

5 octobre 1962, Québec

Association des bonnes routes

La route est aujourd'hui reconnue comme un des instruments les plus modernes de développement économique. Pour s'en rendre compte on n'a qu'à imaginer ce que deviendraient nos principales villes si on fermait soudainement à la circulation les grandes voies d'accès qu'empruntent quotidiennement, pour s'y rendre, des milliers de citoyens. Ces milliers de citoyens vont à la ville pour y exercer leur métier ou leur profession, ou encore pour y conduire leurs affaires. En somme, sans le lien que constitue la route entre la ville elle-même et le reste de la province ou du pays, la vie économique s'étiolerait bientôt et laisserait la place à une stagnation néfaste.

Qu'on imagine aussi ce que deviendraient nos campagnes et nos petites villes si elles n'étaient rattachées entre elles par une multitude de voies carrossables. Elles étoufferaient, elles péricliteraient. Elles formeraient chacune des petites communautés repliées sur elles-mêmes, fermées à l'apport de l'extérieur. Les possibilités d'échange étant pratiquement disparues, la grande entreprise deviendrait impossible et le marché, tel que nous le connaissons, serait inexistant.

On peut dire d'une certaine façon que le vingtième siècle, celui plus précisément de l'Amérique du Nord avec tout son progrès, son dynamisme et ses perspectives brillantes, a été rendu possible par l'existence même d'un réseau routier rapide et en constante expansion. Sans la voirie moderne, nous ne serions peut-être pas encore sortis de l'économie pastorale. Notre pays lui-même doit une grande part de son progrès des dernières années à toutes ces routes qui rapprochent l'une de l'autre des régions économiques souvent très variées.

Si la route est un facteur de développement aussi important, cela tout le monde l'admet, son expansion ne peut être laissée au hasard. Sa modernisation non plus. En construisant des voies de communication, un gouvernement doit songer non seulement aux investissements qu'il lui faut effectuer, mais aux effets que peuvent imposer ces investissements sur l'économie régionale et, de là, sur l'économie de la province. Évidemment, je parle ici comme chef du gouvernement d'une province, mais je n'oublie pas que le réseau routier d'une province peut influencer sur l'allure du développement économique d'un pays.

De toute façon, que nous le voulions ou non, l'aménagement des voies de communication modernes doit se concevoir et s'effectuer à partir d'un plan directeur. C'est ce que nous nous sommes efforcés de faire au Québec. Les montants dont nous disposons pour la modernisation de notre réseau routier n'étant pas infinis, il fallait trouver le moyen d'utiliser au meilleur escient possible les sommes à être dépensées. C'est pourquoi on parle maintenant de voirie en termes de planification et d'intégration. Qui pourra censément nous le reprocher? S'il est un domaine où il importe de prévoir, de penser d'avance, de peser et de soupeser longuement les décisions qui engagent dans une large mesure le crédit de la province pour des années à venir. C'est bien, il me semble, en matière de voirie.

Quand on y réfléchit quelque peu, ne faut-il pas admettre que dans toute entreprise privée digne de ce nom, la planification est devenue une fonction universelle. Qu'il s'agisse de la haute direction, de la sous-direction ou des chefs d'équipe, chacun travaille à utiliser efficacement la main-d'œuvre, à choisir les meilleurs matériaux, à acquérir l'outillage le plus moderne, à recourir à des procédés qui abaisseront le coût de production sans pour autant nuire à la qualité du produit, La mise en marché est étudiée avec soin. Des experts colligent une documentation considérable sur les goûts et les habitudes du consommateur, sur son pouvoir d'achat, sur le potentiel industriel et commercial du secteur, sur les facilités de transport et quoi encore! Puisque planifier permet à une industrie privée d'épargner du temps et de l'argent, pourquoi en serait-il autrement pour le gouvernement, à coup sûr l'un des plus gros entrepreneurs de la province?

Nous avons donc fait des études afin de déterminer quelles opérations s'imposaient d'ici les cinq prochaines années et d'orienter en conséquence la distribution des sommes qui peuvent être attribuées à cette fin. Nous avons, dans l'établissement de ce plan d'ensemble, tenu compte, aussi largement que possible, des perspectives de développement commercial et d'expansion industrielle susceptibles de modifier et d'accentuer l'intensité de la circulation dans les diverses régions de la province. Le programme que nous avons établi pour les cinq prochaines années reste souple et adaptable à des nécessités nouvelles. L'accroissement de la circulation dans la province de Québec comme partout ailleurs pose sans cesse des problèmes nouveaux. Il exige de plus en plus l'aménagement de routes plus larges, plus confortables et plus résistantes à des charges plus lourdes et répétées à un rythme de plus en plus rapide. Il faut envisager pour l'avenir l'élargissement des emprises, la prévision de tracés nouveaux et la réalisation systématique du contournement des agglomérations. Il faut tenir compte du problème complexe des aménagements urbains dans les grands centres et de l'amélioration du réseau secondaire.

