faut y aller par tronçon, on ne peut pas y aller sur l'ensemble de la route.

M. Samson: Non, je comprends ça et je ne ferai d'ailleurs pas de grief au ministre là-dessus. Il faut quand même qu'on comprenne qu'il faut que ça se fasse physiquement; on n'a pas qu'à y mettre des sous, il faut y mettre autre chose.

M. Lessard: Les députés de la région ainsi que le ministre d'Etat à l'aménagement, M. Jacques Léonard, qui est responsable de la négociation, sont bien conscients que la route 117 doit se faire.

Quant à moi, je pense...

M. Samson: C'est surtout la population qui en est bien consciente.

M. Lessard: ... qu'on fait des efforts très sérieux, qui sont démontrés par le budget de cette année qui le seront par celui de l'an prochain.

M. Samson: Oui, évidemment, je voudrais souligner au ministre que...

M. Lessard: Si tout les députés étaient ici...

M. Samson: ... nous apprécions les efforts sérieux qui se feront. Je dis bien: Qui se feront, parce que ça fait longtemps qu'on en parle, on n'a pas commencé à parler de ça l'an passé.

M. Lessard: Je pourrais bien parler de la route 138 aussi, moi.

M. Samson: Oui, je n'ai rien contre ça; je ne veux pas vous enlever votre route pour arranger celle de l'Abitibi-Témiscamingue, mais peut-être pourrait-on enlever un mille d'autoroute à quelque part pour nous aider à aller plus loin.

M. Lessard: C'est ce que je conseille de faire.

M. Samson: Je pense que là-dessus, on est d'accord avec la philosophie du ministère, il y a certaines autoroutes qu'on peut peut-être modérer et aller donner des services à des populations qui en ont réellement besoin et qui n'en ont pas eu depuis longtemps.

Y a-t-il autre chose que le ministre veut me dire au sujet de la route 117?

M. Lessard: Non, mais je pourrais donner une information. Tout à l'heure, je pense que c'est le député de Brome-Missisquoi qui me posait la question concernant les budgets de construction d'autoroutes qui ne semblaient pas baisser.

En 1975/76, le budget de construction d'autoroutes était de \$256 millions; en 1976/77, de \$204 millions; en 1977/78, de \$166 millions; en 1978/79, de \$178 millions — ça, c'est à cause du programme de création d'emplois que nous avons utilisé pour faire les structures sur l'autoroute 40 — et, en 1979/80, de \$263 millions.

M. Samson: M. le Président, est-ce que je peux continuer maintenant? Pas de problème?

Le Président (M. Jolivet): Oui.

M. Samson: Je voudrais maintenant parler au ministre du problème très sérieux d'un pont sur la route 117 encore une fois. Il s'agit du pont sur la rivière Kinojévis.

On nous a informés, en date du 13 mars dernier, en provenance du cabinet du ministre, que le directeur général du génie préparait un rapport et que le rapport devait faire état des échéances prévisibles, que ce rapport devait être disponible dans les jours suivants et que la prise en considération devait se faire par le ministre des Transports et ensuite par le Conseil des ministres. Une décision devait être prise dans les jours ou les semaines qui devaient suivre.

Est-ce que le ministre est en mesure de me dire, aujourd'hui, où en est rendu ce dossier?

M. Lessard: Le dossier du pont sur la rivière Kinojévis est un dossier ouvert au sein du ministère actuellement. Il n'y a pas de décision finale de prise, il n'y a pas de décision concernant l'échéancier; une décision devrait être prise au cours de l'année financière 1979/80. Mais je suis conscient, comme le souligne le député de Rouyn-Noranda — pour avoir vu un certain nombre de photos, mais aussi pour avoir circulé sur le pont — qu'il s'agit d'un pont très dangereux. Il s'agit d'un point noir, comme les points noirs au Québec et nous allons essayer de prévoir des budgets pour cela et, d'ici quelque temps, une décision sera prise.

M. Samson: Est-ce que le rapport qui devait être fait par le directeur général du génie a été déposé? Ce rapport a-t-il été pris en considération et par le ministre et par le Conseil des ministres?

M. Lessard: Je n'ai pas eu le rapport sur mon bureau. J'ai reçu des informations; on en a

discuté. Il n'a pas été pris en considération par le Conseil des ministres. C'est une décision de planification du ministre, soumise au Conseil du trésor et qui est globalement soumise au Conseil des ministres. C'est l'ensemble du budget, alors la décision concernant la programmation relative à la construction des ponts ou la construction des routes, normalement, relève du ministre. Donc, je n'ai pas à faire approuver projet par projet comme tel, sinon au Conseil du trésor. Mais une fois que la programmation globale est acceptée, comme c'est le cas cette année, au Conseil du trésor, je n'ai pas à retourner au Conseil des ministres.

M. Samson: M. le Président, le ministre va comprendre que si je lui pose la question de cette façon, c'est que c'est de cette façon qu'on m'a donné l'information de son cabinet.

M. Lessard: Oui, d'accord, mais c'est bien normal que...

M. Samson: Je n'ai pas d'objection que vous puissiez en décider chez vous, je pense que c'est normal.

M. Lessard: ... un chef de district ou un représentant du gouvernement, le représentant d'un ministère ne connait pas tous les labyrinthes de la procédure administrative du gouvernement.

M. Samson: On ne se chicanera pas longtemps là-dessus. J'aimerais, cependant, demander au ministre s'il ne pourrait pas être un petit peu plus spécifique dans sa réponse, quant à la possibilité d'un échéancier pour la remise de sa décision. Je souligne au ministre...

M. Lessard: Modérez vos transports. Cela va venir en temps et lieu.

M. Samson: Peut-être que vous me demandez de les modérer, mais moi je vous demanderais d'accélérer les vôtres. On ne peut pas les stopper. Ce sont des choses qui ont été discutées l'an passé, ça apparaissait...

M. Lessard: J'attends les coûts...

M. Samson: ... sur le triennal l'an passé. Le sous-ministre, M. Morissette, à qui cela a été présenté, évidemment, vous allez comprendre, comme ce n'était pas tout à fait le genre de projet qui allait dans le triennal, nous a demandé de le placer de côté. On a cru interpréter ses signes de tête comme voulant dire qu'en le mettant de côté, ça pourrait aller plus vite. J'aimerais bien savoir de quelle façon je peux les interpréter maintenant?

M. Lessard: Possiblement qu'avant le 1er juillet, on va être capable de prendre une décision à ce sujet.

M. Samson: Au moins j'ai une partie de réponse. C'est plus vite qu'avant la fin de l'année. Je verrai à...

M. Lessard: Cela ne veut pas dire que ça va être positif ou négatif. Mais vous aurez une décision.

M. Samson: Je suggérerais fortement que ce soit positif, parce que j'ai l'impression que, même au ministère, tout le monde en reconnaît la nécessité.

M. Lessard: On m'indique que le rapport est proche de mon bureau.

M. Samson: Le rapport est proche du bureau du ministre. C'est une bonne chose, M. le Président. Je suis persuadé qu'il va sauter sur l'occasion pour le rapprocher davantage et se rapprocher aussi. M. le Président, est-ce que le ministre pourrait maintenant me dire s'il y a des possibilités envisagées pour en arriver à régler cette question qu'on discute depuis fort longtemps aux crédits, de permettre des chemins raisonnables pour les sorties de paroisses qui sont encore non pas sur du gravier, mais sur de la glaise dans plusieurs cas? Je parle, évidemment, du comté de Rouyn-Noranda, mais je n'ai aucune objection à vous signaler, en même temps, que toute la région de l'Abitibi a le même problème, l'Abitibi-Témiscamingue.

M. Lessard: Comme on le soulignait, avec le nombre, la quantité de milles que nous avons en routes principales, secondaires, marginales et tout ce que vous voudrez, on ne peut entrevoir sur une brève période de pouvoir complètement revêtir de béton bitumineux l'ensemble des routes du Québec. Il y a un budget quinquennal, les grands projets, il y a un budget triennal sur les projets régionaux et il y a l'amélioration du réseau municipal dont on pourra parler tout à l'heure. Il y a d'autres besoins. Je comprends qu'à un moment donné chacun des députés de l'Opposition va dans différentes commissions parlementaires et critique énormément le fait que les budgets ne sont pas augmentés considérablement dans chacun des ministères, mais, globalement, il faut bien tenir compte qu'on ne peut pas investir seulement dans les routes et qu'il y a d'autres besoins. C'est certain que le ministère des Affaires culturelles en demande de plus en plus, l'environnement en demande de plus en plus etc. Tous les ministères sont préoccupés d'améliorer leur budget. Dans le comté de Rouyn-Noranda, le budget triennal sera connu d'ici quelque temps. Je pense que dans le cadre du programme triennal, nous envisageons cette année, si ma mémoire est bonne, le recouvrement entre Cléricky et Mont-Brun, je pense, puisque le député de Rouyn-Noranda m'en avait parlé.

M. Samson: Cela n'est pas une nouvelle, c'est décidé depuis trois ans cette affaire. Cela a été retardé.

M. Lessard: Pas à ma connaissance.

M. Samson: Bien oui, fouillez un petit peu dans vos archives, vous allez retrouver cela. Cela

n'est pas ce dont je vous parle. Si cela est décidé, je n'en parle pas de celui-là.

M. Lessard: Si j'avais...

M. Samson: Je parle de choses qui ne sont pas encore décidées.

M. Lessard: Si j'appliquais la théorie du Crédit social, je pourrais peut-être bien en multiplier de l'argent, mais je n'en ai pas.

M. Samson: Je ne voudrais pas que le ministre des Transports...

M. Chevette: C'est une théorie démocrate.

M. Samson: ... abuse de son titre pour charrier.

M. Chevette: Il ne charrie pas.

M. Samson: Ce que je demande, cela n'est rien qui va bousculer tellement ses crédits non plus. Il m'apparaît que c'est absolument raisonnable, cela n'est rien d'extraordinaire et cela nous a été déjà dit plusieurs fois...

M. Lessard: ... Duplessis.

M. Samson:... le programme de sorties de paroisses. Cela n'est pas l'ensemble des chemins. Je vais vous donner un exemple dans un comté qui est le plus petit de la région que je représente, Rouyn-Noranda — c'est le plus petit comté. On a 550 milles de routes. C'est évident qu'on n'oserait pas vous demander 550 milles d'asphalte. Jamais de la vie! On en a à peu près 100 milles en tout et ce, sur les grandes routes. Mais je pense que les résidents des paroisses sont en droit d'avoir au moins une route qui les conduise à la ville. C'est cela qu'on demande. Cela ne veut pas dire des crédits extraordinaires. Cela ne veut pas dire de bâtir des structures extraordinaires. Cela ne veut pas dire de bâtir des autoroutes.

On a dit — je pense que c'est à bon escient que le ministre en a parlé hier d'ailleurs — qu'on pourrait utiliser dans certains cas comme ceux-là la structure existante, une amélioration qui coûte moins cher. C'est cela qu'on demande. Je n'ai pas d'objection, si le ministre me dit: Demandez au député de Duplessis. Bien sûr, si le député de Duplessis a les mêmes problèmes, je n'ai pas d'objection que vous lui donniez les mêmes remèdes. Je n'ai rien contre le député de Duplessis. Je comprends que ces problèmes existent. Je comprends que les régions périphériques ne sont pas proches de la ville et n'ont pas d'autoroute qui passe devant la maison. Je comprends cela. On devrait comprendre, aussi, quand on reste à Montréal ou à Québec, que quand les gens sont pris dans le nord, éloignés, ils ont aussi certains besoins.

On nous a dit cela en 1975 qu'il y aurait un programme de sorties de paroisses. Je ne dis pas que

c'est l'ancien ministre qui l'avait dit, c'est le sous-ministre qui avait dit cela à l'occasion du triennal. Cela a commencé là. On est revenu à la charge régulièrement depuis ce temps. Il me semble que cela n'est pas un fait nouveau et que cela ne devrait pas tellement surprendre le ministre qu'on réclame cela. Je voudrais qu'on me dise s'il y a une possibilité d'envisager que cela finisse par se faire.

M. Lessard: Cela se fait toujours en relation avec les disponibilités financières qui nous sont données. Je suis bien prêt à construire des routes, il n'y a pas de problème. Les ingénieurs sont là. Il n'y a pas de problème d'en construire des routes. Mais l'argent, je ne le multiplie pas. Les besoins que vous exprimez, M. le député de Rouyn-Noranda, pourraient être exprimés autour de la table par tous les députés et par au moins une soixantaine de députés de tout le Québec. Quand vous regardez, par exemple, la région de Lotbinière, quand vous regardez la région de Johnson, quand vous regardez tout le secteur sud de Québec, quand vous allez aussi dans la région de la Gaspésie, Montmagny-L'Islet, je pense qu'il y a aussi des problèmes sérieux etc; je pense que je ne peux que répondre prioritairement aux besoins qui me sont soumis en relation avec les disponibilités financières qui me sont données. On ne peut pas tout faire en même temps.
(11 heures)

M. Samson: Je suis bien d'accord qu'on ne peut pas tout faire en même temps.

M. Lessard: Mais si je donne tout le budget, par exemple, à un comté...

M. Samson: Ce n'est d'ailleurs pas ce qu'on réclame; on n'embarquera sur ce terrain, ce n'est pas ce qu'on réclame. On réclame des choses que les paroisses qui n'ont pas encore une sortie vers les villes ont besoin et c'est une nécessité. Si on me dit que c'est parce qu'on n'a pas les crédits, on a les possibilités physiques de le faire, mais c'est parce qu'on n'a pas les crédits. A ce moment, je pense qu'il est raisonnable que je puisse plaider au moins sur un point qui est le suivant. C'est que, quand vous arrivez à la fin de l'année et que vous retournez au ministre des Finances, des crédits périmés, je peux vous dire que si vous les aviez utilisés pour les sorties de paroisses, ça aurait fait longtemps que ça serait fait. Les crédits périmés de l'an passé vous auraient permis de faire presque toutes les sorties de paroisses de la province.

M. Lessard: La discussion des crédits périmés se fait en relation aussi avec l'ensemble du budget du gouvernement.

M. Samson: Quand on étudie un budget, quand on nous présente un budget, on se fait fort de nous annoncer tant de millions cette année pour la voirie de la part des Transports. Si on nous annonce tant de millions, il me semble que ce

n'est pas illégitime que d'aspirer à ce que ces millions soient utilisés. Ce qui arrive et ce qui est arrivé l'an passé, c'est une quarantaine de millions qui n'ont pas été utilisés comme ça. Cette quarantaine de millions qui n'ont pas été utilisés, ce que nous réclamons pour les paroisses qui sont défavorisées, ça aurait pu être fait avec ça. Je souligne que ça ne prend pas tellement de plans et devis d'avance pour faire ce genre de choses. Cela peut se faire par les services du ministère assez rapidement, parce que les chemins sont existants, sauf qu'ils sont abominables et en utilisant la structure, ça pourrait être fait. C'est ce qu'on demande. Je le fais à tous les ans et c'est bien de valeur, mais même si on me trouve désagréable, je ne fais que mon devoir, et je veux continuer à le faire aussi longtemps qu'on n'aura pas les solutions qui sont apportées là-dessus. Je ne le fais pas seulement au nom de mon comté. Je ne veux pas être taxé d'égoïsme à ce point. Je suis conscient que le même problème existe dans d'autres comtés et je ne m'opposerai pas à ce que vous régliez les problèmes des autres comtés non plus, au contraire. Mais annoncez-nous au moins que vous allez faire un effort.

Ce que le ministre vient de me dire me déçoit énormément, le ministre me dit: Bien oui, mais il faut penser à d'autres choses, etc. Cela fait assez longtemps qu'on pense à d'autres choses et qu'on oublie ce monde-là, qu'on oublie ces paroisses-là. Il me semble que c'est le temps qu'on leur dise qu'on va penser à eux autres et je viens de vous dire que vous avez les possibilités de le faire. C'est ça que j'admets.

M. Lessard: M. le Président, je prends en considération les remarques du député de Rouyn-Noranda, cependant, comme je le soulignais tout à l'heure, les besoins étant ce qu'ils sont, il faut tenir compte des priorités existantes. Quant à moi, j'ai eu l'occasion de refuser un certain nombre de projets dans mon comté en disant, par exemple, qu'il fallait mettre l'accent sur la route 138. Le député de Charlevoix me disait, il y a quelque temps, qu'il voulait que l'accent soit placé sur la route 138, les routes principales. Que voulez-vous? Le député de Rouyn-Noranda nous demande, aujourd'hui, de construire des routes, mais demain, il va être aux Affaires sociales et il va demander l'augmentation des montants d'argent qu'on doit verser aux bénéficiaires de l'aide sociale et il y a d'autres ministères. Alors, c'est un arbitrage qui se fait dans la préparation des budgets, en tenant compte de l'ensemble des besoins du Québec et en tenant compte aussi du taux de taxation de l'ensemble des Québécois.

M. Samson: Si je voulais être malcommode, je rappellerais au ministre que j'ai siégé à ses côtés dans l'Opposition, ce qu'il me reproche de faire aujourd'hui, il faisait et je pense qu'il le faisait très bien. Je pense qu'il est mal venu de me reprocher de réclamer — pas des choses exorbitantes et pas des choses extravagantes non plus — un minimum, un minimum décent. C'est ça que je réclame pour ces paroisses. Il semble qu'on ne doive pas

me faire grief de ça, au contraire. Si le ministre n'a pas les crédits, je suis bien d'accord, il n'a pas les crédits. Mais je lui dis: vous allez avoir encore des crédits périmés. Pensez donc à ces paroisses.

M. Lessard: On a formé un comité pour éviter, justement, le blocage entre différents ministères, un comité qui regroupe au sein du Conseil exécutif un certain nombre de ministres pour éviter qu'il y ait du blocage et avertir le ministre lorsque, par exemple, du côté de l'environnement ou du côté de l'agriculture, il y a quelque chose qui ne fonctionne pas ou que les permis ne sont pas sortis. On espère, avec ça pouvoir accélérer les travaux. Ce que je peux dire, c'est que le directeur régional de votre région a tenu compte, dans l'élaboration de son programme triennal, des sorties de paroisses.

M. Samson: A ce moment, on va en discuter. C'est une réponse qui me donne plus d'espoir que celle que je viens d'avoir il y a quelques minutes.

M. Lessard: J'en ai donné une tantôt qu'on réalisait et encore là, vous n'êtes pas satisfait, puisque vous dites que ça fait trois ans.

M. Samson: Attention, M. le Président, le ministre m'a coupé de \$50 millions sur la 117 d'un coup sec et il me blâme de ne pas être satisfait. Voyons donc!

M. Lessard: Pas cette année; \$50 millions sur une période de cinq ans.

M. Samson: Vous aviez annoncé \$140 millions à \$150 millions; j'étais là dans la salle, voyons!

M. Lessard: De coûts complets, de reconstruction complète.

M. Samson: Entre ce que vous avez annoncé que vous étiez pour faire et ce que vous venez de me dire ce matin, il y a \$50 millions de différence. Je ne vous en tiens pas grief, mais je pense qu'il faut commencer quelque part; mais ne me tenez pas grief non plus de réclamer pour des gens qui sont dans le besoin.

Je voudrais, en terminant, demander au ministre de me dire... On m'a dit hier qu'un certain montant d'argent serait utilisé pour la route 395. Sur quelle partie de la route 395 cela sera-t-il fait? Ce n'est pas nécessairement dans mon comté, mais c'est dans ma région.

M. Lessard: C'est un contrat qui devrait sortir cette semaine pour l'accès à l'aéroport d'Amos. C'est cela?

M. Samson: Entre Sainte-Gertrude et Amos?

M. Lessard: Dans le canton de Villemontel. Je vous avoue que...

M. Samson: Vous n'êtes pas du tout sur la partie de la route 395 que je réclamaux hier.

M. Lessard: Là, un instant.

M. Samson: Vous êtes sur une partie qui était décidée avant.

M. Lessard: On va s'ajuster. Je suis bien sur la route 395.

M. Samson: A quelle place? Au nord d'Amos ou au sud?

M. Lessard: Vous avez Amos et Sainte-Gertrude-de-Villeneuve, dans ce tronçon.

M. Samson: C'est là que vous dépensez \$140 000?

M. Lessard: C'est cela.

M. Samson: Que faites-vous avec \$140 000?

M. Lessard: On fait la route. C'est une réfection sur...

M. Samson: Répondez-moi au moins comme un cantonnier le ferait.

M. Lessard: Justement, je n'ai pas été cantonnier.

M. Samson: Quelle sorte de travaux faites-vous?

M. Lessard: On fait la réfection sur environ 3,5 kilomètres.

M. Samson: 3,5 kilomètres.

M. Lessard: On fait du gravelage et le pavage vient après.

M. Samson: Ce n'est pas du tout ce qui avait été réclamé par tous les députés de la région l'an passé. Je tiens à le dire. On a tenté hier de me donner une réponse en disant: C'est à peu près cela que vous aviez demandé; ce n'est pas du tout ce qu'on avait demandé. C'est la route qui relie...

M. Lessard: Il n'y a pas seulement chez vous que je dois couper.

M. Samson: Ecoutez, ne me commencez pas cela. Vous n'avez pas besoin de nous couper, ça fait assez longtemps que vous nous coupez. Entre Amos et la route 117 près de Cadillac, c'est une route qui relie la région de Rouyn-Noranda à la région d'Amos, c'est une route importante qui peut être utilisée également pour du trafic lourd et qui est abominable. Quand prévoit-on pouvoir envisager des travaux sur cette route? Ne me parlez pas de \$140 000, c'est une pinotte pour nous faire taire.

M. Lessard: M. le Président, c'est un commencement et il faut toujours commencer quelque part.

M. Samson: Quand allez-vous continuer?

M. Lessard: Si on commence avec les 60 députés à parler de tous les petits tronçons de route à cette commission parlementaire, on n'en sortira pas.

