



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Interpellation: L'état déplorable du réseau routier
et l'insuffisance inacceptable
des budgets dans ce secteur

Le jeudi 25 mai 1989 - No 79

Président: M. Pierre Lorrain

QUÉBEC

Table des matières

Exposé du sujet	CAE-3929
M. Jean Garon	CAE-3929
Réponse du ministre	CAE-3930
M. Marc-Yvan Côté	CAE-3930
Argumentation	CAE-3932
M. Jean Garon	CAE-3932
M. Marc-Yvan Côté	CAE-3933
M. Jean Garon	CAE-3934
M. Marc-Yvan Côté	CAE-3935
M. Jean Garon	CAE-3936
M. Marc-Yvan Côté	CAE-3937
M. Jean Garon	CAE-3938
M. Marc-Yvan Côté	CAE-3939
M. Jean Garon	CAE-3940
M. Marc-Yvan Côté	CAE-3941
M. Jean Garon	CAE-3942
M. Marc-Yvan Côté	CAE-3942
M. Jean Garon	CAE-3943
Conclusion	CAE-3944
M. Marc-Yvan Côté	CAE-3944
M. Jean Garon	CAE-3946

Président: M. Gilles Baril

Abonnement: 250 \$ par année pour les débats des commissions parlementaires
70 \$ par année pour les débats de la Chambre
Chaque exemplaire: 1,00 \$ - Index: 10 \$
(La transcription des débats des commissions parlementaires est aussi
disponible sur microfiches au coût annuel de 150 \$)

Chèque rédigé au nom du ministre des Finances et adressé à:
Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
1080, Conroy, R.-C. Édifice "G", C.P. 28
Québec, (Québec)
G1R 5E6 tél. 418-643-2754

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Le jeudi 25 mai 1989

Interpellation: L'état déplorable du réseau routier et l'insuffisance inacceptable des budgets dans ce secteur

(Dix heures sept minutes)

Le Président (M. Baril): La commission de l'aménagement et des équipements est ouverte. Je rappelle le mandat de la commission, qui est de procéder à l'interpellation adressée au ministre des Transports, par le député de Lévis, sur le sujet suivant: L'état déplorable du réseau routier et l'insuffisance inacceptable des budgets dans ce secteur. Est-ce qu'il y a des remplacements, M. le secrétaire?

Le Secrétaire: Non, M. le Président, il n'y a pas de remplacement.

Le Président (M. Baril): Merci. Nous allons commencer par le député de Lévis. Vous avez dix minutes, M. le député.

Exposé du sujet

M. Jean Garon

M. Garon: M. le Président, essentiellement, le but de la période de ce matin est d'essayer de comprendre comment le ministre va s'organiser avec les sommes d'argent dont il dispose, parce que lui-même avait dit, dans les mois qui ont précédé les crédits et, ensuite, le budget, qu'il avait besoin d'argent. Nous étions d'accord avec le ministre - je pense que ça fait à peu près l'unanimité au Québec - à savoir qu'il avait besoin de plus d'argent dans le réseau, principalement pour l'entretien, parce que l'entretien du réseau routier n'était pas suffisant.

C'est très rare qu'on voit un ministre discuter publiquement de son budget, faire publiquement ses demandes au gouvernement, dans les mois précédant l'énoncé budgétaire. Je pense qu'il voulait mettre des pressions additionnelles, et on ne l'en a pas blâmé, parce qu'on considérait qu'il avait besoin de plus d'argent dans le domaine du réseau routier.

De fait, si on compare les budgets antérieurs, si on compare ceux de 1982, 1983, 1984 et 1985, sous l'ancien gouvernement, avec les budgets de 1986, 1987, 1988 et 1989, en incluant les 30 000 000 \$ et en mettant les budgets en dollars constants, les budgets pour la construction et l'entretien, on se rend compte que, dans les quatre dernières années, le gouvernement aura dépensé 452 000 000 \$ de moins, en dollars constants, que l'ancien gouvernement en 1982, 1983, 1984 et 1985. 452 000 000 \$, cela veut dire 113 000 000 \$ par année. Le ministre a admis qu'il avait besoin de 70 000 000 \$ de plus pour les routes et de 35 000 000 \$ de plus pour les ponts, donc 105 000 000 \$ par année qu'il a arrondis à 100 000 000 \$ par année pendant cinq ans - cela veut dire 500 000 000 \$ - pour

répondre aux besoins immédiats, les besoins les plus urgents d'entretien du réseau routier. C'est lui-même qui l'a déclaré, admettant en même temps que, s'il avait eu le même budget, en dollars constants, que sous l'ancien gouvernement, il aurait eu les sommes d'argent suffisantes pour faire ce qu'il avait besoin de faire pour le réseau routier.

Mais il a dit autre chose. Il a dit également que, s'il n'avait pas ces 100 000 000 \$ de plus par année pendant cinq ans, les Québécois devraient payer une facture de 2 000 000 000 \$ d'ici quelques années. Ce sont ses termes exacts. Je pense que ce sont les termes exacts du ministre, sans quoi les Québécois auraient à payer une facture de 2 000 000 000 \$ d'ici quelques années. On se rend compte que le ministre n'a pas eu les sommes d'argent suffisantes, qu'il n'a pas eu les 100 000 000 \$. Cela veut dire qu'il aura dépensé, sur le réseau routier, pour la construction et l'entretien, 452 000 000 \$ de moins, dans ces quatre années où il a été ministre des Transports, par rapport aux quatre années du gouvernement précédent. Ce sont les routes qui vont s'en ressentir. On sait que la détérioration des routes s'accélère. Avant de faire un trou sur une route, cela prend des années, mais une fois que le trou est commencé, si on ne le répare pas, il va s'agrandir vite. Qu'il s'agisse des routes ou des ponts, si les sommes d'argent ne sont pas là pour assumer le coût de l'entretien nécessaire, à ce moment-là, la détérioration s'accélère, cela veut dire que, dans les années à venir, on aura à payer des sommes d'argent de plus en plus grandes pour faire l'entretien ou réparer les routes, parce qu'on ne l'aura pas fait en temps utile.

Si le ministre disait: Ce sont vos paroles... Non, je ne prends pas mes paroles, je prends les siennes et je compare les chiffres. Je ne prends rien qui m'appartient là-dedans. Je prends les déclarations mêmes du ministre qui a dit: Il me faut 100 000 000 \$, 105 000 000 \$, il a arrondi: 70 000 000 \$ pour les routes et 35 000 000 \$ pour les ponts, par année. C'est lui-même qui a dit cela, autrement le réseau va se détériorer davantage, cela va s'accélérer et cela va coûter plus cher aux gens plus tard.

Je prends aussi les chiffres des budgets, des différentes années antérieures, non pas des évaluations, non pas des budgets de début d'année, mais des budgets de fin d'année. Je compare cela: 1982-1983-1984-1985 avec 1986-1987-1988-1989, et je me rends compte que, l'inflation enlevée, le budget n'est pas là. Prenons seulement cette année; même avec les 30 000 000 \$ de plus, le ministre aura 931 000 000 \$ au lieu de 901 000 000 \$, cela veut dire une augmentation budgétaire de 3,3 % par rapport à l'an dernier, alors que le taux

d'inflation, d'après les chiffres du ministre des Finances, est de 4, 5 %. Cela veut dire que, même en 1989-1990, le budget est moins important que le budget de l'an dernier, si on tient compte de l'inflation de 4, 5 % qui est prévue cette année. Ce ne sont pas des inventions, ce sont les chiffres du ministre des Finances.

Quand on regarde ces déclarations, quand on regarde des chiffres, on se rend compte que le ministre n'a pas les sommes d'argent suffisantes. Quand on compare aussi, quand on regarde ces propos, il nous promet des routes ici et là, de nouvelles routes, alors qu'il a moins d'argent que jamais et qu'antérieurement, il y avait un moratoire sur la construction de routes. On nous promet la 13, la 50, la 30, la 40, etc., pardon, la 20, des ponts sur la rivière des Prairies sans doute. On se dit: Où va-t-il prendre l'argent alors qu'il y a moins d'argent qu'antérieurement et qu'il y avait un moratoire sur la construction d'autoroutes? Je pense que c'est bien gentil, mais si on prend les propos du ministre et qu'on regarde ses budgets, les budgets des années passées et les budgets des années actuelles, on se rend compte que la chanson est forte mais que la musique n'avance pas.

Maintenant, je pense bien que le ministre va dire qu'il va essayer de faire plus avec moins. Là, Je pense bien que même si le ministre a dit pendant quatre ans qu'il essayait de faire plus avec moins, chacun se rend compte, lorsqu'il prend la route, qu'il ne fait pas plus avec moins. Je disais ce matin à des gens qui m'en parlaient: Allez faire un tour sur la 40. Prenez la 40, de Québec jusqu'à Montréal, et revenez vers la 20. Vous allez vous rendre compte que la 40, du côté nord, qui a été faite sous l'ancien gouvernement, il n'y a pas un très grand nombre d'années, n'est pas détériorée. Elle est en excellent état. Il n'y a pas de trous dedans, il n'y a pas de craques dedans, elle est en bon état. Mais la 20, elle est pleine de craques. Elle est fendillée à intervalles réguliers tout le long de la route entre Québec et Montréal. Elle a des fendillements de gauche à droite ou, encore, le long de la route. On y voit des roulières qui atteignent plusieurs kilomètres. Il y a des roulières de dix kilomètres dans la route, pas seulement à un endroit, mais à plusieurs endroits alors que, normalement, une route bien entretenue, la 20 bien entretenue, devrait être dans le même état que la 40.

(10 h 15)

On aurait dû filmer la 20 en 1985 et là filmer à nouveau cette année pour voir à quel point... Pourtant, c'est une route qui a dû être entretenue parce qu'elle a été construite dans les années soixante et qu'elle a donc plus de 20 ans. Dans certains cas, elle doit même avoir 30 ans. Il a fallu qu'il y ait de l'entretien. Normalement, une route bien entretenue est en aussi bon état qu'une route neuve tandis qu'actuellement, on se rend compte que la route 20 est dans un état déplorable parce que l'entretien qui aurait dû être fait n'a pas été fait sur la route 20. Tout

ceux qui se promènent, qui circulent... J'ai dit à des journalistes ce matin: Montez par la 40 et revenez par la 20 ou montez par la 20 et revenez par la 40, et comparez les deux routes. Vous allez vous rendre compte que l'entretien normal de la 20 n'est pas là parce que le budget n'est pas là et que les sommes d'argent dépensées pour faire son entretien ne sont pas là, pourtant les automobilistes paient plus que jamais.

L'effort du ministre des Finances n'est pas considérable. Le ministre va me dire tout à l'heure: Le ministre des Finances m'a donné 30 000 000 \$ cette année, il a fait un effort. Il n'a fait aucun effort, puisqu'il va chercher, en revenus, 29 000 000 \$ additionnels en droits et permis. Si on regarde dans le budget de 1989-1990, on voit que les revenus provenant des droits et permis des véhicules automobiles seront de 386 000 000 \$, comparativement à 357 000 000 \$, en 1988-1989. Ce qui fait que le ministre des Finances va chercher des automobilistes 29 000 000 \$ de plus en 1989-1990 qu'en 1988-1989. Alors, il dit: Dans le budget, je vais donner 30 000 000 \$ de plus, mais, dans le fond, il donne moins d'argent qu'antérieurement. Dans un budget, d'ailleurs, où le niveau des dépenses augmente de 5, 8 % par rapport à une inflation de 4, 5 %, même en incluant les 30 000 000 \$, il ajoutera au ministère des Transports 3, 3 %, alors que l'inflation est de 4, 5 % et que le budget général augmente de 5, 8 %. Pourtant, les automobilistes versent trois fois plus d'argent que le ministre n'en met dans le réseau routier. On a fait la démonstration à quelques reprises que les taxes de toute nature payées par les automobilistes maintenant, sous le gouvernement actuel, représentent 3 \$, comparativement à 1 \$ versé par le gouvernement, alors que, sous le gouvernement précédent, en ce qui concerne les sommes versées par les automobilistes qui étaient décriées d'une façon Incroyable par les ténors de l'Opposition du temps, maintenant au gouvernement, les automobilistes versaient 2 \$ pour 1 \$ qui était réinvesti par le gouvernement. Aujourd'hui, c'est 1 \$ versé pour 3 \$ payés par les automobilistes. C'est une grosse différence, quand on regarde les revenus actuellement. Il s'agit d'environ 2 500 000 000 \$ de revenus payés par les automobilistes, à peu près ça, selon les années.

