



ASSEMBLÉE NATIONALE

CINQUIÈME SESSION

TRENTE DEUXIÈME LEGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement
et des équipements

Interpellation: La politique du gouvernement
en matière de voirie

Le vendredi 17 mai 1985 - No 37

Président : M. Richard Guay

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Exposé du sujet	
M. Yvon Vallières	CAE-1475
Réponse du ministre	
M. Henri Le May	CAE-1477
Argumentation	
M. Mark Assad	CAE-1478
M. Henri Le May	CAE-1479
M. Yves Beaumier	CAE-1479
Mme Madeleine Bélanger	CAE-1480
M. Henri Le May	CAE-1481
M. Denis Perron	CAE-1481
M. Yvon Vallières	CAE-1482
M. Henri Le May	CAE-1483
M. Claude Lachance	CAE-1484
M. Yvon Vallières	CAE-1485
M. Henri Le May	CAE-1486
M. Denis Perron	CAE-1486
M. Mark Assad	CAE-1487
M. Henri Le May	CAE-1488
M. Claude Lachance	CAE-1489
Conclusions	
M. Henri Le May	CAE-1489
M. Yvon Vallières	CAE-1491

Président: M. Léopold Marquis

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

**Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102**

Le vendredi 17 mai 1985

Interpellation: La politique du gouvernement en matière de voirie

(Dix heures trois minutes)

Le Président (M. Marquis): La commission permanente de l'aménagement et des équipements est réunie afin de procéder à une interpellation. Je demanderais au secrétaire de faire l'appel des membres ainsi que de faire état des remplacements pour la séance de ce matin.

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. MM. Assad (Papineau), Vallières (Richmond), en remplacement de Mme Bacon (Chomedey), MM. Marquis (Matapédia), Lachance (Bellechasse), en remplacement de M. Lavigne (Beauharnois), Beaumier (Nicolet), en remplacement de M. Le Blanc (Montmagny-L'Islet), Perron (Duplessis), Le May (Gaspé), ministre délégué au Développement et à la Voirie des régions et Mme Bélanger (Mégantic-Compton), en remplacement de M. Ciaccia (Mont-Royal).

Le Président (M. Marquis): La commission est réunie ce matin afin de procéder à l'interpellation du député de Richmond au ministre délégué au Développement et à la Voirie des régions sur le sujet suivant: "La politique du gouvernement en matière de voirie."

Je vous explique brièvement la façon de procéder. Le député qui fait l'interpellation a dix minutes pour nous expliquer le sujet; le ministre a un droit de réplique de dix minutes. Par la suite, il y a alternance entre un député de l'Opposition, l'interpellant ou un autre député, qui a cinq minutes; le ministre a cinq minutes pour répondre à chaque intervention d'un député de l'Opposition et, si un député ministériel intervient, il le fait après le ministre et la parole retourne ensuite à un député de l'Opposition.

Je reprends: député de l'Opposition; ministre; député ministériel; député de l'Opposition; ministre; député ministériel et ainsi de suite. Pour terminer les 20 dernières minutes, le ministre a dix minutes pour conclure et l'interpellant, le député de Richmond, a dix minutes pour mettre fin à la séance, qui se terminera à midi exactement.

M. le député de Richmond.

Exposé du sujet

M. Yvon Vallières

M. Vallières: Merci, M. le Président. Je

voudrais évidemment souhaiter la bienvenue à M. le ministre, aux principales personnes qui l'accompagnent, de même qu'à mes collègues de Mégantic-Compton et Papineau qui m'assisteront au cours de cette interpellation.

L'Opposition libérale a décidé d'interpeller aujourd'hui le ministre délégué au Développement et à la Voirie des régions pour diverses raisons. Nous avons, à maintes reprises et à l'occasion de plusieurs débats, dénoncé l'inaction du gouvernement péquiste dans le domaine de la voirie. Cette inaction, nous l'avons démontré antérieurement, a conduit à la détérioration rapide du réseau routier.

Je vais immédiatement indiquer que nous voulons ce débat le plus positif possible. Ce qui ne signifie pour autant que nous allons donner l'absolution au gouvernement actuel, qui porte la lourde responsabilité d'avoir hypothéqué notre patrimoine routier. Je veux d'ailleurs profiter de cette occasion pour faire part au ministre actuel de ma satisfaction de sa déclaration du 27 mars dernier en cette Chambre, lors d'un débat du mercredi, où je déplorais l'état du réseau routier en milieu rural. Je veux ici citer le ministre, qui parlait, à ce moment, du député de Richmond: "Il a cependant touché un problème qui est vrai. Si nos routes sont portées à se détériorer, si nos constructions de routes sont moins nombreuses, c'est parce qu'on n'a pas assez d'argent. Je suis pleinement d'accord mais, dans un projet de société comme le nôtre, on doit faire des choix".

Nous sommes donc d'accord sur au moins une chose. S'il y a moins de construction de routes, c'est parce qu'il n'y a pas assez d'agent au budget. Le ministre a d'ailleurs reconnu, dans le même débat, que son gouvernement avait été obligé de diminuer le budget global de voirie et qu'ainsi son gouvernement avait peut-être perdu le contrôle de son réseau routier. Le ministre nous informait, par la même occasion, qu'en 1975-1976, alors que le Parti québécois a pris le pouvoir, on consacrait 28 % du budget à la conservation et à l'entretien du réseau routier. Aujourd'hui, nous dit-il encore, c'est plus de 50 %, et le ministre se demande pourquoi il faut maintenant consacrer une pareille proportion du budget pour l'entretien. Poser la question, c'est y répondre.

Un simple exemple vous permettra de

comprendre. Prenez le cas du propriétaire d'une maison qui consacre chaque année une partie de son budget à améliorer sa propriété; après sept, huit ou dix ans, il ne devra guère dépenser davantage, toutes proportions gardées, que durant les premières années pour entretenir sa propriété. Si, au contraire, il n'investit pas de façon régulière chaque année, il laisse détériorer sa propriété pendant huit ou dix ans. S'il désire remettre sa propriété à l'ordre, il devra, après dix ans de négligence, consacrer un budget considérable pour y arriver.

C'est la même chose dans le domaine de la voirie, et c'est le ministre lui-même qui nous le prouve par ses propos; après avoir permis que le réseau se détériore, il doit maintenant employer plus d'argent pour remettre son réseau à l'ordre et cet argent ne peut être utilisé à la construction et à l'amélioration de nos routes. Soyons bien clairs, je ne veux pas dire qu'il s'agit de construction de routes nouvelles, nécessairement. Dans l'immense majorité des cas où nous manquons d'argent - pour employer le langage du ministre - c'est pour reconstruire ou améliorer à même le budget de construction des routes principales, régionales ou municipales qui sont déjà existantes. Alors, il m'apparaît bien clair que, si nous devons maintenant affecter 52 % du budget global de la voirie à l'entretien, c'est la preuve de votre négligence dans ce secteur d'activité depuis 1976. Et même là, si le chiffre de 437 000 000 \$ que vous avancez pour le budget d'entretien peut paraître considérable en dollars constants de 1976, cette somme n'est que de 229 035 410 \$ par rapport à un budget de 229 484 600 \$ en 1976-1977. Donc, toutes proportions gardées, nous fonctionnons avec le même budget d'entretien qu'en 1976 au moment où nous parlons.

Le ministre doit maintenant admettre qu'il devrait mettre en branle un vaste plan de rattrapage pour reprendre le temps perdu. Le ministre nous a déclaré, de même que son patron immédiat, le ministre des Transports, qu'il pouvait maintenant faire plus de travaux avec moins d'argent. Le ministre nous a fait part des économies réalisées en diminuant la largeur des lignes blanches, il a même essayé d'en diminuer l'épaisseur de 0,4 millimètre à 0,3 millimètre pour revenir à l'épaisseur originale, parce qu'elles s'usaient trop vite. Mais, si nous faisons exception des lignes blanches, quel est votre plan d'intervention précis pour sauver le réseau?

Vous connaissez le rapport publié en septembre 1984 pour le compte de l'Association canadienne de la construction, qui dit: "À quelque 13,5 % de sa totalité, le réseau routier québécois ne répond pas aux normes de qualité de surface tel qu'imposé

par le ministère des Transports de cette province. Les routes impliquées ont une chaussée inégale et sont remplies d'ornières. Elles ont donc besoin d'être repavées ou renforcées. Les automobilistes du Québec gaspillent tous les ans une somme totale supérieure à 241 000 000 \$ en coût d'exploitation de leur véhicule et ce, dû à une chaussée rude ou hors d'état. Ce chiffre représente une moyenne de 71 \$ dépensée par chacun des 3 370 000 chauffeurs détenteurs d'un permis que compte la province de Québec." Alors, quelle est votre réponse? Quel est votre plan d'action pour corriger la situation décrite par Trip/Canada? C'est le but de notre discussion d'aujourd'hui. Quelles sont les solutions précises que vous mettrez de l'avant, compte tenu de l'enveloppe budgétaire dont vous disposez?

Je vous rappelle également que la même agence indépendante note dans son rapport que la part du budget du ministère des Transports a considérablement diminué par rapport au budget total de la province. Je l'ai d'ailleurs signalé à plusieurs reprises et je regrette à ce chapitre que le ministre actuel accepte cette situation, alléguant qu'il y a des priorités plus importantes, qu'il s'agit de faire des choix de société et qu'à ce titre il accepte que la voirie soit un secteur considéré comme étant secondaire. Votre gouvernement oublie que la priorité no 1 devrait consister dans la création d'emplois et que, si vous y mettiez le budget et la planification nécessaires, ce sont des milliers d'emplois qui seraient créés à la suite des investissements sur les routes.

D'ailleurs Trip/Canada mentionne qu'un programme annuel de 93 000 000 \$ entraînerait quelque 2360 emplois parmi les travailleurs de la construction et des industries connexes de fabrication et de fourniture d'équipements et de matériaux de construction. Auriez-vous oublié cette dimension de l'impact économique des investissements dans le secteur routier?

Est-il nécessaire de rappeler au ministre qu'un groupe de députés péquistes a déjà suggéré au gouvernement la réfection massive du réseau routier rural, ce qui aurait entraîné, selon leur estimation, la création de 20 000 emplois saisonniers pour une période de deux ans. Il ne faudrait pas nous reprocher de ce côté-ci de la Chambre de vous demander de mettre en place un plan de rattrapage.

Je demande donc au ministre: Qu'avez-vous à nous offrir? Quel est votre plan d'action? Dans le domaine de la construction, vous comptez intervenir sur combien de kilomètres de routes et pour des dépenses de quel ordre dans chaque catégorie de routes? Dans le domaine de l'entretien, que ferez-vous de différent de ce qui se passait les années passées et qui permettrait d'améliorer sensiblement la situation de dégradation

constante du réseau routier? Quelle est votre approche en termes de développement planifié des régions par le biais d'un réseau routier convenable et répondant aux exigences du développement des régions? Êtes-vous conscient de l'importance économique d'un bon réseau routier pour assurer le développement des régions? (10 h 15)

Le réseau routier québécois, comme vous le savez, sous votre responsabilité, comporte plus de 58 000 kilomètres de routes. Alors, quel est votre plan d'action pour chacune des catégories de routes, qu'il s'agisse des autoroutes, des routes principales, des routes régionales ou des chemins municipaux?

M. le Président, on m'indique que mon temps serait terminé?

Le Président (M. Marquis): Effectivement, et vous aurez l'occasion de poser d'autres questions par la suite. M. le ministre délégué au Développement et à la Voirie des régions.