M. Samson: M. le Président, je m'excuse, question de règlement.

M. Lessard: M. le Président, je réponds, les plans et devis se préparent sur la route 395 actuellement...

M. Samson: M. le Président, c'est une question de règlement. Quand on fait l'étude des crédits, chaque député qui siège à l'Assemblée nationale est en plein droit de venir poser toutes les questions qu'il veut et je n'accepterai pas du ministre, sous aucune maudite considération, qu'il vienne me dire quelle sorte de questions poser ici. Je voudrais que ce soit bien clair. C'est moi qui déciderai de mes questions; s'il ne veut pas répondre, qu'il ne réponde pas, mais qu'il ne vienne pas dire quelle sorte de questions poser.

M. Lessard: C'est cela.

M. Samson: C'est mon droit de les poser, à part cela.

M. Lessard: M. le Président, je lui dis que c'est un commencement, que les plans et devis se préparent pour les tronçons menant jusqu'à Cadillac et, en temps et lieu, le député connaîtra les investissements que nous envisagerons concernant la route 395.

M. Samson: Quels sont les projets du ministère, M. le Président?

M. Lessard: J'ai annoncé le projet du ministère de \$140 000 cette année qui iront en soumission. En ce qui concerne le reste, M. le Président, nous sommes actuellement à préparer les plans et devis pour améliorer cette route et nous mettrons les sommes nécessaires selon les disponibilités financières que nous aurons l'an prochain.

M. Samson: Quels sont les délais pour que le ministre puisse faire connaître ses projets?

M. Lessard: En temps et lieu.

M. Samson: Est-ce qu'en temps et lieu veut dire au cours du présent exercice ou au cours des années qui vont suivre?

M. Lessard: J'ai dit que pour le moment il n'y avait pas de décision prise concernant le reste de la route. Nous préparons les plans et devis, nous connaissons l'échéancier en temps et lieu.

M. Samson: Est-ce qu'on peut demander au ministre s'il a été informé du fait que les travaux nécessaires sur ce tronçon pourront être discutés au cours du triennal qui aura lieu au mois d'août?

M. Lessard: Exactement.

M. Samson: Merci, c'est une réponse qui a du bon sens.

Le Président (M. Jolivet): M. le député de Matapédia.

M. Marquis: Toujours dans les projets de réfection de routes principales, au sujet de la 132, d'après un document qu'on vient de nous remettre, ce sont des travaux évalués à \$148 millions selon une entente sur les axes routiers prioritaires. Entre 1975 et 1978 on aurait dépensé \$18 728 000. On prévoyait dépenser au cours du dernier exercice financier \$25 millions et \$104 millions durant les trois ou quatre prochaines années. Ma question est pour savoir si, en 1978/79 on a pu dépenser les \$25 millions et, selon l'avancement des travaux préliminaires, de la préparation des plans, vous croyez qu'il doit être possible de respecter l'échéancier. Est-ce que la route 132 sera terminée en 1982 à peu près.

M. Lessard: Il s'agit de faire le point sur les travaux de la 132. L'an passé il y a eu plus de \$25 millions dépensés, soit environ \$26,5 millions dépensés. Donc, nous avons respecté notre échéancier en ce qui concerne la 132. Je voudrais souligner que le coût total comme vous le voyez est de \$148 millions, la participation du MEER n'est que de \$25 millions; le gouvernement du Québec devra investir \$123 millions. Normalement nous prévoyons être capables de respecter — puisque nous les avons respectés en 1978/79 — les échéanciers pour 1979 — 1982.

M. Marquis: Mais y a-t-il une raison particulière pour laquelle — il y a une note en bas — le MEER n'investit que 17% du montant à 40% pour toutes les autres routes qui sont dans le projet?

M. Lessard: C'est-à-dire que c'est une entente 60-40, mais sur... Cela ne couvre jamais l'ensemble des montants des ententes des axes routiers prioritaires. Même si on parle de 60-40, ça ne correspond jamais à 60-40... C'est la seule où il n'y a pas eu participation à 60-40.

M. Marquis: Une dernière petite question là-dessus. Est-il possible — je ne le demande pas ce matin — d'avoir l'échéancier pour les prochaines années avec les tronçons qui sont prévus? Je parle aussi au nom de mes collègues parce qu'on est cinq députés des différents Partis qui sont concernés. Est-ce qu'il existe un plan détaillé où on peut voir à peu près l'échéancier pour les prochaines années?

M. Lessard: Oui, il existe en fait — quand on parle d'un plan quinquennal — un échéancier au ministère concernant les différents tronçons. Ce qui ne veut pas dire pour autant que tous les plans et devis sont nécessairement préparés, mais il existe un échéancier...

M. Mailloux: ...
(11 h 15)

M. Lessard: Justement. Cet échéancier peut être discuté lors de la rencontre avec le sous-ministre, et celui-ci, lors de la tournée des différentes régions, pourra faire état de l'échéancier prévu pour la route 132 en indiquant les tronçons.

M. Marquis: Une autre question concernant la route 195. Vous savez que chaque année, depuis les dernières années, cette route, à la hauteur de Saint-René, dans le comté de Matane, est coupée par la crue des eaux, par les inondations. Cette année, la vallée a été complètement isolée, les trois routes pour sortir de la vallée étaient coupées par les inondations. La route 195 est-elle à l'étude au moins pour le tronçon qui est submergé régulièrement?

M. Lessard: Des études sont préparées actuellement pour améliorer ce tronçon de route. Il faut toujours souligner que les inondations, comme je le disais, comme le soulignait une caricature, je ne les contrôle pas. Je ne peux pas demander, comme Moïse, que les eaux se retirent du Québec. Il reste, pour répondre...

M. Giasson: ...

M. Lessard: ... on m'indique qu'au service du génie il y a des études qui se préparent pour l'amélioration de la route 195.

M. Marquis: Merci, M. le Président.

M. Chevette: Parlant de Moïse, c'est quasiment injuste, M. le Président, lui, il a parlé de Dieu et il a eu un procès, et il y en a qui parlent de la main de Dieu et ils n'ont rien.

Une Voix: Ils sont élus.

Le Président (M. Jolivet): Le député d'Orford.

M. Vaillancourt (Orford): M. le Président, pour revenir aux routes dans la région de l'Estrie, j'aimerais savoir du ministre...

M. Lessard: ... je vais amener une immense carte...

M. Vaillancourt (Orford): ... si les \$2 400 000 pour la route 122, c'est pour compléter la route entre Saint-Albert et la route 20?

M. Lessard: Oui, actuellement, on raccorde.

M. Vaillancourt (Orford): Il y avait eu le...

M. Lessard: Le tronçon n'est pas terminé actuellement, celui qui raccorde Saint-Albert à l'autoroute 20, il ne manque que le pavage.

M. Vaillancourt (Orford): Mais les \$2 400 000, c'est pourquoi?

M. Lessard: Actuellement, les travaux de terrassement et de gravelage sont en cours et le contrat de pavage sera donné au mois de septembre.

M. Vaillancourt (Orford): C'est pour compléter le terrassement, le gravelage et le pavage.

M. Lessard: C'est ça.

M. Vaillancourt (Orford): ... de Saint-Albert...

M. Lessard: Il y aura un contrat de pavage additionnel à donner de l'ordre de \$350 000.

M. Vaillancourt (Orford): Mais il est inclus dans les \$2 400 000.

M. Lessard: C'est ça.

M. Vaillancourt (Orford): Cela va compléter la route à partir de Saint-Albert jusqu'à l'autoroute 20, la transcanadienne.

M. Lessard: C'est ça.

M. Vaillancourt (Orford): Toutes les structures sont faites, je pense.

M. Lessard: Oui. A Sainte-Eulalie...

M. Vaillancourt (Orford): A Sainte-Eulalie.

M. Lessard: Cela a coûté assez cher, il faut l'utiliser maintenant. En fait, ça va rejoindre Victoriaville, Saint-Albert et Sainte-Eulalie.

M. Vaillancourt (Orford): Est-ce que l'échangeur est complété?

M. Lessard: L'échangeur? C'est en grande partie complété.

M. Vaillancourt (Orford): Est-ce qu'il y a quelque chose au budget?

M. Lessard: Il y a un contrat de pavage de l'ordre de \$400 000 à donner cette année.

M. Vaillancourt (Orford): Il est inclus dans les \$2 400 000.

M. Lessard: Non, c'est l'autoroute 55, ça. Les contrats inférieurs à \$500 000 n'apparaissent pas tels quels dans la liste que vous avez.

M. Vaillancourt (Orford): Cela n'apparaît pas dans cette liste.

M. Lessard: Non.

M. Vaillancourt (Orford): En ce qui concerne les autoroutes 10 et 55, tout à l'heure, vous disiez que les contrats étaient tous donnés...

M. Lessard: Omerville.

M. Vaillancourt (Orford): ... c'est-à-dire entre Omerville et Sherbrooke. Est-ce que les soumissions sont demandées pour la route 410? La route 410, c'est le contournement de la ville de Sherbrooke?

M. Lessard: En fait, il y a un contrat qui vient d'être accordé à la firme Komo, pour l'entrée de Sherbrooke, par la 410, pour rendre opérationnelle l'autoroute 55 qui entre à Sherbrooke par la 410. C'est un contrat de l'ordre de \$5 millions ou \$6 millions.

M. Vaillancourt (Orford): Cela part de quel endroit?

M. Lessard: De l'autoroute 55, à l'entrée de Sherbrooke...

M. Vaillancourt (Orford): A l'entrée de Sherbrooke, dans Rock Forest ou dans Sherbrooke?

M. Lessard: Dans Sherbrooke.

M. Vaillancourt (Orford): C'est dans Sherbrooke même.

M. Lessard: C'est pour relier l'université, je crois.

M. Vaillancourt (Orford): C'est pour compléter cette section...

M. Lessard: C'est pour que l'autoroute soit fonctionnelle, pour l'entrée de Sherbrooke.

M. Vaillancourt (Orford): De l'université à l'autoroute 55.

M. Lessard: C'est déjà construit.

M. Vaillancourt (Orford): Il y en a un bout de construit.

M. Lessard: C'est cela. C'est le bout restant pour relier l'autoroute.

M. Vaillancourt (Orford): C'est au bout de ce qui est construit pour aller à l'université.

M. Lessard: C'est cela.

M. Vaillancourt (Orford): C'est la 410. Maintenant, la A-55, c'est quoi? C'est où?

M. Lessard: Cela part de la frontière américaine...

L'autoroute 10 et la 55, c'est la même désignation de la route...

M. Vaillancourt (Orford): La 55, je sais ce que c'est, mais la A-55, c'est quoi?

M. Lessard: C'est l'autoroute 55? A pour autoroute et 55 pour le numéro.

M. Vaillancourt (Orford): Ce n'est pas la 55-A, que l'on appelle?

M. Lessard: Non.

M. Vaillancourt (Orford): Je pensais qu'il y avait un autre petit bout de route qui pouvait s'appeler la A-55.

M. Lessard: Il y a la A-10, la A-30, la A-55.

M. Vaillancourt (Orford): Quand prévoyez-vous la terminaison de ces tronçons de route, l'ouverture officielle?

M. Lessard: Pour 1980 ou 1981. Il y aura possiblement des tronçons prêts à la fin de 1979/80.

M. Vaillancourt (Orford): Entre Richmond et Drummondville, c'est la 51.

M. Lessard: Les contrats sont donnés.

Il y aura des contrats de travail qui seront donnés cette année, sur certains tronçons de la 51 et de la 55, entre Drummondville et Sherbrooke.

M. Vaillancourt (Orford): C'est pour la 51. Mais, pour la 55, entre Richmond et Sherbrooke, il y en a un bout qui n'est pas ouvert encore, à partir de Windsor Mills à Richmond.

M. Lessard: Le contrat de pavage sera donné cette année.
Le contrat est donné.

M. Vaillancourt (Orford): Est-ce que cela va ouvrir à l'automne?

M. Lessard: S'ils peuvent raccorder la route à la route 116 et ouvrir le tronçon actuel, qui est déjà terminé. Même si le pavage est prêt, cela ne donnera aucun avantage à l'automobiliste? Il faut raccorder à la route 116, plus haut. Peut-être que le contrat de terrassement ne sera pas terminé à temps pour ouvrir...

M. Vaillancourt (Orford): Pour ouvrir à l'automne. Cela ira à l'automne 1980.

M. Lessard: Ou à l'été 1980.

M. Vaillancourt (Orford): Ou à l'été 1980, pour ouvrir le tronçon complet, à partir de la 51, de Drummondville à Richmond et de Richmond à Windsor Mills.

M. Lessard: C'est cela.

M. Vaillancourt (Orford): L'autre partie est ouverte. Pour la partie d'Omerville à Sherbrooke, vous prévoyez les travaux...

M. Lessard: Certains tronçons pourront être ouverts cet automne et d'autres en 1980 ou 1981.

M. Vaillancourt (Orford): Prévoyez-vous qu'à l'automne 1980, tout le tronçon, à partir d'Omerville jusqu'à la Transcanadienne, la 55 et la 51, cela va être complet?

M. Lessard: A l'automne 1980, possiblement. On disait tout à l'heure qu'il est possible qu'il y ait des tronçons qui ne puissent être ouverts qu'en 1981. On espère. Les contrats sont donnés.

M. Vaillancourt (Orford): Les contrats sont donnés au complet?

M. Lessard: Tous les contrats sont donnés pour terminer cette route pour 1980. Tous les contrats sont donnés actuellement.

M. Vaillancourt (Orford): Tous les contrats sont donnés. Merci.

Le Président (M. Jolivet): M. le député de Montmangy-L'Islet.

M. Giasson: Merci, M. le Président.

M. Lessard: On change de comté.

M. Giasson: A l'automne 1978, le directeur de la région Chaudière adressait un communiqué aux divisionnaires de sa région, afin de les informer qu'au-delà du catalogue décrivant le programme triennal régional, des possibilités nouvelles seraient créées pour l'obtention de crédits pour des projets. Le directeur de la région chaudière.

M. Lessard: Comment s'appelait-il?

M. Giasson: Jean Normand. Cela vous place? Cela vous situe?

M. Lessard: Oui.

M. Giasson: Il confirmait aux divisionnaires que si, au-delà du programme triennal pour les routes régionales, les municipalités, dans le cas de réseaux routiers qu'il leur apparaissait urgent de rénover, acceptaient de procéder à l'expropriation ou à la concession d'emprises nécessaires pour la réfection et la rénovation de ces routes, une priorité particulière serait accordée à ces projets, au-delà de ce que le cahier ou le catalogue du programme triennal avait établi.

Effectivement, le divisionnaire chez nous n'a pas trop pu préciser l'affaire, mais, dans les rencontres que nous avons avec les municipalités, nous avons fait état de la pauvreté des projets de terrassement-gravelage que nous avons au programme triennal, et également du manque de crédits pour mettre à exécution le contenu du programme triennal. On sait que c'est un gros catalogue mais que, lorsqu'il y a discussion chaque automne, on stoppe cela bien rapidement, on arrête cela très vite en disant: C'est le mieux qu'on peut faire pour l'instant.

On a donc dit aux divisionnaires que les municipalités qui voulaient procéder à l'expropriation

seraient considérés au-delà des prévisions du programme triennal. Les conditions posées, c'était que la municipalité se portait acquéreur des terrains nécessaires. Le coût du déplacement des infrastructures, comme le réseau d'aqueduc et d'égouts, demeurerait à la charge desdites municipalités. Par contre, les frais de déplacement d'immeubles qu'on pouvait retrouver à l'intérieur des lisières dont les municipalités se portaient acquéreurs seraient à la charge du ministère des Transports, ainsi que le déplacement des services d'utilité publique.

Or, les municipalités, pour un certain nombre chez nous, désireuses d'obtenir la réfection de certains tronçons, se sont mises à l'oeuvre. Elles ont contacté les propriétaires, et un certain nombre d'entre elles disposent présentement de lisières de terrains en bordure de certains tronçons. Ceci permettrait à ces municipalités, selon les modalités et critères déterminés dans la lettre du directeur régional, d'être admissibles à des budgets, puisqu'elles ont rempli toutes les conditions posées par le directeur régional. Ce que j'aimerais savoir, c'est si, effectivement, cette nouvelle directive ou cette nouvelle proposition du directeur général va se traduire par des engagements de la part du ministère des Transports.

M. Lessard: M. le Président, nous essayons actuellement, dans le cadre d'accélération des travaux et pour éviter des expropriations et éviter en fait tous les problèmes reliés aux expropriations, d'intégrer ou d'associer les municipalités au gouvernement et même d'aller jusqu'à envisager peut-être la possibilité que les municipalités puissent être le maître-d'oeuvre de certains travaux qui devraient être normalement la responsabilité du ministère des Transports. C'est dans ce cadre qu'il y a eu discussion avec les directeurs régionaux et les chefs de districts pour préparer, en fait demander aux municipalités qui voulaient tout simplement accepter de faire de l'expropriation, de s'engager à donner les services, de nous soumettre un certain nombre de projets qui seraient des projets en banque pour répondre, comme je le soulignais un peu au début des crédits, à des possibilités de retard de certains travaux à la suite de discussions avec le ministre de l'Agriculture, la Commission de protection des territoires agricoles ou encore le ministère de l'environnement, et de nous soumettre une banque de projets. Il est certain que les municipalités qui accepteront de faire l'expropriation et de la faire très clairement, parce qu'il y a des problèmes... On a essayé et, à des endroits, un, deux ou trois propriétaires refusaient ou encore où les titres n'étaient pas clairs. Nous comme ministère des Transports, on ne peut pas quand même risquer des poursuites par la suite. Il faut donc que les titres soient très clairs quant aux terrains qui sont concédés.

(11 h 30)

Il y a une autre limite, c'est qu'il faut que ces cessions aient été faites avant le 9 novembre, c'est-à-dire avant l'application de la Loi sur la protection du territoire agricole.

M. Giasson: Si vous me permettez, M. le ministre, c'est seulement requis dans la zone provisoire.

M. Lessard: Oui, d'accord.

M. Giasson: Nous ne sommes pas encore touchés par le zonage agricole.

M. Lessard: Il y a une autre chose aussi.

M. Giasson: Tout de même, c'est une nuance qui vaut le coup. Dans le cas de mes municipalités, elles ont procédé...

M. Lessard: Il reste ceci, c'est qu'en dehors quand même du territoire de la zone verte, il arrive que nous consultations, lorsqu'il y a trop d'objections de la part des agriculteurs, mon collègue du ministère de l'Agriculture pour avoir un avis.

Une autre chose aussi que nous...

M. Giasson: Pas de problème du côté des agriculteurs, pas de problème.

M. Lessard: Un autre élément...

M. Giasson: Ils veulent des routes, M. le ministre; ne vous cassez pas la tête là-dessus.

M. Lessard: Cela ne veut pas dire qu'on va les faire toutes, par exemple.

M. Giasson: Non, mais je veux savoir ce qui va être fait.

M. Lessard: Maintenant, un autre critère aussi sur lequel nous nous basons pour accélérer un certain nombre de travaux. Lorsqu'une municipalité doit faire nécessairement des travaux d'aqueduc et d'égouts et que le ministère des Affaires municipales a accepté de verser la subvention prévue par le programme PAIRA, à ce moment, pour éviter que la municipalité... Si nous devons faire des travaux à ces endroits, pour éviter d'être obligés de reprendre par la suite, nous essayons de coordonner nos actions entre le ministère des Affaires municipales, que ce soit vice versa entre le ministère des Affaires municipales et le ministère des Transports, parce que si nous faisons les travaux sans tenir compte que des travaux devraient être faits dans une période de deux ans dans cette municipalité, cela veut donc dire que tout notre revêtement bitumineux va être à reprendre par la suite ou à corriger à nouveau.

M. Giasson: M. le ministre, je comprends les considérations que vous venez de nous énoncer, mais, dans le cas des municipalités qui ont procédé à l'acquisition de terrains dans mon comté, cela ne pose aucun problème vis-à-vis des infrastructures existantes. Il n'y en a pas aujourd'hui. Ce sont des chemins qui sont situés dans des rangs pour la plupart. Est-ce qu'on peut croire qu'à la suite de l'action posée par cinq municipalités de mon comté, qui ont acquis des lisières de terrains nécessaires à la construction d'une nouvelle infrastructure sur ces projets, est-ce qu'on peut compter qu'effectivement cela va déboucher par une affectation de crédits à ces projets?

M. Lessard: On va certainement en tenir compte, lors de la discussion du programme triennal. Il y a des priorités qui seront établies à cela, à ce moment.

M. Giasson: Les municipalités consacrent du temps à ces travaux, engagent des crédits. Il y a des contrats à passer avec chacun des propriétaires expropriés.

M. Lessard: On va en tenir compte très sérieusement.

M. Giasson: Les municipalités vont le faire en vue de répondre aux attentes des citoyens de la région qui utilisent ces routes, que ce soit ceux qui habitent en bordure des routes ou ceux qui ont à utiliser ces routes.

J'aimerais savoir, dans un deuxième temps, quel est le nombre des projets de terrassement, de gravelage prévus dans les municipalités du comté de Montmagny-L'Islet pour l'année 1979/80.

M. Lessard: Le programme triennal vous sera soumis après l'étude des crédits. Il sera envoyé à chacun des députés, parce qu'on a les budgets au niveau des régions. Comme on le fait habituellement et, à ma connaissance, cela a toujours été comme cela; nous faisons la redistribution, à un moment donné, comté par comté, circonscription électorale par circonscription électorale. Nous faisons parvenir, en fait, ces budgets aux députés.

M. Giasson: Est-ce qu'il faut croire que ce qui a été retenu lors de la rencontre qui se fait à chaque automne au niveau de chacune des divisions, que ce qu'on nous a servi là ce n'est pas la réalité, ce n'est pas ce qui va se traduire dans la réalité au cours de la saison qui débute?