Le Président (M. Baril): Merci, M. le député de Lévis. Alors, M. le ministre, vous avez dix minutes.

Réponse du ministre

M. Marc-Yvan Côté

M. Côté (Charlesbourg): Merci, M.. le Président, de votre générosité. Évidemment, vous avez dû constater comme moi que le député de Lévis a repris un disque qu'il a fait jouer assez

régulièrement aux engagements financiers, aux crédits du ministère et, à l'occasion, lorsqu'il en a eu la possibilité, de ce qu'on appelle communément le débat du vendredi matin, mais qui est exceptionnellement un jeudi, ce matin, compte tenu du fait que demain je ne pouvais être présent, puisqu'on fera le sommet **Mauricie-Bois-Francis**.

Ce matin, je devais d'ailleurs être à Montréal pour inaugurer la mise en service de 24 wagons flambant neufs, M. le Président, du train de banlieue Montréal-Rigaud. C'est un dossier que nous avons réglé à l'intérieur du budget du ministère des Transports qui se veut une alternative au réseau routier, à l'utilisation de l'automobile. Donc, 24 wagons neufs fabriqués à **Sainte-Anne-de-la-Pocatière** qui serviront sur la ligne de Rigaud.

J'en profite pour féliciter, pour la bonne collaboration que nous en avons eue, la STCUM. Puisque je ne peux être présent ce matin, c'est M. Ciaccia qui me représente. Nous allons donc aborder, avec beaucoup d'ouverture d'esprit, la problématique du réseau routier à travers le Québec et sa conservation.

Le député de Lévis disait tantôt: C'est très rare qu'un ministre fasse ses revendications sur la place publique avant même les budgets. Cela m'étonne un peu d'un député qui est ici depuis 1976. Cela m'étonne parce que j'ai vu ça à tous les ans, peu importe la couleur du gouvernement, où l'y avait une mise en situation des problèmes vécus à l'intérieur de chacun des ministères. De toute façon, le dire sur la place publique, ce n'était que répéter des choses qui ont été dites à l'intérieur des commissions parlementaires, que ce soit pour les engagements financiers, les crédits du ministère ou dans d'autres circonstances lors de débats à l'Assemblée nationale.

Je n'ai pas un iota à retirer de ce que j'ai dit sur la place publique. J'ai dit la vérité et ce n'est pas parce qu'aujourd'hui j'ai moins d'argent que je l'espérais que je vais dire ou tenter de faire la démonstration que les besoins sont moindres parce que j'ai eu moins d'argent. Vous vous êtes trompé de porte si c'est ce que vous cherchez ce matin. Il est clair que, ce que nous avons réclamé, c'est après une analyse sérieuse et exhaustive que nous avons faite à l'intérieur de la conservation au niveau du ministère, étude menée par les fonctionnaires du ministère au plus haut niveau. C'est une étude extrêmement sérieuse qui a été déposée et qui supportait la demande de crédits additionnels. Il est clair que ces analyses ont été faites et qu'elles sont très sérieuses. On parlait, effectivement, M. le Président, d'un budget additionnel de 70 000 000 \$ par année, concernant l'entretien du réseau routier, pour faire face à nos besoins au cours des cinq prochaines années. Si cela ne se fait pas, effectivement, le risque c'est, comme l'a dit le député de Lévis la semaine dernière, lorsque je rencontrais les citoyens de **Cap-Chat** lors d'une négociation avec eux pour débloquer la

route 132, il a posé une question en mon absence - puisque j'étais en bas dans un salon du parlement - au ministre des Finances en se disant et en disant aussi au premier ministre que c'était hypothéquer les générations futures que de ne pas entretenir suffisamment les routes aujourd'hui. C'est exactement le même raisonnement que j'ai fait au ministre des Finances. Là-dessus, on est en parfaite harmonie. Alors, je remercie publiquement le député de Lévis pour son appui et son niveau de compréhension très élevé de la problématique du réseau routier à travers le Québec. C'est exactement le genre d'argumentation que j'ai employée auprès du ministre des Finances et du premier ministre.

Le résultat est le suivant, M. le Président: Budget de conservation de **1988-1989**, par rapport à **1989-1990**, on passe de 504 000 000 \$ à 537 000 000 \$, soit une différence de 33 000 000 \$. Prenons les hypothèses les plus pessimistes du député de Lévis, éliminons l'inflation, pour être bien sûrs qu'on a les mêmes dollars: 4,5 % de 500 000 000 \$, c'est 22 000 000 \$. Si on enlève 22 000 000 \$ de 33 000 000 \$, il reste 11 000 000 \$• Il y a donc 11 000 000 \$ d'argent frais que nous pouvons utiliser pour l'entretien du réseau routier. Ce que nous avons obtenu du ministre des Finances, c'est 30 000 000 \$ additionnels. Dans mon livre à moi, ça fait 41 000 000 \$ de plus que ce que nous avions en 1988-1989, pour être capables de faire face à la musique.

Bien sûr, c'est à peu près 30 000 000 \$ de moins que ce que j'aurais espéré avoir, dès cette année, pour faire face à la musique, mais au-delà de tout ça, c'est une situation qui évolue. Chaque fois que le député de Lévis parle, je suis très **heureux**, je l'accueille à bras ouverts parce qu'il soutient la cause du ministre des Transports. C'est comme ça que je le prends ce matin; le député de Lévis se lie au député de Charlesbourg pour tenter d'avoir des sommes additionnelles dans ce processus budgétaire qui est en évolution constante. Crédits déposés, budget, plaidoirie additionnelle auprès des autorités, afin d'obtenir les sommes nécessaires pour atteindre notre but de 70 000 000 \$ par année.

Au-delà de tout cela, le député de Lévis nous dit: **Ah!** le ministre n'arrivera pas encore avec: Je vais **faire** plus avec moins, ça ne marche pas. Non? Je dis au député de Lévis: Cela marche. C'est clair, ça a marché pendant trois ans et ça va continuer de marcher. On va en faire plus avec moins. C'est un principe qui fonctionne. Que vous le vouliez ou non, on a réussi à en faire plus avec moins dans différents domaines, mais ça a ses limites, je l'admets volontiers, et nous sommes peut-être rendus à la limite.

Le député de Lévis fait un tour, il mentionne la 20, la 40, en disant que la 40 est en bon état parce qu'elle a été construite sous leur régime, alors que la 20, construite sous d'autres régimes, est un peu plus fatiguée. C'est un peu

normal qu'une autoroute construite à la fin des années cinquante ou au début des années soixante supporte un peu plus difficilement le temps qu'une autoroute qui vient d'être construite sous votre régime. Encore là, il faut la faire, la 40, pour s'apercevoir que, même si elle a été construite il n'y a pas tellement longtemps, sous votre régime, elle a quelques difficultés, ce qui pose une problématique un peu plus générale. L'on devra mettre un peu plus d'accent au ministère quant à la qualité du produit livré, à tous les chapitres, en ce qui concerne la conception, les appels d'offres, la surveillance de la livraison par les entrepreneurs - à ce sujet, il y a de l'ouvrage à faire - pour en arriver, M. le Président, à la fin, où le député de Lévis nous dit: Les automobilistes paient davantage qu'ils payaient, il serait juste et normal qu'on leur en donne plus. Là où il se montre un peu plus 'cheap', c'est lorsqu'il dit: Le ministre des Finances ne donne pas plus d'argent. Rendez-lui au moins ce qui lui appartient: 30 000 000 \$ additionnels ont été donnés à partir d'un choix budgétaire, à partir de différentes données. En cette année de négociations avec les secteurs public et parapublic, il y avait des choix à faire.

Si je voulais me flatter la bedaine ou me péter les bretelles, je pourrais tout simplement prendre les 30 000 000 \$ que nous avons eus sur la marge de manoeuvre distribuée au gouvernement et dire: Nous sommes allés chercher la part substantielle des crédits récurrents disponibles pour de nouvelles initiatives. Cela, ce serait important, si je voulais me faire péter les bretelles. Je vous dis: Ce n'est pas assez, il faut continuer de travailler pour en avoir davantage; au moins, il y a un pas important qui a été franchi et il en reste un autre à franchir. Alors, dans ce sens-là, on ne peut pas franchir le deuxième avant d'avoir fait le premier, et c'est ce que nous allons faire.

Dire que le ministre des Finances n'a fait aucun effort, puisque les automobilistes paient plus, c'est un peu la conception très conservatrice d'une administration publique où les responsabilités collectives doivent transcender les responsabilités individuelles. Comme ministre des Transports, je fais partie d'un gouvernement, d'un Conseil des ministres où il y a d'autres priorités, et vouloir dire que, demain matin, on devra en arriver à ce que l'argent que les automobilistes paient soit remis sur les routes, c'est très conservateur comme mentalité, très arriériste, et ce n'est certainement pas à votre honneur d'évoquer une chose comme celle-là.

En contrepartie, nous aurions eu, comme gouvernement, la possibilité d'appliquer la méthode Parizeau, et vous allez la comprendre assez facilement cette méthode, parce que vous avez vous-même évoqué les trous sur la route. Ce que propose M. Parizeau, c'est d'agrandir les trous. Vous ne souhaitez pas, vous, qu'on fasse ça pour le réseau routier. Vous dites qu'il y a déjà suffisamment de trous. Alors, il ne faut pas

agrandir les trous, il faut les réparer. Au plan des finances publiques du Québec, c'est ce que nous tentons de faire, de réparer les trous que vous nous avez laissés. Bien sûr, vous pouvez nous dire aujourd'hui que vous partagez la philosophie de votre chef, M. Parizeau, vous en avez l'occasion, en disant qu'au lieu de réparer le trou, on doit l'agrandir. Cela n'engage pas les générations futures. Je trouve que c'est une image qui sied bien, parce qu'avec le réseau routier, effectivement, quand on parle de trous, ce n'est pas très réjouissant. Cependant, on ne cherche pas à les agrandir, on cherche à les fermer.

Le Président (M. Baril): Merci beaucoup, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je termine. Donc, ce sont deux philosophies qui s'affrontent: celle d'une gestion serrée des finances publiques, d'y aller selon nos moyens et de faire en sorte qu'effectivement, on réponde aux besoins.

Quant à moi, je vais continuer à travailler au cours de l'année pour obtenir les 70 000 000 \$ nécessaires. Dans la mesure où je n'y parviens pas cette année, je vais continuer de me battre pour que ce soit effectif dès l'an prochain. Voilà la situation dans laquelle nous sommes.

Le Président (M. Baril): Merci. M. le député de Lévis.

Argumentation

M. Jean Garon

M. Garon: M. le Président, j'écoutais avec attention les propos du ministre et je trouve ça très gentil, sauf qu'il ne peut pas - et d'ailleurs, il le dit - me blâmer de croire à ce qu'il dit. Tout simplement, quand il affirme qu'il a dit la vérité, qu'il avait besoin d'argent, Je l'ai cru. Quand il a dit qu'il avait besoin de 105 000 000 \$ de plus par année, je l'ai cru et je n'ai mis ça en doute d'aucune façon, parce que je ne vois pas pourquoi 8 aurait demandé plus d'argent que les sommes dont il avait besoin. Il l'a affirmé à plusieurs reprises et je pense que, lorsqu'il disait cela, il disait ce qu'il pensait. Ce qui m'impressionnait, c'est qu'il disait au fond qu'il voulait avoir l'équivalent des sommes qu'il y avait sous l'ancien gouvernement. Quand il parlait de 100 000 000 \$ de plus par année, il y avait, en moyenne, 113 000 000 \$ de plus par année au cours des quatre années du précédent gouvernement que sous le gouvernement actuel. Aujourd'hui, il dit quasiment que le ministre des Finances a eu raison de ne pas les lui donner parce qu'il aurait agrandi le trou.

(10 h 30)

Alors, ce n'est pas ce que je lui dis. Je lui

dis: Avant, sous l'ancien gouvernement, le contrôle des dépenses était au même niveau que celui que vous avez cette année. Vous savez que sous l'ancien gouvernement - le ministre a dit par exemple que cette année, les dépenses seraient de 5, 9 % d'augmentation, soit 1, 4 % de plus que l'inflation - dans la période de crise de 1981 à 1985, le niveau des dépenses a été en moyenne, pendant quatre ans, de 1, 4 % de plus que l'inflation. Le contrôle des dépenses était aussi bon et même meilleur, comme on le verra au cours de la période qui s'en vient.