Réponse du ministre

M. Henri Le May

M. Le May: M. le Président, il me fait plaisir de m'être rendu ici ce matin pour répondre aux inquiétudes du Parti libéral, du parti de l'Opposition - je tiens à remercier les collègues qui m'accompagnent de ce côté-ci de la Chambre - afin d'apporter des précisions à certaines questions que pourraient se poser les différents députés de l'Opposition ce matin ici présents.

M. le Président, le député de Richmond nous disait qu'il y a une détérioration rapide de notre réseau routier et je pense que, de ce côté, je ne peux que lui dire: Oui, c'est vrai. C'est vrai et nous l'avons constaté. Je pense que c'est pour ces raisons que le gouvernement actuel, le ministère que je dirige actuellement a décidé de mettre beaucoup plus d'investissements, beaucoup plus d'argent dans la conservation de notre réseau que dans de nouvelles initiatives.

Il avait également raison, je crois, quand il disait que c'est un peu comme une maison quand on la laisse à l'abandon pendant peut-être une dizaine d'années. Il est entendu que les investissements doivent se faire majeurs après, pour réparer les négligences du passé. C'est ainsi que je constatais, M. le Président, qu'en 1974-1975 on a investi seulement 171 000 000 \$ sur tout le réseau québécois pour la conservation; en 1975-1976, on a investi 215 000 000 \$, c'est-à-dire exactement 50 % de ce qu'on investit aujourd'hui.

Alors, si déjà à ce moment on avait prévu ce qui nous arrive aujourd'hui et ce qui était facilement prévisible, peut-être

qu'on aurait mis un petit peu plus d'argent sur la conservation de notre réseau et un petit moins sur la construction de réseaux autoroutiers. On mettait, dans ces années-là, beaucoup plus d'argent dans la construction d'autoroutes sur lesquelles il aurait fallu parfois se poser des questions quant à leur utilité, mais on les faisait quand même. Je comprends le député de Richmond, qui, à ce moment-là d'ailleurs, était député, de s'inquiéter de la conservation de notre réseau municipal.

M. le Président, M. le député de Richmond me demandait quel était exactement le programme que nous avons concernant l'amélioration de notre réseau actuel. La population du Québec est consciente, je pense, que nous investissons dans le domaine routier plus de 800 000 000 \$ cette année. Nous sommes également conscients que, pour répondre aux besoins constants du transport routier, pour répondre aussi au développement régional, comme le signalait le député de Richmond, il nous faudrait encore plusieurs dizaines de millions de plus. Cependant, comme je le disais dans un discours ici à l'Assemblée nationale, nous avons un choix de société à faire, nous avons des choix à faire en ce qui regarde l'investissement des différentes sommes. Nous ne pouvons, pour des raisons purement sociales, soit augmenter les impôts des Québécois qui, déjà, sont élevés - vous le savez - soit emprunter sur les marchés mondiaux des sommes qui devraient être remboursées par nos enfants ou les enfants de nos enfants pendant des générations; alors nous devons faire des choix.

Continuerons-nous à laisser à nos enfants le choix d'aller dans des écoles où il n'en coûte rien? Allons-nous enlever l'assurance automobile, qui coûte quand même des dizaines et des dizaines de millions chaque année à tous les Québécois? Allons-nous réformer notre réseau des affaires sociales en rationalisant ou en fermant certaines institutions pour épargner là des millions? Il y a eu des discussions longues et laborieuses au Conseil des ministres et nous en sommes arrivés à ce qu'on a présentement, qu'il est peut-être mieux de construire moins de nouveaux réseaux routiers et peut-être de mettre plus d'argent sur l'entretien de ce qu'on a déjà, plutôt que d'enlever des services dans les écoles, dans les hôpitaux, de couper encore dans les investissements que nous faisons pour l'environnement. Seulement l'assainissement des eaux cette année va nous coûter au-delà de 1 000 000 000 \$. Nous avons des choix à faire, nous les avons faits, mais, pour autant, nous n'avons pas l'intention de négliger le réseau routier qui nous appartient et qui a été construit au Québec depuis des générations et des générations.

C'est pourquoi, pour ce qui est de nouvelles initiatives, on se limite de plus en plus. On aimerait évidemment construire des autoroutes et des routes partout au Québec mais, comme gouvernement élu, nous avons à conduire et à prendre des décisions. Ce sont ces décisions que nous avons prises d'investir encore cette année 832 000 000 \$ dans notre réseau routier, ce qui nous semble insuffisant, mais je suis convaincu qu'en mettant davantage l'accent sur la conservation plutôt que sur les nouvelles initiatives le peuple québécois ne pourra qu'être satisfait du choix que nous avons fait.

M. le Président, plusieurs questions ont été posées par le député de Richmond et il me sera absolument impossible dans ces dix minutes d'y répondre complètement, mais nous aurons certainement au cours de ces deux heures l'occasion de revenir sur plusieurs de ses questions.

Si on regarde le total des trois programmes que vous connaissez bien, le ministère des Transports prévoit dépenser 840 000 000 \$ et plus par rapport à 870 000 000 \$ l'an dernier: 3, 3 % de diminution. Malgré tout, si on regarde le rapport de Trip/Canada dont faisait état tout à l'heure le député de Richmond, on lit "L'évolution de la qualité du réseau routier. Des données provenant de l'inventaire qualitatif du réseau routier nous permettent de conclure que la qualité générale en termes de rebondissement et profilométrie des routes régionales et principales a augmenté depuis dix ans. Par contre, la qualité des autoroutes est demeurée identique au cours de la même période. Ce qui veut dire que non seulement nous investissons dans des routes dont la qualité a augmenté - toujours, selon Trip/Canada - mais qu'en plus on s'est occupé du réseau autoroutier afin qu'il ne se détériore pas plus que cela n'a été le cas au cours des années antérieures.

Tout à l'heure, M. le Président... Je pense qu'il me reste... C'est terminé? Excusez-moi. D'accord, on reviendra sur ces différentes questions que vous m'avez posées, M. le député, concernant ce que nous avons l'intention de faire quant au rattrapage dans l'amélioration de notre réseau routier. Nous avons un plan de restructuration. Cela nous fera plaisir de vous en indiquer quelques points.

Le Président (M. Marquis): M. le député de Richmond.

M. Vallières: M. le Président, la parole serait maintenant au député de Papineau.

Le Président (M. Marquis): M. le député de Papineau.

Argumentation

M. Mark Assad

M. Assad: Merci, M. le Président. M. le ministre a mentionné qu'il était ici pour répondre aux questions de l'Opposition libérale concernant ses inquiétudes à propos du réseau routier. Je peux vous assurer, M. le ministre, si je peux vous lancer une invitation pour venir dans la circonscription de Papineau, que vous allez voir que nous ne sommes pas seuls à être inquiets du réseau routier dans notre région. On trouve, en général, que le réseau routier est dans un état assez lamentable.

Je voudrais vous poser une question. Vous avez dit qu'au cours des années 1974-1975 le gouvernement avait dépensé quelque 250 000 000 \$ pour l'entretien du réseau routier. Je voudrais vous faire remarquer que j'étais ici à l'époque et qu'on satisfaisait au moins aux besoins de l'époque. Le budget que vous avez dans le moment ne satisfait pas aux besoins essentiels. Je peux vous donner un exemple dans le comté de Papineau. Depuis un an, on avait établi des priorités pour l'entretien du réseau routier qui se chiffraient autour de 2 000 000 \$. Il y a six semaines, j'ai reçu la nouvelle de mon divisionnaire qu'une somme de 1 500 000 \$ a été soustraite de ce budget de 2 000 000 \$. C'était strictement l'essentiel dont on avait besoin pour garder notre réseau routier dans un état acceptable.

Deuxièmement, vous avez fait allusion au fait qu'il y avait de la construction d'autoroutes. C'est vrai qu'on a investi dans ce domaine et, avec raison. Vous avez dit qu'il y avait peut-être eu des constructions d'autoroutes sur lesquelles on pouvait s'interroger. Je vous pose la question: Est-ce que, dans votre esprit, on doit remettre en question l'autoroute 50? Cela fait 25 ans que tous les organismes de notre région, des comtés de l'Outaouais demandent un accès à la capitale nationale, Ottawa. Cette route traverse le côté québécois jusqu'à Montréal. On trouve que c'est absolument nécessaire pour notre développement industriel et touristique. Donc, je serais très intéressé à avoir votre opinion sur l'autoroute 50.

Je voudrais attirer votre attention, M. le ministre, sur les autres aspects de la région, c'est-à-dire le comté de Papineau. La route 321 qui va de Papineauville à Chénéville et de Chénéville à Lac-Simon, c'est une voie d'accès importante pour la région de la Petite Nation. En effet, les touristes en provenance de l'Ontario qui arrivent par la route 148 doivent emprunter la route 321 pour se rendre à leur chalet. La région du Lac-Simon compte au-delà de 3500 chalets pendant la belle saison d'été. C'est l'industrie majeure et la principale ressource de tout le secteur de Lac-Simon-Chénéville.

Par ailleurs la route qui va de Chénéville à Duhamel est dans un état lamentable et dangereux en plusieurs endroits et cela a été signalé à plusieurs reprises. Si ce secteur de Chénéville-Duhamel pouvait bénéficier d'un bon système routier acceptable, on pourrait facilement tripler le nombre de personnes qui voudraient venir se construire un chalet dans la région. L'obstacle majeur qui entrave notre développement touristique, M. le ministre, est encore et toujours notre système de routes secondaires qui a connu très peu d'investissements depuis dix ans. (10 h 30)

La Chambre de commerce régionale, la MRC de Papineau ont, maintes et maintes fois, fait une demande auprès du ministère des Transports afin de faire une évaluation complète de notre réseau routier. Je vous invite, M. le ministre, ou les officiers du ministère, à venir dans le comté de Papineau pour constater ce que j'avance.

Je voudrais signaler aussi la route 323 qui va de Montebello à Lac-des-Plages. On a là encore des chemins de terre pour nos touristes qui se rendent à leur chalet. Je voudrais surtout souligner que la route qui va d'un endroit qui s'appelle Namur jusqu'à Lac-des-Plages est très dangereuse, en hiver surtout. Si je compare avec le comté au nord, le comté de Labelle, on voit que le ministère des Transports a versé des montants assez considérables pour entretenir les chemins en hiver. C'est un aspect que je veux que vous regardiez en priorité. Durant l'hiver, dans ce bout de chemin, c'est très dangereux et, à plusieurs reprises, les municipalités ont fait des demandes auprès du ministère des Transports. Je reviendrai avec d'autres aspects un peu plus tard.

Le Président (M. Marquis): M. le ministre.

M. Henri Le May

M. Le May: Oui, M. le Président. C'est tout un catalogue d'épicerie que le député de Papineau nous a donné ce matin. Il parlait de l'autoroute 50. Il me fait plaisir de lui rappeler que cette année on a investi quand même 5 145 000 \$ dans l'autoroute 50 que l'on termine jusqu'à Masson. Je me suis également engagé à aller livrer à la population de la région des échéanciers concernant ces différentes autoroutes que l'on construit chez vous, cependant peut-être pas directement dans votre comté. Cela me fera plaisir, M. le député, de me rendre chez vous, comme vous me l'avez signalé, pour constater l'état de vos routes. Cependant, il y a quand même des choix qu'il nous faut faire. Quand on regarde actuellement la route 132 qui traverse, en grande partie, le Québec où nous devons investir des sommes importantes parce que cette route fait partie

intégrante du développement régional, alors que vous venez me parler de la priorité de vos routes pour se rendre à des chalets, je dois vous dire que cela m'inquiète un peu.