M. Lessard: Pas nécessairement. C'était la même chose, je pense, entre 1970 et 1976. Lorsque le sous-ministre fait le tour des régions pour aller consulter les députés avec les représentants régionaux, c'est que nous estimons à ce moment-là — parce que le budget n'est pas préparé — des besoins régionaux. Nous allons voir quelles sont les priorités qui sont déterminées au niveau des régions. Cependant, lorsque la décision se prend, par la suite, à un moment donné, concernant la répartition du budget, nous tenons compte des recommandations que nous avons reçues, mais nous ne pouvons pas nécessairement répondre à toutes les demandes, puisque c'était toujours fait en fonction d'une estimation budgétaire. C'est certain que si mon estimation budgétaire est de \$1 milliard pour la construction des routes, là, je peux répondre beaucoup plus aux besoins qui sont demandés par les députés et par la population. Cependant, comme il est assez rare — ce n'est pas le cas cette année — qu'on ait \$1 milliard de route, parce que les besoins globalisés, pour l'ensemble des régions et l'ensemble des comtés, sont bien souvent supérieurs à l'assiette budgétaire qui m'est accordée, en tenant compte de

l'ensemble des autres budgets, par le Conseil des ministres.

M. Giasson: En ce qui touche le comté de Montmagny-L'Islet, face à l'examen qui a été mené l'automne dernier, au cahier triennal, pour les projets qui y apparaissent, vous n'auriez pas besoin de milliards, ni de \$100 millions, ni de \$10 millions. En matière de projets de terrassement et de gravelage, c'est zéro, M. le ministre. C'est zéro dans mon comté. Vous auriez zéro et ça ne changerait pas la situation, à la suite de l'étude qu'on a menée l'automne dernier.

M. Lessard: De quoi?

M. Giasson: C'est que je n'ai pas de projets de terrassement et de gravelage qui apparaissent au cahier triennal dans la prospection de construction en 1979/80. Il y avait un petit projet qui était au cahier et il a été exécuté l'automne dernier, en 1978.

M. Lessard: La détermination des priorités est faite régionalement. Si vous apparaissez en 48e et on a déterminé régionalement que le budget ne pouvait se rendre qu'à la 28e, là, c'est le problème qui se pose. Peut-être est-ce possible aussi qu'il y ait du pavage. Je n'ai pas regardé tous les programmes triennaux comme tels, un par un.

M. Giasson: Effectivement, dans ma circonscription, il n'y a aucun projet au cahier triennal exécutable au cours de la présente année. Il y a un petit peu de pavage, fort limité.

Maintenant, sur la question de pavage, puisqu'on l'aborde, j'aimerais...

M. Lessard: Probablement que vous avez été bien servis de 1970 à 1976.

M. Giasson: Comme tous les autres collègues, à peu près dans des proportions semblables. Je n'ai pas eu de faveur particulière... Je ne crois pas avoir eu de faveur particulière. Je crois avoir été traité équitablement.

M. Lessard: Je le dis dans le sens suivant, à savoir qu'il y a peut-être d'autres comtés où les priorités ont avancé par rapport aux priorités de votre comté.

M. Giasson: Comment dites-vous ça?

M. Lessard: Je veux dire qu'il y a peut-être des priorités au niveau régional, étant donné qu'on a peut-être satisfait, de 1970 à 1976, un certain nombre de vos priorités, parce qu'on tient compte du taux de circulation et d'un certain nombre de critères techniques. Donc, il y a peut-être des comtés où les priorités, les endroits ou les tronçons de route sont en plus mauvais état que chez vous et, dans ce cadre-là, ils sont classés par le chef divisionnaire ou le chef de district en premier lieu.

M. Giasson: C'est peut-être possible dans certains cas, mais on va aller du côté pratique. On va prendre deux comtés voisins, Montmagny-L'Islet et Kamouraska-Témiscouata. J'ai vu de quelle façon on avait traité Kamouraska-Témiscouata de 1970 à 1976. Il a eu sa part dans une répartition qui m'est apparue équitable. Mais, est-ce qu'on va retrouver à peu près une égalité de traitement pour les années qui viennent de s'écouler, les années immédiates ou les années à venir?

M. Lessard: Cela dépend des priorités qui sont établies.

M. Giasson: Les priorités se ressemblent énormément dans les deux comtés que je viens de citer. Les priorités sont à peu près semblables.

M. Lessard: Oui, mais ça dépend comment elles sont désignées au niveau de la discussion.

M. Giasson: Mais qui désigne ça?

M. Lessard: La désignation se fait, à un moment donné, si tu veux, d'abord...

M. Giasson: Oui, mais quelles sont les personnes...

M. Lessard: ... lors de la discussion avec le sous-ministre et des recommandations me sont faites. Je pense qu'il m'appartient, comme ministre, de prendre des décisions concernant la répartition des budgets.

M. Giasson: Je suis entièrement d'accord.

M. Lessard: Comme il appartenait à l'ancien ministre, le député de Charlevoix, de prendre des décisions concernant la répartition des budgets, auparavant.

M. Giasson: Je suis entièrement d'accord avec cela, c'est vous qui êtes le ministre, c'est vous qui avez la décision finale.

En ce qui a trait au pavage, est-ce que, pour l'année en cours, le pavage qui va se faire dans mon comté va se faire à partir d'appels de soumissions publiques ou par contrats négociés?

M. Lessard: Cela dépend. Nous avons les procédures suivantes, qui, d'ailleurs, ne sont pas nouvelles puisqu'elles avaient été établies par mon prédécesseur, le député de Charlevoix, afin de pouvoir maintenir des plans d'asphalte au niveau d'un certain nombre de régions et d'éviter la création d'un monopole et que les municipalités soient obligées de négocier strictement avec un entrepreneur. Nous négocions lorsqu'il s'agit de contrats de \$300 000 et moins et lorsqu'il y a un seul plan d'asphalte dans la région.

Lorsqu'il y a deux plans d'asphalte, nous négocions à partir des distances. On paie le coût, c'est nous qui fournissons le ciment asphaltique; ensuite, on paie le transport, en plus. Il faut donc tenir compte du coût du transport comme tel.

Lorsque dans une région donnée, prenons la Côte-Nord, il n'y a qu'un seul plan d'asphalte même si le contrat... nous avons quand même des preuves selon lesquelles nos prix sont inférieurs à ceux de l'Ontario. Actuellement, par exemple, quand nous acceptons de négocier, il est arrivé un cas où nous avons négocié, soit un contrat d'au-delà de \$1 million, de mémoire, je pense que c'est Labrador... mais, normalement, au-delà de \$300 000, quand il y a plusieurs plans d'asphalte, nous allons en soumission.

M. Giasson: J'aurais un dernier point. Sur la route 204 dans le comté de L'Islet, pour le tronçon qui se situe entre Saint-Damase et Saint-Pamphile, on a toujours connu des problèmes très aigus quant au comportement de cette route vis-à-vis de l'opération de la gelée. Le ministère a tenté régulièrement d'apporter des correctifs à cette situation, il a fait des travaux d'entretien courant, il a même posé des couches d'usure, mais l'assiette de cette route semble avoir des défauts très grands. Chaque hiver et chaque printemps, c'est toujours la même situation. Il s'agit d'une route qui reçoit une très forte circulation de camions, c'est la seule sortie qu'il y a pour toutes les entreprises de sciage que nous comptons dans le haut du comté de L'Islet.

Les municipalités comme Saint-Pamphile, Sainte-Perpétue et Tourville se sont plaintes régulièrement, chaque saison, du très mauvais état de la route 204; je ne parle pas du tronçon de Saint-Damase-Saint-Jean, il est mieux construit, mais de celui de Saint-Damase-Saint-Pamphile.

Est-ce qu'au ministère on a mené des études? Est-ce qu'il y a possibilité d'espérer une reconstruction de ce tronçon de la route 204?

M. Lessard: Comme il s'agit d'un projet régional, au niveau du ministère comme tel... au niveau de la région, il est possible qu'on puisse faire des études actuellement sur la route 204, mais je ne peux pas vous donner de réponse aujourd'hui. Ce sera certainement un projet qui pourra être discuté lors de la rencontre que vous aurez prochainement avec le directeur régional et le sous-ministre. On m'indique que c'est possible qu'il y ait des études au niveau de la région comme telle concernant la route 204.

M. Giasson: Enfin, revenant à ce qui a fait l'objet de mes premiers commentaires, les municipalités qui ont procédé...

M. Lessard: Est-ce que c'est sur ce...

M. Giasson: C'est l'expropriation faite par les municipalités, suite...

M. Lessard: D'accord, mais est-ce que c'est sur la route 204?

M. Giasson: Non, ce sont des chemins non numérotés de la voirie secondaire.

M. Lessard: Ah! ce sont des rangs!
(11 h 45)

M. Giasson: Est-ce que ces municipalités peuvent espérer que le travail qu'elles ont mené dans ce sens va se traduire à très brève échéance par des engagements financiers du ministère ou si ça va être reporté... Quel est l'échéancier prévisible pour les municipalités qui ont décidé de procéder?

M. Lessard: M. le Président, chacun des projets nous sera soumis. L'analyse du coût des projets sera faite et des décisions se prendront en fonction des priorités. Cependant, je tiens à dire au député de Montmagny-L'Islet que, comme les municipalités font un effort spécifique dans le cadre de ce qui avait été annoncé, le ministère en tiendra compte sérieusement.

M. Giasson: Elles peuvent espérer que des crédits pourront être affectés à ces projets?

M. Lessard: On va voir les crédits à notre disposition, on va voir aussi le coût. Si chacun de ces projets est d'un coût élevé, normalement, ce coût n'est pas astronomique, lorsqu'il s'agit de projets de rangs et on utilise — je le soulignais au début de cette commission parlementaire — autant que possible l'infrastructure existante. Dans ce cadre, ce ne sont pas des projets très coûteux et on en tiendra compte. Mais j'ai aussi, dans d'autres régions du Québec, des municipalités qui ont fait la même chose. Il est possible que l'on prévoie un genre de programmes pour répondre aux besoins de ces municipalités, mais selon les disponibilités budgétaires, et on ne pourra certainement pas répondre à tous les besoins.

M. Giasson: Jusqu'à présent, mon expérience, c'est que les municipalités ne se sont pas lancées dans des projets sur de longs parcours, mais des projets d'un ou deux milles au maximum. Ce ne sont pas des choses qui peuvent engager des sommes fort importantes. C'est pour couvrir des besoins qui existent depuis des années. Les municipalités, soucieuses de faire un effort, de collaborer avec la politique nouvelle qu'on leur a soumise, ont décidé d'engager des sommes dans cette opération. Elles le font avec l'espoir que ça se traduise par des faits.

M. Lessard: Tout ça s'inscrit dans le cadre de projets que nous avons demandés aux chefs de district et aux chefs régionaux pour répondre à des modifications que nous devrions envisager à nos programmes, à la suite de difficultés qui pourraient s'élever entre le ministère de l'environnement et la Commission du territoire agricole — le ministère de l'Agriculture — mais surtout le ministère de l'environnement, si ce n'est pas situé dans la zone verte. Nous avons demandé cela à tous nos chefs de district. C'est probablement dans ce cadre que le chef régional a communiqué avec les municipalités. Ceci nous fera des projets auxquels nous pourrions répondre très vite, si nous sommes obligés de modifier notre programmation, car il arrive que nous devons modifier notre

programmation, et nous avons les banques de projets nécessaires.

Le Président (M. Jolivet): M. le député de Duplessis.

M. Perron: Merci, M. le Président. J'ai plusieurs questions à poser au ministre des Transports en rapport avec certains projets du comté de Duplessis, projets en vue et d'autres en marche au moment où l'on se parle. Ma première question est en rapport avec l'entente auxiliaire sur les axes routiers prioritaires, l'entente Canada-Québec, et se rapporte au code 113402 où il y a des investissements globaux prévus — qui étaient prévus — de l'ordre de \$24 175 000 en rapport avec la 138 entre Port-Cartier et Sept-Iles. Il y a déjà un montant qui a été dépensé sur la route en question. Dans cette entente, est-ce qu'était prévue la continuation de la route là où elle se termine au moment où l'on se parle, en direction de l'est, soit vers Port-Cartier, en incluant, bien entendu, le viaduc.

M. Lessard: Le viaduc, non, je pense que ce n'était pas compris. Les montants de l'entente sont déjà dépensés. Nous devons donc aller dans le budget régulier du ministère pour terminer les travaux. Cette année, nous demanderons des soumissions pour le viaduc de la rivière au Rocher...

M. Perron: A partir de la voie ferrée?

M. Lessard: A partir de la voie ferrée vers l'entrée est de Port-Cartier.

M. Perron: Si j'ai bien compris, les soumissions...

M. Lessard: ... millions je pense.

M. Perron: Est-ce la réfection quant aux plans et devis...

M. Lessard: ... le contournement de Port-Cartier.

M. Perron: Non, d'accord, c'est la route 138 elle-même. Est-il prévu de refaire complètement ce qui est à l'est de la voie ferrée?

M. Lessard: C'est-à-dire qu'il va y avoir la continuation. En fait, je pense que le tronçon pour lequel nous allons en soumission, est un tronçon de continuité. La partie à l'ouest de la voie ferrée et une partie à l'est de la voie ferrée, probablement jusqu'à l'entrée ouest de Port-Cartier. Si je me situe bien, l'entrée ouest de Port-Cartier est de l'autre côté de la voie ferrée, du côté est de la voie ferrée. Là je me démêle mieux que dans Montmagny-L'Islet.

M. Perron: Oui, d'accord. Maintenant, M. le ministre, cela donne une longueur de combien, en

kilomètres, ce qui doit être fait? Quant au projet, vous allez aller en soumission.

M. Lessard: 3,5 kilomètres.

M. Perron: 3,5 kilomètres. Merci. Maintenant, une autre question qui se rapporte à la route 139. Il y a un projet qui est à l'étude depuis plusieurs années, 4 ou 5 ans si ma mémoire est bonne. On sait qu'il y a une partie de la route 138 qui a été faite dans la ville de Sept-Iles même, soit à partir du parc Ferland jusqu'à la rue Ratté. A partir de la rue Ratté en direction de l'aéroport, la route est énormément dangereuse; d'ailleurs, il y a plusieurs accidents. Je voudrais remercier le ministre des Transports ainsi que les fonctionnaires pour avoir travaillé sur le fameux viaduc, où effectivement cela a réglé énormément de problèmes, depuis au moins une année, en tout cas.

M. Lessard: ...

M. Perron: C'est très bien quand même. Quant à ce projet, où en est-il et est-ce qu'on entend appeler des soumissions cette année?

M. Lessard: Je ne l'envisage pas cette année, mais c'est un projet qui entre dans les préoccupations du ministère.

M. Perron: Est-ce que les plans et devis sont préparés au moment où on se parle?

M. Lessard: Pas complètement. Je sais qu'il y a un problème d'égouttement, je sais que la ville de Sept-Iles, c'est-à-dire certains... en tout cas, j'ai eu des communications, je ne sais pas si c'est avec un industriel, concernant l'égouttement, tout près du passage à niveau, alors on me demande d'accélérer... ou la continuité du réseau d'aqueduc ou d'égouts, dans ce coin, je sais qu'il y a des problèmes. On m'a demandé d'accélérer. Je sais que pour aller à l'aéroport, il y a une courbe très dangereuse aussi. Les plans et devis ne sont pas terminés mais, étant donné le taux de circulation, il va falloir envisager des travaux. Mais je ne peux pas vous déterminer, un peu comme je le disais au député de Rouyn-Noranda, je ne peux pas vous déterminer l'échéancier actuellement.

M. Perron: Merci. Une troisième question se rapportant à la route 138 entre Québec et Sept-Iles. Les \$9 500 000 prévus comprennent quoi exactement entre Québec et Sept-Iles?

M. Lessard: Disons qu'il y a \$3 500 000 dans Charlevoix, mais le contrat est donné. Il y a possiblement \$500 000 — je les donne de mémoire — à Forestville, Sault-au-Cochon, à la rivière Sault-au-Cochon, débuts de travaux. Il y a possiblement des montants d'argent qui sont prévus à la côte Jean-Raymond jusqu'aux feux de circulation des quatre chemins. Il y a ensuite tout le secteur de Ragueneau où des contrats ont été donnés à la municipalité de Ragueneau, c'est-à-dire un protocole

d'entente pour \$1 million, réseau d'aqueduc, \$563 000, ... \$1563 000. Il y a un contrat de \$2 500 000 qui a été donné à Morin, en tout cas un entrepreneur de Ragueneau jusqu'au pont de Papinachois, dans ce coin-là. Il y a la fin, le parachèvement des travaux qui est commencé.

Chez vous, je vous ai donné cela. Dans la Basse-Côte-Nord, c'est-à-dire dans la moyenne Côte-Nord, on avait envisagé l'utilisation de l'infrastructure telle qu'on l'avait discutée, M. le député l'utilisation de l'infrastructure, tel qu'on en avait discuté, l'utilisation de l'infrastructure existante, pour éviter la reconstruction complète de la route. On envisageait une somme de \$2 millions, un peu plus, je pense, pour le gravelage, etc. Maintenant, nous devons aller au ministère de l'environnement pour demander des permis, ce qui veut dire que je ne peux pas m'engager, c'est très risqué que le montant de \$2 millions puisse être dépensé l'an prochain. D'ailleurs, j'ai évité de le mettre dans la programmation, puisque j'ai demandé à tous les fonctionnaires du ministère, étant donné certaines critiques que nous avons eu à subir de la part du ministère de l'environnement, de ne pas engager de sommes d'argent tant et aussi longtemps que nous n'aurons pas les permis du ministère de l'environnement. Et il y aura aussi — cela est commencé depuis un certain temps — un effort particulier dans la Basse-Côte-Nord cette année, soit Blanc-Sablon, Old Fort, et les entrées de villages que nous avons... Beaver devrait terminer son contrat cette année pour les entrées de villages, contrat qui a été donné l'an passé.

M. Perron: Lorsque vous parliez des problèmes que vous avez avec l'environnement, vous disiez que vous ne vouliez pas vous engager en rapport avec le montant de \$2 400 000. Je crois que c'était plutôt en rapport avec la nouvelle route forestière qui se dirigerait vers Aguanish.

M. Lessard: C'est cela.

M. Perron: Havre-Saint-Pierre-Aguanish.

M. Lessard: C'est cela.

M. Perron: Quant à l'autre projet que vous avez mentionné...

M. Lessard: Beaver a un contrat sur cela...

M. Perron: Sur une partie du réseau.

M. Lessard: Entre Havre-Saint-Pierre et Shel-drake, le pavage doit être donné.

M. Perron: Est-ce qu'on va faire un peu de réfection de route en même temps, cette année?

M. Lessard: On fait un coussin seulement.

M. Perron: Un coussin seulement. C'est entre les villages, n'est-ce pas?

M. Lessard: Il y a la côte à Malek que j'ai oubliée aussi.

M. Perron: La côte à Malek, j'allais justement vous en parler, M. le ministre.

M. Lessard: Entre Havre-Saint-Pierre et Shel-drake, on met une couche de pavage.

M. Perron: Entre les villages, en plus de ce qui est en train de se faire au moment où on se parle, en ce qui a trait aux villages eux-mêmes?

M. Lessard: Oui.

M. Perron: D'accord.

M. Lessard: J'espère qu'on ne fait pas de fausses promesses.

M. Perron: Maintenant, la côte à Malek, qu'en est-il, M. le ministre?

M. Lessard: Il n'y a pas de problème, c'est réglé. Est-ce que les plans et devis sont prêts? D'ici à deux mois, cela devrait être en soumission.

M. Perron: Pour que les travaux se fassent cette année?

M. Lessard: C'est cela.

M. Perron: Pour en revenir à la route 138...

M. Lessard: Si vous n'aviez pas un si grand comté aussi.

M. Perron: On verra cela à la réfection de la carte électorale.

Pour en revenir à la route 138, entre les villages de Shel-drake et de Longue-Pointe-de-Mingan, c'est prévu pour cette année aussi? Puis-qu'on parle de gravelage et de pavage.

M. Lessard: On fait du gravelage, il n'y a pas de terrassement. On utilise, comme je l'ai dit, l'infrastructure existante, sinon on sait combien coûterait la construction complète de toute cette route. On fait du gravelage et du pavage.

M. Perron: Merci. Ma dernière question, M. le ministre. En rapport avec la route 138 de la rivière Moisie à Havre-Saint-Pierre, le montant de \$3 500 000 qui est inscrit là, c'est effectivement ce que vous venez de mentionner, je crois.

M. Lessard: Oui, c'est cela.

M. Perron: C'est l'enveloppe globale pour ce coin-là.

M. Lessard: Oui.

M. Perron: Merci.

Le Président (M. Jolivet): M. le député de Brome-Missisquoi.

M. Russell: M. le Président, je regardais...

M. Perron: Excusez-moi, M. le Président, j'aurais une autre question à poser. Je l'avais complètement oubliée. Elle concerne la route 389, dont le député de Charlevoix a sûrement eu l'occasion de discuter dans son ministère à plusieurs reprises, Manic-Gagnon. Qu'en est-il cette année de ce projet, M. le ministre?

M. Lessard: Concernant la route 389, encore une fois, comme je l'ai indiqué, il était difficile d'envisager de construire une route selon les critères et les normes du ministère des Transports, puisque l'estimation de la construction entre Manic 5 et Gagnon était aux alentours de \$190 millions, je crois.
(12 heures)

Nous avons tenté de négocier avec le gouvernement fédéral la possibilité de considérer cette route-là comme route d'accès aux ressources naturelles. Malheureusement, nous n'avons pas réussi à obtenir d'autorisation, à obtenir l'accord de ministre responsable du MEER, M. Marcel Lessard, quoiqu'il y ait encore des possibilités, mais nous verrons après le 22 mai.