Ce que M. Parizeau a dit, c'est ceci: Dans une période difficile comme celle qui s'annonce, où les taux d'intérêt sont élevés, alors que des gens vont en souffrir sur le plan économique, il n'était pas inconcevable pour le gouvernement de s'impliquer davantage pour faire en sorte que les gens souffrent moins. C'est ce qu'il a dit. Et il a dit: C'est au cours de telles périodes où, habituellement, dans les finances publiques, les gens admettent que le gouvernement s'implique davantage. C'est ce qu'il a dit et il n'y a pas beaucoup de gens dans le domaine économique qui disent le contraire. Ce sont au cours de périodes difficiles que le gouvernement doit s'impliquer davantage, à condition d'avoir ta marge de manoeuvre.

De plus, quand le ministre dit "j'ai dit la vérité", je n'ai jamais mis ça en doute, mais il ne peut pas la dire deux fois. À ce moment-là, il ne peut pas dire que le ministre des Finances a eu raison de ne pas lui donner l'argent dont il avait besoin, parce que c'est lui qui a dit - ce ne sont pas mes paroles - qu'autrement, les Québécois auraient à assumer une facture de 2 000 000 000 \$ d'ici quelques années. C'est le ministre des Transports qui a dit ça, ce n'est pas moi.

Là-dessus, je n'ai pas inventé; j'ai simplement cru les paroles du ministre. De plus, il a dit qu'il y avait une étude des besoins qui avait été déposée et qu'il a uniquement repris les propos faits par une expertise très serrée du ministère des Transports, qu'il a appelée l'étude des besoins et qui a été déposée. Je ne sais pas où elle a été déposée, mais elle n'a pas été déposée ici à la commission parlementaire, parce qu'on ne l'a jamais vue.

Alors, nous avons dû faire un acte de foi pour ce qu'a dit le ministre. Mais je pense bien que tous les gens qui circulent, qui regardent l'état du réseau routier se rendent compte que le réseau s'est détérioré au cours des dernières années. Il n'y a personne qui ne se rende pas compte de ça, même le premier ministre, quand il est allé dans l'Outaouais. Il a fait un bout en automobile - il n'était pas en avion ou en hélicoptère - et il n'en revenait pas à quel point les routes étaient en mauvais état et il a dit qu'il en ferait part au ministre des Transports. Je ne sais pas si le ministre des Transports se rappelle avoir vu ça dans les journaux ou si le premier ministre lui en a vraiment parlé, parce

qu'il a dit qu'il lui en parlerait. C'est ça qu'il a dit aux journalistes. Cela a été rapporté dans les journaux.

Il serait souhaitable que le premier ministre se promène plus souvent en automobile, plutôt que de prendre l'hélicoptère. Dans les airs, apparemment, ça se détériore moins. Il y a les pluies acides. Mais comme il ne voyage pas assez en automobile, il ne s'en rend pas compte. Il serait peut-être bon que le ministre dépose l'étude des besoins dont il a parlé, parce qu'il a dit qu'il y a une étude des besoins qui a été faite et qui a été déposée. Il ferait peut-être mieux de la rendre publique.

En terminant, il y a des sommes d'argent additionnelles; il va les dépenser. Le ministre des Finances a accepté de mettre 30 000 000 \$, sauf qu'il y aura 29 000 000 \$ de plus qui proviendront des droits et permis payés par les automobilistes. Est-ce que c'est parce qu'il y aura plus d'automobiles ou si les droits et permis à payer par les automobilistes vont augmenter pour l'année 1989-1990? En ce qui a trait aux 29 000 000 \$ - on dit que les revenus passeront de 357 000 000 \$ à 386 000 000 \$ de 1988 à 1989 - ils vont être payés par les automobilistes, parce qu'il y aura plus d'augmentation des droits et permis ou parce qu'on s'attend à ce qu'il ait beaucoup plus d'automobiles qui vont être vendues et qu'il y aura des droits et permis plus considérables qui seront émis. Mais 29 000 000 \$ par rapport à 357 000 000 \$ qui passeront à 386 000 000 \$, c'est une grosse augmentation, dans une année où l'inflation est seulement de 4, 5 %.

Le Président (M. Baril): Merci, M. le député de Lévis. M. le ministre.

M. Marc-Yvan Côté

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je n'ai pas dit et je ne dirai pas que le ministre des Finances n'avait pas raison de ne pas me donner 70 000 000 \$. Ce que j'ai dit au député de Lévis, c'est que, dans le contexte budgétaire gouvernemental où le gouvernement du Québec a mis la priorité sur une gestion serrée des dépenses - effectivement 5, 9 % - on aurait pu facilement dire, comme gouvernement: Parfait, passons à 6 %; allons à 6, 1 % pour les dépenses et qu'on donne les 100 000 000 \$ additionnels au ministère des Transports; il y a de la place pour 100 000 000 \$ additionnels. Qu'on les donne. C'est toute la crédibilité financière du gouvernement du Québec qui aurait écopé et, par conséquent, toute une chaîne de mesures sur le plan gouvernemental qui auraient fait en sorte qu'on aurait peut-être été moins bien coté, que ça nous aurait coûté plus cher pour emprunter de l'argent. La dette, cela vous dit quelque chose? Car elle reste là!

Quand on a eu des déficits de 3 500 000 000 \$ au fil des années de votre

gouvernement, ça s'est accumulé; c'est parti de 5 000 000 000 \$ en 1976 - puisque vous aimez toujours faire la comparaison - à ce que vous connaissez aujourd'hui. C'est considérable. Lorsqu'on parle de 13 % ou de 14 % des revenus qui doivent aller au paiement de la dette, c'est quand même assez important - c'est moins important qu'au gouvernement fédéral, mais c'est quand même très important - et qu'à l'intérieur de ces choix, d'abord dans les crédits et, ensuite, dans le budget, on me donne 41 000 000 \$, je considère cela comme une étape importante dans la reconnaissance des besoins spécifiques du ministère des Transports. Il reste encore un effort additionnel à faire. La philosophie de M. Parizeau - je ne le blâme pas de la livrer sur la place publique - est celle qui nous fait payer très cher aujourd'hui.

Dans la mesure où on sera dans une crise économique, ça ne veut pas dire que le gouvernement actuel n'agira pas en tentant d'accélérer certaines dépenses gouvernementales pour stimuler l'économie. Mais on n'en est pas là aujourd'hui; ce n'est pas là qu'on en est. Dès ce moment-ci, M. Parizeau a dit que ce que lui-même aurait choisi dans le budget actuel, c'est d'agrandir le trou. Ce n'est pas le contraire, c'est exactement cela. Je ne pense pas que c'est être malhonnête que de rapporter ces propos-là. Il n'a pas parlé du prochain budget, il a dit: C'est dans le budget actuel qu'il aurait fallu agrandir le trou pour stimuler l'économie. Alors que l'économie ne va quand même pas si mal au Québec par rapport au reste du Canada, et de mieux en mieux, surtout lorsqu'on se compare, en termes de situation sur le plan des entreprises, sur le plan des particuliers, avec l'Ontario qui est notre concurrent immédiat.

Au-delà de tout cela, le député de Lévis parle du réseau. Un peu démagogiquement, ildit du premier ministre qu'au lieu de se promener en hélicoptère, il ferait bien mieux de se promener en automobile. Et disant du même coup que, lorsqu'il est allé dans l'Outaouais, il a vu que le réseau routier était mauvais; donc, il se promène en automobile. Je peux vous dire que cela a été le cas de l'Outaouais, cela a été le cas de la Gaspésie; cela a été le cas du Bas-Saint-Laurent et cela a été le cas de l'Estrie, comme c'est le cas de la Montérégie; en Abitibi aussi, le premier ministre se promène en automobile.

De dire qu'il se promène en hélicoptère, faites attention. On pourrait peut-être sortir des statistiques qui seraient gênantes pour vous autres, sur le plan du millage que fait le premier ministre du Québec en automobile sur les routes du Québec par rapport à ce que vous avez fait. Dans ce sens-là, c'est une piste qui peut ne pas être très salutaire pour vous.

Effectivement, le premier ministre en a vu des belles routes et l en a vu des moins belles; dans l'Outaouais, l a trouvé que ce n'était pas très joli. Imaginez-vous le rattrapage qu'il y avait à faire dans l'Outaouais! À votre arrivée,

en 1976, vous avez tout arrêté; vous avez tout arrêté, littéralement, pourquoi? Vous le savez: pour la simple et bonne raison que l'Outaouais était libérale. La 5, la 105: tout était arrêté. On réalise actuellement un plan considérable d'immobilisations tout à fait exceptionnel dans le réseau routier de l'Outaouais. Au-delà de tout cela, une erreur historique. Je ne veux pas porter de jugement. Il y a au-delà de 2000 kilomètres de route qui sont encore sous la responsabilité des municipalités et qui auraient dû incomber au ministère des Transports, ce que vous n'avez jamais corrigé et qu'on a commencé à corriger cette année, en en reprenant sur quatre ans pour être capable de récupérer les routes qui nous appartiennent.

Au-delà de tout cela, M. le Président, le député de Lévis dit comme cela: 29 000 000 \$ additionnels en nouvelles taxes ou - on ne le sait pas - en revenus provenant des automobilistes. Il n'y a pas d'augmentation au chapitre des immatriculations et de l'assurance automobile. C'est clair; ce sont des choses très claires.

L'explication vient peut-être de l'augmentation du nombre de véhicules ou des mesures qui ont été annoncées dans les années précédentes **et qui s'appliquent à partir de 1989**, mais dans le budget de cette année, à moins que j'aie mai lu **ou que je n'aie pas été informé**, il n'y a pas de **nouvelles taxes** qui s'adressent aux automobilistes. **Alors, faire un parallèle entre les 30 000 000 \$ qui sont donnés et les 29 000 000 \$ additionnels qui entrent dans les coffres**, il n'y a aucune relation entre les deux, mais de toute façon, **ils seront sur le réseau.**

Globalement, en terminant, M. le Président, mon petit tour de piste sur le plan des routes. Curieusement, la semaine dernière, je revenais de l'Outaouais et j'ai décidé de passer par le Québec, même si c'était plus long; j'ai pris la 148. On entend souvent parier de routes en très mauvais état. Je peux vous dire que j'ai été très impressionné par la qualité de la route 148 qui nous amène de Hull jusqu'à Montréal. Je vous invite à la prendre. Vous devez en prendre quelques-unes de temps en temps qui ont de l'allure aussi. Parlez-en donc!

Le Président (M. Baril): Merci. M. le député de Lévis.

M. Jean Garon

M. Garon: M. le Président, j'écoute le ministre. Je connais assez bien l'état du réseau routier puisque, pendant neuf ans, j'ai fait entre 105 000 milles et 110 000 milles par année uniquement avec l'automobile qui était fournie par le gouvernement, sans compter les locations d'automobile quand je me rendais dans les régions. En neuf ans, 1 000 000 de milles, c'est à peu près trois fois ce que fait un voyageur de commerce à temps plein. C'est du millage. Je **peux vous dire** ce qu'est l'état des routes. Mais,

en Gaspésie, il y a beaucoup de routes qui avaient été construites par l'ancien gouvernement. Les gens se rappelleront qu'une bonne partie des routes avait été refaite par l'ancien gouvernement en Gaspésie.

Maintenant, quand il parle d'agrandir le trou, je ne sais pas quand le gouvernement a l'intention de s'impliquer. M. Parizeau n'a pas dit ça. Il a dit: Un gouvernement doit s'impliquer davantage, parce qu'il y a des gens qui vont souffrir et si le gouvernement s'implique davantage, ils vont pouvoir trouver de l'emploi. À ce moment-là, au lieu d'être à la charge du gouvernement, ils vont contribuer eux-mêmes au revenu du gouvernement. Alors, il disait qu'il fallait s'impliquer à ce moment-ci.

En Janvier, on a eu le plus haut taux de faillites dans toute l'histoire du Québec pour un mois de janvier. Il n'y a jamais eu autant de faillites au Québec qu'en janvier 1989 dans toute l'histoire des mois de janvier depuis Jacques Cartier, si vous voulez, ou depuis Champlain, si vous aimez mieux. C'est la même chose en février. Il s'agit du plus grand nombre de faillites au Québec dans toute l'histoire du Québec en février 1989, par rapport à tous les mois de février de toute l'histoire du Québec, en remontant aussi loin que l'on veut dans le temps. C'est quelque chose. Quand le gouvernement va-t-il choisir de s'impliquer? C'est ce que M. Parizeau a dit. Il a dit: Il faudrait s'impliquer immédiatement, alors que la situation devient difficile actuellement.