Quand nous investirons des sommes importantes dans des routes qui se rendent à des chalets, cela se fera sans doute alors que M. Bourassa empruntera de l'argent, comme il l'a déjà dit, pour construire des routes. Tant que le Parti québécois sera au pouvoir, nous allons construire des routes qui serviront toute une population et non pas les 20 % ou 25 % de la population qui ont le moyen de se payer des chalets.

Pour ce qui est de votre route de Montebello, très belle région que je connais d'ailleurs, on commence cette année des travaux en investissant à peu près 100 000 \$ sur la route 323. Nous avons l'intention, dans les années à venir, d'augmenter ces déboursés dans cette route. Là-dessus, M. le Président, ce serait peut-être bon de laisser à mes collègues l'occasion de s'exprimer également.

Le Président (M. Marquis): M. le député de Nicolet.

M. Yves Beaumier

M. Beaumier: Merci, M. le Président, c'est un peu le hasard des choses, mais les deux députés qui viennent d'intervenir du côté de l'Opposition, les députés de Richmond et de Papineau, étaient effectivement députés dans la période de 1973 à 1976. Ce que je déplore, tout comme eux, c'est qu'ils aient eu si peu d'influence sur leur propre gouvernement, sur l'orientation des budgets relativement aux routes. Je l'explique de la façon suivante. Tantôt, le député de Richmond parlait de conservation, qu'il y avait eu négligence. J'ai fait sortir, à partir des crédits budgétaires, ce qui s'est fait et les orientations qui ont été établies à ce moment. En 1973-1974, où les députés de Richmond et de Papineau étaient au pouvoir, savez-vous ce qui s'est fait quant à la conservation? C'est 10, 8 % du budget qui ont été affecté à la conservation en termes de chaussée et structure.

Ils venaient d'arriver, je me suis dit que peut-être l'année suivante ils corrigeraient des choses. L'année suivante, c'est 11, 5 % des budgets routiers qui étaient affectés à la conservation. Savez-vous combien, en 1985-1986, on met sur la conservation? 46 % du budget sont affectés en termes de chaussée et structure de conservation, ce sont 335 000 000 \$ par rapport à 46 000 000 \$, 59 000 000 \$ ou 90 000 000 \$, selon qu'on parle de 1973-1974, 1974-1975 ou 1975-1976. Voici ce que je poserais comme question. Pourquoi le député de Richmond et le député de

Papineau ont-ils laissé faire ces choses? Pourquoi avez-vous participé et avez-vous été complices du fait qu'il n'y avait pas de budget ou pratiquement pas de budget en ce qui touche à la conservation? C'est cela que nous sommes obligés de rattraper actuellement et cela gruge les budgets de construction. Donc, il n'y avait à peu près pas de budget pour la conservation et il y en avait pour la construction.

En ce qui a trait à la construction, quelle était votre orientation? Le député de Richmond et le député de Papineau, c'étaient essentiellement les autoroutes et les grands travaux. Vous savez qu'actuellement, en 1985-1986, 40 % des budgets sont affectés aux routes régionales et locales, ce qui est votre préoccupation et la mienne. 60 % pour de grands travaux, les routes principales et les autoroutes. En 1974-1975, le député de Richmond et le député de Papineau étaient au pouvoir. Pourquoi n'avez-vous pas influencé le gouvernement de M. Bourassa? On avait à ce moment 80 % des budgets routiers qui étaient affectés à des autoroutes et des grands travaux et seulement 20 % pour des routes locales et pour des routes régionales. Pourquoi avez-vous été si faibles, si peu influents? Vous allez me dire que cela, c'est le passé. D'accord, on va parler du futur.

Le 11 mars 1985, M. Bourassa - qui est chef du Parti libéral et prétend être encore au gouvernement - est venu dans le comté de Nicolet. Le matin, il a rencontré quelques dizaines de militants libéraux à Pierreville. C'étaient des gens corrects. Ils auraient dit à M. Bourassa - cela est dans le Nouvelliste du 12 mars - notre préoccupation et notre priorité, ce sont les routes locales, municipales et intermunicipales. M. Bourassa n'a pas dit un mot. Dans l'après-midi, il était à Bécancour. Il a déclaré à peu près ceci: Il demeure cependant que la question des autoroutes a toujours été une question prioritaire pour notre parti, nous avons dans le passé massivement investi dans la construction des autoroutes et nous allons le faire dans l'avenir. Cela veut dire que le même homme, le même jour et dans le même comté n'a pas écouté ses propres militants libéraux qui lui demandaient de faire de la voirie rurale, de la voirie municipale et de la voirie intermunicipale et il a plutôt écouté ces grands constructeurs en leur disant: Nous ferons effectivement à l'avenir, et cela sera encore notre priorité, des autoroutes. Voici la question que je poserais: Pourquoi le député de Richmond et le député de Papineau, au moment où ils étaient au pouvoir, n'ont-ils pas pu réussir à influencer leur chef qui était M. Bourassa? Merci.

Le Président (M. Marquis): Merci, M. le député.

La parole est maintenant à Mme la députée de Mégantic-Compton.

Mme Madeleine Bélanger

Mme Bélanger: Merci, M. le Président. Je veux joindre ma voix à celle de mes collègues pour dénoncer encore une fois la négligence dont a fait preuve l'actuel gouvernement dans le domaine de la voirie rurale. En tant que députée d'un comté aussi vaste que celui de Mégantic-Compton, plusieurs contribuables, municipalités et groupes voués au développement économique m'adressent leurs récriminations sur l'état du réseau routier. Comme résidente du comté, je suis à même de constater qu'ils ont raison, le réseau routier se détériore continuellement. Je constate aussi qu'en plus des inconvénients sur nos déplacements le mauvais état du réseau constitue un frein au développement économique de la région et, dans certains cas, il nuit à des industries existantes.

Je profiterai de l'occasion qui m'est offerte pour attirer l'attention du ministre sur des cas concrets. Avant de le faire, je rappellerai au ministre d'autres données très concrètes elles aussi. Dans les trois districts desquels relève le comté de Mégantic-Compton, le budget d'entretien a diminué de 15 % à 16 % entre la présentation du budget préliminaire et l'adoption du budget définitif. De plus, le budget total dans Cookshire est passé de 1 700 000 \$ à 900 000 \$ pour de nouvelles constructions. Dans Sherbrooke, les sommes prévues sont passées de 3 000 000 \$ à 1 000 000 \$. La part attribuable à Mégantic-Compton est passée de 495 000 \$ à 200 000 \$.

Je demanderais au ministre de justifier ces coupures. Je lui demanderais aussi s'il est conscient de leur impact négatif sur une région largement tributaire de son réseau routier. Je lui demanderais aussi, au nom de quel principe, des sommes jugées, il y a à peine quelque temps, nécessaires ne semblent plus justifiées aujourd'hui. Comme par exemple, avec des budgets amputés de la sorte, pourra-t-il donner suite aux demandes de la MRC de Coaticook qui vous a déjà avisé qu'elle avait l'intention de remuer ciel et terre pour que son réseau routier soit adéquat? Comment pourriez-vous, entre autres, procéder aux travaux sur le chemin reliant Coaticook à East-Hereford? Pourquoi, si vous n'avez pas l'intention d'agir, les représentants du gouvernement du Québec ont-ils appuyé la priorité donnée par la MRC Coaticook au réseau routier lors du dernier sommet socio-économique de l'Estrie?

Comment pourrez-vous aussi donner suite aux revendications de la MRC du Granit concernant les chemins Marston/Piopolis, Piopolis/Val-Racine qui n'ont pas encore de sortie asphaltée pour se

rendre dans les grands centres? -

J'aurais bien d'autres questions à poser au ministre, d'autres cas à lui soumettre, je le ferai tout à l'heure. Pour l'instant, je lui demande de justifier ces coupures et de répondre aux appréhensions des MRC. Je lui demande de nous dire, aujourd'hui, s'il a l'intention de tenir vraiment compte des demandes formulées par les élus locaux.

Le Président (M. Marquis): Merci, Mme la députée. M. le ministre.

M. Henri Le May

M. Le May: M. le Président, je suis très heureux de voir qu'il n'y a pas plus de députés de l'Opposition, parce que chacun arrive avec sa liste d'épicerie et cela serait une étude cas par cas plutôt qu'une étude globale du réseau routier québécois. Pour ce qui est de la MRC de Coaticook, je l'ai reçue à mon bureau, avec beaucoup de plaisir d'ailleurs.

Actuellement, nous sommes à faire une étude que nous aurons très bientôt en main pour voir la nécessité de relier la MRC de Coaticook à l'autoroute 55. C'était bien là la demande. Nous sommes loin dans ce réseau routier d'avoir l'approbation des municipalités qui ainsi verront une autoroute les contourner. Je comprends également cesdites municipalités qui sont inquiètes de voir les automobilistes leur passer sous le nez sans arrêter chez elles. Actuellement, l'étude est en cours, nous l'aurons en main très bientôt et nous pourrions ainsi rencontrer à nouveau la MRC de Coaticook pour lui faire part de notre décision définitive.

Mme la députée nous parlait de coupures et nous demandait de les justifier. Je dois aviser cette Chambre, M. le Président, que les coupures ne sont pas toujours voulues. Dans plusieurs cas, certains projets sont tout simplement retirés de la programmation pour des questions purement d'ordre technique. Je pourrais vous en citer peut-être quelques-unes.
(10 h 45)

Si on regarde la région 01, vous avez une route Sainte-Odile à Rimouski qui ne pourra être faite cette année, question d'ordre technique; Sayabec dans la région Matapédia; dans la région 03, on a Sainte-Agnès, dans Charlevoix; on a Rivière-au-Tonnerre, dans Duplessis; on a Saint-Ubalde, dans Portneuf; dans la région 04 - c'est curieux, c'est presque entièrement des comtés occupés par des députés du Parti québécois - on a Saint-Maurice, dans le comté de Champlain, CPTA, expropriation non terminée; également, dans le comté de Champlain, nous avons le rang Sainte-Marie et le chemin de Batiscan, pour les mêmes raisons.

Nous avons, dans Laviolette, deux

projets qui ne se réaliseront pas non plus pour la route 155 et, également, le rang nord de la rivière des Envies. Dans le comté de Nicolet, chemin Côte-Saint-Pierre, 500 000 \$, qui ne pourra pas être fait non plus cette année, à cause des études faites par la CPTA qui ne sont pas terminées. Dans le comté de Richmond, nous avons l'ancienne route 5 à Kingsey-Falls, que nous voulions commencer cette année et investir 400 000 \$ et nous ne pouvons le faire, question d'expropriation et de la CPTA, également.

Nous avons, dans Maskinongé, Sainte-Anne-de-Yamachiche, le chemin des Petites terres qui ne pourra pas être fait non plus, même si l'investissement était mineur, 50 000 \$, question d'expropriation. Nous avons, dans le comté de Nicolet, Saint-Guillaume et Saint-Bonaventure, au sixième rang sud, retardé, à cause d'expropriation et de la CPTA, également.

Nous en avons encore plusieurs ici. C'est inutile, je pense bien, de les énumérer tous. Mais je pense que la liste suffit pour faire comprendre que, parfois, nous avons des travaux que nous aimerions entreprendre, mais nous ne le pouvons malheureusement pas à cause du ministère de l'Environnement, à cause d'études d'impact, à cause de l'expropriation, ou il y a manque de collaboration des gens du milieu ou encore, parfois, des municipalités. Parfois, également, la Commission de protection du territoire agricole fait attendre sa décision.

Pour toutes ces raisons d'ordre purement technique, nous avons un total de 6 600 000 \$ qui ne pourra être affecté à ces différentes routes, cette année.

Le Président (M. Marquis): Merci, M. le ministre. La parole est maintenant à M. le député de Duplessis.