Étant donné que le ministère des Transports ne pouvait pas la placer, étant donné les critères et les normes que nous avons, sur son budget, puisque cela aurait coûté énormément cher, nous avons décidé d'en faire une route forestière classe 1. Le ministère des Terres et Forêts est maître-d'oeuvre de la concrétisation de cette route en relation avec des budgets qui nous sont transmis par le Fonds de développement régional. Nous avons, en fait, défriché, l'an dernier, je pense, 52 milles de route. Il reste 60 milles environ de défrichement. Au ministère des Transports, notre étude d'impact sur l'écologie devrait...

Nous espérons justement, cette année, dépenser et continuer le projet pour être capable de déboiser les 60 autres milles qui restent. Comme je l'ai dit tantôt, c'est Terres et Forêts qui paie. J'ai bon espoir d'avoir un peu plus que l'an dernier sur cette route-là.

M. Perron: Est-ce qu'il n'est pas question en plus de déboisement?

M. Lessard: Comme député, vis-à-vis du ministre des Terres et Forêts, je vais aller à l'étude des crédits du ministère des Terres et Forêts, s'ils ne sont pas adoptés, pour aller en discuter justement. Malheureusement, c'est fait, je n'ai pas eu le temps. Vous en avez parlé? Je vous remercie.

M. Perron: N'est-il pas prévu, en rapport avec la 389, comme vous venez de le mentionner, M. le ministre, cette année, de continuer aussi la construction de routes? On sait qu'il y a 32 milles à peu près de faits, au moment où on se parle, de routes forestières.

M. Lessard: Vous parlez entre Wabush, Labrador City...

M. Perron: Non, je ne parle pas de cela, je parle toujours de la 389, Manic-Gagnon.

M. Lessard: Oui, il y a 52 milles de défrichés...

M. Perron: Si je comprends bien, il faudrait que je pose la question au ministre des Terres et Forêts.

M. Lessard: Non, je suis quand même le dossier de près. Il y a 52 milles de défrichés, non pas 32 milles. Il y a, actuellement, 52 milles de défrichement de faits et il reste 60 milles à faire et on devrait avoir les budgets du ministère des Terres et Forêts pour y faire des travaux cette année, en collaboration avec le Fonds de développement régional.

M. Perron: Lorsque j'ai parlé des 32 milles, M. le ministre, j'avais mentionné justement que c'était de la construction routière et non pas du déboisement seulement. Il y a 52,4 milles de déboisés, mais il y a aussi 32 milles de faits. Donc, il y a eu 25 milles qui ont été faits depuis 1977, en 1977 et en 1978. Il y avait 5 milles qui existaient antérieurement.

M. Lessard: C'est exact.

M. Perron: Merci.

Le Président (M. Jolivet): M. le député de Brome-Missisquoi.

M. Russell: M. le Président, d'une façon très brève, j'ai examiné un peu les crédits, au programme 3, autres que ceux des autoroutes, lorsqu'on parlait de construction de routes principales, de routes régionales. On inscrit: Autres routes. Quand on regarde ce que cela représente, si on compare avec les années passées, si on prend l'ensemble des programmes, c'est à peu près le même chiffre à l'exception de quelques milliers de dollars. Mais si on fait des déductions et si on regarde simplement le montant qui est dépensé comme immobilisations directes, ce ne sont pas \$300 millions, ce sont \$200 millions qu'on va dépenser en immobilisations. Je me pose des questions si réellement on a augmenté les montants pour ces travaux-là ou si on les a baissés. J'ai plutôt l'impression — et je pense qu'on peut faire la preuve assez facilement — que même pour les routes régionales, principales et les autres — les routes locales je suppose, qui sont désignées par cette expression — si on va dépenser moins d'argent dans le fait si on enlève les services, parce qu'il y a un point bien important à regarder cette année, les 8% qui seront payés sur...

M. Lessard: Si vous calculez les routes régionales pour \$63 107 000, la construction d'autres routes, ce sont des routes régionales aussi, \$109 millions, vous arrivez à \$172 millions par rapport à \$166 millions, l'an passé.

J'ai expliqué au début, en fait on a expliqué — d'ailleurs, le député de Charlevoix m'indiquait qu'il était entièrement d'accord avec cela, en ce qui concerne les constructions de routes régionales, routes de rang et autres, petites routes — que nous allons diminuer les critères, que ce ne sera pas des expropriations sur une emprise de 150 pieds ou de 105 pieds; les expropriations seront beaucoup moindres. En diminuant les critères, nous espérons être capables de faire la même quantité de travaux.

M. Russell: Est-ce qu'on a tenu compte du 8% de taxe qu'on va être obligé de payer maintenant, qu'on ne payait pas dans le passé? De quelle façon va-t-on l'appliquer? Est-ce qu'on va payer cela simplement sur le gravier ou sur le gravier et le transport?

M. Lessard: Nous avons tout simplement l'intention de faire une demande — comme cela n'était pas prévu dans le budget — au Conseil du trésor à ce sujet.

M. Russell: Qui va payer la taxe?

M. Léonard: On verra.

M. Russell: Est-ce que ce seront les entrepreneurs à l'avenir, à partir de l'annonce du budget? Est-ce qu'on va payer simplement sur le matériel ou si on va payer sur le matériel-transport, tel que la loi l'indique actuellement? On serait obligé de payer sur le matériel-transport déposé sur la route, si on se rapporte à la loi d'urgence.

M. Lessard: Cela dépend qui achète les matériaux. Si c'est nous qui achetons les matériaux, normalement, cela devrait être nous qui payons la taxe. Si c'est l'entrepreneur qui achète les matériaux... J'aimerais mieux que le sous-ministre adjoint...

Actuellement, il y a des discussions qui se tiennent entre le ministère des Finances, le ministère du Revenu et les principaux ministères concernés. Lors du dépôt de la loi et des règlements en Chambre, je pense que la lumière sera faite là-dessus, à savoir qui va payer la taxe.

M. Russell: Actuellement, cela n'affecte pas les contrats en cours.

M. Lessard: Ce ne sont surtout pas les entrepreneurs. C'est plutôt les travaux en régie du ministère qui pourraient être affectés par la taxe, à savoir si un artisan paierait les 8%.

M. Russell: Est-ce qu'on doit comprendre que les entrepreneurs qui, actuellement, sont à exécuter les contrats, ne paieront pas la taxe?

M. Lessard: Ce n'est pas un contrat sur un achat. On paie la taxe sur un achat, pas sur un contrat de construction. Ils paient la taxe, de toute façon, mais pas sur les matériaux fournis par le ministère.

M. Russell: Disons que cela va se clarifier cette question, mais on a discuté, j'ai déjà soulevé le point dans le passé. Je voudrais le ramener encore, c'est la question de pavage bitumineux actuellement dont le coût est rendu très élevé. Dans la région de chez nous, on a utilisé beaucoup de "low cost", je ne sais pas si le ministre comprend exactement à quoi je veux référer. Je ne sais pas s'il y a un autre terme technique pour le désigner, mais je sais que c'est beaucoup moins coûteux.

M. Lessard: Je vous comprends.

M. Russell: Est-ce qu'on a discontinué l'utilisation de ce système ou si on va l'utiliser d'une façon plus accélérée?

M. Mailloux: Est-ce que le député parle des pavages à froid ou...

M. Lessard: A froid.

M. Russell: C'est du "low cost"; c'est de la granulation... avec de l'asphalte.

M. Mailloux: C'est de l'huile mélangée avec de la pierre.

M. Lessard: C'est de l'huile combinée avec...

M. Mailloux: Roulée.

M. Lessard: Oui, l'asphalte en canne qu'on avait chez nous dans le temps.

M. Mailloux: Non, c'est de la pierre roulée avec...

M. Lessard: Avec de l'huile?

M. Mailloux: ... de l'huile.

M. Lessard: On m'indique que non. On m'indique qu'il s'en fait très peu actuellement. Le ministère de l'Environnement n'est pas d'accord.

M. Mailloux: On a eu des répercussions de la part des automobilistes qui disent que cela brise les automobiles...

M. Lessard: Oui. Vous dites du recouvrement...

M. Mailloux: L'asphalte à froid a été discontinuée également; l'asphalte qui était faite par Moto Paving, anciennement. Cela a été discontinué, je pense.

M. Lessard: Oui, parce qu'on m'indique que cela coûte presque aussi cher.

M. Mailloux: Presque aussi cher avec des résultats assez différents d'un endroit à l'autre.

M. Russell: Peut-être pas avec l'autre système. L'autre système coûte environ le tiers.

M. Lessard: Avec l'autre système, il y avait des problèmes considérables, l'environnement, les automobilistes. M. Blais pourrait donner des...

Cela coûte peut-être le tiers, mais cela n'a pas le tiers de l'épaisseur.

M. Russell: D'accord. Il faut dire que dans des régions comme les Cantons de l'Est et la Mauricie, il y a bien des rangs doubles. Il y a beaucoup de cultivateurs. Quand il n'y a pas de pavage, il y a une poussière qui s'étend dans les champs, qui affecte les récoltes. C'est affreux! La circulation n'est pas tellement élevée dans ces rangs. Si on avait l'utilisation de ce système, cela pourrait répondre aux besoins, cela serait satisfaisant. Je peux vous indiquer des routes qui ont été faites, il y a déjà dix ou douze ans, et qui sont encore assez bonnes. Dans quelques années, on pourra peut-être mettre un pouce ou un pouce et demi de pavage. Cela va faire une route complète, à condition que la forme de la route soit bonne. Je comprends mal qu'on refuse de l'utiliser, parce que la preuve, lorsque c'est bien posé... C'est là le grand secret, c'est de la poser comme il faut. Je ne vois aucunement comment cela peut affecter l'environnement. Ils peuvent venir se mêler de cela. Cela ne "dérive" pas de la route. Il ne faut quand même pas perdre la tête avec cela, l'environnement.

M. Lessard: Oui, on m'indique qu'on ne l'a pas arrêté complètement, mais on ne l'a jamais utilisé sur une grande échelle et ça ferait partie des moyens économiques qu'on envisagerait dans le triennal pour répondre aux besoins des gens et à des coûts moindres.

M. Russell: Il y a des municipalités, M. le Président, qui sont prêtes actuellement à faire des travaux qui sont déjà à l'entretien du ministère, à condition qu'on puisse obtenir de l'aide du ministère pour faire le pavage. Elles seraient prêtes à accepter même ce système de pavage. Dans la région chez nous, il y a plusieurs demandes et c'est pour tâcher de régler un problème. L'entretien de la route est assez coûteux actuellement pour le ministère. Ce qui affecte les cultivateurs, c'est la poussière, parce que la circulation commence à être assez élevée. On ne peut pas retourner 20 ans en arrière alors qu'il y avait encore moins de circulation et où on se promenait encore en voiture. Est-ce qu'on a un programme d'organisation pour essayer de régler, de résoudre ces problèmes ou si on va continuer à les remettre aux calendes grecques à peu près tout le temps?

M. Lessard: Oui, on va en tenir compte. Si, par exemple, dans le triennal, vous faites valoir que vous seriez prêts à accélérer les projets et à avoir ce type de revêtement bitumineux, on en tiendra compte.

M. Russell: C'est un système que j'aime bien, le triennal. On reçoit le ministre avec ses fonctionnaires, très gentils...

M. Mailloux: Avec trois ans de...

M. Russell: ... et posés. On examine, on fait les nôtres. Il nous prend avec un grand sourire. J'ai assisté depuis une couple d'années. Mais là, c'est pour couper des demandes qui étaient au programme. On ne fait que les couper; on n'en redonne pas d'autres. Je viens d'apprendre que même ceux qui ont été coupés ne seront peut-être pas exécutés.

M. Lessard: Ils ne sont pas...

M. Russell: Oui, parce qu'on a un paquet d'excuses dont on se sert maintenant. Là, c'est l'environnement. Anciennement, c'était l'expropriation qui était l'excuse classique. L'expropriation n'était pas réglée. Maintenant, on est rendu avec l'environnement. Je pense que l'autre excuse...

M. Lessard: J'ai expliqué ça tantôt au député de Montmagny-L'Islet...

M. Russell: Oui, d'accord.

M. Lessard: ... si tu veux que...

M. Russell: Non, je ne veux pas embarquer dans le... Je tente d'exposer le malaise que ça crée avec ces routes qu'on a promises il y a deux, trois, quatre ans.

M. Lessard: A l'avenir, je vais vous en donner moins. Donc, je ne vous couperai pas. Quand je vais préparer mon budget, je vais donner les ordres au sous-ministre, à savoir que ce sera région par région et les budgets vont être assez limités. Donc, peut-être que vous ne serez pas coupés, mais il n'y aura pas de chiâlage ensuite. Tandis que ce que je voulais avoir, justement, c'est une estimation des projets les plus prioritaires et comme, globalement, lorsqu'on faisait la totalité de l'ensemble des projets, ça dépassait considérablement les budgets, il fallait couper.

M. Russell: M. le Président, je veux simplement que le ministre comprenne la situation dans laquelle on se trouve placé.

M. Lessard: Je comprends assez que l'année prochaine, ça ne se passera plus.

M. Russell: Peut-être qu'on veut essayer de faire un cri avec une affaire... On se retournera vers un député ou se vengera parce qu'on crie, mais il y a des demandes qui sont au triennal actuellement depuis quatre à cinq ans dans la région chez nous.

M. Lessard: ... dix ans.

M. Russell: D'accord. Les gens ont de l'espoir depuis quatre ou cinq ans et même plus souvent, dans bien des cas. ... on a dit: Oui, c'est au programme. Cela s'en vient. C'est inscrit au triennal. On est mieux de dire: On ne peut pas les faire. C'est fini, cette affaire, de les placer de cette façon.

M. Lessard: C'est ça qui va être fait.

M. Russell: Parce qu'on se fait reprocher ça constamment. On se le fait crier dans les oreilles. Il y a des programmes, aujourd'hui... On a des programmes qui sont censés être exécutés. On vient de m'apprendre que l'environnement a des objections.

M. Lessard: Là, je viens de vous dire ceci: Il n'y a pas de projets qui vont aller en soumissions, préparation, etc., sans avoir, au préalable, le permis de l'environnement. On va savoir exactement où on va avec l'environnement avant de s'engager dans des projets.

Que voulez-vous que je fasse? Il y a des lois gouvernementales et tous les ministères du Québec doivent, je pense, s'y soumettre les premiers et ces lois-là étant ce qu'elles sont, il faut justement en tenir compte.

M. Russell: M. le Président, la région chez nous, je pense bien, avec l'environnement dans la partie du comté de Brome, si je veux simplement regarder une région de laquelle je suis très près, je pourrais prendre d'autres comtés aussi de la même région. Ce sera l'environnement partout parce qu'on a des gens, ce qu'on appelle des naturalistes, même des journalistes naturalistes qui demeurent dans le comté de Brome. Là, il n'y a pas moyen de toucher à quoi que ce soit pour déplacer la nature. On ne fera pas de route, parce qu'ils vont écrire à pleines pages et si je regarde dans l'autre comté, le comté de Missisquoi, c'est le zonage agricole. Eux, il ne faut quand même pas prendre la terre propre à la culture et faire des routes avec, ce n'est pas possible; on passera là où on pourra. C'est là l'autre objection; ça vient régler tous les problèmes des routes du comté de Brome-Missisquoi, pour ne mentionner que ce comté.
(12 h 15)

C'est le contexte dans lequel on est placé; d'un côté, les gens se plaignent parce qu'ils veulent obtenir des travaux qui, à mon sens, sont bien raisonnables. Il y a des municipalités qui ont déjà fait des travaux à leurs frais sur des chemins qui dépendaient du gouvernement, avec une entente quasi tacite qu'on aiderait, à l'aide de subventions, à faire le pavage. Ce n'est pas fait, ça traîne et on ne répond pas actuellement.

Je vous dis ça, M. le Président, pour tâcher de vous démontrer le contexte dans lequel on est situé. Je pense bien que c'est au ministre de le régler; il n'est pas tellement considérable à régler.

M. Lessard: Je dois dire que nous avons quand même constitué un comité, il y a eu des

réunions entre les deux sous-ministres, le sous-ministre de mon ministère et le sous-ministre de l'environnement. Nous avons essayé d'aplanir les difficultés qui se présentaient sur les projets qui sont actuellement en discussion. Nous prévoyons, comme on l'a dit au début de l'étude de ces crédits, être capables de dépenser les sommes qui sont prévues. Maintenant, il va falloir s'habituer à fonctionner avec l'environnement, avec l'obligation de respecter notre entourage. Quand on fait des ponts sur une rivière à saumon, il faut faire l'analyse des saumons. Je suis d'accord avec ça, je trouve que dans le passé on a trop — entre un extrême et l'autre, nous allons essayer de trouver un juste milieu — construit de routes sans tenir compte de notre environnement et sans tenir compte de nos ressources naturelles, de nos ressources fauniques, etc.

Il y a un ministère qui est responsable de la surveillance du territoire et, en collaboration avec ce ministère et en collaboration avec d'autres ministères, nous avons l'intention, en tant que ministère des Transports, de dépenser notre argent — j'en conviens — mais de le dépenser — parfois ça ne fait pas plus mal — en tenant compte du milieu naturel que nous devons respecter; on n'est quand même pas pour tout détruire non plus.

M. Russell: M. le Président, je suis bien d'accord avec le ministre au sujet des rivières à saumon; il faut en tenir compte. Mais, dans les Cantons de l'Est, sur les rivières à perchaude, je ne pense pas que ça dérange beaucoup.

M. Lessard: Dans le comté de Joliette-Montcalm, il y avait un ruisseau et un lac à foin...

M. Chevette: Je dois vous dire que, sans tomber complètement d'accord avec le député de Brome-Missisquoi, je trouve...

M. Russell: Mais pas en désaccord.

M. Chevette:... qu'à certaines occasions, il y a nettement de l'exagération. Si les fonctionnaires de l'environnement étaient allés voir le lac à foin, sur la route 125, ils se seraient aperçu qu'il n'y a même pas une bibite qui vit là et que le calcium ne peut pas être mortel; il peut tuer les mauvaises herbes et ce ne serait qu'une bonne chose.

M. Russell: M. le Président, je souligne que c'est un problème qui n'est pas facile à régler; je sais que le ministre est pris avec le problème, mais je veux qu'il comprenne le contexte dans lequel on est obligé de travailler et de vivre, ainsi que les reproches qu'on reçoit à droite et à gauche.

Etant donné que le ministre est conscient que c'est à lui à régler le problème, je vais accepter les crédits. Je devrais peut-être les accepter sur division parce que je ne suis pas d'accord qu'il y a assez de crédits pour répondre aux besoins régionaux et locaux.

M. Lessard: Lors du discours du budget, vous auriez dû nous dire: Le gouvernement du Québec aurait dû emprunter plus, aurait dû taxer plus les citoyens, etc., parce que, justement, il faut tenir compte de la situation économique du Québec et du taux de taxation.

M. Russell: M. le Président, à l'occasion du discours du budget, j'ai dit ceci: Il faudrait prendre les moyens pour freiner la suradministration qu'on a actuellement et il resterait plus d'argent pour de l'immobilisation, pour des travaux qui sont rentables, pour de la capitalisation. Là-dessus, je suis d'accord, mais je ne suis pas d'accord qu'on doive faire ce qu'on fait actuellement, emprunter et payer pour de l'administration complètement inutile.

M. Lessard: Actuellement, on emprunte pour de l'investissement. Quand vous parlez d'administration inutile... Au ministère des Transports, on réduit de 100 postes cette année et on va réduire de 150 postes l'an prochain. J'ai déjà expliqué l'utilisation rationnelle des ressources qu'on veut faire et aussi, en même temps, les nouvelles normes de construction qui allaient nous permettre, non pas d'investir plus d'argent, mis de faire autant ou plus avec ce qu'on a.

Le Président (M. Jolivet): M. le député de Joliette-Montcalm.

M. Lessard: Il faut éviter d'avoir du chromé; le chromé, on peut le laisser faire.

M. Chevette: Si le député de Charlevoix a une proposition à faire, avant; allez-y.

Le Président (M. Jolivet): M. le député de Charlevoix.

M. Mailloux: M. le Président, sur l'ensemble du budget de la voirie, forcément on va en soumissions publiques. Est-ce que dans le cours de la dernière année il est resté un pourcentage de travaux faits en régie par les forces du ministère sur des routes très secondaires? Quel est le pourcentage? Est-ce qu'il y a eu 2%, 3% ou 5% du budget qui ont été faits en régie? Si on n'a pas la réponse, qu'on me donne un aperçu.

M. Lessard: C'est plutôt au niveau des régions...

M. Mailloux: Ce que je veux savoir, c'est s'il reste encore certains travaux en régie qui sont faits quand les normes de construction respectent simplement l'amélioration d'une route.

M. Lessard: Il y a sûrement \$25 millions à \$30 millions de travaux en régie qui sont faits par le ministère.

M. Mailloux: En raison des grands travaux qui sont peut-être moins importants qu'il y a trois ou

quatre ans, on sait qu'à chaque demande de soumissions publiques pour des travaux il y a une multitude de soumissionnaires. Je voudrais savoir si dans le cours de la dernière année, pour les contrats que vous venez de demander, normalement, en raison de cette multitude de soumissionnaires, on constate de plus en plus — on appelle cela aller dans leurs poches — que les entrepreneurs vont en bas des coûts estimatifs révisés du ministère avant la demande de soumissions. Ils vont encore en bas des coûts.

M. Lessard: J'ai plusieurs cas...

M. Mailloux: ... le coût estimatif à peu près.

M. Lessard: Non, actuellement...

M. Mailloux: Ah bon!

M. Lessard: J'ai vu un contrat qui est sorti de chez nous pour lequel il y avait une dizaine de soumissionnaires et ils sont allés passablement en bas de l'estimation du ministère. Cela dépend de l'envergure, mais là c'était un contrat d'environ \$300 000 et il y avait dix soumissionnaires, dont des soumissionnaires de Montréal. C'est un soumissionnaire de Montréal qui l'a obtenu à prix très très bas.