Il s'agit de voir dans le domaine de la construction - j'imagine, je n'imagine pas, mais ça inclut également les gens qui sont dans le domaine de la construction routière - mais les gens de l'industrie de la construction ont blâmé le gouvernement de ne pas s'impliquer à une époque où les besoins sont là, parce que dans la construction au Québec, il y a des secteurs où les trous sont grands. Le ministre répond drôlement à ma question. Je dis: Il va y avoir 29 000 000 \$ de plus. Il me dit: Cela peut provenir de ça, de ça ou de ça. J'imagine que le ministre des Finances, lorsqu'il a dit qu'il y aurait 29 000 000 \$ de plus, n'a pas dit: On regarde ça. Possiblement qu'il va nous venir de l'argent de plus ici et là, et ça va faire 29 000 000 \$. Il a dû cibler précisément d'où viendrait son argent. Je suis un peu étonné que le ministre des Transports me réponde comme ça.

Si les droits et permis augmentent de 29 000 000 \$ - par rapport à 357 000 000 \$, ils vont passer à 386 000 000 \$ - c'est considérable. J'aimerais savoir précisément sur quoi il s'est basé pour dire que ça augmenterait de 29 000 000 \$. Il dit: Cela peut provenir d'annonces antérieures. C'est peut-être parce que les gens vont en acheter plus. Le ministre des Finances ne peut pas calculer ses revenus comme ça. J'imagine que les experts du ministère connaissent précisément les besoins du ministère des Transports. S'il y a tant d'automobiles de

plus ou tant de permis de plus, ils le savent, parce que ça ne peut pas être à peu près comme ça. En tout cas, le ministre aime parler d'une administration rigoureuse. On ne peut pas avoir des revenus de 29 000 000 \$, sans savoir exactement d'où ils proviennent. Normalement, le ministre devrait me dire: Il va y avoir 10 000 000 \$ de là, 15 000 000 \$ de tel endroit et 4 000 000 \$ de tel endroit. Mais, la source des 29 000 000 \$ doit être précisée normalement.

Autre élément. Le ministre des Transports promet beaucoup de routes, et il dit: Il s'en fait beaucoup dans l'Outaouais. Non, il s'en promet beaucoup dans l'Outaouais. Il s'en promet beaucoup, sauf que des routes réalisées, on n'en voit pas beaucoup. J'aimerais savoir ce qui a été construit sur la 105. Je ne vois pas grand-chose sur la 50, ni sur la 13 non plus.

Deuxièmement, on m'a rapporté qu'en commission parlementaire sur l'étude des crédits de l'Office de planification et de développement du Québec, le ministre aurait dit qu'il avait l'intention de dépenser moins dans la construction des routes cette année, à même son budget, puisqu'il s'agit du même programme, mais de dépenser plus dans l'entretien. J'aimerais savoir s'il est exact qu'il a prononcé ces paroles. Je n'étais pas présent, mais on m'a rapporté qu'il avait dit ça. Combien a-t-il l'intention de dépenser en moins dans la construction des routes pour l'exercice 1989-1990 pour transférer à l'entretien des routes? S'il dit qu'il va dépenser moins dans la construction et qu'il va dépenser plus dans l'entretien, c'est parce qu'il a l'intention de diminuer ses budgets, de faire un virement d'un élément de programme à un autre élément de programme, pour faire en sorte qu'il y ait moins de construction et plus d'entretien. Alors, j'aimerais savoir quels sont ces montants qu'il entend transférer de la construction à l'entretien, tout en promettant plus de construction que jamais.

(10 h 45)

Le Président (M. Baril): Merci. M. le ministre.

M. Marc-Yvan Côté

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, le député de Lévis commence à trouver le temps un peu long. C'est un charabia de toute une série d'affaires. D'abord, quand vous parlez des routes de la Gaspésie, pour vous reprendre là où vous avez laissé, que le gouvernement du Parti québécois a fait des routes autour de la Gaspésie, je vous dirai que ce n'est pas d'aujourd'hui que cela a commencé, et que ce n'est pas sous votre gouvernement que cela a commencé non plus. Il y a eu des investissements substantiels dans la baie des Chaleurs, au cours de la période 1970-1976, sous le gouvernement libéral. Vous avez fait, sous votre gouvernement, des constructions très intéressantes, du côté nord de

la Gaspésie, en particulier entre Gros-Morne et Marsoul, à des coûts assez faramineux, merci, parce que ça longeait la mer, mais finalement, rendons hommage à ceux qui l'ont fait à l'époque; ce sont des choses qui ont été faites. Mais il ne faut quand même pas se donner le crédit de tout ce qui a été fait pour ce qui est des routes autour de la Gaspésie, s'il vous plaît, de grâce! On entend parler de faillites, pour tenter d'expliquer le trou que M. Parizeau nous a dit qu'il agrandirait. C'est un effort louable. J'y vois là la loyauté à votre chef, ce qui n'est pas peu dire dans votre cas.

Au-delà de tout ça, l reviens sur l'histoire des 29 000 000 \$, en disant que le ministre a été vague dans sa réponse. Effectivement, il y a l'accroissement du parc, qui est un premier élément de réponse. Si vous cherchez de nouvelles augmentations de taxes pour les automobilistes pour la prochaine année, il n'y en a pas; c'est très clair, il n'y en a pas qui seront annoncées ou qui viendront après ou avant les élections. Cependant, il faut bien comprendre que nous avons adopté un nouveau Code de la sécurité routière, qui augmentait de manière substantielle les montants d'infractions à la suite du rehaussement, et ce peut être un élément d'explication pour les revenus additionnels à cet égard, comme l'augmentation du parc peut en être un, de même que l'application d'un certain nombre de taxes, d'augmentations ou de réformes qui auraient pu être décidées par le passé et qui ont leur premier effet d'application cette année. Donc, c'est un peu ça, puisqu'on se rend compte qu'en 1988, je pense, le 1er juillet 1988, on a eu les premiers effets des amendements au Code de la sécurité routière.

Le député de Lévis dit qu'il se promène, qu'il a fait bien des milles. Je le crois, parce qu'effectivement, c'était quelqu'un qui était assez présent sur le terrain. De toute façon, ses 100 000 kilomètres par année, c'est notre lot à nous aussi, sur l'ensemble des routes du Québec. Il nous dit: Dans l'Outaouais, je voudrais bien voir des travaux. En tout cas, si vous y êtes allé dernièrement, vous aviez vos verres fumés, et ils étaient très fortement teintés. Cela m'apparaît être la seule raison à votre manque de vision ou de visibilité. En ce sens, sur la 105 et sur la 5, il y a eu des travaux. Il y en a eu sur la 148, à Aylmer; il y en a eu un peu partout dans l'Outaouais. Il y a tout près de 50 000 000 \$ de travaux qui ont été réalisés depuis deux ans ou qui sont en cours. Cela commence à être considérable en termes de travaux par rapport à ce que vous aviez fait

Je vais vous donner juste un petit exemple. À la Commission de la capitale nationale, dans l'Outaouais, ce n'est pas compliqué, il y avait une entente depuis 1972 sur le partage moitié-moitié des coûts inhérents à la construction des routes. Donc, la Commission de la capitale nationale remboursait au gouvernement du Québec 50 % des coûts. Vous avez mené ça de manière

tellement anémique qu'on en était rendu à une moyenne de 3 000 000 \$ ou 3 500 000 \$ par année, qu'elle devait nous payer lorsqu'on est arrivé au pouvoir, en 1985. Lorsqu'on a augmenté le rythme des dépenses à 12 000 000 \$, 13 000 000 \$ et 14 000 000 \$ par année, elle n'a plus été capable de nous suivre, parce qu'elle a fait comme vous, elle s'est endormie, en ce sens qu'elle était habituée à un rythme de dépenses d'environ 6 000 000 \$ ou 7 000 000 \$ par année, alors qu'on l'a presque doublé et même davantage dans le cas de la construction de routes dans l'Outaouais.

Vous nous parlez de la 13. Bien sortez-vous donc les plans que vous aviez faits à l'époque; la 50, sortez-vous donc ce qu'il y avait sur la table au moment où on est arrivé. Vous-même, vous connaissez le temps que cela prend pour passer au travers de toutes les études de la CPTA, du BAPE, pour être capable de réaliser une route. En règle générale, ça prend sept ans. Au Sommet des Laurentides, on avait annoncé la 50; c'était il y a deux ans. On est en audiences publiques pour la 50 entre Lachute et Mirabel; on est rendu là, alors que dans le cas de la 13, c'est un projet qui a été annoncé U y a un an, pour lequel on est en train de terminer les plans et devis afin de faire face à la musique, éventuellement.

Donc, la question que posait le député de Lévis en termes d'entretien et de construction, j'ai dit qu'on dépenserait moins en 1989-1990, qu'en 1988-1989, c'est bien évident. Quand vous regardez les budgets, cela devrait vous sauter aux yeux, vous qui êtes un amant des chiffres: 392 000 000 \$ en 1988-1989 en construction et 367 000 000 \$ en 1989-1990. Si vous n'avez pas compris que c'était là le moins, vous direz à M. Paré qu'il refasse ses devoirs.

Le Président (M. Baril): Merci, M. le ministre. M. le député de Lévis.

M. Jean Garon

M. Garon: M. le Président, j'ai été un peu surpris des propos du ministre. Il mélange les droits et permis avec les infractions; ce n'est pas le même élément budgétaire. J'ai parlé d'augmentation de revenus du gouvernement sous l'élément droits et permis. L'élément infraction, ce n'est pas le même. Ce n'est pas compris. Les revenus du gouvernement, dans le budget, ne sont pas sous le même élément. Quand il essaie de m'expliquer les 29 000 000 \$ de plus sous droits et permis en disant: Le Code de la sécurité routière va rapporter plus d'argent, je dis que non, que ce n'est pas la même chose. Les droits et permis, si on regarde le budget à la page 34, on voit: Véhicules automobiles, 386 000 000 \$. Si on compare à l'an dernier, 357 000 000 \$, cela fait 29 000 000 \$ de plus. Les revenus divers qu'on voit plus tard: amendes, confiscations et recouvrements, ce sont

261 000 000 \$ en 1989-1990 par rapport à 255 000 000 \$ l'an passé. C'est un autre élément - 5 000 000 \$ de plus - qu'on retrouve à l'élément Amendes. Cela ne comprend pas seulement les amendes au Code de la sécurité routière; cela comprend tout et ce n'est pas décortiqué: amendes, confiscations et recouvrements. Seulement dans l'élément Droits et permis - véhicules automobiles - seulement sous cet élément, ce sont 29 000 000 \$ de plus, 386 000 000 \$ au total en 1989-1990. C'est un premier point.

Deuxième point. Le ministre dit que je parle de plusieurs sujets dans ma période de cinq minutes. Que voulez-vous? Je ne veux pas parler pour rien pendant cinq minutes. J'énumère les différents éléments et des fois, je suis obligé de parler trois fois de la même chose, parce qu'il ne répond pas du premier coup. Deuxième point. Vous savez, en Gaspésie, il s'est fait des routes pas seulement du côté nord entre Gros-Morne et Marsoui, mais aussi beaucoup dans la pointe de Gaspé et dans la baie des Chaleurs. Je me rappelle, dans la baie des Chaleurs, - j'y allais dans ce temps-là - que les députés demandaient: Comment se fait-il que vous en mettez tant dans le comté de Gérard D. Levesque? M. René Lévesque répondait - même quand ils votaient libéral, ils n'avaient pas plus de routes: En Gaspésie, il faut rattraper un peu le temps perdu, parce que les Gaspésiens n'ont jamais été très avantagés au chapitre des routes. C'est pour ça que M. Lévesque, qui était originaire de la Gaspésie, disait: Il faut en mettre davantage en Gaspésie, même si c'est dans le comté de Gérard D., pour être équitables envers les citoyens. Je me rappelle très bien des propos du premier ministre à ce moment-là.

Concernant l'autoroute 50, je vous ferai remarquer que les premières fois que les libéraux l'ont promise, c'est en 1972. Les plans auraient dû être faits. L'autoroute 50, la première promesse libérale, remonte autour de 1972. Ils auraient pu commencer à pratiquer, mais il semble qu'on ne retrouvait pas grand-chose sur la table non plus. Si le ministre dit qu'il n'a rien trouvé quand il est arrivé, imaginez-vous comme nous n'avons pas trouvé grand-chose non plus concernant cette question.