On pourrait être porté à croire, en entendant parler de planification en matière de voirie, que le gouvernement ne se préoccupe que des grandes voies de communication et qu'il néglige ce qu'il est convenu d'appeler la voirie de comté. On aurait tort de le penser. La voirie de comté, moins spectaculaire peut-être que la grande voirie demeure une des principales préoccupations du gouvernement que j'ai l'honneur de diriger. Il est impossible en effet de la dissocier de l'ensemble du réseau routier, car elle en fait partie. Il n'y a pas, à proprement parler, de voirie de comté, mais une voirie provinciale avec des ramifications au niveau régional et au niveau local. Il s'agit alors, pour le gouvernement, de distribuer ses crédits en tenant compte, non plus de considérations purement politiques, mais de l'équilibre qui doit exister entre les trois niveaux: local, régional et provincial. Cela est une des conditions du progrès économique cohérent de toutes les parties de la province.

Le gouvernement, conscient de l'importance d'un réseau routier de premier ordre, mettait à la disposition du ministère de la Voirie, au cours de l'année 1961-62, un montant de plus de \$150 000 000 pour l'élaboration d'un vaste programme d'amélioration générale de voirie, conforme aux besoins de toutes les classes de la population et aux exigences de la prodigieuse expansion de la circulation. Au cours de 1961, le ministère de la Voirie a entrepris la modernisation des principales voies de communication qui relient les grandes villes entre elles, et la province aux provinces et aux États américains voisins, ainsi que l'amélioration de

nombreux chemins ruraux dans toutes les régions, même les plus éloignées. Des entreprises de construction, de réfection et d'asphaltage furent effectués sur une longueur de 2975 milles.

Dans les comtés du bas du fleuve Saint-Laurent, de Montmagny à l'extrémité de la péninsule de Gaspé, des travaux furent exécutés sur une longueur de 471 milles et ont nécessité des déboursés de l'ordre de \$6 035 000. Des travaux considérables furent exécutés sur la route de ceinture de la Gaspésie ainsi que sur plusieurs chemins à l'intérieur de la péninsule.

Sur la côte nord du Saint-Laurent, le ministère de la Voirie a dépensé \$3 550 000 pour la construction et la réfection de 224 milles de chemins, particulièrement sur la route 15, de Tadoussac à Sept Îles et de Mingan à Havre-Saint-Pierre. Dans les régions de Chicoutimi et du Lac Saint-Jean, des routes ont été construites ou améliorées sur une longueur totale de 126 milles nécessitant des déboursés pour un montant de \$3 250 000. Parmi les entreprises les plus considérables, il y a lieu de mentionner la construction des routes Chicoutimi-Tadoussac et Roberval-La Tuque. Pour l'aménagement du réseau routier de la région métropolitaine de Québec, le ministère a dépensé, au cours de 1961, \$ 2 000 000 et a fait d'autres travaux dans les comtés avoisinants sur une distance de 122 milles pour un montant de \$2 790 000. Dans la région de Trois-Rivières et de la Mauricie, une somme de \$1 980 000 a été dépensée pour l'amélioration de 130 milles de chemins. Les travaux les plus considérables furent exécutés aux approches du nouveau pont de Shawinigan, qui sera terminé au cours de 1962 par le ministère des Travaux Publics.

Sur la rive sud du Saint-Laurent, du comté de Lévis au comté de Chambly, des travaux d'amélioration furent exécutés sur 205 milles de routes pour un montant de \$3 350 000. Des entreprises de réfection furent salement exécutés dans la région de la Beauce et des comtés avoisinants ainsi que dans les Cantons de l'Est pour un montant de \$8 180 000 couvrant une longueur totale de 736 milles.

Dans la région métropolitaine de Montréal ainsi que dans tous les comtés contigus de la métropole, nous avons commencé la réfection complète de notre réseau routier, demandée depuis plusieurs années par la population. On a dépensé, au cours de 1961, \$7 930 000 pour le début d'aménagement de 366 milles de routes. Parmi ces entreprises, on doit faire mention particulièrement de l'aménagement des approches du pont Champlain, qui fait partie d'un vaste plan d'ensemble d'un réseau moderne de routes à voies divisées et à accès contrôlés sur la rive sud du Saint-Laurent dans les comtés de Chambly, Laprairie et Châteauguay, ainsi que la construction d'une route à voies divisées et à accès contrôlés afin de relier notre province à la route 401 dans la province d'Ontario.