M. Mailloux: Quant au problème des revêtements bitumineux...

M. Lessard: ... en faire plus.

M. Mailloux: Quant au problème des revêtements bitumineux... Cela n'est pas pour la meilleure santé financière des entrepreneurs. Quant au problème des revêtements bitumineux, que ce soit dans le domaine de la construction ou de l'entretien... tantôt le ministre a expliqué qu'il continuait à négocier jusqu'à concurrence de \$300 000 avec les entrepreneurs. Je n'ai rien contre cela pour les raisons qu'on a déjà souvent mentionnées. Est-ce que malgré cela... On avait l'habitude, lorsque j'étais à ce ministère, d'aller, au moment où on négociait des prix avec les entrepreneurs d'asphalte, prix à accepter entre les deux parties, on cherchait à faire une expérience de quelques contrats d'importance pour voir si les prix offerts étaient de beaucoup dépassés ou coupés lors d'appels de soumissions publiques. Il est arrivé quoi dans vos derniers appels? S'il y en a eu.

M. Lessard: On continue de faire cette surveillance...

M. Mailloux: Oui, mais ce n'est pas là le sens de ma question.

M. Lessard: Oui, je comprends, mais est-ce que des conséquences...

M. Mailloux: Est-ce qu'il y a eu des appels de soumissions publiques pour du simple revêtement bitumineux dans les derniers mois?

M. Lessard: C'est-à-dire que le programme actuel de revêtement bitumineux n'est pas démarré à 100%.

M. Mailloux: L'an passé — on va retourner d'une année pour avoir la même réponse — est-ce qu'au début de l'année il y a eu quelques demandes de soumissions publiques simplement pour des revêtements ou tout a-t-il été négocié? C'était toujours en bas de \$300 000.

M. Lessard: Oui, on a eu plusieurs...

M. Mailloux: Sur la transcanadienne, entre autres, il y a eu des contrats...

M. Lessard: La grande majorité de nos soumissions...

Il y en a eu l'an passé et il y en a eu beaucoup en 1977. On est pratiquement allé en soumission pour le tiers des contrats de travail. L'an passé, un peu moins mais il y a deux ans, cela avait été plus. On voulait faire la preuve de prix récemment négociés avec l'association.

M. Mailloux: Est-ce que cette preuve faite l'an passé a rejoint à peu près les prévisions du ministère?

M. Lessard: Oui, en 1977, c'était sorti à 98 et une fraction de nos estimations, pour la construction et l'entretien. L'an passé on l'a répété un peu, mais on s'est rendu compte que cela ne servait à rien de mettre en compétition les usines en place. On a gardé comme critère d'aller en soumissions publiques quand il n'y a pas d'usine dans le banc où doit être exécuté le travail.

M. Mailloux: Dans un autre ordre d'idées, est-ce que le ministre me dirait — je conviens qu'avant mon départ du ministère on avait déposé quantité de plans — si, entre le volume d'expropriation qui était dû aux citoyens du Québec et le volume actuel, il y a eu réduction de la note ou nos engagements à l'endroit des Québécois sont-ils aussi élevés?

M. Lessard: Oui, il y a eu d'abord un effort très sérieux de fait pour régler un certain nombre de dossiers qui étaient là depuis assez longtemps dans le secteur de Rimouski et dans différentes régions du Québec. Nous sommes actuellement, étant donné que nous avons défini un certain nombre de priorités à remettre aussi des terrains qui étaient compris dans les expropriations qui avaient été faites en 1975.

Le plus gros des expropriations est d'environ \$100 millions, dû aux expropriés. Plusieurs de ces cas sont devant le tribunal d'expropriation et ce sont des cas qui sont plus vieux. Chaque année, on dépose pour \$20 millions à \$25 millions de nouvelles expropriations.

M. Mailloux: M. le Président, la dernière question que j'aurais relativement au domaine de la construction, cela pourrait rejoindre également

le programme maritime, je pense qu'on pourrait passer à travers. Le ministre avait donné, l'an passé, c'était de bonne guerre, cela concernait le comté de Saguenay et le comté de Charlevoix, une étude de faisabilité à Lalonde et Valois d'un pont éventuel sur la rivière Saguenay. On me donnait tantôt les chiffres de la circulation. Je suis d'accord pour la construction de deux débarcadères supplémentaires et de deux navires. C'est un pont flottant qui répondra, pour plusieurs années, aux besoins du trafic là-bas et surtout avec les deux débarcadères, il n'y aura plus de coupure de la route comme il arrivait précédemment. Est-ce que l'étude de faisabilité de Lalonde et Valois a été déposée? Si oui, est-ce que dans cette étude de faisabilité il y avait également une étude des coûts et qu'est-ce que cela donne?

M. Lessard: En fait, le mandat qui avait été donné à la firme Lalonde, Girouard et Letendre, était strictement en vue de voir la faisabilité d'un pont sur le Saguenay et les endroits où ce pont pourrait être construit. C'est une étude de \$150 000. Ce n'est donc pas une recherche exhaustive de tous les problèmes que pourrait soulever la construction d'un pont sur le Saguenay.

M. Mailloux: Est-ce que le rapport est déposé?

M. Lessard: J'ai un rapport préliminaire et je pense que M. Lalonde serait prêt à me rencontrer, d'ici un mois, je pense, pour déposer le rapport.

M. Mailloux: Quand le rapport sera déposé, il faudra le rendre public.

M. Lessard: Je déposerai le rapport. Quand je suis arrivé au ministère, je me suis intéressé à ce projet, même si cela reliait le comté de Charlevoix au comté de Dubuc, plutôt que le comté de Saguenay, mais j'ai relu...

M. Mailloux: ... et Duplessis.

M. Lessard: ... tout le dossier de l'ingénieur Monty, qui était plutôt une recherche de thèse. Cela n'avait pas été, non plus, une recherche exhaustive comme telle, c'était une recherche qui avait été faite dans le cadre d'une thèse de doctorat.

On sait que l'étude qui a commencé en 1974 où l'évaluation était de \$56 millions à ce moment-là, a été reprise vers 1976, et l'évaluation était de \$76 millions. Mais parce qu'il n'y avait pas eu d'étude d'analyse de site comme telle, j'ai voulu, pour répondre aux questions des citoyens — cela ne veut pas dire qu'on va s'en aller dans la construction d'un pont sur le Saguenay à très brève période...

Mais j'ai quand même voulu, pour répondre aux besoins des citoyens, avoir une étude technique pour voir les différents emplacements de faisabilité. Je pense, comme le soulignait le dépu-

té de Charlevoix, qu'avec le système que nous avons développé, soit en ajoutant deux bateaux qui viendront en fonction en février ou mars l'an prochain, et deux débarcadères de plus, les bateaux n'auront plus à s'attendre dans le milieu de la rivière comme c'est le cas actuellement et on pourra répondre de façon satisfaisante au taux de circulation qui existe actuellement, parce qu'il faut quand même penser qu'on ne fait pas, non plus, de routes pour des périodes de pointe, le 1er juillet et le 24 juin. On fait des routes pour l'ensemble de l'année et ce que cela prendra probablement à ce moment-là c'est d'avoir ce genre de restaurant de chaque côté de la rivière où les gens pourront prendre un café dans une atmosphère un peu améliorée et je pense bien que cela va satisfaire la population pour une période de temps assez...

(12 h 30)

M. Mailloux: Notre collègue de Bellechasse posait une question hier relativement à un pont entre Beaumont et l'île d'Orléans. Je suis de ceux qui croient que les deux ponts actuels qui desservent la rive sud et la région de Québec ne sont pas utilisés plus qu'à 60%, j'imagine, actuellement? Est-ce qu'on me donnerait le chiffre approximatif de l'utilisation des ponts?

M. Lessard: Parce que ce n'est congestionné...

M. Mailloux: A peu près 60%, la capacité de ces ponts.

M. Lessard: Le pont Pierre-Laporte, c'est 54 000 en période estivale, 48 000 le reste du temps. Le vieux pont de Québec est de 14 000.

M. Mailloux: On a dit quoi pour le pont Pierre-Laporte?

M. Lessard: 54 000.

M. Mailloux: 54 000, alors qu'à Montréal, on reçoit presque 100 000 sur le tunnel Hypolite-Lafontaine, le pont dans le quartier Champlain.

M. Lessard: Il n'y a pas de congestion très importante en période régulière.

M. Mailloux: Est-ce que l'entretien du pont de l'île d'Orléans est encore très, très onéreux? Il est toujours sécuritaire, j'imagine. Est-ce qu'il est encore très, très onéreux.

M. Lessard: Cela coûte...

M. Mailloux: Cela irait peut-être à l'entretien.

M. Lessard: On a fait des réparations majeures l'an dernier, parce qu'il y avait des rumeurs qui circulaient selon lesquelles le pont de l'île d'Orléans était dans un état dangereux. Nous avons fait des études et le député de Montmorency s'inquiétait énormément. A la suite d'un certain

nombre de communications, nous avons fait des études sur le pont et on peut dire qu'il y a eu des réparations assez importantes qui ont été entreprises l'an dernier. Nous estimons au niveau du ministère qu'il n'y a aucun danger pour l'effondrement du pont de l'île d'Orléans actuellement. Mais nous avons une étude actuellement, l'étude Vandry, pour le lien rive nord-île d'Orléans.

M. Mailloux: On parlait, à ce moment, d'une étude concernant une jetée entre la terre ferme de la rive nord et l'île d'Orléans?

M. Lessard: Oh, non, non, non.

M. Mailloux: Parce qu'à ce moment, les problèmes d'environnement qu'on a eus avec Dufferin-Montmorency, là il y en aurait eu des particuliers.

M. Lessard: Il y a déjà eu un projet dont j'avais pris connaissance concernant la jetée du côté nord pour relier l'île d'Orléans et, ensuite, le tunnel. J'ai dit hier que nous avons mis fin aux études actuellement.

M. Mailloux: Programme 3 adopté.

Le Président (M. Jolivet): Sauf qu'il restait une couple de questions, à moins qu'elles soient... le député de Rouyn-Noranda.

M. Samson: Cela va aller.

Le Président (M. Jolivet): Le député de Joliette-Montcalm.

M. Chevette: Il semble bien que l'an dernier, M. le ministre, suite aux interventions du député de Brome-Missisquoi et aux miennes, la répartition, quant au pavage bitumineux, a été passablement bien faite puisqu'on a eu peu de revendications. Est-ce que le ministère s'enligne sur le même fonctionnement que l'an dernier?

M. Lessard: Je m'excuse...

M. Chevette: Concernant le revêtement bitumineux.

M. Lessard: Oui.

M. Chevette: Etant donné qu'il y avait des compagnies qui installaient des sous-postes partout, près des...

M. Lessard: Vous voulez dire la forme de soumissions ou de négociation?

M. Chevette: Oui.

M. Lessard: Même chose.

M. Chevette: Donc, il va y avoir possibilité d'une répartition assez équitable, compte tenu des capacités?

M. Lessard: Oui.

M. Chevette: Parfait. Deuxième question, est-ce que vous entendez utiliser le procédé du scalpage de revêtement bitumineux en formation de la nouvelle machinerie qui est sur le marché pour la récupération de l'asphalte?

M. Lessard: C'est-à-dire que j'ai dit qu'actuellement on faisait des études à ce sujet. On y va sur un programme de \$2 millions cette année. C'est-à-dire qu'on fait encore des tests. Surtout à Mont-Laurier, on va en faire dans un...

Le Président (M. Jolivet): Les éléments 1, 2, 3 et 4 du programme 3 adoptés. Compte tenu du temps, il avait été question de permettre...

M. Lessard: Il ne faut pas attendre, quand on fait une route, que les gens arrachent le pavage avant d'agir.

M. Chevette: C'est ce que j'avais bien compris, mais il y a aussi une question d'économie d'agrégats, de fournitures, etc.

Une Voix: De réutilisation.

M. Chevette: De réutilisation aussi.

M. Lessard: Le programme 3?

Le Président (M. Jolivet): Il est adopté.

M. Lessard: On a pas mal fait le programme 4 aussi.

M. Mailloux: M. le Président.

Le Président (M. Jolivet): M. le député de Charlevoix.

M. Mailloux: On pourrait peut-être, si mes collègues ministériels ou de l'Opposition n'ont pas tellement de questions à poser, espérer passer à travers le programme 4, mais il y avait un ou l'autre de mes collègues qui avait une ou deux questions à poser; si on l'adopte avant 13 heures, il faudrait quand même leur permettre.

Conservation du réseau routier

Le Président (M. Jolivet): Oui, d'accord. Donc, le programme 4...

Une Voix: ... on ne finira pas avant demain soir.

M. Mailloux: A l'entretien, M. le Président, je constate — je l'ai déjà dit — qu'il y a une diminution assez marquante à ce budget, parce que \$112 millions par rapport à \$114 millions; \$114 millions étaient déjà insuffisants. Devant l'augmentation des coûts, je me demande quelle sorte de cauchemar va vivre le ministre des Transports

cette année pour entretenir un réseau routier, quand on connaît les...

Nous dirait-on d'abord quelle est en la réalité, d'après les négociations qui sont amorcées, l'augmentation des coûts des revêtements bitumineux? Environ combien d'augmentation? 10%, 20%, en raison de l'augmentation de l'huile et des agrégats?

M. Lessard: Ce sera une composante assez importante du coût de revêtement bitumineux. Les soumissions ont été ouvertes, par le service général des achats, sur le ciment asphaltique et on constate une hausse d'environ 50% sur le coût du ciment asphaltique. L'an passé, nous avons obtenu des taux largement inférieurs aux taux qui avaient été consentis en Ontario et même aux États-Unis mais, cette année, le prix se rajuste et pour le ciment asphaltique lui-même, nous avons des soumissions qui varient entre \$109 et \$112 la tonne métrique.

M. Mailloux: Cela voudrait dire que, comme cet élément a subi une telle augmentation, sur un contrat de pavage de \$100 000, quels seraient les coûts supplémentaires que ça entraînerait? C'est un des éléments. Pour un contrat de \$100 000, ça impliquerait une augmentation de combien?

M. Lessard: Il y aura une augmentation du coût de revêtement bitumineux d'environ 20%.

M. Mailloux: De 20% sur l'ensemble d'un projet?

M. Lessard: Sur l'ensemble d'un projet de revêtement bitumineux.

M. Mailloux: Annuellement, à l'élément entretien, je ne parle pas de l'élément salaire, sur les contrats de programmes de pavage à combien se chiffrait annuellement l'ensemble des contrats de pavage? En millions?

M. Lessard: Entre \$25 millions et \$27 millions. Le programme de couches d'usure principale.

Cela veut dire que ça nous coûterait environ \$5 millions de plus.

M. Mailloux: Plus que ça, \$30 millions; ça ferait \$6 ou \$7 millions.

M. Lessard: On parle de 20%; si on parle de \$25 millions, ça veut dire que ça irait à \$30 millions.

M. Mailloux: Cela voudrait dire que le programme de pavage a été considérablement réduit depuis deux ou trois ans.

M. Lessard: On a des problèmes sérieux à ce sujet, d'autant plus qu'on sait que... En tout cas, j'ai une étude, au sein du ministère, classifiant les pavages en fait selon les degrés d'usure: cinq

classes A, B, C, D et E. Il est certain que lorsque nous arrivons au niveau E, le revêtement bitumineux d'une couche supplémentaire coûte passablement plus cher le mille que si nous prévoyons plutôt faire les travaux au niveau C. Cette étude... Il est certain qu'il va falloir faire des efforts sérieux d'ici... J'espère aller chercher des budgets supplémentaires, l'an prochain, à ce sujet, parce qu'il y a des problèmes sérieux qui se posent et on devra avoir une discussion sérieuse au Conseil du trésor à ce sujet.

M. Mailloux: Je comprends les problèmes budgétaires du gouvernement, mais il ressort que, sur un réseau routier tel que celui qu'on connaît, avec l'insuffisance des montants déjà accordés, l'augmentation des coûts, ça va devenir un cauchemar pour les automobiles. Avec les conditions climatiques que connaît le Québec et le peu de durée du revêtement, l'usure et ces choses, je pense bien que le réseau routier va s'en aller dans un état déplorable si le ministre des Finances ne fait pas un effort très valable pour ajouter de l'argent à ces programmes.

M. Lessard: C'est certain que devant l'augmentation assez importante qu'on constate actuellement dans l'achat de la matière première, je devrais intervenir auprès du ministre des Finances pour obtenir possiblement, parce qu'on vient de le constater...

M. Mailloux: On vient de nous annoncer une augmentation assez importante de la Commission des transports quant au transport des matières en vrac, m'a-t-on dit. Je ne sais pas de quel ordre, mais je pense que le ministre pourrait me dire à quoi cela correspond. Qu'est-ce que c'est l'augmentation des transports?

M. Lessard: Entre 10% et 12%.

M. Mailloux: Je pense que les autres députés pourront poser des questions, je voudrais simplement poser des questions générales. L'entretien d'hiver associé à l'indexation de... Ce que je voudrais savoir c'est ceci. Cela n'est pas de savoir qui entretient les routes, mais le fait que les changements de la fiscalité municipale donnent de nouveaux revenus aux municipalités. Il y a une quantité de routes données que le ministère des Transports entretenait à 100%, d'autres, par entente avec les municipalités, étaient entretenues à subvention. Est-ce que j'ai été induit en erreur en pensant que c'était l'intention du ministère, devant le changement des ressources fiscales municipales, de s'apprêter à remettre à des municipalités des routes sur lesquelles l'entretien était fait à 100%?

M. Lessard: Voici, il y a quatre critères pour remettre les routes aux municipalités. En ce qui concerne l'entretien des chemins d'hiver, dans le discours du budget je ne crois pas que M. Parizeau ait annoncé que ce programme devait disparaître.

M. Mailloux: Je voudrais savoir du ministre si, sur l'ensemble du réseau provincial, le ministère prévoit renvoyer la subvention des routes entretenues à 100% ou si, par l'ensemble du circuit, on garde le statu quo?

M. Lessard: C'est en fonction des routes à savoir si ce sont des routes strictement municipales ou des routes qu'on appelle verbalisées. Jusqu'ici on fait l'évaluation cas par cas. Il n'y a pas de changements qui sont envisagés. Cependant, j'ai demandé une étude à un moment donné, à un comité, qui a été constitué, concernant le partage des responsabilités routières qui s'intitule: Propositions de politiques de partage des responsabilités routières entre le ministère des Transports et les instances légales du Québec. Vous savez que cela pose... le député de Charlevoix doit savoir que cela pose des problèmes très sérieux lorsqu'il s'agit de faire en particulier des contournements de villages, parce que ce que les municipalités nous disent c'est qu'actuellement ces routes sont entretenues, les routes qui passent à l'intérieur du village qui sont des routes provinciales sont entretenues entièrement par le ministère des Transports. Ce qui n'est pas le cas lorsque nous faisons le contournement, puisque nous remettons l'entretien des routes à la municipalité, même si nous faisons des travaux sur les routes municipales, puisqu'il s'agit d'une route utilisée en grande majorité par les résidents de la municipalité, excepté, par exemple, qu'en ce qui concerne les subventions pour l'entretien des chemins d'hiver, l'entretien pendant la période d'hiver demeure. Mais comme il y a des problèmes très sérieux, j'avais demandé qu'on se penche sur ce problème. Il n'y a pas comme tel... j'ai le rapport, il y a un problème actuellement avec les municipalités, mais il faut dire une chose c'est qu'il y a des municipalités dont le taux de taxation par rapport à d'autres municipalités du Québec... Il faut bien comprendre que les municipalités ont aussi des responsabilités, mais étant habituées à voir la route entretenue entièrement à 100% par le ministère des Transports, cela pose des problèmes sérieux dans les territoires non organisés.

(12 h 45)

M. Mailloux: Entretien d'hiver, sur le programme...

M. Lessard: Le rapport est du 3 mai 1979. On est au 9 mai, je n'en ai pas pris connaissance encore.

M. Mailloux: Est-ce que le ministre me dirait si, quant au boulevard Métropolitain à Montréal, il y a eu des travaux exécutés l'an passé sur les structures? Est-ce que c'est assez avancé pour que les sections les plus avariées soient déjà réparées ou est-ce qu'il y a encore un programme important en cause cette année?

M. Lessard: Cet été, un entrepreneur a un contrat de \$5 millions et il terminera la réparation de la voie élevée du boulevard Métropolitain, du

moins, au niveau des poutres de rive, il restera possiblement les colonnes à faire un travail par après, mais ceci n'empêchera pas la circulation de fonctionner.

M. Mailloux: Dans un autre ordre d'idées, est-ce qu'en raison de l'insuffisance du budget d'entretien, l'entretien des abords des routes laissera à désirer ou aura-t-on un programme? Devant l'insuffisance du budget, je ne suis pas capable de concevoir comment le ministre pourra... il pourra peut-être faire faucher les grandes artères en période estivale. Si le député de Beauce-Sud était ici, il nous parlerait de la route du Président-Kennedy. Je pense bien que les aulnes vont continuer à pousser.

M. Lessard: On les a coupées l'an dernier sur les abords des routes, on a fait l'entretien des abords des routes, en tenant compte des priorités budgétaires.

M. Mailloux: Où vous avez coupé les aulnes, vous avez coupé le budget.

M. Lessard: On a réduit le budget, parce que ça se faisait dans des comtés et ça ne se faisait pas dans d'autres.

M. Mailloux: Je n'étais pas au courant.

M. Lessard: Mais j'étais au courant, moi.

Le Président (M. Jolivet): Le député de Brome-Missisquoi.

M. Russell: M. le Président, quoique la question ait été posée, on a répondu un peu là-dessus, on n'a pas encore répondu à ma satisfaction; c'est sur le budget d'entretien et c'est plus sérieux qu'on le pense. Je crois déceler que le ministre espérait que ça soit remis totalement aux municipalités, que les municipalités ou les comtés prennent la responsabilité de l'entretien des routes régionales?