J'aimerais revenir sur un autre point, le montant de 100 000 000 \$. Le ministre des Finances dit que l'entretien du réseau routier a bénéficié d'investissements additionnels de 200 000 000 \$ de 1987-1988 à 1989-1990. On a cherché les 200 000 000 \$, parce qu'on sait que le ministre des Transports a fait adopter une loi, la loi 62, pour faire verser, par la Régie de l'assurance automobile, 100 000 000 \$ en 1989 et 100 000 000 \$ en 1990 à même la caisse de la Régie de l'assurance automobile pour des fins d'entretien du réseau routier. Si on regarde les chiffres, on ne les trouve pas. Si on prend les exercices financiers où, effectivement, il y a eu versement d'argent de la Régie de l'assurance

automobile, soit en 1988-1989 et en 1989-1990, le budget total d'entretien aurait dû être de 1 253 000 000 \$ alors qu'il a été de 1 068 000 000 \$, soit 185 000 000 \$ de moins par rapport au montant qui aurait dû être dépensé. Je ne sais pas s'il voulait dire que, même pour arriver en bas des montants effectivement avancés sous le gouvernement précédent, cela prendrait 200 000 000 \$ de plus venant de la Régie de l'assurance automobile, sauf que les sommes pour l'entretien n'ont jamais été là et qu'il a dépensé beaucoup moins qu'il ne l'aurait dû en termes d'entretien des routes dans son budget. Je prends seulement ces deux années-là, 1988-1989 et 1989-1990. Quant aux sommes dépensées entre les années 1986 à 1989, j'aurai sans doute le temps d'en parler dans une prochaine intervention. Je ne vois pas du tout les 200 000 000 \$. On voit que le ministre des Finances a siphonné les 200 000 000 \$ de la caisse de la Régie de l'assurance automobile, sauf qu'ils n'ont jamais été retournés au ministère des Transports, à moins qu'il veuille dire que pour dépenser 185 000 000 \$ de moins que ce qu'il aurait dû dépenser, il lui fallait 200 000 000 \$ de plus de la caisse de la Régie de l'assurance automobile.

Le Président (M. Baril): Merci, M. le député de Lévis. M. le ministre.

M. Marc-Yvan Côté

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je serai obligé, encore une fois, de corriger les devoirs du député de Lévis. Comme par hasard, si René Lévesque venait de la Gaspésie, moi aussi. Probablement que mes souvenirs sont un peu plus frais que les siens. Vous vous souvenez que M. René Lévesque venait de Paspébiac, on se vante de ça, c'est l'endroit où Gérard D. Levesque demeure actuellement. Quand vous me dites que ça a été miraculeux, je m'en souviens, étant du côté nord et étant, en plus, député de Matane de 1973 à 1976, effectivement, je trouvais aussi qu'il n'y en avait pas beaucoup chez nous par rapport à ce qu'il y avait là. Ce n'était pas sous votre gouvernement, c'était sous le nôtre. Vous venez me faire la démonstration que M. Lévesque, qui était originaire de la Gaspésie, disait: Il faut en donner à Gérard D. parce que, en donnant ça, on donne ça à la Gaspésie.

Quand on a pris le pouvoir en 1985, dites-moi donc où étaient rendus les travaux de Grande-Rivière-Est, de Grande-Rivière-Ouest, de Port-Daniel, de la MRC de Paboc, de Newport, de Paspébiac-Ouest, de Paspébiac-Est, de New Carlisle, d'Escuminac? Dites-moi donc où étaient rendus ces travaux, si vous avez mis tant d'argent, au-delà de ce qui avait été mis entre 1970 et 1976? Vous avez du front de nous dire de pareilles choses, vous avez pas mal de front. Si vous voulez, je vous enverrai une petite carte, on va vous démontrer ce qui a été fait

entre 1970 et 1976, et si vous avez été si généreux, entre 1976 et 1985. De plus, vous poussez le culot jusqu'à dire que la 50, c'était une promesse du Parti libéral, en 1972, et qu'ils n'ont rien trouvé quand Us sont arrivés en 1976. Vous avez trouvé quelque chose d'extraordinaire que vous aviez entre les mains et vous n'avez même pas été capable de manoeuvrer et de travailler avec.

En 1974, M. Raymond Mailloux, ministre des Transports et des Travaux publics de l'époque, a adopté une loi sur l'expropriation et a déposé une banque de corridors de terrains pour les routes au Québec. Le corridor de la 50 était presque totalement inclus. Vous n'avez rien trouvé? Vous ne savez pas lire ou vous ne vouliez rien trouver à ce moment-là. Tout le corridor était là depuis 1974. Ne venez pas me dire que vous n'avez rien trouvé. Vous savez ce que ça signifie, aujourd'hui, un corridor exproprié entre vos mains. Il vous reste, après ça, l'impact sur les terres agricoles, le Bureau d'audiences publiques, faire les plans finaux et aller en soumissions publiques. C'est ce qu'on est en train de faire dans le cas de la 50, Lachute Mirabel, et c'est la préparation qu'on est en train de faire dans le cas de la 13.

Au-delà de tout ça, quand vous parlez de la question des 70 000 000 \$ par année ou des 200 000 000 \$ de la Régie de l'assurance automobile, de payer sur deux ans, 100 000 000 \$ par année et dépenser 70 000 000 \$ par année, vous êtes un peu partisan quand vous ne réussissez pas à les retrouver dans le budget, vous êtes vicieux, et Dieu sait que vous êtes capable de l'être, politiquement pariant, évidemment; pour le reste, je ne peux pas me prononcer. Une chose est certaine, c'est que lorsqu'on regarde les années de dépenses budgétaires sur le plan de la conservation du réseau routier, le budget, pour 1986-1987 était de 428 600 000 \$. Si vous voulez nous critiquer en dollars constants, comme vous aimez le faire, ayez la logique de continuer dans le même sens. Si c'est logique de dire qu'il faut 60 000 000 \$ de plus que ce qu'on a déjà dans tout le budget du ministère pour être capables d'avoir au moins le budget que vous aviez dépensé à l'époque, on va se parler des mêmes chiffres, ils ne serviront pas à deux fins, comme vous le dites. Si le budget de départ de 1986-1987 est de 428 000 000 \$ et qu'il arrive à 482 000 000 \$ l'année suivante, à 504 000 000 \$ par la suite et à 567 000 000 \$, vous dites que vous ne retrouvez pas les 70 000 000 \$ de la Régie de l'assurance automobile dans le budget d'entretien, vous commencez à m'inquiéter; vous poursuivez d'autres fins que de connaître la vérité.

Vous ne pourrez pas m'accuser d'avoir pigé dans la caisse de la Régie de l'assurance automobile. Deuxièmement, vous ne pourrez pas me dire qu'on n'a même pas les budgets que le PQ dépensait en 1984-1985, quand c'était votre gouvernement. Quand on fait le rattrapage, peu

importe d'où vient l'argent, qu'il vienne de la Régie de l'assurance automobile ou d'ailleurs, à tout le moins, admettez que ça se fait. Quand on part de 428 600 000 \$ dans le budget d'entretien du ministère en 1986-1987 et qu'on passe à 482 000 000 \$, à 504 000 000 \$ et à 567 000 000 \$, si vous n'avez pas retrouvé là les 200 000 000 \$, continuez de poser des questions, j'essaierai d'y répondre.
(11 heures)

Le Président (M. Baril): Merci, M. le ministre. M. le député de Lévis.

M. Jean Garon

M. Garon: Bien, M. le Président, d'abord je vais répondre brièvement sur la question de l'Outaouais. Moi, j'ai pris les paroles du ministre. Il a dit que quand il est arrivé là il n'a rien trouvé. Alors, je lui ai dit tout simplement: Si vous n'avez rien trouvé, imaginez-vous que nous n'avons rien trouvé non plus sur une autoroute que vous aviez promise au début des années soixante-dix. Alors, j'ai simplement répété ses propos, j'ai dit: Si vous n'avez rien trouvé en arrivant au gouvernement, vous ne nous avez rien laissé également malgré les engagements que vous aviez pris au début des années soixante-dix, parce que si vous n'avez rien trouvé, vous, on n'avait pas trouvé nous non plus, malgré vos engagements. Alors, de ce point de vue, c'était votre engagement, ce n'était pas le nôtre.

Deuxièmement, quand on regarde les 100 000 000 \$, c'est bien simple au fond. En 1985, il y avait 452 000 000 \$ pour l'entretien du réseau routier. En chiffres réels, il y a eu une baisse après ça, l'année suivante, à 429 000 000 \$, parce qu'il faut tenir compte de l'inflation. Si on regarde les chiffres après ça, si on tient compte que le budget était de 452 000 000 \$ en 1985, après ça on a vu des baisses. Même s'il y a eu des hausses par la suite, si vous prenez les hausses par rapport à vos baisses antérieures, c'est évident... Si vous avez réduit le budget en 1986 et que vous l'avez augmenté en 1987, vous pouvez dire: On a eu une augmentation en 1987. Sauf qu'en termes de budget réel, vous êtes loin du chiffre de 1985 indexé, en tenant compte de l'inflation. Or, un de vos problèmes importants, c'est qu'en 1986 vous avez eu une baisse de budget considérable, en chiffres absolus et en chiffres réels. Alors, quand vous avez eu, par exemple, dans le budget total du ministère en 1986, une baisse de 70 000 000 \$ pour la construction et l'entretien, par rapport à 1985, bien vous avez une baisse - qu'est-ce que vous voulez que je vous dise - en dollars courants. En dollars courants, vous aviez une baisse de 70 000 000 \$ dans votre budget, en 1986-1987 par rapport à 1985-1986. En dollars constants, cela voulait dire une baisse de 107 000 000 \$ pour la construction et l'entretien, les deux. Vous avez eu une baisse de budget considérable en 1986. Après ça, vous disiez que

vous aviez augmenté par rapport à 1986, bien oui, mais, "so **what**", comme diraient les Anglais. C'est évident, vous vous comparez à vous-mêmes. C'est un peu comme quelqu'un dans une course: le gars avant lui courait le mille en quatre minutes, lui le court en six minutes et l'année d'après il le court en cinq minutes et il dit: J'ai **une** augmentation de 15 %. Oui, sauf qu'a le court toujours moins vite que celui qui le courait avant en quatre minutes. Même si vous le courez en cinq minutes, par rapport à vos pauvres performances de six minutes, cela a l'air mieux, mais vous êtes loin du champion qui le faisait en quatre minutes.

Dans le budget, c'est la même chose: par rapport au budget antérieur, vous avez eu une baisse considérable en 1986, et ensuite, vous comparez l'augmentation à celle de 1986. Bien, c'est évident que ça a l'air d'avoir augmenté, sauf que, si on compare au gouvernement antérieur, il s'agit d'une baisse d'argent considérable, et c'est là-dessus que j'en ai.

C'est pourquoi on dit que, quand vous allez chercher 200 000 000 \$ dans la caisse de la Régie de l'assurance automobile du Québec, ce n'est pas pour avoir des augmentations par rapport au gouvernement antérieur, vous avez certaines augmentations par rapport à vos pauvres budgets des années antérieures. Sauf que, par rapport au gouvernement antérieur, vous êtes dans des montants d'argent considérablement moindres, 248 000 000 \$ de moins en dollars constants que sous le régime antérieur, si on compare 1986-1989 à 1982-1985, incluant 1985. Alors, c'est dans ce sens-là qu'on dit: Qu'est-ce que ça veut dire, à ce moment-là, de dire qu'on a 200 000 000 \$ de plus? Ce ne sont même pas 200 000 000 \$ de plus par rapport à vous-mêmes, mais c'est beaucoup moins que sous le gouvernement antérieur qui ne pigeait pas dans la caisse de l'assurance automobile, qui laissait les sommes... Si l'argent était dans la caisse de l'assurance automobile, les montants d'argent étaient là. Le gouvernement antérieur n'a pas **pris** d'argent pour le mettre dans l'entretien du réseau routier et le ministre le **saît**, parce qu'il disait qu'il y avait des réserves actuarielles considérables et que la Régie de l'assurance automobile pouvait se départir de ces sommes-là. Alors, le ministre exagère quand il dit ça et le gouvernement antérieur, si on compare des bases d'efforts, c'est facile à faire: Quand l'automobiliste payait 2 \$, le gouvernement antérieur en versait 1 \$ dans le réseau routier; 1 \$ sur 2 \$. Le gouvernement actuel verse 1 \$ sur 3 \$ qu'il encaisse des automobilistes. Il faut que l'**automobiliste** paie 3 \$ en taxes et en droits de toutes sortes pour avoir 1 \$ dans le réseau routier, alors que sous le gouvernement antérieur, il en payait 2 \$ pour en avoir 1 \$. C'est évident à ce moment-là, par rapport à ce que paient les automobilistes, que l'effort actuel est beaucoup moins grand. Le ministre devrait nous dire combien il faudrait que l'automobiliste paie pour

avoir un réseau convenable.