M. Denis Perron

M. Perron: Merci, M. le Président. Je pensais réellement que, ce matin, à la suite de l'interpellation des membres du Parti libéral, nous allions parler de conservation, mais je me rends compte, comme le disait le ministre délégué au Développement et à la Voirie des régions, que c'est plutôt une liste d'épicerie qu'ils nous ont présentée.

Je comprends très bien que le député de Richmond, le député de Papineau et la députée de Mégantic-Compton jouent le jeu de l'Opposition, ce qui est parfaitement normal dans notre système démocratique, et jouent en même temps le jeu du chef du Parti libéral lui-même qui, en passant, n'est toujours pas présent, ici, à l'Assemblée nationale, malgré qu'il l'a été de 1970 à 1976.

M. le Président, ce qui me frappe dans ce que disent les libéraux - cela, dans toute

la province de Québec - c'est l'incohérence du discours. Si on est en Abitibi-Témiscamingue, on va parler de baisse d'impôts. Si on est en Gaspésie, on va parler d'augmentation des dépenses. Si on est sur la Côte-Nord, on va parler de diminuer le déficit. Selon l'endroit où se trouvent le chef ou les libéraux, on change le discours.

Je pourrais parler, ce matin, du trou de 500 000 000 \$ qu'on a découvert en 1978, qui nous a été laissé par les libéraux au sein du ministère de l'Éducation du Québec. Je pourrais faire la même chose ce matin en parlant du trou de 300 000 000 \$ dans le réseau des affaires sociales, trouvé aussi en 1978. Je vais m'en tenir au fait que, durant les dernières années, le gouvernement du Parti québécois a surtout investi dans plusieurs régions du Québec. Le Parti libéral, de 1970 à 1976, avait pris des décisions pour mettre l'accent sur les autoroutes au lieu de mettre l'accent sur des routes régionales importantes pour nos régions et, en particulier, sur la Côte-Nord.

Si vous permettez, M. le Président, je vais relever deux dossiers spécifiques de la Côte-Nord. En premier lieu, je voudrais vous parler de la route 389. Vous allez comprendre très exactement quelle est la différence entre le Parti libéral de 1970 à 1976 et le Parti québécois de 1977 à 1985. Lorsque j'ai été élu le 15 novembre 1976, je pensais que la route 389, la route Manic-Gagnon, était beaucoup plus avancée. Faisant suite à des vérifications, j'ai constaté que, sur 190 kilomètres de route, il y en avait encore 175 à construire. Cependant, ce dossier a fait couler beaucoup d'encre. Je voudrais vous rappeler, par exemple, qu'aux partielles de 1972, lorsque M. Donald Gallienne s'est présenté pour le Parti libéral et qu'il a été élu, il a fait une déclaration dans la ville de Gagnon en disant ceci: "Dès l'hiver prochain, vous voyagerez sur la route Manic-Gagnon." Je me demande comment un gouvernement ou un député pouvait faire une telle déclaration lorsqu'il restait 175 kilomètres de route à construire. D'ailleurs, c'est pour cela qu'on ne l'a pas cru et c'est pour cela que les gens de la ville de Gagnon ont voté carrément contre le Parti libéral. À titre d'exemple, en 1970, aucun investissement sur la route 389; en 1971, aucun investissement; en 1972, aux élections partielles, 270 000 \$; en 1973, aux élections générales, 452 000 \$; en 1974, 0 \$; en 1975, 0 \$; en 1976, comme par hasard, aux élections générales, 630 000 \$. Tout cela pour un total de 1 332 300 \$ sur une période de six ans.

Sur la question de la route 389, je termine en vous disant que, de 1977 à 1985, le gouvernement actuel a investi au ba3 mot 28 300 000 \$ pour un total de 149 kilomètres, il reste 14 200 000 \$ à dépenser pour les 26 kilomètres qui restent.

Le Président (M. Marquis): Merci, M. le député. La parole est maintenant à M. le député de Richmond.

M. Yvon Vallières

M. Vallières: Merci, M. le Président. D'abord, à la suite de l'intervention du député de Nicolet, c'est avec plaisir que j'aurai maintenant l'occasion d'indiquer que le Parti québécois s'opposait dans la région de l'Estrie à la construction des autoroutes 10 et 51, de même qu'à la liaison Sherbrooke-Drummondville de l'autoroute 51, routes qui ont d'ailleurs été construites grâce à une entente auxiliaire qui comportait une forte participation du gouvernement fédéral de même qu'une participation du gouvernement du Québec.

Je voudrais, M. le Président, revenir - j'ai terminé tantôt en vous indiquant que le ministère des Transports avait beaucoup de routes à entretenir - à un rapport interne au ministère qui indique d'ailleurs que plus du tiers du réseau nécessite des travaux coûteux de réhabilitation structurale afin de rétablir la capacité portante et la qualité de surface de roulement. Vous nous dites que vous mettez dorénavant l'accent sur la conservation du réseau. Nous voulons, savoir comment vous y arriverez avec moins d'argent, c'est la question que nous vous posons, et selon quel plan d'action, pour chacune des catégories de routes que je vous ai déjà mentionnées. Ne croyez-vous pas que le problème est suffisamment grave pour que votre gouvernement passe de l'improvisation à la planification? Quelle action avez-vous décidé d'entreprendre, malgré vos coupures budgétaires, sur les autoroutes existantes, les axes interrégionaux qui constituent l'épine dorsale du réseau routier québécois, les routes régionales et les routes locales?

L'état lamentable du dossier de la voirie rurale commande de votre part une action beaucoup plus énergique que l'attitude que vous manifestez présentement. Le laisser-aller qui a caractérisé votre gouvernement dans la gestion de ce dossier doit faire place à une plus grande volonté pour la résolution des nombreux problèmes qui accablent toutes les régions du Québec.

Le faible budget que vous consacrez au réseau routier québécois doit être augmenté, mais comment? Il a déjà été question d'aller chercher d'autres crédits au Comité des priorités de votre gouvernement. D'autres priorités s'offrent à vous, mais, par vos démarches auprès du Comité des priorités, M. le ministre, vous croyiez pouvoir obtenir des sommes substantielles. Où en est cet engagement que vous avez pris devant l'Association des constructeurs de routes du Québec? Aussi, il serait très important que vous procédiez à un examen complet des sommes encore disponibles qui proviennent

des ententes auxiliaires Canada-Québec en cours de réalisation, sommes qui pourraient peut-être être allouées au développement des régions par le biais de la voirie.

De plus, en ce qui concerne les nouvelles ententes qui seront signées entre le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada, vous devrez parvenir à la conclusion d'accords qui pourront apporter des débloquages majeurs dans le dossier de la voirie pour les régions. Par ailleurs, nous sommes convaincus que votre inaction dans ce dossier a déjà pénalisé lourdement des régions du Québec qui comptent beaucoup sur un réseau routier adéquat pour développer leur économie.

M. le Président, j'aurais à ce moment-ci quelques questions à poser au ministre concernant les expériences pilotes qui se tiennent dans quatre municipalités régionales de comté au Québec. En premier lieu, je voudrais lui demander si les expériences étaient les mêmes dans les quatre MRC, quelle était l'étendue de leur mandat et quel budget a été affecté à ces expériences. Je lui demanderai aussi quelles activités devaient être considérées. S'agissait-il d'activités d'entretien exclusivement ou s'agissait-il aussi d'activités de construction? Quelles catégories de route étaient à l'étude?

Le ministre peut-il reconnaître qu'en ce qui concerne la MRC de Bécancour l'appréciation globale qui a été faite du réseau routier est que 27 % des routes locales sont dans un état médiocre ou mauvais? Toujours dans la même MRC, l'étude démontrerait que de nombreux problèmes de communication existent entre les différents intervenants des paliers municipal et provincial. Le ministre peut-il nous confirmer si la même étude conclut que le mauvais état du réseau routier reflète un manque de planification généralisé causé par l'insuffisance et l'instabilité des sources de financement? Cela ressemble passablement à ce que je vous disais lors de l'ouverture du débat: insuffisance du budget et mauvaise planification.

Le ministre peut-il nous indiquer s'il continue de croire comme ses prédécesseurs qu'une partie du réseau routier devrait être transférée sous la responsabilité des MRC et, si oui, quelles activités en particulier? De plus, le ministre devrait être en mesure de nous informer du mode de financement qu'il proposera pour ces activités de voirie qui seraient transmises aux MRC. Comment s'assurera-t-il que l'autonomie des municipalités locales sera respectée et comment sera établi le processus de détermination des priorités d'intervention?

M. le Président, je demande donc au ministre de nous faire part de ses intentions et de son approche dans ce dossier. Je voudrais que le ministre ne puisse se lancer

dans l'aventure sans prendre toutes les précautions nécessaires et s'assure que sa politique réponde aux besoins et aux exigences des municipalités locales et qu'en aucune façon, s'il y avait transfert de responsabilités, il n'y ait de coûts additionnels imposés aux municipalités.

Le Président (M. Marquis): Alors, M. le ministre, même si les questions sont très longues, vous avez quand même cinq minutes. (11 heures)

M. Henri Le May

M. Le May: M. le Président, c'est ce que je constate. Cela prendrait peut-être une heure pour répondre à ces questions, alors qu'il ne nous est alloué que cinq minutes. Je vais attirer l'attention du député de Richmond sur sa dernière question, c'est-à-dire la décentralisation de certains travaux de voirie vers les MRC. Il a raison, nous avons déjà envisagé la possibilité de faire des transferts aux différentes MRC. Cependant, avant de le faire, il nous est absolument impossible de donner aux municipalités certains pouvoirs que le ministère des Transports possède avant qu'une étude sérieuse soit faite. Nous avons visé quatre MRC en particulier: Roussillon, Bécancour, Matapédia et Matawini. Un seul rapport de faisabilité nous est parvenu, dont j'ai pris connaissance, il y a environ trois semaines, au ministère, il s'agit du rapport de faisabilité de la MRC de Matapédia. Il y a plusieurs avenues. Si je me souviens bien, il y avait trois avenues possibles concernant cette MRC à propos des transferts de fonds pour administrer une partie de son budget d'amélioration et de construction d'un réseau routier. Cependant, cela ne se fera sûrement pas en un jour, parce qu'il y a certaines négociations qui restent à faire entre les différentes MRC - si je prends pour exemple celle de Matapédia - qui ne nous proposent pas nécessairement d'utiliser la machinerie qui est déjà sur le terrain... Donc, qu'est-ce que nous en faisons? Est-ce que la MRC de Matapédia serait prête à utiliser le personnel qui se trouve déjà en région, le personnel qui se trouve actuellement syndiqué? Est-ce que la MRC accepterait le transfert de tous ces effectifs ou si elle préférerait engager son monde et, alors, qu'est-ce qu'on fait de nos employés qui se trouvent ainsi sans travail?

Également, il nous suffit de regarder en quoi consiste la préparation de la construction d'un réseau routier. Vous constaterez avec moi qu'il y a des étapes qui sont importantes, confiées à des spécialistes, soit de l'Environnement, soit de la CPTA, soit à des bureaux d'ingénieurs. Est-ce que le ministère va autoriser une MRC à utiliser ses propres bureaux d'ingénieurs pour mettre en application la

construction de son réseau routier? Ainsi, si c'est le cas, qu'est-ce que nous faisons de tous nos ingénieurs qui sont en région et qui travaillent à la préparation de toutes ces routes? Vous comprendrez, M. le Président, que ce sont autant de négociations qui peuvent prendre du temps. De plus, à partir du moment où nous désirons vivre une expérience pilote comme celle-là, elle ne pourrait se faire sur une seule année, mais il faudrait que cela s'étende sur quatre ou cinq ans. À la suite des départs, des transferts, est-ce que les MRC, au bout de deux ou trois ans, sachant que les maires sont comme les gouvernements et qu'ils changent de temps à autre... Il nous est difficile de prévoir la réaction de ces MRC après trois ans. Il nous faut toujours garder en tête la possibilité d'un recul possible. À partir du moment où une MRC nous dit: Oui, c'était beau il y a deux ans mais, aujourd'hui, nous ne pouvons plus le faire, qu'est-ce que nous faisons? Est-ce que nous sommes capables de réintégrer à l'intérieur de nos rangs tout le personnel qui s'y trouvait pour remettre toute la machine de la voirie en marche?