Dans la région des Laurentides, les routes furent améliorées sur une longueur de 200 milles nécessitant des déboursés de l'ordre de \$4 800 000. Dans la partie nord-ouest de Montréal, du comté de Deux-Montagnes jusqu'au comté de Pontiac, aux limites de la province d'Ontario, nous avons dépensé \$1 985 000 pour la réfection de 105 milles de chemins. Enfin, les routes des régions de l'Abitibi et du Témiscamingue subirent, au cours de 1961, d'importantes transformations, et le gouvernement a dépensé \$3 150 000 pour l'amélioration de 280 milles de chemins afin de favoriser l'essor de l'industrie minière dans cette importante partie de la province.

Je vous rappelle, en passant, que les chiffres que je vous mentionne maintenant sont ceux du dernier exercice financier. Ceux de l'exercice actuel ne sont pas encore définitivement établis. Cependant, au cours de cette année le gouvernement a continué dans la même voie et le vaste programme de construction routière se poursuit constamment. Les voyageurs qui parcourent notre province s'en aperçoivent d'ailleurs facilement. Notre réseau routier est en train de changer de visage.

Toutefois, en ce qui concerne les routes secondaires, on peut dire que la province de Québec est assez bien équipée, si on procède par voie de comparaison. Malheureusement, la situation n'est pas aussi brillante au chapitre des routes de grande classe. Québec possède environ 150 milles de voies divisées avec accès contrôlé, tandis que sa voisine, Ontario, en a plus de 1,500. Il est vrai que l'incidence économique de nos grandes artères est parfois difficile à apprécier, mais cela ne nous excuserait nullement d'ignorer le problème. En effet, nos artères principales risquent d'être congestionnées par l'accroissement de l'industrie du transport et la progression rapide des véhicules en circulation. C'est pourquoi le gouvernement a adopté plusieurs mesures visant à résoudre le problème posé par l'absence de grandes voies de circulation. Son action a porté sur la construction de la route transcanadienne et sur celle des autoroutes.

La construction du tronçon de la route transcanadienne qui traverse le Québec est, sans contredit, une des plus importantes entreprises du gouvernement de la province. Cette construction qui a débuté en 1961 constitue la plus considérable jamais mise en chantier chez nous par un ministère de la Voirie.

Le gouvernement avait inscrit au budget 1961-62, à cette fin, une somme de \$3 171 300. Avec la contribution de l'administration fédérale, qui était de \$21 685 000, nous pouvions exécuter des travaux pour un montant de \$53 398 000.

Cette route moderne, dont le coût final s'établira aux environs d'un milliard de dollars, en plus de raccourcir la distance d'un océan à l'autre, sera pour le Québec l'occasion d'un développement économique considérable. En améliorant sensiblement les conditions de transport, nous favorisons incontestablement la décentralisation de la grosse et de la moyenne industrie actuellement cantonnée dans les grandes agglomérations ou à leur périphérie. Par la construction de la route transcanadienne, c'est toute notre province qui prendra un nouvel essor. Dans le domaine des autoroutes, il y a eu depuis deux ans un effort gigantesque. Notre province ne peut plus se permettre d'être privée de ces voies de communication modernes et rapides; son économie l'exige, sa population le demande. Le gouvernement a déjà entrepris le prolongement de l'autoroute des Laurentides, de St-Jérôme à Ste-Adèle au nord de Montréal. On estime que le coût de cette amélioration importante à notre réseau routier s'établira à environ \$20 000 000.

De plus, comme chacun le sait, les Cantons de l'Est seront bientôt reliés à la métropole par la construction de l'autoroute des Cantons de l'Est que la population réclame depuis déjà longtemps. L'Office des autoroutes a été autorisé à préparer les plans et devis. La construction proprement dite devrait débuter au cours de 1963.

Quant à la rive nord du fleuve, des études sont actuellement en cours; celles-ci nous permettront de prendre ultérieurement des décisions précises en vue de doter cette partie de la province de moyens de communication adaptés aux besoins de la vie économique moderne.

Tout le monde est donc à même de constater la dimension de la tâche entreprise par le gouvernement du Québec pour doter tous les coins de notre province d'un réseau routier adapté à ses besoins et conçu en fonction des nécessités de la vie actuelle.

Je dois dire que nous sommes assez fiers de ce qui a déjà été fait. Nous avons conscience d'avoir fourni un effort utile qui n'est cependant que le prélude à des progrès encore plus considérables. En effet, le plan que nous avons commencé à réaliser doit se poursuivre sur plusieurs années. Bientôt, notre province n'aura plus grand chose à envier à ses voisines. Dans quelques années, toutes nos grandes villes seront reliées par des voies modernes, rapides et sûres. Déjà cette vision de l'avenir se dessine. Il ne s'agit plus de promesses; il s'agit de travaux concrets qui viennent de commencer, qui sont en voie de réalisation.

C'est ainsi que notre voirie non seulement établira des liens plus étroits entre chaque partie de notre province, mais elle donnera au Québec un des instruments les plus importants de son progrès économique futur.