Le Président (M. Baril): Merci, M. le député de Lévis. M. le ministre.

M. Marc-Yvan Côté

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, la somette du député de Lévis commence à être assez connue. Il faudrait qu'il soit un peu cohérent; c'est ce que je souhaiterais absolument pour la simple et bonne raison que si vous prenez la base de comparaison des chiffres de votre dernier budget, continuons avec **celle-là** et lorsque vous dites qu'en dollars constants, puisque c'est votre marotte, donc en dollars indexés, il manque dans l'état actuel du budget une soixantaine de millions de dollars pour être capable de rattraper l'effort que le PQ faisait dans l'année 1984-1985, parce que vous prenez bien l'année de référence qui vous convient. Peu importe l'année de référence, vous prenez votre meilleure année et vous dites: Parfait. Alors, à partir de ça - ou la dernière année budgétaire du PQ - suivez-la. Ne venez pas ensuite essayer d'inventer toutes sortes de théories qui ont tendance d'en ajouter sur le gâteau.

Ce que je vous dis c'est qu'effectivement vous prenez la référence 1985-1986 et je prends la référence 1986-1987 pour la simple et bonne raison que lorsqu'on est arrivé, le trou financier, le déficit annuel était là. Il a fallu s'attaquer au déficit. À partir du moment où tu dis que ce n'est pas à la santé ou à l'éducation qu'il faut un sacrifice, sur le plan budgétaire il reste des ministères comme le ministère des Transports. J'ai participé à ce choix-là en 1985-1986 et en 1986-1987 et je l'ai fait avec un effort collectif du gouvernement. Alors on l'a fait pour être capable d'en arriver à un contrôle des dépenses budgétaires, de réduire le déficit du Québec, qui était la priorité sur le plan de la crédibilité du Québec à l'étranger, et de rendre le Québec compétitif avec l'Ontario. C'est ce qu'on a réussi à faire.

Encore hier, le ministre des Finances le disait devant le Canadian Club à Montréal: Nous sommes maintenant, sur le plan des entreprises, à 1,3 % de l'Ontario. Ce qui est tout à fait phénoménal, parce que lorsque vous nous l'avez laissé, on était à 10 % d'écart. Donc, il faut que ça se fasse de l'intérieur et c'est ce qui a été **fait** et le ministère des Transports a eu à contribuer aussi.

Donc, c'est clair que le déficit que vous nous avez laissé et la situation budgétaire sont en voie de correction et c'est ce qu'on fait. Il faut donc que tout le monde paie. Vous arrivez toujours avec l'automobiliste qui en paie plus par rapport à l'autre. Est-ce que, demain matin, on va calculer dans le domaine des affaires culturelles, ce que les affaires culturelles rapportent en fonction de l'investissement que le gouvernement devrait faire? Tantôt on va le faire dans le

domaine de la santé. Alors, il y a des patients qui vont payer la note tantôt. On va le faire dans le monde de l'éducation. Dorénavant, selon votre théorie, il faudra faire payer les parents des enfants qui vont à l'école élémentaire ou à l'école secondaire pour que le secteur de l'éducation s'autofinance. J' imagine que ce doit être la séparation des budgets là aussi comme votre idée phénoménale de la séparation du Québec. Ce n'est pas comme ça que cela fonctionne.

Finalement, on dit toujours que c'est face à l'année championne du PQ parce que le PQ est toujours le champion. Au-delà de tout ça, il m'apparaît très clair que lorsque le député de Lévis dit que c'est la première fois que ça se fait à la Régie de l'assurance automobile, il est ignorant ou malhonnête intellectuellement.

Mme Sotiau - je vous enverrai les articles de journaux - a fait une sortie publique, qui lui a valu d'ailleurs sa sortie de la Régie de l'assurance automobile pas longtemps après, pour dénoncer en 1983, je pense, sans même lui en avoir parlé, à rencontre de la volonté du conseil d'administration de la Régie de l'assurance automobile, 289 000 000 \$ ou environ que M. Parizeau est allé chercher à la Régie de l'assurance automobile. Et venir nous dire et tenter de faire croire à la population aujourd'hui que ça ne s'est jamais fait et venir nous dire que ça n'a pas été dans le réseau routier, je pense que c'est allé dans les dépenses globales du gouvernement. Il y a peut-être 5 000 000 \$, 10 000 000 \$, 20 000 000 \$, 50 000 000 \$ ou 100 000 000 \$ là-dessus, qui sont allés dans le domaine du réseau routier. Cet argent a servi à alimenter le ministre des Finances qui, lui-même, alimentait le président du Conseil du trésor qui distribuait les crédits. Dire que c'est une première, ce n'est pas vrai. Vous mentez effrontément à la population. Je vous dis: Vérifiez les sorties de Mme Sotiau qui était présidente de la Régie de l'assurance automobile à l'époque. Cette proposition est venue de M. Vézina, président de la Régie de l'assurance automobile, entérinée par le conseil d'administration de la Régie qui a suggéré que l'on investisse de l'argent dans le domaine du réseau routier pour des fins sécuritaires, parce que la Régie de l'assurance automobile en retirerait des avantages.

Alors, à partir de ça, mettez ça dans votre pipe, fumez-en un petit bout et vous me revien-drez.

Le Président (M. Baril): Merci, M. le ministre. M. le député de Lévis.

M. Jean Garon

M. Garon: M. le Président, je prends les propos du ministre des Finances tels quels. C'est pour ça que j'ai dit que c'est la première fois que cela s'est fait. Le ministre des Finances, regardez bien ce qu'il a dit. Le ministre des Finances a dit tel quel, que l'entretien du réseau

routier a bénéficié d'investissements additionnels de 200 000 000 \$ de 1987-1988 à 1989-1990. Je prends les propos tels quels. Le ministre des Finances nous dit qu'il a donné 200 000 000 \$ additionnels de 1987-1988 à 1989-1990.

Si le ministre veut voir la référence, c'est dans son discours sur le budget, à la page 14... C'est clair, l'a dit à la page 14: "Le réseau routier a, par ailleurs, bénéficié d'investissements additionnels de 200 000 000 \$ de 1987-1988 à 1989-1990. Toutefois, l'usure des routes s'accroît et la nécessité d'un entretien préventif et curatif se fait lourdement sentir." Il dit ça. C'est ça que je lis. Par rapport à ce qu'il dit, par rapport aux 200 000 000 \$ qu'il dit avoir consacrés à l'entretien, on ne le voit pas. C'est ça que je dis.

Mais si vous voulez tout simplement dire qu'il y aurait eu 200 000 000 \$ de moins, s'il n'avait pas pris ces 200 000 000 \$, cela aurait été épouvantable, parce que même en prenant ces 200 000 000 \$ - on est en dollars courants - pardon, à 248 000 000 \$ de moins par rapport à 1985-1986, qui n'était pas la grosse année, c'est pour ça que, globalement, j'ai comparé les budgets de 1982, 1983, 1984 et 1985 à ceux de 1986, 1987, 1988 et 1989 pour le réseau routier. Je dis qu'en dollars constants, le gouvernement aura dépensé 452 000 000 \$ de moins dans ces quatre ans par rapport aux quatre ans du gouvernement antérieur. Je veux montrer ce qu'il en a été globalement, sans faire de distinction entre les différents titres du budget du réseau routier, en comparant les deux budgets du réseau routier, quatre ans de libéraux, quatre ans de PQ. Pas la meilleure année, la moyenne des quatre, les quatre additionnées. On arrive à 450 000 000 \$ de moins en dollars constants. C'est 113 000 000 \$ de moins et le ministre demande 100 000 000 \$. Je me dis qu'il y a certainement un rapport important. Il me semble que la démonstration est faite. Je demande au ministre de me dire autre chose et il n'est pas capable.

Maintenant, je vais vous poser une question sur quelque chose de différent. Encore là, ce ne sont pas mes paroles. Je cite au mot la page 25 du livre des renseignements supplémentaires du ministre des Finances qui dit: "Le ministère des Transports a bénéficié d'ajustements totalisant 61 700 000 \$ dont 44 000 000 \$ - j'attire l'attention du député de Jonquière qui est à côté de moi - consacrés au plan d'action portant sur le réseau routier de la région de Montréal". Il parle de 17 700 000 \$ pour l'aide au transport en commun.

Or, le budget de 1989-1990 de la construction et de la conservation du réseau est de 931 000 000 \$, en incluant les 30 000 000 \$ du budget qui est annoncé, soit en hausse de 30 000 000 \$ par rapport à l'an dernier, mais qui ne rejoint pas le taux d'inflation. C'est donc dire qu'on a sacrifié d'autres projets dans ses programmes, afin de pouvoir ajouter des crédits au

plan d'action de Montréal. C'est dit ici même, parce qu'il s'agit de sommes plus considérables que le taux d'inflation et il s'agit de montants plus considérables qui vont aller à Montréal et même plus considérables que les 30 000 000 \$ ajoutés - même si je ne sais pas où la somme de 30 000 000 \$ dans son entier va aller - allaient dans les régions en dehors de Montréal.

Je me dis que, étant donné ces données, que le ministère des Transports a bénéficié d'ajustements totalisant 61 700 000 \$, dont 44 000 000 \$ consacrés au plan d'action portant sur le réseau routier dans la région de Montréal et 17 700 000 \$ pour l'aide au transport en commun, comment le gouvernement peut-il inclure le ministère des Transports dans ses activités prioritaires quand les crédits des programmes, des projets en cause sont exactement les mêmes que l'an dernier?

(11 h 15)

On ne tient même pas compte de l'inflation... Où le ministre a-t-il effectué les coupures dans les programmes de construction et de conservation afin d'ajouter ces crédits pour la région de Montréal? Il a fallu qu'il prenne l'argent quelque part. Il a une tarte complète et, pour la région de Montréal, il fera une pointe un peu plus grosse. Sauf qu'il aurait dû avoir les budgets nécessaires pour le faire, il ne les a pas; donc, il va devoir en prendre ailleurs, il va devoir en prendre sur la construction et l'entretien des routes en dehors de Montréal. J'aimerais savoir où précisément. Dans les crédits supplémentaires annoncés dans le budget, combien seront affectés aux projets régionaux sur les 30 000 000 \$ qui ont été annoncés? Pour l'ensemble des crédits de construction et d'entretien, quelle sera la répartition par région?

Le Président (M. Baril): Merci, M. le député de Lévis. M. le ministre.

M. Marc-Yvan Côté

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, vous vous souviendrez très facilement du moratoire qu'avait imposé le gouvernement précédent sur la construction du réseau routier dans la grande région de Montréal et, par le fait même aussi, sur l'entretien du réseau autoroutier de la grande région de Montréal. C'est connu, et même eux s'en sont vantés. Mon prédécesseur, M. Tardif, le disait à qui voulait l'entendre, qu'on avait fait, à l'intérieur du ministère des Transports, la priorité du transport en commun.

Ce que vous avez fait au fil de ces années, vous avez transféré des crédits qui, normalement, étaient à la construction en grugeant de l'intérieur l'enveloppe globale du ministère pour l'affecter au transport en commun au détriment de la construction et de l'entretien du réseau routier. Ce sont des choix que vous avez faits, je le répète, ce ne sont pas des choix que je veux constater, vous l'avez fait parce que vous

étiez le gouvernement et que vous aviez la légitimité de le faire. C'est ce qui est arrivé, en négligeant d'entretenir des infrastructures très importantes comme le boulevard Métropolitain, comme la 220 dans l'ouest de Montréal. L'analyse du ministère, de manière beaucoup plus évidente puisqu'on est dans les travaux au moment où l'on se parle, a démontré qu'il nous fallait intervenir de manière très importante et rapidement.

Lorsqu'on a annoncé tes travaux, on a dit: D'abord la Métropolitaine, ensuite la 220. Quand l'analyse a été faite un peu plus en profondeur, on a inversé l'ordre des travaux parce que c'était sur Jean-Mercier. On est en plein dedans. On y a donc consacré des sommes importantes au ministère. Vous avez parlé tantôt de 44 000 000 \$; ce n'est pas 44 000 000 \$ qui vont se dépenser, c'est plus que cela, c'est au minimum 65 000 000 \$ qui vont se dépenser à l'intérieur du budget du ministère pour cette année et pour l'an prochain aussi pour être capable de faire refaire pour quinze à vingt ans, l'ensemble de l'oeuvre qu'est la 220 et la Métropolitaine. C'est donc considérable, ce qu'il y a à faire. C'est ce qu'on a fait. Je n'avais pas les crédits et le Conseil des ministres a accepté d'en ajouter 44 000 000 \$ qui étaient à l'intérieur du budget du ministère à ce moment-là. C'est là, c'est clair, le ministre des Finances ne l'a pas caché, il vous a dit la vérité. Ils sont là et nous sommes à les dépenser au moment où l'on se parle dans une très bonne expérience du ministère des Transports où cela crée moins d'embêtements qu'on ne le pensait.