Pour ce qui est de la planification... Est-ce que j'ai terminé, M. le Président? Bon, je reviendrai tout à l'heure pour parler de la planification. C'est très frustrant, ces cinq minutes.

Le Président (M. Marquis): La parole est à M. le député de Bellechasse.

M. Claude Lachance

M. Lachance: Merci, M. le Président. J'ai entendu les différents députés de l'Opposition nous parler de la détérioration du réseau routier québécois. J'ai entendu Mme la députée de Mégantic-Compton nous dire que le gouvernement est négligent quant à la voirie rurale. Je voudrais lui indiquer qu'étant dans un comté où le nombre de kilomètres de routes publiques est très élevé je me considère bien placé pour porter un jugement sur la situation actuelle. Dans le comté que je représente, il y a 1665 kilomètres de routes publiques dont la moitié, soit 830 kilomètres, sont pavées. C'est donc dire qu'il y a du travail pour de nombreuses années encore.

Je pense que dans tout cela on doit quand même avoir un jugement objectif, c'est-à-dire être capable de considérer que la situation présente n'est pas venue de façon spontanée. En fait, les disponibilités financières sont le gros problème. On ne peut pas à la fois manger le gâteau et le conserver. Vous savez bien cela, vous qui administrez votre budget personnel. Je l'ai vécu aussi pour avoir administré un budget dans une municipalité. C'est facile de demander, mais où prendre l'argent? C'est là une autre question; c'est là la vraie question.

Quand on arrive à parler d'éducation, il faudrait avoir plus de ressources. Quant aux affaires sociales dans les hôpitaux, plus de ressources. Pour les routes, plus de ressources. Où prendre l'argent? Il y a un ordre de priorités à respecter. Je suis aussi de ceux qui pensent qu'on devrait avoir plus d'argent mais, si on pose la question aux contribuables à savoir s'ils sont prêts à payer plus de taxes et d'impôts pour avoir des routes meilleures, je ne suis pas certain que la réponse sera positive.

J'ai connu la période où des travaux de voirie, des travaux majeurs, ne se faisaient à peu près que pendant l'année des élections. Heureusement, depuis les dernières années, on peut dire que chaque année des travaux importants de voirie se réalisent graduellement. Je me souviens, pour avoir vécu cette situation, du temps où les travaux de voirie étaient aussi décidés malheureusement par le patron libéral dans son rang. C'est là que cela se faisait, avant les priorités énumérées par les municipalités. Je peux attester, pour travailler en étroite collaboration avec les municipalités, que les priorités qu'on m'identifie sont celles qu'on retient pour l'exécution des travaux.

Je peux même vous citer un exemple où on a posé de l'asphalte en 1976 au cours de la campagne électorale, la nuit, avec des lumières artificielles. Cela se passait dans un rang à Honfleur dans le comté de Bellechasse. C'est le genre de situation que je n'ai pas vu depuis ce temps-là.

Il y a évidemment du rattrapage à faire. Le problème, c'est qu'on a des routes qui n'ont à peu près jamais été reconstruites, elles devraient être reconstruites; en même temps, on a des routes qui ont été reconstruites il y a longtemps, 30, 35, 40 ou 45 ans qui doivent être refaites. C'est ce qu'on a essayé de faire au cours des dernières années. Je pense à des routes comme la 277, la 279 et la 281 dans la circonscription que je représente où on a dû reconstruire de très longs tronçons afin de permettre une circulation normale.

Cependant, M. le Président, je voudrais qu'on se rende compte que le gouvernement actuel est loin d'être inéquitable dans la répartition des budgets. J'ai regardé les états financiers du gouvernement, les comptes publics, un document officiel, et j'ai constaté... Je vais donner des exemples de comtés des députés qui sont en face. Juste un cas: programme d'amélioration au réseau routier municipal pour les années 1982-1983. Dans le comté de Papineau, en 1982-1983, 141 584 \$; Mégantic-Compton, 144 799 \$; Gaspé, le comté du ministre, toujours en 1982-1983, 123 704 \$. En 1983-1984, où le budget était un peu plus élevé: Papineau 475 999 \$; Mégantic-Compton, 732 294 \$; Gaspé, le comté d'un député ministériel,

438 928 \$ et Richmond, pourquoi pas? 482 990 \$.

Voilà des exemples, pour vous montrer jusqu'à quel point il existe une équité même si on est conscient qu'il serait intéressant d'avoir davantage d'argent.

Le Président (M. Marquis): M. le député de Richmond.

M. Yvon Vallières

M. Vallières: M. le Président, j'ai eu l'occasion, à quelques reprises, d'adresser une demande au ministre délégué au Développement et à la Voirie des régions afin qu'il me fasse parvenir quelques documents que j'attends toujours. Puisqu'on parle d'équité, le député de Bellechasse en parlait, on peut en parler. Il se souviendra que, l'automne dernier, son prédécesseur avait soumis à chaque député un programme préliminaire dans lequel on retrouvait plusieurs projets routiers qui étaient susceptibles de se réaliser en 1985. Nous savons maintenant que le ministre a dû couper de 11 000 000 \$ dans ses projets et qu'il a, par conséquent, annulé certains projets dans différents comtés. Il en a mentionné tout à l'heure.

Nous savons également que les chefs de district ont reçu des documents indiquant, pour chaque comté, des projets retenus. J'ai donc demandé au ministre de me faire parvenir, pour chacun des comtés, la liste définitive qu'il a approuvée pour 1985, afin de pouvoir jeter un regard sur l'ampleur des coupures qui affectent les différents comtés.

Afin de vous démontrer la pertinence de ma demande, je vous citerai l'exemple de quelques comtés. Dans Richmond, sur un budget préliminaire de 2 335 000 \$, le budget approuvé serait de 1 035 000 \$, soit une coupure de plus de 55 %. J'ai, d'ailleurs, déjà saisi le ministre de ce que je considère être une injustice flagrante à l'endroit des électeurs que je représente. Le ministre pourra-t-il m'expliquer comment il a pu autoriser que soit abandonnée la reconstruction du rang 12 dans la municipalité de Sainte-Séraphine? Ce projet était la priorité no 1 dans la région de Trois-Rivières. Est-ce là le nouveau genre de planification que veut nous offrir le ministre? J'espère que non. J'ose lui faire confiance pour réparer pareille injustice. Si ce n'était fait, nous devons conclure que le ministre est d'abord guidé par le favoritisme politique pour attribuer ses budgets.

J'ai également demandé au ministre de revoir sa décision d'annuler le projet de la route de l'Eglise reliant la municipalité de Saint-Claude à la route 249 vers Asbestos. Il a également coupé le rang centre dans la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes-de-Ham qui était attendu avec impatience par

la population de ce secteur. Même chose pour le rang 9 dans Sainte-Clothilde-de-Horton et Saint-Lucien. Je pourrais ainsi continuer pour arriver à une coupure totale de plus de 55 %, soit 1 300 000 \$ dans mon comté.

Voici la question que je pose au ministre: Comment avez-vous planifié une pareille opération? Est-ce là la façon dont vous allez procéder pour l'ensemble des comtés? Je désire le savoir ainsi que plusieurs autres personnes intéressées comme les maires, les conseillers municipaux, les électeurs pénalisés.

Afin de corriger la situation anarchique qu'a créée le ministre, je lui ai fait quelques suggestions de réaménagement du budget affecté à mon comté. Pas de réponse depuis. Je lui ai, entre autres, demandé un transfert de budget afin d'intervenir dans le rang 5 dans Saint-Jacques-de-Horton, le rang 4 dans Tingwick, le chemin Saint-Lucien dans Sainte-Séraphine, la route Poisson dans Sainte-Elisabeth, le chemin Neuvième rang dans Kingsey-Falls.

Je veux également indiquer au ministre que, même s'il décidait de donner suite en tout ou en partie à mes demandes, je continuerais d'exiger le programme préliminaire de 1984 et le programme défini pour chaque comté, afin d'être bien éclairé sur la procédure suivie par le ministre. C'est la seule façon de permettre une comparaison intelligente. Je lui réitère ma demande. Je veux vous fournir la chance d'éliminer tout doute de favoritisme à l'endroit des comtés représentés par des ministériels. Nous pourrions ainsi établir très clairement où le ministre a coupé les 11 000 000 \$ dans le programme présenté par son prédécesseur.

Dans le comté de Brome-Missisquoi, l'on retrouve des coupures de l'ordre de 1 380 000 \$. Dans le district de voirie de Brome-Missisquoi, par exemple, coupure de 690 000 \$. On a même coupé la route Kempt de Sainte-Sabine et le chemin de la grande ligne Bonsecours. Dans le district de Waterloo, toujours dans le comté de Brome-Missisquoi, on a coupé quelque 475 000 \$ et cela a inclus le chemin de la grande ligne de Bonsecours tant réclamé par la population de ce secteur. Toujours dans Brome-Missisquoi, dans le district de voirie d'Iberville, une coupure de 47 %. On a coupé 215 000 \$, soit la route Kempt. Le député de Brome-Missisquoi m'a demandé d'effectuer cette demande auprès du ministre afin qu'il rétablisse, à tout le moins un peu, l'équilibre.

Franchement, si on regarde l'ordre des coupures qui ont été faites, on mentionnait tantôt dans Papineau au-delà de 1 000 000 \$; dans Richmond, au-delà de 1 000 000 \$; dans Brome-Missisquoi, au-delà de 1 000 000 \$; dans Mégantic-Compton, au-delà de 2 000 000 \$; il faut croire que les

11 000 000 \$ de coupures, le ministre les récupère très rapidement dans les comtés de l'Opposition.

Vous comprendrez notre inquiétude. Nous vous demandons de bien vouloir déposer les documents que je vous ai demandés afin d'éliminer tout doute sur la façon dont vous procédez pour récupérer ces 11 000 000 \$.

Le Président (M. Marquis): M. le ministre.
(11 h 15)

M. Henri Le May

M. Le May: M. le Président, je vous remercie. La première inquiétude du député de Richmond porte sur le dépôt de certains documents qu'il avait demandés en commission parlementaire. Je relis ici pour la compréhension de ceux qui assistent à cette rencontre et pour celle des téléspectateurs la question du député de Richmond qui avait été posée ici, en Chambre, dernièrement. Il disait ceci: "Alors, je poserai ma question à quelques volets au ministre délégué au Développement et à la Voirie des régions. Lors de l'étude des crédits de son ministère, le ministre nous a informés d'une coupure de 11 000 000 \$ en 1985 dans le budget de construction de routes par rapport au programme préliminaire présenté l'automne dernier par son prédécesseur, l'actuel député de Labelle. Le ministre sait que nous devons, à cette période de l'année, répondre aux élus municipaux sur les projets qui ont été retenus et sur ceux qui ne l'ont pas été. Est-ce que le ministre peut nous indiquer si les différents districts de voirie ont été informés des projets qui ont été retenus et quand les députés le seront-ils? Par la même occasion, le ministre est-il prêt à déposer la liste des projets du programme préliminaire et la liste des projets définitifs pour 1985, pour chaque comté, afin qu'on puisse de façon précise examiner la formule qu'il a utilisée pour couper les 11 000 000 \$?"