M. Lessard: Non, pas les routes régionales, les routes municipales. C'est la politique actuelle, politique qui existe depuis assez longtemps. C'est-à-dire que, lorsqu'il s'agit strictement, par exemple, d'un tronçon de route qui n'est plus utilisé, eh bien, nous le fermons. Lorsqu'il s'agit d'une route qui est utilisée, c'est un peu le cas par exemple du boulevard Laurier, qui est considéré comme un boulevard municipal, même si la ville de Sainte-Foy intervient constamment pour essayer de demander au ministère d'y participer — en grande partie, par exemple, par les concitoyens, par les gens de la municipalité, il appartient à la municipalité de faire l'entretien pendant les périodes d'hiver et nous subventionnons à tant le kilomètre les municipalités pour le faire. Notre subvention correspond à peu près — ça dépend des régions et des négociations qu'il peut y avoir avec des entrepreneurs — à 70% du coût. Je dis bien à peu

près, parce que, dans certaines régions, c'est beaucoup moins. Cela dépend des prix des entrepreneurs et c'est pour ça — c'est une indication que j'ai donnée à l'Association des entrepreneurs de chemins d'hiver. S'il y a des municipalités — je réponds un peu au député de Joliette-Montcalm — qui cherchent actuellement à s'organiser pour entretenir leurs chemins d'hiver, c'est parce qu'il y a des entrepreneurs qui cherchent souvent à avoir des prix assez élevés avec les municipalités, étant donné qu'il y a un genre — indirectement — de monopole dans certaines régions, s'il n'y a qu'un seul entrepreneur. C'est dans ce sens que, lorsque ça dépasse le coût estimé par les municipalités, elles s'organisent pour ouvrir leurs propres chemins.

Je ne peux pas vous donner les conclusions du rapport. J'avais donné certaines indications, à un moment donné, en fonction du taux d'utilisation des routes par d'autres secteurs de la population que ceux de la municipalité. Je ne sais à quelle conclusion on en arrive, mais le ministère devra aider les municipalités à maintenir l'entretien.

M. Russell: Ces routes qu'on veut remettre ou qu'on remet aux municipalités, dans bien des cas, sont dans un état un peu pitoyable.

M. Lessard: Normalement, lorsque nous remettons une route à une municipalité, à la suite d'un contournement, nous faisons les travaux nécessaires pour que cette route soit dans un état carrossable, dans un bon état.

M. Russell: Mais vous remettez des routes à des municipalités, à des villages ou à des corporations, sans que vous ayez fait de contournement. Il y a des routes qui étaient sous la responsabilité de la province pendant nombre d'années et, depuis quelques années, on les a remises...

M. Lessard: Il restait des cas exceptionnels, par rapport à l'ensemble de la politique du ministère des Transports, qui ont été remis. Cela a été le cas dans Bonaventure, par exemple, où nous l'avons remis cette année, parce que ce n'était plus un lien. On fait toujours les sorties d'un village vers une grande route; ça, c'est notre responsabilité, mais l'entretien du village même est sous la responsabilité de la municipalité. On ne peut pas, comme je l'ai déjà dit en Chambre, à la suite d'une question du député de Bonaventure, avoir deux poids, deux mesures. Ou bien on se dirige... C'est pour ça, qu'à la suite des interventions que j'ai eues, j'ai demandé le rapport dont je vous parlais tout à l'heure et qui m'a été remis en date du 4 mai 1979.

M. Russell: En ce qui concerne l'entretien, M. le Président?

M. Lessard: Je peux simplement vous dire ceci: — je pense qu'il n'y a pas de fuite là — Je vais en prendre connaissance, mais il reste que,

dans le cadre de la loi 125 qui va complètement reformer les comtés et remettre des budgets aux conseils de comté, cette question va certainement être discutée.

M. Russell: Les routes qui existent actuellement et dont l'entretien est sous la responsabilité de la province — je vois par le budget qu'on a actuellement — c'est évident qu'elles ne seront pas entretenues ou améliorées. Il ne s'agit pas de construction, ici, mais d'une maintenance raisonnable.

J'aimerais que le ministre vienne faire une tournée dans la région chez nous, on pourrait lui montrer des routes qui sont entretenues d'une façon pitoyable. Je ne vise aucun fonctionnaire, je constate les faits tels qu'ils sont. Cela va pour les chemins qui sont en gravier, pas à l'entretien d'été. Je parle des chemins de gravier aussi bien que des chemins d'asphalte. Si on continue à laisser ces routes se détériorer, ça va coûter une fortune pour les remettre en bonne condition. Cela dépend du drainage; dans bien des cas c'est le drainage qui n'est pas fait convenablement. On devrait avoir un budget supplémentaire pour faire d'abord le drainage, après ça on a le recouvrement. Il y a eu tellement de négligence dans ces cas que, du gravier, on n'en a plus, on est rendu sur la pierre dans bien des cas et, chez nous, vous savez qu'on en a de la pierre, pas seulement dans les chemins. L'asphalte, dans bien des cas, est complètement brisée; quand l'asphalte est brisée, vous savez ce qui arrive l'hiver avec la gelée; le printemps, vous avez les résultats; ça se décolle par morceaux à la grandeur des routes. Cela coûte une fortune à entretenir et ça ne donne rien de refaire l'asphalte si on ne prend pas les dispositions pour faire le drainage sur la route.

Je dis ceci pour que le ministre prenne des dispositions pour qu'il y ait des correctifs qui se fassent dans ce domaine. Si on remet ces routes aux municipalités, en vertu de la loi 125, ce seront des charges énormes pour les municipalités et je pense qu'il va y avoir des gens qui vont être un peu malheureux. Je ne crois pas que ce soit nécessaire de les négliger à ce point.

Je me demande s'il y a une possibilité d'examiner le fait d'avoir des crédits supplémentaires pour un programme de réaménagement de nos routes actuellement?

M. Lessard: Comme je le disais tout à l'heure, à cause des coûts qu'on vient de constater, il y aura une demande qui sera faite au Conseil du trésor dans ce sens.

M. Russell: Oui, je comprends, mais ce sont des coûts additionnels qui viennent d'arriver. Je répète exactement le même chose cette année que j'ai dite l'an dernier et ça n'a pas eu pour effet de faire accélérer les fonctionnaires et les travaux d'entretien chez nous, c'est ce que j'ai dit. Je pense qu'il devrait y avoir un programme plus énergique pour l'entretien des routes. On devrait peut-être sacrifier de la construction, je serais

même prêt à sacrifier des montants qu'on dépense dans la construction et tâcher de rétablir la situation sur la routes existantes, avant de continuer à en faire d'autres et de les laisser se détériorer.

M. Lessard: J'ai dit, dès le début de cette commission parlementaire, lors de mon exposé préliminaire, que des efforts seraient faits pour la consolidation du réseau routier cette année, pour éviter de laisser détériorer le réseau routier.

M. Russell: M. le Président, on a discuté l'autre soir des essais qu'on a faits en isolant certaines routes, on en a partiellement discuté. Je voudrais savoir si les résultats ont été assez concluants pour continuer à accélérer cette forme de construction.

M. Lessard: Pour l'utilisation de la scarification.

M. Russell: Non, de l'isolation pour éviter la pénétration de la gelée.

M. Mailloux: En pays montagneux.

M. Lessard: En fait, c'est le coût de construction qui est beaucoup plus cher. On m'indique la technique. Il faut mettre trois pouces de plus d'épaisseur et c'est une question de coût de construction. C'est là le choix. On peut construire des routes et c'est un peu le choix qui était le sujet de discussions avec les ingénieurs. Quand on me disait qu'on ne pouvait pas exproprier moins que 105 pieds, parce que cela prenait des abords de route très larges et ainsi de suite, c'est qu'on planifiait pour la construction de routes pour vingt ou vingt-cinq ans. Je ne le sais pas, mais c'est toute une question. Est-ce qu'on veut voyager en Cadillac? Je n'aurai jamais les moyens de voyager en Cadillac, je me choisis une automobile d'un coût inférieur.

M. Russell: Je ne suis pas partisan de la Cadillac, mais je suis partisan d'une construction convenable, qui va demeurer et qui va, à la longue, revenir à meilleur marché.

M. Lessard: A la longue, sur une période de vingt ou vingt-cinq ans.

M. Russell: Non, non.

M. Lessard: Comme disait King, on va tous être morts à ce moment. J'ai un problème à régler à Ragueneau-Ruisseau-Vert. C'est une infrastructure, un sous-sol très glaiseux. Il aurait fallu mettre trois pieds de gravier de plus et de la roche, mais à un coût supplémentaire très élevé. C'est une question d'utiliser le budget, en se disant: On va essayer de correspondre aux normes et aux besoins de la période dans laquelle nous vivons. Mais on pourrait construire des routes pour cent ans à venir.

Il faut dire qu'on ne vit pas en Floride. On vit au Québec. Le climat étant ce qu'il est et la population étant ce qu'elle est, il y aura toujours des demandes de modifications. Si on augmente les normes et les critères de construction, on va en augmenter aussi le coût et vous allez avoir moins de routes.

M. Russell: Il ne s'agit d'augmenter les normes et les critères; je veux, dans bien des cas, les diminuer, mais avoir des normes pour établir des routes qui vont demeurer dans le contexte du climat qui existe ici. C'est là la grosse question. Je n'étendrai pas la discussion là-dessus, cela pourrait être très long, je pense bien que le ministre comprend mon grief, et j'espère qu'on prendra les dispositions pour avoir un programme d'entretien plus énergique. Je n'ai pas fait toute la province, mais je ne parle pas simplement de mon comté, je parle des Cantons de l'est et des régions où j'ai eu l'occasion de voyager et je trouve que l'entretien en est négligé actuellement. Je pense qu'on pourrait consacrer un peu plus d'argent dans ce sens. De toute façon, M. le Président, je vais conclure là-dessus en posant une dernière question au ministre. On a reçu beaucoup de plaintes de gens qui trouvent que le ministre ne devrait pas enlever l'éclairage qui existe déjà sur les routes, comme cela semble être une priorité, pour ménager l'énergie. Je voudrais savoir sa politique dans ce sens.

M. Lessard: Quand je me promène entre Trois-Rivières et Montréal, sur l'autoroute qui est la responsabilité de l'Office des autoroutes du Québec, j'ai mon voyage. J'ai mon voyage, parce qu'il y a toujours un bout... On ne peut quand même pas se permettre de dépenser l'énergie à ce point. C'est rendu qu'il y a des poteaux des deux côtés à part cela.
(13 heures)

Il y a un comité concernant les parcs et l'énergie et pendant ce temps-là on a des régions au Québec où aussitôt qu'on veut mettre une lumière tout le monde crie. Il va y avoir une politique d'économie de l'énergie. Les normes d'entretien, les normes d'éclairage seront certainement diminuées parce que je trouve cela absolument... Il me semble que quand on a des phares, c'est pour les utiliser. Je trouve absolument exagéré quand on sort de nos régions périphériques et qu'on a de la misère à voir une petite lumière jaune des fois et qu'on arrive sur les autoroutes, soit l'autoroute 10 entre Montréal et Omerville, justement, ou encore l'autoroute de la Rive-Nord; je trouve cela passablement exagéré. Alors, qu'on ne vienne pas se plaindre dans ces régions-là. Il y a des régions probablement où il y a des besoins, mais qu'on ne vienne pas se plaindre de la possibilité de réduction de l'éclairage. Il faut dire que pour l'énergie au Québec, il y a des problèmes très sérieux. Il y a un déficit de \$2 milliards. Je pense bien qu'il y a du très grand luxe actuellement.

M. Russell: Est-ce que c'est dans le programme d'enlever ces lumières qui existent actuellement?

M. Lessard: Comme je l'ai indiqué, le comité responsable de l'économie de l'énergie fait des essais actuellement. On va peut-être transférer quelques poteaux chez nous.

Le Président (M. Jolivet): M. le député de... Oui?

M. Russell: Je voudrais terminer là-dessus. J'ai quelques questions sur les chemins d'hiver, le ministre en a parlé.

Le Président (M. Jolivet): Dans ce cas-là, nous allons ajourner sine die, en sachant qu'on revient après la période des questions.

M. Lessard: Une question concernant les chemins d'hiver. Je pourrais déposer tout simplement le document concernant la procédure qui est établie.

M. Russell: Mais c'est de la procédure que je veux discuter.

Fin de la séance à 13 h 3

Reprise de la séance à 16 h 57

Le Président (M. Dussault): A l'ordre, s'il vous plaît! La commission élue des transports qui a le mandat de faire l'étude et l'adoption des crédits des Transports.

Sont membres de cette commission, M. Baril (Arthabaska), M. Chevrette (Joliette-Montcalm), M. Lessard (Saguenay), M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata), M. Mailloux (Charlevoix), M. Marquis (Matapédia), M. Perron (Duplessis), M. Russell (Brome-Missisquoi), M. Samson (Rouyn-Noranda) et M. Verreault (Shefford).

Pourraient aussi intervenir: M. Bellemare (Johnson), M. Brassard (Lac-Saint-Jean), M. Desbiens (Dubuc), M. Grégoire (Frontenac), M. Lamontagne (Roberval), M. Lefebvre (Viau), M. Ouellette (Beauce-Nord) et M. Vaillancourt (Orford).

M. Lessard: M. le Président.

Le Président (M. Dussault): Oui, M. le ministre.

M. Lessard: Vous venez d'annoncer ceux qui peuvent intervenir. Cependant, M. le Président, étant donné les quelques heures que nous avons consacrées, puisque c'est entendu qu'on faisait 12 heures — Quant à moi, je n'ai pas d'objection à en faire 15 ou 20 — et qu'il y a quand même d'autres crédits qui doivent être étudiés, ce que je souhaiterais, vu que nous sommes au programme 4, c'est que s'il y a d'autres intervenants, nous ne puissions pas recommencer la discussion générale, comme nous avons fait au début. Mais on s'est

entendu. Pour vos collègues sur le programme 4; il n'y a pas de problème.

M. Mailloux: Votre chef de cabinet avec mes collègues de l'Opposition se sont entendus pour finir demain à midi. Vous pouvez ajouter quelques minutes, mais qu'on finisse à cette séance.

M. Lessard: Et en même temps...

M. Mailloux: Le leader parlementaire ministériel m'a demandé que...

M. Lessard: ... je voudrais souligner, M. le Président, au député d'Orford, en particulier, que le problème des camionneurs, à la suite de discussions — il y en a qui m'ont fait des revendications hier — entre les fonctionnaires du ministère des Transports et des représentants de l'Association nationale des camionneurs indépendants, est maintenant réglé, que la salle s'est vidée et qu'il devrait y avoir une distribution équitable du travail.

Cependant, il y a une chose, par exemple, que je dois dire, c'est qu'il va quand même falloir que les camionneurs prennent leurs problèmes en main et les solutionnent entre eux, parce que je pense bien que le ministre des Transports et les fonctionnaires au ministère des Transports ne peuvent pas régler tous les problèmes particuliers qui peuvent se poser au niveau d'une région, même si nous sommes prêts à accorder, comme nous l'avons fait dans le passé, toute notre collaboration pour faire en sorte que les postes d'affectation puissent fonctionner de façon la plus efficace possible. Il y a un protocole d'entente qui devrait se signer ou qui est en train de se signer actuellement selon lequel les camionneurs vont — les camionneurs qui étaient ou la partie des camionneurs qui étaient ici hier, qui étaient parmi ce qu'on appelle les dissidents — défrayer ou payer leurs cotisations aux postes d'affectation et pourront avoir accès au travail.
(17 heures)

Cependant, il y a une chose. C'est sur cette courte intervention que je veux terminer. Tant et aussi longtemps que les camionneurs ne décideront pas d'embarquer ensemble à l'intérieur d'une même structure et de respecter la réglementation qui est en relation avec le règlement 112, tant et aussi longtemps que les camionneurs ne paieront pas leur participation ou leur cotisation prévue au règlement, il n'y a aucune obligation de la part du poste d'affectation régional à répartir du travail à ces camionneurs. Il est certain qu'il faut que les camionneurs comprennent que pour participer à la répartition du travail, il faut aussi assumer des responsabilités.

M. Vaillancourt (Orford): Les seuls qui sont prêts à le faire... Merci, on va passer à autre chose.

Le Président (M. Dussault): Avant d'appeler le programme 4, quoique je ne sais pas si mon prédécesseur l'a fait.

M. Mailloux: On est au programme 3 encore.

Le Président (M. Dussault): Je m'excuse. M. le député de Rouyn-Noranda.

M. Samson: Au programme 4, seulement une question...

Le Président (M. Dussault): M. le député!

M. Samson: Oui.

Le Président (M. Dussault): Est-ce que vous commencez à poser des questions sur le programme 4.

M. Samson: Oui, on achève le programme 4.

Le Président (M. Dussault): Je n'aurais peut-être pas dû m'abreuver de vos informations, M. le député de Charlevoix. C'est que je voudrais informer la commission, si vous voulez, avant de continuer nos travaux. Sur le programme 4, M. le sous-ministre m'a remis le contrat qui a été demandé ce matin, semble-t-il, de l'Office des autoroutes du Québec, en faveur des entreprises Laurin. Je ne sais pas quelle entente est intervenue...

M. Lessard: ... du ministère.

Le Président (M. Dussault): Je lis ce qui est écrit sur le contrat, M. le ministre. Je voudrais vous faire remarquer qu'à une commission parlementaire, il ne peut pas y avoir de dépôt de documents. Il n'y a pas de secrétariat à cet effet. On m'a fait remarquer que le document était imprimé d'une façon qui semblait insatisfaisante et on m'a demandé de vous faire le message que les membres de la commission recevront ce document mieux imprimé à leur bureau personnel. J'ai quand même le document ici, si on veut le consulter, puisqu'il semble que ce soit la seule chose qu'on puisse faire pour le moment. Il est à votre disposition.

Ceci dit, M. le député de Rouyn-Noranda.

M. Samson: M. le Président, j'ai une question à poser au ministre. Cela fait suite à une question que je lui posais à l'Assemblée dernièrement, relativement à la route 117. Cela s'inscrit dans la ligne de pensée d'une question supplémentaire qui était posée par l'Honorable député d'Abitibi-Ouest. Ce que le député d'Abitibi-Ouest voulait savoir et je pense que la réponse ne se prêtait pas facilement, compte tenu du fait que c'était à l'Assemblée et qu'on était bousculé par le temps.

Il semble inquiet du fait que les sommes d'argent prévues pour l'entretien pour ce tronçon de la route 117, ne soient peut-être pas utilisées comme normalement, étant donné qu'il y a des travaux de construction prévus. En fait, on aimerait se faire rassurer de ce côté et c'est la question que le député d'Abitibi-Ouest posait et que j'endorsse parce qu'on aimerait savoir exactement ce qu'il en est.

M. Lessard: Cela n'est pas parce qu'on construit des tronçons de route qu'on ne fait pas l'entretien des tronçons qui ne sont pas en construction. Les montants d'argent réguliers seront prévus, il faut attendre le dégel naturellement, pour engager les réparations nécessaires. Mais les montants d'argent seront prévus sur les tronçons de route qui ne sont pas en construction, comme cela a été fait l'an dernier. Je dois souligner que la période — et j'ai reçu des revendications un peu de toutes les régions du Québec — d'hiver que nous avons vécue probablement autant dans le nord-ouest que sur la Côte Nord a été particulièrement difficile cette année. Nous avons des problèmes sérieux, mais les budgets pour l'entretien se feront normalement.

M. Samson: M. le Président, je remercie le ministre, c'est ce dont on voulait être sûr et je souligne à son attention que si on a posé cette question, c'est parce qu'on avait eu des indices sérieux que cela aurait pu se faire autrement. On est bien satisfait de voir que cela va se faire normalement.

M. Mailloux: M. le Président...

Le Président (M. Dussault): M. le député de Charlevoix.

M. Mailloux: Quant à moi, avant de changer de programme, il me restait une question à poser et je vais tâcher de la poser le plus sérieusement du monde. À l'élément 3 du programme 4, il y a une augmentation de \$3 millions. Cela concerne la signalisation routière et les indications qu'on donne aux automobilistes. Est-ce que ces \$3 millions concrétisent le vœu du ministre des Transports de changer le mot "stop" pour une autre appellation?

M. Lessard: M. le Président, je pense bien qu'on a charrié passablement concernant les termes "arrêt" et "stop".

M. Mailloux: J'espère!

M. Lessard: Je dois dire que certains maires et certains journalistes qui, à la suite probablement d'un petit voyage en France, avaient constaté qu'on utilisait, à Paris, le terme "stop"... Les coûts dont on parlait, à savoir \$2 millions ou \$3 millions, n'étaient pas des coûts exacts, puisqu'on donnait quand même la possibilité aux municipalités de remplacer graduellement leurs panneaux de signalisation, je pense bien que chaque municipalité a à remplacer ses panneaux de signalisation. Probablement que si j'avais choisi "stop", on aurait eu le même problème, mais la réaction aurait été différente, elle se serait faite par un autre groupe que celui que nous avons entendu et qui avait probablement un certain contrôle des media d'information et autres moyens de publicité.

Cependant, M. le Président, ce n'est pas pour ces raisons qu'est prévue une augmentation de

\$2 600 000, mais bien pour l'amélioration des lignes jaunes et l'augmentation du coût de l'électricité.

M. Mailloux: M. le Président, le programme 4 est adopté quant à moi.

Le Président (M. Dussault): Le programme 4 est adopté.

M. Russell: Seulement deux petites questions là-dessus, M. le Président.

Le Président (M. Dussault): Oui, M. le député de Brome-Missisquoi.

M. Russell: M. le Président, depuis quelques années, on semble négliger pas mal l'entretien de ce qu'on appelle l'emprise le long des routes, non pas simplement régionales, mais locales...