En passant, pour tous ceux qui voudraient rendre le ministère des Transports à Montréal responsable de tous les travaux qui se font à Montréal, on est prêt à prendre notre blâme sur les travaux qu'on faits. Si c'est au sujet du pont Champlain, je le répète, c'est le gouvernement fédéral; qu'ils courent après le gouvernement fédéral. Si c'est la voie maritime, qu'ils s'en prennent à la voie maritime. Si c'est la ville de Montréal, qu'ils s'en prennent à Montréal.

Sauf que l'expérience que nous menons sur la 220 actuellement est une très bonne expérience de contrôle des événements, une bonne signalisation et un comité d'action concret qui fait un très bon travail. Au-delà de tout cela, il y avait un partage du budget à la fois de l'enveloppe construction et de l'enveloppe entretien de ces travaux, compte tenu de l'ampleur des travaux et de la nécessité de les faire.

Au-delà de tout cela, les 30 000 000 \$ qui ont été dévolus à l'entretien au ministère seront utilisés principalement pour des causes d'usure, au-delà du budget régulier du ministère, et on sera dans une année où, effectivement, le revêtement bitumineux sera l'une des bonnes années, à tout le moins des quatre dernières, partout à travers le Québec. Dans ce sens-là, nous allons les investir dans les régions du Québec, pas la totalité, parce qu'il y a des opérations que nous menons, par exemple, sur le

plan de la sécurité publique, dans le parc des Laurentides, que nous affecterons et que nous paierons par ce budget. Deuxièmement, sur l'autoroute 10, de même que sur la 40, nous installerons des systèmes de protection ou de téléphone pour permettre aux gens de communiquer s'ils sont en panne et qui seront inclus là-dedans. Mais la très large proportion, je dirais peut-être 80 % à 85 % de ces sommes d'argent, sans être pris au pied de la lettre, serviront aux régions du Québec.

Le Président (M. Baril): Merci. M. le député de Lévis.

M. Jean Garon

M. Garon: M. le Président, le ministre laisse entendre que le ministre des Finances avait ajouté... Il ne dit pas qu'il a ajouté, il dit: Le ministère des Transports a bénéficié d'ajustements totalisant 61 700 000 \$ dont 44 000 000 \$ consacrés au plan d'action portant sur le réseau routier dans la région de Montréal. Alors, ce n'est pas 44 000 000 \$ de plus qu'on voit totalement. Au contraire, il n'y a pas un cent de plus, sauf les 30 000 000 \$ qui ont été ajoutés dans le budget. Les ajustements, cela veut dire qu'il en a enlevé à des places et qu'il en a mis ailleurs. Il a ajusté, mais il n'a pas ajouté. Il y a une différence entre 'ajusté' et 'ajouté' parce que, lorsqu'on ajuste, on enlève des morceaux à une place et on en met ailleurs. C'est pour ça qu'on aurait aimé savoir où il en avait enlevé pour faire ses ajustements pour en mettre ailleurs, parce qu'il en a enlevé quelque part et il en a remis ailleurs.

Maintenant, un point sur lequel le ministre n'a pas voulu s'étendre beaucoup, c'est lorsqu'il avait déclaré à La Presse, le 5 avril 1989: On devra fermer des ponts... Le journaliste de La Presse se réfère à une étude interne du ministère des Transports du Québec selon laquelle 800 ponts et échangeurs sur 8500 au Québec sont dangereux. Le ministre disait: "On devra fermer des ponts, si nous n'intervenons pas tout de suite, pour la sécurité du public." C'était fort comme affirmation: "Nous devons fermer des ponts, si nous n'intervenons pas tout de suite pour la sécurité du public." On aimerait en savoir un peu plus concernant cette étude du ministère des Transports. De quand date cette étude? Est-ce que c'est une étude qui est faite périodiquement? La dernière étude à laquelle on se réfère est une étude interne du ministère des Transports, de quand daterait-elle? Cela ne peut pas être une vieille étude, parce que le ministre dit qu'il est diligent, qu'il va au plus pressé. Il manque d'argent, mais quand il n'en a pas, il ne semble pas en manquer plus que s'il en avait. Je me dis: Il a dû aller au plus coupant dans les ponts qui étaient les plus dangereux.

Alors, cette étude est de quelle année et se réfère à des données compilées en quelle année?

J'aimerais savoir quand elle a été effectuée, qui l'a effectuée et combien de pages a cette étude? Cela révèle un peu. Si on me dit que c'est une étude de 500 pages, j'ai l'impression que c'est moins tiré au fusil, c'est une étude exhaustive où on parle de chacun des ponts. Pour parler de 800 ponts, ça prend plus que 15 pages. J'aimerais savoir le nombre de pages. Quels sont les ponts les plus dangereux? Pourquoi le ministre a-t-il refusé de rendre cette étude publique? Il me semble très important de connaître ces données parce que le ministre a affirmé dans La Presse du 5 avril 1989: "On devra fermer des ponts, si nous n'intervenons pas tout de suite, pour la sécurité du public." Ce n'est pas le député de Lévis qui dit ça, ce n'est pas le critique des Transports, je cite le ministre dans La Presse du 5 avril.

Je tiens ça pour acquis quand le ministre parle. Je n'ai jamais nié ses paroles à ce jour, il remarquera ça. J'ai toujours cité ses paroles parce que je me dis que lorsqu'il établit les besoins du ministère des Transports, il ne peut pas dire des choses qui ne sont pas vraies. Quand il fait des promesses, c'est une autre affaire. Mais, quand il dit: J'ai besoin de ceci, quand il se réfère à des études du ministère, qu'il se réfère à l'expertise du ministère, qu'il dit qu'il a besoin de tant d'argent, qu'il y a tant de ponts dangereux ou qu'on doit fermer des ponts si nous n'intervenons pas tout de suite, pour la sécurité du public, je me dis que le ministre ne peut pas parler à travers son chapeau quand il parle comme ça. Quand il promet la 50, je me dis, là... Il ne donne jamais d'échéancier, il ne donne jamais de date où elle va être finie, tu sais... Il pourra dire, en l'an 2000, s'il est toujours là: Je suis toujours d'accord avec ça, sauf qu'il n'y aura pas plus de routes qu'il y en a aujourd'hui, parce qu'il n'a pas les budgets. C'est pour ça que j'aimerais aussi savoir du ministre quelle assurance il a reçue du gouvernement fédéral concernant les ponts Jacques-Cartier, Champlain et Victoria, sur leur état de sécurité. Est-ce qu'ils sont dangereux, et les travaux qui sont jugés urgents - on parle de 29 000 000 \$ dans le cas du pont Champlain - seront-ils effectués dans les délais requis par l'état de détérioration du pont Champlain?

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

M. Marc-Yvan Côté

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, il s'agirait de reprendre les dernières cinq minutes du député de Lévis pour faire la démonstration qu'en habile politicien qu'il est, il tente de laisser croire qu'il est très honnête intellectuellement. Comme par hasard, il choisit les exemples qui font son affaire dans mes propos. Quand ça ne fait pas son affaire, il les dénonce. Je crois que vous avez été influencé par le passage de

Mme Marois à Québec hier dans le comté de Jean-Talon, où il y avait, dit-on, une assemblée de 100 personnes pour le choix d'un candidat. Vous vous rappelez les "charibaras", c'était la marque de commerce de Mme Marois.

De toute évidence, pour donner une dernière réponse au député de Lévis sur les sommes affectées à Montréal ou les ajustements au plan financier, comme nous devons, avant les crédits de 1989-1990, enclencher des travaux avec l'achat du matériel dans l'année financière 1988-1989 et que nous n'avions pas l'argent, lorsque nous avons pris la décision au mois d'août pour le plan des transports de la région de Montréal, le gouvernement a autorisé ces travaux et a fait les ajustements budgétaires qui s'imposaient en parlant des 44 000 000 \$ qui ont été affectés et qui étaient aux crédits du ministère déposés au mois de mars.

Lorsque le député de Lévis fait allusion aux ponts, effectivement, il fait allusion à un article de **La Presse** de cet hiver. Il n'a pas appris grand-chose à grand-monde. Je suis allé devant l'Association québécoise des transports et des routes, l'AQTR, à Jonquière. Une partie de mon intervention, qui était publique, portait sur les structures des ponts au Québec. J'ai dit que le ministère, au cours de l'année 1988, donc, première réponse, c'est une analyse-étude qui remonte à 1988, ce n'est donc pas en 1984 ou 1985, que le ministère l'a faite et elle a été faite parce que nous avions des pressions constantes de la part de l'entreprise pour donner des permis spéciaux, en particulier, pour le transport des grues, par exemple, pour passer sur certains ponts. Et nous devons avoir conscience que nos ponts, construits en 1970, n'ont pas la même capacité que des ponts construits avant 1930. Lorsqu'on construisait des ponts avant 1930, la capacité était de 10 à 15 tonnes, alors que les ponts construits de 1970 à 1980 sont des ponts qui permettaient de 36 à 45 tonnes, et que, depuis 1980, c'est 50 tonnes. Si vous tentez de faire passer sur un pont construit avant 1930 des béliers mécaniques qui ont des charges supérieures, on risque de se retrouver dans le trouble.

C'est ça, le constat, et nous devons en conséquence, agir sur la signalisation, puisque ça n'avait pas été une préoccupation du ministère auparavant. Ayant fait le constat en 1988, en 1989, nous allons, dans une signalisation de tous les ponts sur la capacité portante des ponts, et lorsqu'il y aura un permis spécial de délivré, il y aura des directives encore plus sévères que ce qu'on a connu jusqu'à maintenant quant au respect intégral de la directive et du permis du ministère.

Donc, ce que nous voulons faire en ce sens, c'est amorcer en 1989, et c'était le plan, l'élaboration des plans et devis qui nous mèneraient en 1990 à des réalisations des structures qui ont besoin d'être retapées pour être conformes aux capacités des charges d'aujourd'hui. C'est ça. À

partir de ça, il y a un certain nombre de ponts qui, au cours de l'année, ont connu quelques problèmes: celui de Saint-Gérard-Majella, nous l'avons fermé; il y a deux ans - ce n'est pas d'aujourd'hui - le pont Nicole, à East-Angus. Une inspection du ministère a fait découvrir que cela pouvait être dangereux. On a fermé le pont ou limité le passage aux voitures de promenade et on a reconstruit le pont qui est maintenant une réalité.

(11 h 30)

C'est dans cet esprit que le travail a été consciencieusement fait par le ministère, analyse faite sur le plan interne, pas signée, évidemment, comme dans le cas du lignosulfonate. Donc, pour vous, elle ne doit pas avoir de valeur. À partir de ça, l'ajustement du ministère se fait. Cette année, nous allons intervenir sur un certain nombre de ponts en termes de correction. Deuxièmement, nous allons continuer de confier des mandats à des professionnels pour l'élaboration des plans et devis servant à la réalisation des ponts qui en ont le plus besoin, de manière graduée, au cours des prochaines années. Quant aux ponts Champlain et Jacques-Cartier, c'est la responsabilité du gouvernement fédéral qui a annoncé qu'il ferait les travaux que nécessite la réparation de ces ponts.

Le Président (M. Baril): Merci, M. le ministre. M. le député de Lévis, pour vos derniers cinq minutes.