M. le Président, d'abord, il est bien entendu que les districts sont avertis de nos projets, ce sont eux qui sont souvent les principaux initiateurs. Si nos chefs de district n'étaient pas informés, ce serait absolument illogique.

Pour ce qui est du dépôt du programme préliminaire il s'agit d'un document de travail qui est déposé devant chaque député et qui doit, pour des raisons parfois politiques, donner la priorité à certaines constructions ou à certaines améliorations. Cependant, quand on arrive au ministère des Transports, il ne nous est pas toujours facile de respecter cet ordre, comme je l'ai dit tout à l'heure, puisque parfois nous avons des empêchements purement techniques de réaliser ces travaux.

Pour ce qui est des réponses attendues par le député de Richmond et par le député de Brome-Missisquoi, je leur ai promis des réponses et ils les auront dans les plus brefs délais. Actuellement, nous avons confié vos demandes au responsable de ces différents travaux au ministère pour une révision possible de ces projets. Quand vous m'avez remis ces demandes, je les ai apportées avec moi au ministère et je puis vous assurer que nous allons faire tout ce qui est possible pour corriger la situation ou, du moins, pour l'améliorer.

Cependant, dans le cas du député de Richmond, je tiens à préciser qu'à la suite d'une demande du ministre des Transports et d'une rencontre avec les députés, on avait demandé que chacun des députés apporte les corrections qu'il souhaiterait voir apporter à la programmation du ministère, ainsi qu'à l'ordre de priorités des projets avant le 15 janvier 1985. M. le député, votre document nous est parvenu en avril 1985, alors que déjà la programmation est presque entièrement arrêtée. Vous comprendrez la plus grande difficulté pour nous d'ajuster nos priorités à la vôtre.

Pour ce qui est du dépôt de la liste des projets définitifs pour 1985 - et là je cite vos paroles lors de la période des questions - il n'y aura pas de dépôt de liste de projets définitifs pour la bonne raison qu'au ministère des Transports il n'y a pas de projets définitifs, je l'ai dit tout à l'heure, pour toutes sortes de raisons d'ordre technique, parfois d'ordre financier et parfois tout simplement d'ordre politique, parce qu'on s'aperçoit que la ville ou le village n'est pas prêt à recevoir des investissements majeurs dans le domaine des routes. Nous ne pouvons donc nous permettre de vous déposer un projet qui ne se veut pas définitif et qui ne pourra jamais être définitif. Parfois, nous avons la bonne volonté de construire certaines routes, mais nous ne pouvons pas le faire pour toutes sortes de raisons que je vous ai énumérées tout à l'heure. Il n'y aura donc pas de dépôt de ces projets définitifs, mais chacun des députés et chacun des districts reçoit cette programmation qui semble être définitive, mais nous ne pouvons rien y garantir.

Le Président (M. Marquis): Merci, M. le ministre.

M. le député de Duplessis.

M. Denis Perron

M. Perron: Merci, M. le Président. Je voudrais terminer ce que j'avais amorcé tout à l'heure concernant la route 389. À titre d'information, ce qui se passe actuellement dans ce dossier très important pour les villes nordiques, c'est le fait qu'il y a des négociations fédérales-provinciales qui sont

entreprises depuis un certain nombre de mois. Or, il est possible que, dans les prochaines semaines, on signe une entente dans le cadre des mines qui pourrait permettre des investissements globaux cette année et l'an prochain de l'ordre de 14 200 000 \$, ce qui ferait en sorte que les 26 kilomètres qui restent à faire seraient construits et terminés durant les deux prochaines années.

Si vous le permettez, M. le Président, je voudrais revenir sur un sujet bien précis, encore une fois. Cela porte sur le programme d'amélioration du réseau routier municipal. Comme le député de Saguenay n'est pas ici ce matin, je présume que ses collègues libéraux vont lui transmettre les informations, puisque ce dernier passe son temps à crier à tort et à travers que le gouvernement du Parti québécois ne fait rien dans le comté de Saguenay.

M. le Président, ce matin, le Parti libéral semble nous accuser de favoritisme, de non-équité; il semble accuser le gouvernement de réduire les dépenses gouvernementales dans les comtés libéraux par rapport aux comtés péquistes. Si vous le permettez, je voudrais faire une rétrospective et rapporter des exemples qui se sont passés au cours de 1970 à 1977. Qu'on se rappelle qu'en 1970 le Parti libéral du Québec a été élu. Qu'on se rappelle qu'en même temps, dans le comté de Duplessis, il y avait un député libéral ainsi que dans le comté de Charlevoix. Cependant, dans le comté de Saguenay, c'était M. Lessard qui était député du Parti québécois, de 1970 à 1976.

Les chiffres que j'ai en main sont drôlement intéressants. Je vais vous donner un exemple de favoritisme et un exemple de non-équité, non pas de la part du gouvernement du Parti québécois, mais de la part du gouvernement du Parti libéral du temps. En 1972-1973, dans le cadre du programme d'amélioration du réseau routier municipal, sur un budget total de 16 000 000 \$ pour l'ensemble du Québec, 331 211 \$ dans le comté de Charlevoix et 15 000 \$ dans le comté de Saguenay. En 1973-1974, 11 500 000 \$ au total pour l'ensemble du Québec, dont 655 640 \$ dans Charlevoix et 195 823 \$ dans Saguenay. En 1974-1975, 864 752 \$ dans Charlevoix et 422 956 \$ dans Saguenay. Tenez-vous bien, M. le Président! En 1975-1976, 911 041 \$ dans Charlevoix et 60 000 \$ dans Saguenay. En 1976-1977, 786 775 \$ dans Charlevoix et 180 000 \$ dans Saguenay, tout cela pour un budget total pour l'ensemble du Québec, pour cette année financière, de 21 600 000 \$. Je voudrais poser la question aux libéraux, à savoir si c'est cela l'équité, si c'est cela la justice et si ce n'est pas cela le favoritisme.

Le Président (M. Marquis): Merci bien,

M. le député. La parole est maintenant à M. le député de Papineau.

M. Mark Assad

M. Assad: Merci, M. le Président. Je voudrais m'adresser à M. le ministre. Tout à l'heure, il a fait allusion au fait que la conservation des routes était beaucoup plus importante que la construction des routes pour les touristes, etc. Je voudrais juste dire à M. le ministre que l'équation est très simple: la construction de chalets égale la venue de touristes, et ce qui représente du développement économique et une stabilité dans notre région.

Ce n'est pas l'idée qu'on vous demande de faire des dépenses énormes dans le domaine de la construction de routes; on vous demande strictement d'améliorer le système routier qu'on a dans le moment, car il est inadéquat. Le développement économique, pour nous, passe par le tourisme et, si notre réseau routier n'est pas acceptable, on ne pourra jamais espérer parce que le sort de notre coin, c'est le développement touristique et cela veut dire que ça prend un réseau routier.

Tout à l'heure, le député de Nicolet a donné des chiffres ou, plutôt, des pourcentages. Quand je regarde les budgets pour l'entretien, aujourd'hui, et qu'on tient compte de l'inflation et du reste, les pourcentages du budget utilisés pour l'entretien dans les années 1974 et 1975 n'étaient pas différents d'aujourd'hui, dans le fond, sauf que le réseau routier, à l'époque, était peut-être dans un meilleur état qu'il ne l'est aujourd'hui.

Tout à l'heure, le député de Duplessis a dit que c'était le jeu de l'Opposition. Je voudrais faire remarquer au député que c'est plutôt l'enjeu de l'avenir économique dans notre région et c'est absolument essentiel qu'on ait une part raisonnable du budget quand on considère qu'on a au-delà de 1500 kilomètres de routes à entretenir.

M. le ministre a mentionné tout à l'heure qu'on est arrivé avec une liste d'épicerie. Dans le fond, les choses que j'ai mentionnées, il y a 45 minutes, ce n'était pas une liste d'épicerie, M. le ministre, mais strictement de l'argent pour l'entretien et l'amélioration à des endroits dangereux de notre réseau routier.

Je voudrais vous faire remarquer, M. le ministre, que dès votre visite dans le comté... On espère que ce ne sera pas une répétition de ce qu'on a eu en 1980. Si vous me le permettez, dix jours avant l'élection de 1980, un de vos prédécesseurs est arrivé dans le comté de Papineau pour annoncer la continuation de l'autoroute 50, c'est-à-dire, de Masson vers la région de Mirabel et Montréal. Il avait une maquette de six pieds sur dix pieds et l'annonce qu'il a faite était

très convaincante à l'époque, qu'il y aurait continuation de l'autoroute 50. Mais, depuis ce jour, il n'y a pas un dollar qui a été dépensé. En d'autres mots - il faut le dire - c'était dix jours- avant l'annonce de l'élection. Donc, quand vous allez venir dans le comté, n'oubliez pas qu'on a vécu une expérience d'annonce de projets.

Je voudrais, avant de terminer, que, dès votre visite dans la région, vous consultiez le conseil municipal de Thurso. Je crois que vous allez trouver ses arguments très intéressants. Cela fait deux ans qu'il attend de faire des travaux d'égout et d'aqueduc. Mais c'est le ministère des Transports qui a demandé au conseil municipal de retarder son projet parce qu'il était pour reconstruire la route sur une distance de 0, 5 kilomètre. Evidemment, c'était dans le programme de 1985 et 1986 et, malheureusement, cela a été coupé. Je crois que le conseil municipal de Thurso serait très intéressé à avoir de la visite. Ces gens ont quelque chose à expliquer et je trouve que ce qu'ils vous demandent est très justifié.

Le **Président** (M. Marquis): Merci. M. le ministre.

M. Henri Le May

M. Le May: M. le Président, je suis un peu surpris de l'intervention du début du député, concernant le tourisme. Quand il a posé sa question, il y a 45 minutes, comme il le disait, il ne s'agissait pas de tourisme. On peut toujours qualifier de touriste quelqu'un qui part de chez lui et qui fait 20 ou 30 kilomètres pour s'en aller à son chalet. Mais il parlait bien de chalets, de circulation pour se rendre à des chalets. Il ne s'agit pas du tourisme tel qu'on l'entend habituellement dans son sens général.

Il n'a pas, je pense, à faire de discours nous disant que le tourisme fait intégralement partie du développement économique d'une région. Venant moi-même d'une région touristique, M. le Président, je dois vous avouer que, pour moi également, c'est important, le développement routier régional et interrégional, si on veut développer économiquement une région et, en particulier, développer le tourisme d'une région. Là-dessus, je suis bien d'accord avec le député; cependant, il faudrait quand même faire une distinction entre le tourisme local et le tourisme interrégional.
(11 h 30)

Tout à l'heure, M. le Président, le député de Richmond me parlait de l'aménagement des coupures. Il est vrai qu'il y a eu des coupures et il est vrai que nous avons prévu des coupures finales de l'ordre de 11 000 000 \$ dans les nouvelles constructions. Mais je dois vous avouer que

nous en avons prévu pour tout près de 15 000 000 \$. Pourquoi? Il s'agit tout simplement de se garder une marge de manoeuvre de quelques millions: de 11 000 000 \$ à 15 000 000 \$, cela fait 4 000 000 \$. C'est justement dans le but de réaménager certains travaux que nous n'avions peut-être pas l'intention de faire, mais dont les dossiers débloquent plus rapidement et nous pouvons ainsi pallier à un manque dans certaines régions. Ces 4 000 000 \$ seront aménagés, ils seront dépensés. Je puis vous assurer que, lorsqu'on attribue ces sommes d'argent supplémentaires, nous ne les réattribuons pas sous le chapeau du favoritisme, mais bien de la nécessité régionale et locale de tout le Québec. Nous avons, quand même, des critères qui sont importants avant d'attribuer de l'argent pour la construction de nouvelles routes, nous avons l'ampleur des besoins à satisfaire, soit l'état actuel du réseau, soit son rythme de dégradation. On sait que, dans certaines régions, la route se dégrade beaucoup plus rapidement que dans d'autres. On sait que M. le député de Papineau est chanceux de rester dans une région où le réseau routier se dégrade quand même beaucoup moins vite que, par exemple, sur la Côte-Nord à cause du gel plus tardif, etc.