M. Lessard: Des abords?

M. Russell: Des abords, oui. Comme dirait le député de Beauce...

M. Lessard: Ce matin, le député de Charlevoix a posé cette question et j'y ai répondu.

M. Russell: Ce n'était peut-être pas dans le même sens. Je me demandais, si on laisse pousser le bois qui pousse actuellement sur ces abords, pourra-t-on avoir un permis du ministère des Terres et Forêts ou du ministère des Transports pour en faire la coupe, plus tard?

M. Lessard: M. le Président, quant à moi j'ai eu l'occasion de constater, dans le passé, dans ma région en particulier, qu'il y avait très peu de coupes de bois qui se faisaient ainsi que des coupes de foin. Il y avait certains comtés qui avaient cet avantage, mais comme nous n'avions pas en priorité les sommes nécessaires pour continuer l'amélioration des abords des routes, nous l'avons fait là où il y avait véritablement des justifications prioritaires. Là où il n'y a pas de danger d'accidents, nous n'avons pas l'intention d'engager un programme important cette année. Cependant, dans le cadre d'un programme... S'il arrivait un programme de création d'emplois d'étudiants ou de création d'emplois de bénéficiaires de l'aide sociale, le ministère des Transports serait entièrement disponible pour répondre à un tel programme.

M. Russell: M. le Président, ma dernière question porte sur les chemins d'hiver, sujet qu'on n'a pas vidé ce matin.

Y a-t-il du vrai dans les rumeurs qui circulent selon lesquelles, à l'avenir, l'entretien des chemins d'hiver va être accordé par soumissions publiques, plutôt que d'être attribué à des entrepreneurs sélectionnés?

M. Lessard: M. le Président, il y a déjà des rumeurs qui ont circulé à ce sujet. Il y a eu

discussion concernant cette possibilité. Il n'y a jamais de fumée sans feu!

Nous avons, au ministère des Transports, une méthode de calcul des taux d'entretien des chemins d'hiver qui se fait selon cinq critères, soit l'état de la route, la vitesse des vents, la quantité de neige, les courbes et la circulation. Ce système est assez bien établi, de telle façon que j'hésiterais énormément à me lancer — je ne dis pas que la décision que j'annonce ne sera pas nécessairement révisée — quant à moi, dans des soumissions, parce que l'expérience nous a prouvé que lorsque nous allions en soumission — à cause du fait, par exemple, que le nombre d'entrepreneurs était assez limité en soumission — les prix au mille étaient supérieurs à nos négociations.

D'autre part, j'hésiterais aussi à aller en soumission à partir des taux fixés par le ministère des Transports et en considérant ces taux comme étant des maximums. Je craindrais énormément que des gens... Il ne s'agit pas de fermer complètement la possibilité à d'autres entrepreneurs d'entrer dans le système, parce que jusqu'ici, j'ai refusé de faire un règlement pour limiter l'entrée de tels entrepreneurs à l'intérieur de la profession, mais j'hésiterais énormément à considérer des soumissions en ayant comme maximum le taux fixé par le ministère parce que, si au ministère des Transports, nous estimons, par exemple, que le taux au mille dans telle région donnée est d'un montant X, c'est donc dire qu'il est basé sur la rentabilité moyenne d'une entreprise. Je craindrais que des entrepreneurs puissent accepter de soumissionner à des prix passablement inférieurs, soit 20% et 30%, à ceux estimés par le ministère, et nous pourrions arriver dans le quart de l'hiver ou le milieu de l'hiver avec des faillites d'entrepreneurs et là, nous aurions la réaction du public qui serait, je pense, très forte, à savoir soit qu'on réduise sur la qualité de l'entretien — parce qu'on est quand même très exigeant et on fait de la surveillance, nos chefs de district et nos gens responsables font la surveillance de façon régulière au niveau des régions — soit que l'entrepreneur ne soit pas capable de répondre aux exigences du ministère et à ce moment, ce serait la faillite des entrepreneurs.

Pour le moment, M. le Président, nous n'envisageons pas de changer le système et j'aurai l'occasion tout à l'heure, puisque j'ai demandé des copies de la réglementation, de vous déposer la réglementation qui a été adoptée au Conseil du trésor, concernant le choix des entrepreneurs pour l'entretien des chemins.

M. Vaillancourt (Orford): Les critères que vous utilisez pour déterminer le choix des entrepreneurs... je vous avais demandé ça.

M. Russell: M. le Président, tout en étant d'accord avec le ministre, est-ce qu'il pourrait nous informer des raisons qui, depuis un an ou deux, l'ont motivé à changer certains entrepreneurs qui faisaient de l'entretien depuis un certain nombre d'années sur un parcours donné, au sujet desquels on m'informe qu'il n'y avait aucune

plainte au sujet de leur travail dans le passé. On leur a enlevé sans aucune raison valable que je connaisse leur contrat pour le donner à un autre, qui est l'objet de plaintes assez souvent à propos du travail qu'il fait actuellement.

M. Lessard: M. le Président, lorsqu'un tronçon de route s'ouvre pour l'entretien des chemins d'hiver, nous faisons un appel d'offres de services dans les journaux et nous recevons, à ce moment, les offres selon des critères qui sont déterminés et chaque offre est analysée. Il y a une recommandation qui est faite par les fonctionnaires du ministère où il y a trois représentants, soit un représentant régional, un du district et un du ministère. Des recommandations nous sont faites par ces trois représentants et la décision est prise par la suite.

(17 h 15)

Alors, M. le Président, c'est certain qu'il y a eu des changements d'entrepreneurs depuis deux ans, comme il y en a eu dans le passé, comme il y a eu des entrepreneurs de l'Union Nationale qui ont perdu des contrats en 1970 et qui en ont retrouvé depuis 1976.

M. Russell: Il y en a qui ont des raisons valables à présenter. Mais, M. le Président, je vais demander au ministre... il me dit qu'il prend un appel d'offre...

M. Lessard: Je voudrais avoir des cas. Je ne peux pas discuter...

M. Russell: Je ne veux pas prendre un cas en particulier. J'en connais quelques-uns actuellement et je les donnerai au ministre. D'ailleurs, il y a eu...

M. Lessard: Quand vous parlez de critique, ça dépend à qui vous vous adressez. Nous, on se base sur des rapports qu'on a également, parce que le ministre ne peut quand même pas se promener dans toutes les régions du Québec pour aller voir le travail qui a été fait. Je peux vous donner des cas...

M. Russell: M. le Président...

M. Lessard: Un instant, je peux quand même répondre. Je peux quand même vous donner des cas où il n'y a pas eu de changement d'entrepreneur et l'entretien est bien fait. Il ne s'agit aucunement de gens du Parti québécois. Maintenant, nous avons, nous nous fions, quand même, aux rapports qui viennent du chef de district qui est notre délégué dans cette région ou dans les différentes régions et il y a un nombre de points, des critères de sélection que j'aurais dû faire photocopier. Je peux les donner. Vous avez 1) localisation physique de la firme offrant ses services. A l'intérieur du circuit ou à proximité du circuit. Alors, il y a des points qui vont de zéro jusqu'à 25. Genre de travail demandé par la firme, expérience de travaux similaires avec les ministères,

avec des corporations municipales et avec des organismes publics ou privés. 4) Matériaux requis pour effectuer les travaux en tenant compte des matériaux utilisés pour des travaux similaires.

Chaque entrepreneur doit fournir la liste de son matériel ou une option sur le matériel exigé.

M. Russell: M. le Président, je ne ferai pas de débat pour le cas particulier. Je veux tout simplement demander ceci au ministre: au moment où on fait la preuve qu'il y a déjà des plaintes faites sur le travail que ce nouvel entrepreneur a fait, donc le divisionnaire a une copie, s'il n'a pas eu la plainte directement, je sais qu'il en a copie. Est-ce qu'il y aurait moyen de reconsidérer ces cas?

M. Lessard: Excusez?

M. Russell: Etant donné qu'il y a eu des changements, si on fait la preuve qu'il y a un mécontentement général du travail qui a été effectué par cet entrepreneur, je présume qu'on pourra réviser ou demander au divisionnaire de voir à ce que ça soit révisé.

M. Lessard: Je tiens à dire ceci: les contrats sont signés pour un an, renouvelables pour une période de trois ans, ce qui veut dire ceci: si des plaintes parvenaient au ministère des Transports, concernant la qualité de l'entretien que fait un entrepreneur et si des preuves nous étaient données selon lesquelles la qualité de l'entretien est déplorable et ne correspond pas aux exigences du ministère, nous avons la possibilité de réviser les contrats. Je dois dire ceci: il y a aussi une association des entrepreneurs de chemins d'hiver et les modifications qui ont eu lieu dans certains cas, ont tenu compte des discussions que nous avons eues avec les représentants de l'association.

Le Président (M. Dussault): M. le député d'Orford.

M. Vaillancourt (Orford): M. le Président, j'avais demandé au ministre la semaine dernière s'il pouvait nous déposer les critères qui avaient servi pour changer certains entrepreneurs de chemins d'hiver. Il nous a dit qu'il était d'accord. Mais, seulement, dans mon comté, il y a eu quelques entrepreneurs qui ont été changés et...

M. Lessard: Quelques-uns?

M. Vaillancourt (Orford): Il y en a quelques-uns.

M. Lessard: Ou un?

M. Vaillancourt (Orford): Il y en a deux. Il y en a un surtout qui a été changé et je me demande pourquoi, parce qu'il avait plus d'outillage que celui qui a obtenu le contrat. Au point de vue de vos critères, de vos pointages, il est arrivé plus élevé, il a été recommandé par les fonctionnaires, les inspecteurs et tous les fonctionnaires de la

région. Finalement, au bout d'un certain temps, il a perdu son contrat quand même. Je ne veux pas faire un débat, mais je veux tout simplement dire au ministre que je me suis rendu compte qu'il s'était fait des changements comme dans le passé, comme nous en avons fait avec l'Union Nationale, comme l'Union Nationale le faisait. Mais, vous l'avez fait d'une manière, peut-être plus...

M. Russell: ...

M. Vaillancourt (Orford): Je suis prêt à l'avouer, parce que ça s'est fait sous le gouvernement de l'Union Nationale, ça s'est fait sous le gouvernement libéral et je peux dire que ça se fait encore avec le gouvernement du Parti québécois, mais d'une manière plus raffinée.

M. Lessard: M. le Président, ça ne s'est pas fait dans plusieurs cas, mais ça s'est fait...

M. Vaillancourt (Orford): Vous êtes aussi bien de ne pas trop parler là-dessus!

M. Lessard: Il y a des décisions que, du côté ministériel, nous avons à prendre dans le cas, par exemple, d'un entrepreneur qui est là pour entretenir des chemins et nous ne devons utiliser ces contrats pour faire autre chose qu'entretenir des chemins. Nous avons eu des raisons — c'est notre responsabilité, nous serons jugés par la population — de modifier ou d'opter peut-être dans certains cas, qui sont assez rares... Lorsqu'il y avait une marge très minime au point de vue nombre de points entre un premier ou un deuxième entrepreneur, il est arrivé, dans certains cas, que nous nous avons choisi le deuxième et ça, M. le Président, ça a été notre responsabilité et nous l'avons assumée dans certains cas. Généralement, nous avons respecté les contrats et, dans ces cas, lorsque nous avons eu à faire des modifications, il y a eu consultation avec l'Association des entrepreneurs de chemins d'hiver.

M. Vaillancourt (Orford): Je ne veux pas soulever de débat là-dessus. Ce que je voulais dire, M. le Président, je l'ai dit au ministre. Je voulais simplement vous dire que vous faites ce que les gouvernements précédents ont fait.

M. Lessard: Il y a une chose que nous devons faire, à un moment donné. Ce n'est pas parce qu'un entrepreneur a fait des chemins depuis 1966 que nous devons nécessairement interdire à tous les autres la possibilité d'entrer dans ce secteur. Il n'y a pas de droits acquis là-dedans et il n'y a pas de chasse gardée. Je peux vous dire, par exemple — pas de mémoire, mais j'ai quand même eu à travailler sur ça et à prendre des décisions — que des entrepreneurs qui étaient très bien organisés dans le passé ont perdu leur contrat et que ce ne sont pas des péquistes qui les ont eus. C'était un entrepreneur qui avait toute l'organisation et qui correspondait aux critères que nous avons énumérés, c'était un ancien entrepreneur de l'Union

Nationale et c'est lui qui a eu le contrat, parce que, à un moment donné, on a jugé, selon les critères et les points qui nous étaient donnés par l'analyse des fonctionnaires, même si les deux étaient sur un pied d'égalité, que c'était le temps que ça change, comme on le disait en 1960.

M. Vaillancourt (Orford): Et ça a changé!

M. Lessard: Dans certains cas, ça a changé, mais, dans la majorité des cas, je peux vous dire qu'il n'y a pas eu de modifications en ce qui a trait aux entrepreneurs. On en a même discuté, dans un cas, avec le député de Charlevoix et, dans la majorité des cas, lorsque le travail était bien fait, l'entrepreneur conservait son contrat.

M. Vaillancourt (Orford): Adopté.

Le Président (M. Dussault): Le programme 4 est adopté. J'appelle le programme 5: Gestion interne et soutien.

M. Mailloux: M. le Président.

Le Président (M. Dussault): M. le député de Charlevoix.

Gestion interne et soutien

M. Mailloux: Quant au programme 5, le peu de questions que je poserai concernent l'élément 4: "Aide à l'amélioration du réseau municipal". Je sais que c'est un élément assez politique. Je n'ai d'ailleurs pas envie de charrier parce que je sais que c'est la responsabilité du ministre de prendre les décisions comme il l'entend.

On constate que, à ce budget, comparative-ment au montant qui, l'an passé, avait été accordé par le ministre des Finances... L'an passé, il y avait \$18 500 000, cette année, c'est \$16 500 000. Est-ce que le ministre voudrait nous dire combien d'argent nouveau il y a dans les \$16 500 000 et combien il y a de sommes qui sont engagées pour des subventions qui sont accordées — comme je le faisais dans le passé — sur une période de une, deux ou trois années? Combien d'argent nouveau y a-t-il dans ces \$16 millions?

M. Lessard: Concernant les \$16 665 100, j'ai obtenu la confirmation du Conseil du trésor que ce montant sera, cette année, de \$19 415 100.

M. Mailloux: Il serait augmenté d'environ \$3 millions.

M. Lessard: D'environ \$3 millions, soit à peu près le même montant que l'an dernier.

M. Mailloux: Cela donne combien d'argent en disponibilité au ministre et combien y a-t-il d'engagements déjà?

M. Lessard: En disponibilité...

M. Mailloux: Des années budgétaires antérieures.

M. Lessard: Il y a environ \$9 500 000.

M. Mailloux: Déjà engagés.

M. Lessard: Non.

M. Mailloux: De l'argent nouveau.

M. Lessard: Disponible cette année, plus \$3 millions, ce qui veut dire environ \$12 500 000 disponibles comme paiement cette année.

M. Mailloux: Si vous comprenez les \$3 millions dont vous venez de parler en supplément?

M. Lessard: Oui, si je comprends les \$3 millions dont je viens de parler.

M. Mailloux: Vous auriez \$12 millions en disponibilité, dont \$3 millions qui s'adressent simplement à la réfection des ponts et \$9 millions en argent nouveau. L'an passé, lors de la discussion des crédits, en date du 21 avril, le ministre avait dit ceci: Nous avons demandé à un certain nombre de députés d'étudier ce problème en vue d'élaborer un certain nombre de critères qui pourraient être à la discrétion, par exemple, on pourrait penser à certains critères suivants: la population de la municipalité, superficie, budget de la municipalité, besoin de la municipalité, nombre de routes qui doivent être entretenues..." J'avais pris cette déclaration avec un grain de sel parce que je sais que c'est un élément politique du ministère et je ne conteste pas, d'ailleurs, cette possibilité au ministre. Est-ce que le ministre pourrait me dire si ce comité de députés a fonctionné et si oui, s'il a fait des recommandations?

M. Lessard: Certains députés ont élaboré un certain nombre de critères qu'ils ont appliqué au niveau de leur région. Cependant, comme nous étions à discuter de la réforme de la fiscalité municipale, et qu'en fait, nous aurons cette année les mêmes budgets que ceux de l'an dernier, il n'est pas assuré, étant donné la fiscalité municipale, même si j'ai la possibilité de verser sur une période de trois ans, soit \$12 millions cette année, \$4 millions l'an prochain et \$1 million la dernière année, il n'est pas assuré, étant donné la fiscalité municipale, que ce programme sera renouvelé. Nous ferons cette année ce que nous avons fait l'an dernier, c'est-à-dire une répartition entre les députés et les députés ont eux-mêmes un certain nombre de critères pour faire participer les municipalités au programme d'amélioration du régime municipal.

M. Mailloux: M. le Président, je pense que ce serait peut-être embarrassant, je n'aurais pas aimé une telle demande alors que j'étais moi-même titulaire, mais est-ce que le ministre voudrait, ou s'il préfère ne pas le faire, déposer la liste de

subventions qui ont été accordées l'an passé, comté par comté? Est-ce que ce serait une chose possible de la part du ministère, que ce soit déposé dans les jours suivants? Cela a été publié?

M. Lessard: C'est justement ce qui a été le problème, mais je pourrais, M. le Président, pour répondre au député de Charlevoix, déposer plus que cela. Je serais prêt à déposer la liste, comté par comté, depuis 1970, de 1970 à 1973...

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

M. Lessard: ... la répartition du budget, des subventions au réseau routier municipal, que j'ai ici, comté par comté.

M. Mailloux: Je n'ai aucune objection. M. le Président, j'avais une question supplémentaire.

M. Lessard: Je pourrais maintenant, M. le Président, étant donné qu'on a eu bien des discussions sur cela, parce que le budget d'amélioration du réseau municipal n'est qu'un secteur dans l'ensemble des budgets du ministère des Transports, déposer la liste de 1976/77 des 20 premiers comtés au Québec qui ont tenu les plus gros budgets globalement pour le ministère des Transports. Vous constaterez d'abord que le comté de Saguenay n'apparaît pas dans cette liste et que le comté de Charlevoix y apparaît à un rang très avantageux.

M. Mailloux: Il faudrait que le ministre des Transports vérifie comme il faut à son ministère, parce que le comté de Saguenay, annuellement, a toujours paru dans la liste des subventions, contrairement à ce qui a déjà été affirmé. Parce que je me rappelais de trois municipalités en particulier qui avaient \$150 000.

M. Lessard: M. le Président, je n'avais pas l'occasion de participer quand même à la répartition, comme vous avez la chance de le faire depuis 1976. Vous trouverez d'ailleurs la répartition du comté de Saguenay dans le document que je vais déposer, mais je parle de l'ordre de grandeur en millions de dollars pour l'ensemble des différents secteurs du ministère des Transports, et j'ai les vingt comtés. En 1977/78, vous allez constater qu'il y a autant de libéraux que de péquistes qui sont dans les vingt premiers comtés.
(17 h 30)

M. Mailloux: M. le Président, on ne se mettra pas à se chicaner, parce que si le député de Saguenay prétend qu'il n'a pas eu sa part dans le temps...

M. Lessard: On pourrait...

M. Mailloux: Il y avait bien des maires de son comté qui venaient solliciter des choses directement et qui avaient des réponses. Je prendrai à témoin les députés de Rouyn-Noranda...

M. Lessard: M. le Président...

M. Mailloux: ... ou d'ailleurs qui sollicitaient des choses et qui avaient des réponses également. Ce que je voudrais demander, c'est ceci: Nonobstant tout ce que voudra faire le ministre comme partage ou tout ce que j'ai pu faire comme partage lorsque j'étais titulaire du ministère, je n'ai jamais renvoyé la balle à la face d'un député de l'Opposition en lui disant: Il est capable à l'intérieur de son budget de régler le cas. Je ne veux pas blâmer votre chef de cabinet. Vous nous accordez annuellement — je ne conteste pas ça — un montant X. Cela peut être \$100 000 pour 25 ou 30 municipalités. Cela peut être \$150 000, disons, un montant.

M. Vaillancourt (Orford): \$50 000 dans Orford.

M. Mailloux: Je sais qu'on a accordé \$100 000 à Charlevoix. Bien, c'est la décision du ministère. Vous connaissez les demandes.

M. Lessard: Tel que vous me l'aviez dit, d'ailleurs, d'accorder plutôt à la route 138 — là, ce n'est pas la même chose — que de faire du triennal... c'est-à-dire que vous m'aviez dit que la priorité pour vous, c'était la route 138.

M. Mailloux: Je n'ai aucune objection. Je reconferme ça, mais je ne parle pas des chemins de rangs, je parle des chemins municipaux. Quand vous nous accordez tel montant, aucune objection dans ce sens. C'est votre droit comme titulaire d'un ministère de donner les ordres pour que chaque comté ait une distribution suivant les critères que vous voulez établir. Mais nous recevons les demandes de chacune des municipalités. Il peut en avoir pour \$1 million, \$1,5 million, \$2 millions. Il y en a toujours dix ou vingt fois plus que ce qui est accordé. Je n'ai pas d'objection à dire non, à l'intérieur des \$100 000 qui me sont accordés, à la quantité de municipalités, et de leur dire: Je n'ai pas le volume d'argent requis pour satisfaire à vos besoins. Il y a une ville en particulier que je ne nommerai pas, mais quand vous donnez comme réponse à votre ministère, après recherche effectuée au sein de nos services à ce sujet: Il semble que tel problème puisse être réglé en ayant recours à votre député, à l'intérieur de son budget, à ce moment, si on parle d'un mur de soutènement ou d'une voirie municipale qui s'est effondrée et qui coûte \$100 000, quand même on voudrait à l'intérieur de ce budget... je vais être obligé de répondre immédiatement aux municipalités: Si vous croyez que dans le partage des \$100 000 qui sont accordés à 26 municipalités, je suis en mesure de répondre à ça, je ne suis pas capable. Je ne veux pas blâmer le chef de cabinet, mais je dis qu'une telle réponse... on est obligé honnêtement de dire à la municipalité: N'attendez pas un règlement de votre problème dans ce sens, les \$100 000 appartiennent à 30 municipalités, ils ne peuvent aller à un seul cas particulier.