Il y a également les tendances. Quand on parle de tendances passées, c'est-à-dire la continuation de certaines initiatives qui ont été entreprises, peu importe par quel gouvernement, on se rend compte qu'au niveau des routes interrégionales il nous apparaît d'une nécessité pour le développement régional que différents pôles de développement soient réunis par ces routes de façon à favoriser ce développement économique dont on parlait tout à l'heure. Alors, nous avons tout près de 110 000 000 \$ d'attribués pour de nouvelles initiatives. Nous avons été obligés de diminuer notre enveloppe de 11 000 000 \$, nous l'avons fait de 15 000 000 \$ et je vous ai expliqué pourquoi, c'est pour nous garder une marge de manoeuvre pour nous permettre de réaliser des projets qui nous tiennent à coeur et que nous n'avons pas pu prévoir à la programmation de 1985-1986. Alors, c'est dans ce cadre-là que je vous disais tout à l'heure qu'il y a des réaménagements qui vont venir; j'espère que vous aurez - j'en suis convaincu - l'occasion de pouvoir en profiter sur le plan régional parce que c'est ainsi qu'on redistribue ces sommes-là. On regarde beaucoup moins le côté de la circonscription électorale que le côté du développement régional quand on attribue de pareils montants.

Le **Président** (M. Marquis): La parole est maintenant à M. le député de Bellechasse.

M. Claude Lachance

M. Lachance: M. le Président, je voudrais revenir sur les propos des députés de l'Opposition qui voudraient, évidemment, qu'il y ait plus d'argent de consacré aux travaux de voirie et de conservation comme à ceux de construction. Il est facile de demander, mais j'aimerais savoir de leur part à quelle place on pourrait prendre l'argent. Là-dessus, les gens de l'Opposition sont étrangement silencieux lorsqu'on leur demande où prendre l'argent pour le faire. Je suis quand même content de voir que, même s'ils n'ont pas répondu à cette question fondamentale, ils n'ont pas tombé dans le panneau qu'utilise de ce temps-ci M. Bourassa, leur chef. Je vais vous citer deux exemples de cela, je pensais que le troisième viendrait ce matin, mais il n'est pas venu. Suivez bien le raisonnement ou, du moins, l'illustration.

Le 27 avril, quelques jours après la présentation du budget, il y avait une manchette dans le journal Le Soleil: M. Bourassa abolirait la taxe sur les assurances. Alors, on dit: Tiens, c'est intéressant, il a décidé de l'abolir s'il prend le pouvoir. À quelle place va-t-il aller chercher l'argent? Alors, on trouve la réponse dans le Devoir du samedi 27 avril sous la signature de Mme Marie-Agnès Thellier, laquelle était présente lorsque M. Bourassa a donné cette information: "M. Bourassa compte notamment réduire le budget de Radio-Québec." Ah, c'est intéressant. Deuxièmement, il compte "diminuer les dépenses de publicité". Peut-être qu'il y a des sommes d'argent qu'on pourrait récupérer. C'est intéressant.

Or, la taxe sur les assurances, c'est 400 000 000 \$ environ qu'on pense que cela va rapporter au gouvernement du Québec. Qu'est-ce qu'il y a dans le budget de Radio-Québec au total? 61 000 000 \$? Et dans le budget de publicité gouvernementale? 16 000 000 \$. On fait l'addition, on est rendu à 77 000 000 \$. Il n'y a plus de Radio-Québec et il n'y a plus de publicité gouvernementale. 11 n'y a plus de Passe-Partout, non plus. Bon. Il y a une différence: 400 000 000 \$ moins 77 000 000 \$, si je ne me trompe pas, cela fait 323 000 000 \$. Il ne nous dit pas à quelle place il va aller les chercher. En tout cas, passe toujours.

Ceci se passait la semaine dernière. J'ai ici une coupure du journal La Presse, Montréal, le mercredi 15 mai 1985: "Bourassa: moins à Radio-Québec et davantage aux salles d'urgence." Alors, je cite: "Le chef libéral du Québec, Robert Bourassa, veut sabrer dans le budget de Radio-Québec et dans d'autres dépenses inutiles ou exagérées comme les placards publicitaires afin de financer le réseau hospitalier et, notamment, les salles d'urgence." Il avait déjà dit qu'il prendrait

cet argent-là pour enlever la taxe sur les assurances, puis là il réutilise encore le même budget de Radio-Québec et les dépenses gouvernementales pour injecter de l'argent dans les salles d'urgence. Eh bien, voyons donc!

Ceux qui nous écoutent doivent bien se rendre compte que c'est de la fantaisie, de la foutaise et que ce n'est pas sérieux. Alors, j'aimerais que les gens de l'Opposition - et je répète mon interrogation - nous indiquent où aller chercher l'argent. Vous allez comprendre que, si c'était si facile d'aller chercher les sommes additionnelles, on le ferait. On n'aime pas mécontenter la population pour le plaisir de la mécontenter. Ce n'est pas possible de faire davantage et on doit toujours fonctionner à l'intérieur d'un certain périmètre, à l'intérieur de ce que l'on pourrait appeler une tarte ou un gâteau. Je formule de nouveau la question: Où aller chercher l'argent pour mettre davantage d'argent dans les routes? J'aimerais bien cela, moi aussi, compte tenu des besoins immenses qu'il y a dans un comté comme le mien, mais il faut aussi être réaliste et se demander où on peut prendre l'argent pour le faire.

Le Président (M. Marquis): Alors, je crois qu'il y a un problème d'éclairage.

Nous allons suspendre la séance quelques instants.

(Suspension de la séance à 11 h 39)

(Reprise à 11 h 50)

Le Président (M. Marquis): Après ce léger contretemps, nous sommes rendus au droit de réplique, de dix minutes chacun. La parole est d'abord à M. le ministre et, ensuite, à M. le député de Richmond. M. le ministre.

Conclusions**M. Henri Le May**

M. Le May: M. le Président, je voudrais terminer ces travaux en faisant état de différentes interventions du ministre des Transports dans la méthode appliquée pour la conservation de notre réseau routier. M. le député de Richmond a inclus tout à l'heure cette demande dans l'une de ses interventions. C'est avec plaisir que je vais lui faire part de différentes décisions qui sont prises et, surtout, des critères qui nous permettent de faire, comme je l'ai déjà dit, plus avec moins en augmentant la productivité, en essayant d'aller au plus urgent, au plus pressé. C'est ainsi qu'à l'intérieur du ministère des Transports j'ai demandé qu'on fasse une étude exhaustive,

basée sur une dizaine d'années, pour apporter vraiment une amélioration qui soit visible, importante à notre réseau routier.

Dans sa recherche d'optimisation des coûts d'entretien, le ministère a adopté des stratégies d'intervention dans le programme de réhabilitation des chaussées pavées. Ces stratégies sont fondées sur six modes d'intervention. Selon l'état de dégradation, chacune des interventions tient compte du type de route, de son importance et de son degré de dégradation.

D'abord, il y a le scellement des fissures qui consiste à colmater les fissures principales qui apparaissent sur la route afin d'empêcher l'infiltration de l'eau dans ses fondations. Vous savez qu'à partir du moment où apparaît une fissure l'eau peut s'infiltrer immédiatement et, lors du gel et du dégel, nous assistons à un mouvement de haut en bas, ou de bas en haut, de la part de ce qu'on appelle l'asphalte. Évidemment, parfois, au printemps, il y a des vagues sur certaines de nos routes. C'est grâce au colmatage de ces fissures que nous réussissons à entretenir et à conserver davantage notre réseau routier.

Un deuxième mode d'intervention, c'est le rapiéçage, qui consiste à appliquer sur une surface réduite de l'enrobé bitumineux afin de corriger les déformations locales de la chaussée et ainsi améliorer la sécurité de l'utilisation. Ce mode d'intervention nous coûte 400 \$ le kilomètre.

Troisièmement, nous avons le traitement de surface: application d'une mince couche de pierre rendue solidaire de la chaussée existante par son enrobage dans un liant bitumineux. On l'utilise surtout pour des chemins à faible circulation comme imperméabilisant et pour améliorer la qualité du roulement. Nous retrouvons ce rapiéçage mécanisé surtout dans des régions où la circulation est faible et aussi dans des régions où nous n'avons pas de circulation lourde.

D'autres inconvénients à ce type de rapiéçage: entre autres, la chaleur. Ce rapiéçage doit être posé quand il fait assez chaud. Il arrive que, dans les régions au nord du Québec, nous ne pouvons utiliser ce genre de rapiéçage parce que la chaleur doit faire partie du travail de cette correction de la chaussée.

La couche d'usure: l'application d'une couche uniforme d'enrobé bitumineux afin d'améliorer les caractéristiques de roulement et de sécurité et de retarder le phénomène de dégradation qui s'intensifie lorsque le niveau de qualité est atteint. Ces couches d'usure nous coûtent 38 000 \$ le kilomètre, ce qui est quand même encore moins cher que ce qu'on emploie habituellement pour le réasphaltage.

Enfin, le renforcement: donner à la chaussée la capacité portante requise en

appliquant une couche plus ou moins épaisse de matériaux suivie d'une couche d'usure. Le renforcement nous coûte 60 000 \$ le kilomètre.

Pour ce qui est de la reconstruction, à la sixième rubrique, dans le cadre du programme de construction, lorsque la fondation de la route est détériorée à tel point qu'il faille la rebâtir ou lorsque sa vocation change, on la reconstruit tout en améliorant ses caractéristiques profilométriques et sa qualité portante. Ces reconstructions selon la largeur de la route, selon l'endroit où elles sont situées, nous coûtent de 250 000 \$ à 400 000 \$ le kilomètre.

Ces différentes interventions de rapiéçage, de traitement de surface, de couche d'usure, de renforcement, de construction et de scellement de fissures nous permettent de conserver plus longtemps notre réseau routier et ce, à des coûts beaucoup moindres.

M. le député de Richmond disait qu'il attendait du ministère un plan de récupération des 11 000 000 \$ de coupures. Je pense qu'ici il nous est facile de constater que nous allons économiser plusieurs millions en utilisant ces différents traitements. Tout à l'heure, M. le député également faisait état de différentes coupures et, même, il employait le mot "favoritisme". Apparemment, au ministère, on se préoccupait de couper davantage dans des comtés occupés par des députés libéraux que dans des comtés occupés par des députés péquistes.

Je lui donnais un bref aperçu de la liste des coupures que nous avons dû faire cette année, des coupures qui sont dues à des motifs d'ordre purement technique. Si nous faisons le tour de ces différents comtés où nous avons dû, par la force des choses, enlever certains projets ou reporter certains projets à des années ultérieures, il nous suffisait de faire une addition rapide pour nous apercevoir qu'il y a eu des coupures, dans les comtés péquistes, de l'ordre de 4 030 000 \$ et, dans les comtés libéraux, de l'ordre de 2 570 000 \$. Je ne pense pas qu'on soit bien placé, dans l'Opposition, pour nous parler de favoritisme.