M. Lessard: M. le Président, c'est quand même un programme d'amélioration du réseau

municipal qui est accordé, un peu comme les programmes du Haut-Commissariat à la jeunesse aux loisirs et aux sports qui sont accordés aux députés. Lorsque des demandes nous parviennent par l'intermédiaire, bien souvent, des députés, nous recevons copie, parce que nous avons dit: Quelle que soit la couleur du député, nous avons dit aux municipalités de communiquer avec leur député et, dans les circonstances, lorsqu'il s'agit — il peut y avoir des cas spéciaux comme il peut nous en être soumis quelques fois — d'améliorations du réseau municipal, nous disons tout simplement qu'un budget est accordé aux députés concernant l'amélioration du réseau municipal et il leur appartient de déterminer les priorités. C'est dans ce cadre qu'existe...

M. Mailloux: Est-ce que je peux faire une suggestion...

M. Lessard: ... depuis 1976, le programme d'amélioration du réseau municipal.

M. Mailloux: ... au ministre? Je pense qu'elle sera quand même objective pour les deux côtés.

M. Lessard: Le député de Charlevoix a toujours des...

M. Mailloux: Est-ce que dans une réponse semblable, on ne pourrait pas dire qu'à l'intérieur d'un budget de \$100 000 accordé à votre député pour les besoins des municipalités de Charlevoix...

M. Lessard: Parce qu'on ne le sait pas à ce moment.

M. Mailloux: Oui, mais à un moment donné vous savez quel est le montant. Il est de \$100 000 ou de \$150 000. A l'intérieur d'un budget, votre député peut faire une distribution, veuillez réclamer. A ce moment, on va savoir de quel argent nous disposons. On ne le sait pas et on se fait blâmer vertement qu'il y a un travail de \$100 000 qu'on n'est pas capable, évidemment, d'exécuter en aucune façon. Je pense que ce n'est pas une demande irréfléchie que je fais là. Cela clarifierait simplement la situation des montants que vous mettez à la disposition de tous les députés et des possibilités qui s'offrent à eux.

M. Lessard: C'est que...

M. Vaillancourt (Orford): Il y a certaines municipalités qui demandent au-delà de \$200 000.

M. Lessard: Le député de Duplessis n'est pas ici, mais il m'a fait une demande de \$1 500 000 pour une municipalité. Que voulez-vous que je fasse?

M. Mailloux: Je me souviens que, pour le comté de Châteauguay, j'en recevais pour \$2 000 000 par année.

M. Lessard: Puisque ces demandes nous parviennent pendant toute l'année, à ce moment,

nous ne sommes pas assurés du budget qui sera à notre disposition et la répartition n'est pas faite. C'est pour ça qu'il nous est difficile de préciser le budget aux municipalités. Cependant, on peut certainement dire, à l'intérieur d'un budget qui sera accordé à votre député: Veuillez faire les demandes, mais je ne peux pas préciser. Même actuellement, si vous me demandez de préciser le budget, je viens de le compléter pour le Conseil du trésor, mardi de cette semaine, la répartition des budgets n'est pas faite. Je ne peux pas dire aux municipalités que tel député a tel budget.

M. Vaillancourt (Orford): Vous allez avoir \$19 millions, si je comprends bien?

M. Lessard: Oui, \$19 millions, dont \$9 millions seront dégagés cette année, pour paiement immédiat au cours de l'année, lorsque les travaux seront terminés. Nous avons la possibilité — étant donné les \$2 700 000 qui nous ont été accordés — de donner le même montant qui a été accordé l'an dernier et permettre aux municipalités — si le programme ne se renouvelle pas, étant donné la fiscalité municipale — de terminer un certain nombre de travaux et de nous engager à verser des sommes supplémentaires pour les années antérieures. Ce qui veut dire que, cette année, j'ai au moins l'assurance d'avoir un budget comparable à celui de l'an dernier, non pas plus élevé, mais comparable. Si je n'avais pas eu ces \$2 700 000, il y aurait certainement eu des baisses dans la répartition des budgets. Cette année, j'estime qu'on devrait maintenir le même rythme que l'an passé, mais il n'y aura pas d'augmentation considérable.

M. Vaillancourt (Orford): Mais y aurait-il possibilité, pour des comtés qui n'ont eu que \$50 000, d'augmenter le montant? Pour un comté de 20 municipalités et plus?

M. Lessard: Tous les députés me font des demandes à ce sujet et on en tient compte.

M. Vaillancourt (Orford): Si on lit l'article de la Presse du 17 août, un montant de \$12 700 000 sera distribué aux municipalités d'ici 1981. Les trois quarts de cette somme seront distribués au cours du présent exercice financier. De tous les...

M. Lessard: La Presse de quelle date?

M. Vaillancourt (Orford): La Presse du 17 août 1978... "... de tous les comtés québécois, c'est le Saguenay, avec des subventions totalisant \$505 800, qui est le plus choyé, la deuxième place revient au comté du ministre d'Etat à l'aménagement, M. Jacques Léonard, mais avec une somme de \$351 000...

M. Mailloux: C'est dans la normale des choses!

M. Vaillancourt (Orford):... il arrive assez loin derrière le Saguenay. Sept autres comtés, tous

représentés à l'Assemblée nationale par des députés du Parti québécois, recevront \$300 000 ou plus; Abitibi-Ouest, Beauce-Nord, Duplessis, Frontenac, les Îles-de-la-Madeleine, Joliette-Montcalm et Sherbrooke. A l'autre bout de l'échelle, seulement dix comtés reçoivent \$100 000 ou moins et sept d'entre eux: Charlevoix, Maskinongé, Montmagny-L'Islet, Orford, Shefford, Gaspé et Saint-Hyacinthe ont élu des députés de l'Opposition". Je pourrais continuer, il y en a encore!

M. Lessard: M. le Président, j'attends parce que, je soulignais, tout à l'heure, il ne faut quand même pas tenir compte d'un seul secteur dans les investissements du ministère des Transports. Vous aurez tout à l'heure des photocopies des documents dont je parlais.

M. le Président, vous allez constater que, dans la répartition de l'ensemble de l'assiette budgétaire du ministère des Transports, il y a autant de députés et, proportionnellement, il y a plus de députés libéraux, dans la répartition, et là peut-être que ce sont mes collègues qui vont réagir, il y a autant de députés libéraux, je pense que c'est neuf... Proportionnellement, cela correspond à un montant supérieur à celui qu'obtiennent les députés du Parti québécois. M. le Président, vous allez constater aussi que dans le comté de Saguenay, dans le passé, il y a eu des budgets qui ont été répartis, je n'en disconviens pas, sans la consultation du député du comté, de ce temps-là, et il y a d'autres comtés aussi qui ne recevaient pas les mêmes budgets que les comtés libéraux. M. le Président, je ne nie pas et je ne l'ai pas caché, j'en ai même fait un communiqué de presse, que le comté de Saguenay ait reçu l'an passé \$500 000, mais ce que je peux vous dire, par exemple, c'est que globalement, parce qu'il ne faut pas considérer seulement l'amélioration municipale, par rapport à l'ensemble des secteurs d'investissement du ministère des Transports, les comtés libéraux ont été aussi bien considérés que les comtés du Parti québécois. Il ne faudrait pas regarder ce budget de \$12 millions qui correspond à 1% du budget du ministère des Transports et considérer exclusivement cela. Il faudrait aussi regarder les autres projets qui se font dans d'autres comtés.

M. Vaillancourt (Orford): Remarquez, M. le Président...

M. Lessard: On m'indique qu'on n'a pas arrêté la construction de la 1055 parce qu'elle était située dans le comté d'Orford.

M. Vaillancourt (Orford): Je l'attendais celle-là. Remarquez bien, M. le Président, que je ne critique pas le ministre d'avoir dépensé dans son comté \$500 000 et plus. Je pense que...

M. Lessard: Je vous invite à venir visiter le comté de Saguenay au point du vue de son réseau routier.

M. Vaillancourt (Orford): ... j'aurais peut-être fait la même chose si j'avais été à sa place, mais je

demande au ministre s'il y aurait possibilité que ce budget soit un peu mieux réparti, plus équitablement, entre tous les comtés.

M. Lessard: C'est beau de faire des voeux quand on a été favorisé pendant des années et des années. Il faut dire une chose: J'invite le député à venir visiter un peu le comté de Saguenay et à voir l'état des routes. Vous allez constater que ce n'est pas du luxe.

M. Vaillancourt (Orford): Dans l'article ici, on dit qu'à l'égard du comté du chef pénépiste, M. Fabien Roy, de Beauce-Sud, en lui accordant \$275 000 dans l'ensemble, il saute aux yeux que les comtés représentés par les députés ministériels ont eu la part du lion. Les comtés péquistes, en effet, reçoivent en moyenne \$217 000 contre \$144 000 pour les unionistes et seulement \$116 000 pour les libéraux.

M. Lessard: Je vous donnerai, M. le Président, tout à l'heure la répartition telle qu'elle a été faite depuis 1970 et j'espère qu'on va en tenir compte. Si le journaliste de la Presse en avait tenu compte, il aurait constaté que dans le passé ce n'était pas \$505 000 qu'on se donnait, mais c'était bien, dans le comté de Montmorency, dans un autre comté, au-delà de \$1 million.

M. Mailloux: M. le Président...

Le Président (M. Dussault): Si vous le permettez, dans un premier tour de parole, on tente de faire le tour...

M. Mailloux: Je voudrais simplement relever une affirmation qui est exacte, d'ailleurs, que vient de faire le député de Saguenay, pardon, le ministre des Transports. Il est exact...

Une Voix: Il ne faut pas oublier cela.

M. Mailloux: ... que celui qui était à ce moment-là député de Montmorency et adjoint parlementaire a reçu, je pense, \$1 million en subventions la même année, ce qui était d'ailleurs beaucoup plus que le comté du ministre, le comté voisin, mais il y avait une raison tout à fait particulière, c'est que certaines routes remises dans un état lamentable à la municipalité de Beauport ont dû être subventionnées par le ministère des Transports pour que la ville de Beauport ne soit pas aux prises avec des problèmes de taxation inacceptable. C'est un phénomène qu'on a rencontré d'ailleurs dans quantité de comtés.

Je voudrais dire au ministre des Transports que, quand il était député de l'Opposition, sa méthode de travail, c'était de discuter aimablement en Chambre. Ce n'était pas le type de député qui allait souvent voir le ministre des Transports à son bureau. Je ne pense pas l'avoir reçu une seule fois. Par contre, je connais de ses collègues, il n'y en avait pas beaucoup dans le domaine rural, il y en avait un dans le domaine semi-rural, qui est l'honora-

ble ministre de la Justice aujourd'hui, il y avait le député de Johnson et les autres, le député de Rouyn-Noranda... la porte était ouverte à chacun pour accepter les revendications de tous les députés. Je ne pense pas que personne ait été lésé dans ses droits.

Que le comté de Charlevoix ait été favorisé autant que le comté de Saguenay l'est aujourd'hui, je pense que c'était souhaitable, d'abord, vu les besoins du comté, comme c'est souhaitable pour le comté de Saguenay, je n'en fais pas grief au ministre, et les remarques que j'ai faites tantôt n'étaient pas des remarques désobligeantes. C'était simplement dans le but de clarifier la situation, étant donné que vous avez habilité les députés à faire la distribution pour qu'au moins les municipalités sachent, dans un comté donné, de quel montant dispose le titulaire pour répondre aux besoins qui sont trop nombreux pour l'enveloppe. C'est simplement à titre d'observation que je l'ai fait.
(17 h 45)

M. Lessard: Sur ça, je pense bien que c'est un peu la même chose. J'ai eu l'occasion de discuter avec beaucoup de députés de l'Opposition; ma porte a toujours été ouverte et la discussion a toujours été ouverte.

M. Mailloux: Je ne le nie pas.

M. Lessard: J'allais voir le "député" en Chambre et il me disait d'aller rencontrer le sous-ministre. J'ai eu aussi à régler des problèmes. Parfois, je dis aussi à mes collègues d'aller rencontrer le sous-ministre pour discuter de la répartition du budget.

M. Mailloux: J'imagine que le ministre est également aidé de ses collègues.

M. Lessard: C'est ça.

M. Samson: On n'a pas à être gêné de ça, M. le Président, c'est notre travail.

M. Lessard: Je comprends.

M. Samson: C'est absolument légitime et, d'ailleurs, c'est mon intention de continuer.

M. Lessard: Je ne le conteste pas non plus.

M. Samson: Non, le ministre ne le conteste pas, mais je pense qu'il est bon de déterminer qu'on n'a pas à se gêner de revendiquer, quand on revendique au nom de nos concitoyens.

M. Lessard: M. le Président, pour l'information des députés...

Le Président (M. Dussault): Les documents seront distribués.

M. le député de Matapédia m'a demandé la parole et, normalement, on fait le tour des partis...

M. Samson: Il n'y a pas de problème, M. le Président, sur ce programme, je n'ai pas de question.

Le Président (M. Dussault): M. le député de Matapédia.

M. Marquis: M. le Président, je voudrais simplement apporter mon témoignage à la suite de l'intervention du député de Charlevoix. Si lui éprouve certaines difficultés à expliquer à ses 26 municipalités qu'il n'a qu'un petit budget à leur consacrer, et bien ça se produit également dans le cas des députés ministériels, parce que dans mon comté il y a 36 municipalités — donc ça se ressemble beaucoup — et les montants — j'avoue, en passant, que la première année j'ai été choyé; je pense que le plus fort montant au Québec a été octroyé à mon comté, mais il y avait des raisons à ça que j'ai déjà expliquées...

M. Lessard: ... à expliquer?

M. Mailloux: Ce n'est pas parce que Bona n'en avait pas!

M. Lessard: Non, c'est que justement il avait fait tellement de promesses pendant la campagne électorale, M. Bona Arseneault, était vraiment mal pris, qu'il a fallu que je lui verse \$700 000 pour s'en sortir un peu, parce que les municipalités avaient fait les travaux à la suite d'une lettre de M. Bona Arseneault.

M. Mailloux: C'est ça, c'est un comté qui en avait besoin.

M. Marquis: Pour reprendre mon intervention, c'est que, comme député ministériel, j'ai exactement les mêmes problèmes; je dois m'expliquer à chaque municipalité que je n'ai qu'un montant minime — c'est minime pour tout le monde — à distribuer. Si on fait le compte des demandes, elles sont de plusieurs millions dans un comté comme Matapédia. On vient de nous remettre les documents — je termine là-dessus — et je m'aperçois que le comté de Matapédia n'est pas parmi les 20 comtés qui ont reçu le plus au cours des années 1976/77 et 1977/78. Les besoins sont grands, un peu comme pour la région du Nord-Ouest et la région de la Côte-Nord. Merci, M. le Président.

M. Vaillancourt (Orford): L'année 1978/79 n'est pas sur cette liste?

M. Lessard: Non, pour l'année 1978/79, les chiffres n'ont pas été complétés, puisque ceci avait été préparé à la suite de l'article qui avait paru dans la Presse. Comme je m'attendais à des questions de certains de mes collègues, je m'étais préparé pour répondre en Chambre à ce sujet, étant donné certaines attaques que j'avais reçu de la part d'un de mes amis et collègues dans une certaine région du Québec. J'avais préparé ces

chiffres, mais, pour 1978/79, les chiffres ne sont pas compilés.

M. Vaillancourt (Orford): En ce qui concerne le comté d'Orford, pour 1978/79, c'est \$50 000, comme pour 1977/78. Je parle des subventions aux municipalités.

M. Lessard: C'est ça, j'ai considéré...

M. Vaillancourt (Orford): Il ne faut pas oublier que pour la 1055 il y a une participation fédérale de 60%.

M. Lessard: Pour le comté d'Orford, en 1977/78, dépenses: \$11 848 000. Le comté est au sixième rang parmi...

M. Mailloux: Est-ce que le ministre peut nous dire si dans les millions dont il parle, pour 1977/78...

M. Lessard: Cela comprend globalement tous les...

M. Mailloux: Cela comprend toutes les dépenses en salaires, subventions, contrats, pour le secteur maritime, et les autres.

M. Lessard: Non, non, non, ça comprend le réseau routier. Cela comprend le réseau routier et les subventions, que ce soit les protocoles d'entente, l'amélioration du réseau municipal, etc.

M. Mailloux: Vous indiqueriez qu'en 1977/78, Charlevoix aurait reçu \$11 millions en travaux de toutes sortes. Bien, il faudra qu'on me donne la liste.

M. Lessard: C'est la compilation qu'on a eue à ce sujet. \$10 980 000 en 1977/78, \$11 millions, au huitième rang...

M. Mailloux: Il y aurait des parachèvements...

M. Lessard: Je comprends!

M. Mailloux:... il pouvait y avoir \$5 millions de l'année financière précédente et il restait \$100 000 à dépenser ou \$50 000. J'ai vu dans votre dépliant publicitaire que le ministère des Transports indique, pour la 138 un montant de — je ne me le rappelle pas, c'était en 1977... Un tronçon de \$5,5 millions apparaissait dans les dépenses, alors que ce qui restait à effectuer, c'était \$50 000 sur les \$5,5 millions. Si on les fait apparaître dans les \$5,5 millions, ce n'est plus du tout la même chose.

M. Lessard: Non, non, c'est de l'argent dépensé au cours de l'année 1977/78. Nous n'avons pas calculé... c'est l'argent payé sous forme de contrats en 1977/78 et qui comprend l'ensemble des budgets, la compilation de l'ensemble des secteurs de tout le ministère.

M. Mailloux: M. le Président, je dis au ministre que je poserai une question en Chambre sur les dépenses pour la construction en 1977/78...

M. Lessard: ... construction et entretien.

M. Mailloux: Même l'entretien, \$10 millions par comté, il va falloir avoir des détails plus sérieux que ceux-là.

M. Vaillancourt (Orford): Vous avez la construction et l'entretien dans ces chiffres-là.

M. Lessard: C'est ça, tout est compris, l'ensemble des dépenses du...

M. Vaillancourt (Orford): Chemins d'hiver sur...

M. Lessard: ... ministère des Transports dans — c'est ça, chemins d'hiver du ministère des Transports — chacun des comtés.

M. Mailloux: Il y a l'entretien l'hiver, il y a tous les postes budgétaires.

M. Lessard: Tous les postes budgétaires du ministère des Transports sont compris dans cette compilation.

M. Russell: Sur la première page?

M. Lessard: Sur la première page.

M. Vaillancourt (Orford): Cependant, actuellement on discute du programme 4, les subventions aux municipalités. Ce n'est pas la même chose.

Une Voix: C'est le programme 5.

M. Lessard: Ce n'est pas la même chose. Ce que je veux simplement souligner, c'est que des journalistes ont pris un secteur du ministère des Transports. Ils auraient pu le faire pour certains comtés de 1970 à 1976. Ils auraient pu démontrer — ils ont pris un secteur du ministère des Transports; ils auraient pu, par exemple, le faire pour certains comtés de 1970 à 1976, si vous me le permettez, M. le Président — ils auraient constaté que pour l'amélioration du réseau municipal dans le comté de Duplessis il n'y avait pas beaucoup d'argent. Mais ils auraient constaté également, en ce qui concerne l'ensemble de la construction routière dans le comté de Duplessis que c'était \$30 millions, à la suite d'ententes avec le gouvernement fédéral. M. le Président, quand on regarde des investissements dans un milieu, il ne faut pas considérer un seul secteur de la réalité du ministère des Transports, mais l'ensemble des secteurs, et c'est ce que nous avons fait justement lorsque nous avons compilé ces chiffres qui démontrent que dans les 20 premiers comtés le comté de Saguenay n'apparaît pas.

M. Vaillancourt (Orford): Je suis d'accord que, si on prend l'entretien et tout ce qui est dépensé à tous les postes budgétaires, ça augmente le montant considérablement. Mais l'article qu'on discute actuellement...

M. Lessard: L'amélioration du réseau municipal, c'est 1% de l'ensemble du budget du ministère des Transports. Or, ce qu'on voulait vous démontrer, c'est comment se fait la répartition globale de l'ensemble du ministère des Transports au niveau de chacun des comtés.

M. Vaillancourt (Orford): C'est habile, je peux vous dire que c'est très habile.

M. Samson: M. le Président, on a un vote.

Le Président (M. Dussault): Effectivement, la cloche a sonné pour un vote. Oui, M. le député de Charlevoix.

M. Mailloux: Si vous me permettez avant qu'on parte... j'ai terminé les questions au programme 5. Le député de Brome-Missisquoi me dit qu'il a encore des questions. Alors, si j'étais un peu en retard demain matin, que la commission commence de la même façon sans difficulté. Lors du programme suivant de la commission des transports, étant donné qu'on pourra revenir à la charge ultérieurement ou lors d'un autre programme, je pourrai poser une question pertinente sur la commission des transports, mais ne suspendez pas les travaux, n'attendez pas à 10 heures demain matin, si on veut terminer à 12 heures...

M. Lessard: On va suspendre tout simplement ce programme jusqu'à votre arrivée.

M. Mailloux: Non, non, même là, adoptez-le, quitte à ce que je pose...

M. Vaillancourt (Orford): Il y a seulement 20 comtés là-dessus.

M. Lessard: C'est-à-dire que j'ai donné les 20 premiers.

M. Russell: Voyez-vous comme je suis misérable, je ne suis même pas là-dessus!

M. Lessard: Et moi?

Le Président (M. Dussault): Messieurs, je constate qu'on ne peut pas adopter le programme 5, alors, j'ajourne les travaux jusqu'à demain matin, 10 heures.

Fin de la séance à 17 h 55