Au ministère des Transports, nous avons des districts, nous avons des régions, mais nous ne travaillons pas selon les comtés. Nous travaillons surtout par rapport aux besoins régionaux qui nous sont transmis par nos directeurs de district, auxquels nous devons répondre le plus adéquatement possible. Malheureusement, et je l'ai déjà dit, il est bien entendu qu'avec 50 000 000 \$ ou 100 000 000 \$ de plus à mon budget, je pourrais faire beaucoup plus, je pourrais faire davantage, mais en tant que société nous devons également faire des choix. Le peuple québécois nous a reportés au pouvoir non pas

parce qu'on dilapidait les sommes d'argent du contribuable, mais parce que nous nous efforçons de les administrer du mieux que nous pouvons.

J'ai déjà parlé de choix de différentes coupures dans différents ministères, mais il y a aussi autre chose, et il y a d'autres choix que nous pouvons faire. À la suite de la lecture du discours sur le budget, nous aurions pu assister à un endettement supérieur de la population du Québec, c'est-à-dire porter la dette du Québec de 3 100 000 000 \$ à peut-être 4 000 000 000 \$ ou 5 000 000 000 \$, mais en tant que société québécoise je ne crois pas que nous ayons droit de laisser à des gouvernements ultérieurs et à des générations ultérieures une dette sur les épaules qui serait absolument inacceptable pour cette population de l'an 2000.

Le Président (M. Marquis): M. le ministre, votre temps est écoulé. Je vous remercie.

M. le député de Richmond.

M. Yvon Vallières

M. Vallières: Merci, M. le Président. D'abord, puisque le ministre nous dit que les comtés libéraux ne seraient pas défavorisés par rapport aux comtés ministériels, je me demande pourquoi il aurait tant de crainte à déposer la liste des projets qui ont été autorisés. Je veux l'informer qu'avant lui cela existait et qu'il y avait des listes de projets déposées annuellement et qu'on pouvait se fier sur leur réalisation en cours d'année. Je rappelle également au ministre qu'il n'a pas répondu à ma question concernant les montants additionnels, et substantiels avait-il dit, qu'il devait aller chercher auprès du Comité des priorités du gouvernement du Québec afin d'ajouter à son budget pour permettre des interventions additionnelles pour l'amélioration du réseau routier.

Je voudrais commencer ma réplique en citant les propos du patron du ministre délégué au Développement et à la Voirie des régions, le ministre des Transports, qui nous disait ceci le 3 avril dernier en cette Chambre: "Mais le député de Richmond, puisque c'est sa motion, se rend-il compte que, cette année, en dépensant 407 000 000 \$ pour construire des routes, nous demandons en réalité à chaque famille québécoise, à chaque ménage, de verser 200 \$? Sait-il qu'il demande à chacun de ses commettants, à chaque famille, 200 \$ pour la construction? Sait-il également qu'en consacrant 437 000 000 \$ à l'entretien il demande 200 \$ supplémentaires aux mêmes familles pour entretenir les routes? On est rendu à 400 \$ par famille."

M. le Président, le ministre des

Transports a oublié de calculer certaines charges additionnelles exigées des utilisateurs de nos routes. C'est, d'ailleurs, parce qu'il s'agit de fonds publics importants que les libéraux exigent une véritable politique dans le domaine de la voirie, un véritable plan d'action, tant pour l'entretien que pour la construction des diverses catégories de routes. Il faut penser aux autoroutes, aux routes principales, aux routes régionales et à tout le réseau des rangs en campagne.

Je veux vous citer un exemple absolument inadmissible donné par le ministre lui-même lors du sommet socio-économique tenu en Estrie. Vous verrez jusqu'à quel point l'improvisation peut parfois guider un ministre qui n'a pas de plan d'action et qui fonctionne à l'aveuglette. Je vous le cite donc, cela se passe le 31 janvier 1985: "Et pour ce qui est du dernier, la dernière partie de ce projet, c'est-à-dire les 4 kilomètres de la route 249 entre Asbestos et Saint-Georges-de-Windsor, les 7, 6 kilomètres de la route 255 entre Asbestos et Wottonville, ainsi que la section de 6, 2 kilomètres du chemin des 11e et 12e rangs compris entre Saint-Camille et Ham-Sud, c'est dans la programmation actuelle, c'est-à-dire la programmation quinquennale. On marche toujours par plan de cinq ans dans la programmation; donc, cela veut dire qu'avant 1990 les travaux devraient débiter mais je ne peux pas vous donner de date exacte quand même vous me tordriez les bras. Je ne peux pas parce qu'on est après faire des études et on ne sait pas. On fait des études d'impact actuellement; ensuite, il va y avoir l'expropriation. On ne sait jamais combien de temps cela peut durer, ces choses-là. Si je vous dis 1988 ou 1987 ou 1989, puis ce n'est pas vrai, après cela, vous allez m'en vouloir, mais je veux vous dire que dans la période du plan quinquennal les travaux vont débiter."

Ce qu'il faut admirer, c'est la précision du ministre: travaux effectués avant 1990. Je ne conseille pas au ministre d'aller raconter cela aux représentants des conseils municipaux et à la population qui revendiquent ces routes depuis fort longtemps. Le ministre ajoute même: "On est après faire des études et on ne sait pas. Ensuite, il va y avoir de l'expropriation." Mais, M. le ministre, ne saviez-vous pas que les corridors des routes 249 et 255 sont complètement libérés entre Wotton et Asbestos et entre Saint-Georges et Asbestos. Concernant les 11e et 12e rangs de Saint-Camille et Ham-Sud, vous devez savoir qu'une partie de cette route attend que vous décidiez d'y apporter une couche d'asphalte.

Vous avez là un bel exemple d'improvisation politique qui démontre le manque de sérieux du gouvernement actuel qui refuse de reconnaître l'importance du rôle joué par le réseau routier dans la vie

sociale et économique des collectivités locales.

Je vous mentionnais tout à l'heure que le ministre des Transports s'est presque excusé des 400 \$ imposés à chaque famille québécoise pour l'entretien et la construction du réseau routier. La ministre a très certainement volontairement négligé de nous informer, par la même occasion, de toute la ribambelle de taxes plus hypocrites les unes que les autres qui accablent les usagers de nos routes. Aurait-il oublié la populaire taxe sur les carburants qui, à elle seule, rapportera plus d'un milliard de dollars, en 1985, au gouvernement du Québec, sans compter qu'en plus du prix exagéré payé à la pompe chaque consommateur doit encore payer cette taxe dans les produits qu'il achète parce que, dans le prix d'achat, le coût du transport est inclus.

Donc, payez, chers propriétaires de véhicules automobiles, mais, surtout, ne vous attendez pas à rouler carrosse sur des routes convenables, cela n'est pas une priorité du gouvernement péquiste.

Le ministre des Transports, le patron du ministre délégué au Développement et à la Voirie des régions, aurait-il aussi oublié de mentionner que son gouvernement perçoit des droits et des permis de toutes sortes pour près de 300 000 000 \$ chez des propriétaires de véhicules, qu'il s'agisse d'un permis de conduire, de l'immatriculation et de combien d'autres exigences qu'invente tous les jours ce gouvernement que je n'hésite pas à qualifier du meilleur patenteux de règlements coûteux pour les contribuables et les entreprises québécoises? Le secteur des transports n'y échappe pas. Payez, automobilistes du Québec, mais contentez-vous d'un réseau routier dans un état lamentable.

Le même ministre des Transports a aussi oublié de vous dire que vous devez payer la taxe temporaire de 9 % sur les véhicules que vous achetez, de même que sur les pièces d'équipement. Mais ce n'est pas grave, les Québécois sont capables d'en prendre et ils vont accepter d'être taxés sans exiger que des services adéquats leur soient fournis.

Entre autres, en campagne, dans les sous-régions, il faut s'armer de patience parce que ce qui est important pour le vrai patron de la voirie, le ministre des Transports, c'est le transport en commun; c'est le monde des villes. Gens des régions, laissez le citoyen ministre des Transports s'occuper de vous. Payez la note, mais ne lui demandez rien parce que, là, il vous dira que vous voulez retourner à la politique des bouts de chemin.

Que le gouvernement du Québec refuse d'augmenter le budget de la voirie au moment où il accroît les taxes de toutes sortes nous apparaît inacceptable. Le

ministre des Transports et le ministre délégué au Développement et à la Voirie des régions ne sont pas sans savoir l'impact de leur dernière bassesse: la taxe sur les assurances pour toutes les personnes qui doivent assurer leur véhicule. Selon Statistique-Canada, c'est le secteur des transports qui représente le plus haut coût d'assurance pour un ménage, soit environ 361 \$ par année, en moyenne. Un beau cadeau que cette taxe de 9 % sur les assurances pour les jeunes en particulier qui paient déjà des primes plus élevées. En plus de payer cette taxe, nous la paierons une deuxième fois dans les produits que nous achèterons, car les transporteurs tiendront compte de cette nouvelle taxe dans leur tarification. Donc, payez, Québécois, mais, surtout, taisez-vous et n'osez surtout pas demander des routes convenables à notre bon gouvernement.

La voirie, c'est secondaire, nous dit ce gouvernement. Québécois est plus important. On y engloutit environ 70 000 000 \$. C'est si différent quand il s'agit d'obtenir de l'argent pour améliorer une route de campagne. Le gouvernement est toujours cassé comme un clou. Mais combien il lui est facile et agréable de voir la vie en rose quand il s'agit de subventionner Mme Diane Dufresne pour 400 000 \$ pour un superspectacle de la fête nationale. Pas d'argent pour les routes, mais quand il s'agit de faire de la publicité pour le gouvernement la générosité est hors limites. Quand il faut vanter le gouvernement, l'argent est disponible.

J'ai examiné la progression des crédits du ministère des Communications ou, devrais-je dire, du ministère de la propagande gouvernementale. Ce budget, qui était de l'ordre de 60 000 000 \$ en 1976-1977, a augmenté année après année pour atteindre le cap des 212 000 000 \$ cette année. J'imagine qu'il est impensable de couper là-dedans; c'est réservé pour vendre les mérites des plans de relance sans conséquence du gouvernement actuel, pour refaire le maquillage du gouvernement, pour faire croire à la population qu'il se fait des choses et créer l'impression que le gouvernement agit.

Quel triste spectacle, alors que des ministères à vocation économique, comme la Voirie, auraient tant besoin de deniers additionnels! Le nouveau ministre a sorti sa cassette et, aux questions que nous nous posons au nom des contribuables québécois, il nous répond: Il s'agit de faire un choix de priorités, un choix de société. Mais, justement, faites-vous les bons choix? Pourquoi, par exemple, avoir englouti autant d'argent pour acheter des mines d'amiante sans pour autant créer un seul emploi? C'est près de 400 000 000 \$ qui ont été liquidés pour acheter ce que M. Parizeau qualifie

maintenant lui-même de canard boiteux. Ces sommes n'auraient-elles pas mieux été investies dans le domaine de la voirie? Voilà une autre gaffe qui est venue limiter la marge de manoeuvre du gouvernement dans d'autres secteurs d'activité.

Nous disons, de ce côté-ci de la Chambre, qu'il est de notre devoir d'insister auprès du gouvernement afin qu'il aille aux bonnes priorités, qu'il ajuste son tir et qu'il se permette d'accoucher d'un véritable plan de rattrapage, d'un véritable plan d'action, tant pour l'entretien que pour la construction des routes du Québec et ce, pour le mieux-être de toute notre collectivité, but que, j'en suis persuadé, nous partageons de part et d'autre de cette Chambre. Je vous remercie, M. le Président.

Le Président (M. Marquis): Merci, M. le député. Sur ce, la commission parlementaire de l'aménagement et des équipements ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 12 h 11)