M. Jean Garon

M. Garon: Le ministre dit qu'il a eu l'assurance du gouvernement fédéral qu'il va faire les réparations, sauf que le transport routier, c'est la responsabilité du gouvernement du Québec. La sécurité, au point de vue du transport routier, c'est la responsabilité du gouvernement du Québec et c'est pour ça que j'aimerais savoir, en fonction de l'état de désuétude des ponts Jacques-Cartier, Champlain et Victoria, quels sont les échéanciers qui ont été prévus. Il faut dire que l'ami du ministre des Transports, le député de Roberval et ministre des Transports du Canada, l'a rabroué assez fortement. Il lui a dit de s'occuper de ses routes et que lui, il s'occuperait de ses trains, sauf que sur les routes, il y a les ponts fédéraux. Je pense que le ministre pourrait sûrement demander au ministre fédéral des Transports dans quel échéancier ses ponts vont être réparés puisqu'il semble que le fédéral ait de l'argent, peut-être 1 000 000 000 \$, pour faire une traversée vers l'île-du-Prince-Édouard, où il y a à peu près la même population que dans mon comté, et il n'a même pas d'argent pour entretenir le pont de Québec correctement, il rouille et se détériore prématurément. Il y a des conséquences à ça. Il n'a pas les 20 000 000 \$ nécessaires sur quatre ou cinq ans pour faire les travaux. J'aimerais savoir, dans le cas des ponts Jacques-Cartier, Champlain et

Victoria, quels sont les engagements qu'a pris le gouvernement fédéral en termes d'échéancier et en termes de qualité ou de sécurité de ces ponts. Il y a toutes sortes de versions. Il y en a qui disent que c'est la structure, d'autres parlent des tabliers qui rouillent, etc. On a vu des photos de ciment qui se désagrège. C'est pour savoir l'assurance que donne le gouvernement fédéral.

Un autre point, concernant l'étude, le ministre a été un peu vague. Vous avez dit que vous aviez une étude de 1988 mais c'est un peu court. J'avais demandé un peu plus que ça: qui l'a effectuée et combien de pages a l'étude? Si elle traite de 800 ponts, je serais curieux de savoir le nombre de pages. S'il y avait une page par pont, cela voudrait dire 800 pages. J'aimerais savoir combien il y a de ponts par page, au moins. S'il y en a moins... Cela me donnerait un peu l'idée. Cela peut être aussi une classification par tableaux avec des grilles d'évaluation. J'aimerais avoir une idée du genre d'étude que c'est et quel échéancier se donne le ministre. Le ministre dit que cela lui prend 35 000 000 \$. C'est le ministre qui a dit cela, ce n'est pas moi. Il a parlé de 35 000 000 \$ par année pendant dix ans. Ce n'est pas le journaliste de La Presse non plus, parce que je ne peux pas savoir tout ce que le ministre dit dans ses conférences et qui n'est pas rapporté dans les journaux. Ce qui a été dit officiellement, c'est 35 000 000 \$ par année que cela lui prendrait pendant dix ans et on voit qu'il n'a pas les 35 000 000 \$ pour faire les réparations. Il a parlé de 70 000 000 \$ pour les routes, 35 000 000 \$ pour les ponts, 105 000 000 \$, et après ça, il a arrondi à 100 000 000 \$ de plus par année. Il doit avoir un échéancier de prévu.

Troisièmement, j'aimerais savoir s'il a fait une étude comparative des pesanteurs qui sont permises dans les États environnant le Québec par rapport aux pesanteurs qu'on permet au Québec dans un climat plus rigoureux que l'Ontario, le Vermont, le Maine, tous les États américains qui entourent le Québec. Quelles sont les pesanteurs qui sont permises tant sur les routes que sur les ponts, par rapport à celles permises au Québec? Y a-t-il une certaine correspondance ou si on est plus tolérants? Il y a eu une série de reportages à Télémedia où on montrait un tableau sur lequel le Québec paraissait beaucoup plus tolérant concernant le poids qu'il permettait, qui était beaucoup plus élevé que celui qui était permis dans les États environnants. Est-ce que c'est exact? Est-ce qu'il y a un tableau comparatif des poids permis au Québec par rapport à ceux permis dans les États américains ou s'il me dit que les données contenues dans l'énoncé de Télémedia, qui lui a sûrement été rapporté par son ministère, n'étaient pas exactes?

Quand on voyait le tableau dressé à partir d'une étude faite par Télémedia, c'était frappant. On parlait de 57 000 par rapport à 37 000, par exemple. C'est un poids beaucoup plus élevé au

Québec que dans les États ou les provinces autour du Québec. On semble être beaucoup plus tolérants, on permet un poids beaucoup plus élevé, ce qui pourrait expliquer l'état de détérioration de nos routes. Par exemple, le ministre dit: Les ponts ont été faits pour des charges moins lourdes. Que voulez-vous, tant que le pont n'est pas remplacé, on ne devrait pas augmenter les charges permises sur des ponts qui n'ont pas été conçus pour des charges aussi lourdes.

Le Président (M. Baril): Merci, M. le député de Lévis. Pour terminer l'interpellation, pour diviser le temps en deux, j'accorderai au ministre et au député de Lévis douze minutes chacun. En conclusion, M. le ministre.

Conclusion

M. Marc-Yvan Côté

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je voudrais d'abord tenter, au cours de cette période, de répondre à la dernière question du député de Lévis. Lorsqu'il a fait allusion à mon homologue fédéral, M. Bouchard, qui est toujours un de mes bons amis, sur sa réaction à la suite de certains propos que j'ai tenus, je ne retire pas un iota de ce que j'ai dit sur le plan du constat des problèmes de transport au Québec dont certains et même plusieurs sont dus aux politiques du gouvernement fédéral d'allées sans entrave qui ont été mises sur pied par M. Mazankowski, qui ont été adoptées dans une loi présentée par M. Crosbie et que M. Bouchard est obligé d'appliquer au moment où l'on se parle. J'ai remarqué que la forme avait beaucoup plus d'importance que le fond dans l'intervention de M. Bouchard et que, sur le fond, il n'a rien dit qui allait défaire ce que j'avais dit et que je continuerai de dire tant et aussi longtemps que la situation ne sera pas corrigée.

Bien sûr, quand on ne peut pas attaquer sur le fond, on tente de le faire sur la forme. C'est traditionnel. Ce que j'ai trouvé tout à fait extraordinaire, dans la même foulée que M. Loïselle, ministre d'État aux Finances, on dit maintenant: Ce ne sera pas la première fois qu'une élection provinciale se fait sur le dos du fédéral. Venant de M. Loïselle et venant de M. Bouchard, je trouve ça tout à fait extraordinaire de nous faire dire ça maintenant, étant les nouveaux défenseurs du fédéralisme.

Pour revenir aux ponts Jacques-Cartier, Champlain et Victoria, c'est la responsabilité du gouvernement fédéral. Il y a des rencontres assez régulières entre les autorités du ministère des Transports et les gens soit de la voie maritime, du CN ou du ministère des Transports fédéral pour qu'il y ait conformité sur le plan des travaux à faire et, sur le plan de l'échéancier, qui se feront au rythme de la capacité de payer du gouvernement fédéral. Bien sûr, ça nous préoccupe. Quant à nous, on nous dit que tout

est sécuritaire actuellement, qu'il faudra effectivement faire des travaux, que la réalisation de ces travaux se fera au cours des deux prochaines années et peut-être davantage et aussi pour certaines parties du pont Mercier.

L'étude que nous avons menée sur les structures a été faite par catégorie de ponts ou par catégorie d'années, par décennie d'intervention. Dans les normes d'avant 1930, je vous l'ai dit tantôt, on parlait davantage de 10 ou 15 tonnes. Dans le cas des normes de 1930 à 1950, on parlait de 15 ou 20 tonnes; de 1950 à 1970, on parlait de 20 à 36 tonnes; de 1970 à 1980, de 36 à 45 tonnes et, après 1980, de 50 tonnes. Donc, les ponts et les structures ont été classifiés en fonction des années de construction et c'est cette analyse qui a été faite par les officiers du ministère au cours de l'année 1988, et c'est notre document de référence.

J'ai dit, à Jonquière, que nous devons intervenir sur une période de dix ans. Nous aurions, cette année, 35 000 000 \$ à dépenser et on ne pourrait pas les dépenser, pour la simple et bonne raison que nous venons de terminer cette analyse que le ministère a faite et qu'il nous faut continuer de donner des mandats à des professionnels sur le plan de l'intervention. C'est à partir de l'an prochain que nous devrions atteindre la vitesse de croisière de dépenser de 35 000 000 \$ par année sur les structures du ministère, intervenant, pour cette année, là où le besoin est plus important et plus urgent.

Deuxièmement, le député de Lévis a fait allusion aux charges et dimensions. Est-on plus permissifs au Québec qu'en Ontario, au Nouveau-Brunswick ou dans les États américains? Je déposerai en Chambre, dès le début de la semaine prochaine, le tableau que nous avons négocié dans une entente à l'échelle du Canada sur l'uniformité des charges et aussi sur l'uniformité des véhicules de transport. C'est une négociation qui a eu cours depuis plusieurs années et qui a eu son aboutissement l'an dernier, malgré le fait que chacun des gouvernements ait été obligé de faire des concessions pour être capable d'ajuster les limites de charge qui, effectivement, n'étaient pas uniformes à travers le Canada. Lorsqu'on les compare à celles des États-Unis, tantôt nous sommes en plus, tantôt nous sommes en moins. J'ai encore frais à l'esprit l'exemple de gens de Saint-Jean d'Iberville qui transportaient des fruits et légumes venant de la Floride et qui, arrivés aux frontières du Québec, ne pouvaient pas continuer leur voyage à pleine capacité, comme c'est permis aux États-Unis. Ils sont arrivés dans une période où, chez nous, ils avaient des charges supérieures à ce qu'on permettait. Donc, dans certaines circonstances, au Québec, on est moins permissifs qu'on ne l'est aux États-Unis, c'est un exemple que je vous donne.

Le phénomène particulier au Québec, qui n'existe pas ailleurs, est le phénomène du dégel où on est beaucoup plus restrictifs dans les

périodes de dégel. Ce sont des choses qu'on ne connaît pas dans les autres provinces ou à l'extérieur du Canada, soit en Ontario.

Donc, je déposerai à l'Assemblée les tableaux comparatifs des charges permises et toute la révolution au cours des dernières années de la pesée axiale, au lieu de la masse totale, pour nous permettre d'avoir un meilleur contrôle des charges. Beaucoup de travail a été fait sur ce plan, ce qui est extrêmement intéressant.

M. le Président, puisqu'il ne me reste pas beaucoup de temps, j'ai, au cours de la période, tenté d'obtenir du ministre des Finances une confirmation d'une préoccupation tout à fait importante du député de Lévis qui a animé les débats de 10 heures jusqu'à 10 h 45, qui était celle des 29 000 000 \$ d'augmentation prévue au discours sur le budget. Cela s'explique de deux manières. D'abord, l'augmentation du PARCQ, et, deuxièmement, c'est la période de renouvellement de l'immatriculation qui entre en ligne de compte et qui fait qu'il n'y a pas de nouvelle taxe additionnelle. Comme je le disais tantôt, c'est uniquement l'augmentation de la flotte de 1 et de 2, la période au cours de laquelle on a pu, par exemple, faire des modifications en 1988, qui étaient applicables au 1er juillet, donc pendant six mois de l'année, qui, cette année, en 1989, s'appliqueront toute l'année, ce qui, par conséquent, augmente les revenus, puisque ce sont des revenus de douze mois au lieu de six mois. Donc, c'est l'explication des 29 000 000 \$.

En terminant et en conclusion, M. le Président, c'est un débat que nous avons aujourd'hui, que nous aurons dans un mois et que nous aurons certainement dans un an, dans deux ans, c'est un débat perpétuel et continué au plan du réseau routier. Je n'ai personnellement jamais tenté de nier que nous avions du rattrapage à faire. Globalement, cela a toujours été entendu et convenu. Contrairement à ce que vous aviez fait avec la première étude dans tout le Canada sur le plan de la qualité du réseau, nous n'avons pas tenté de cacher par des statistiques entérinées par l'ensemble du Canada l'état du réseau routier.

On parle d'environ 30 % du réseau routier nécessitant un entretien préventif et c'est à partir de ça que les sommes ont été revendiquées. Nous avons obtenu du ministre des Finances des ajustements que je considère, quant à moi, comme un effort louable de sa part, mais qui ne correspondent pas en totalité aux besoins exprimés.

Le gouvernement du Québec aura-t-il les moyens d'en faire davantage? C'est ce que je vais tenter de faire comme démonstration et continuer de faire auprès du ministre des Finances et du premier ministre, de telle sorte qu'on puisse atteindre l'objectif qu'on s'était fixé et qu'on puisse atteindre le taux de confort généralement reconnu le plus rapidement possible au cours des prochaines années.

(11 h 45)

Nous ferons des interventions extrêmement importantes sur l'autoroute 20 dès le début du mois de juin afin de corriger les lacunes que tout le monde a vécues, en particulier lors de la période de dégel. Nous investirons tout près de 6 000 000 \$ dans des travaux sur l'autoroute Jean-Lesage, entre Rivière-du-Loup et Montréal, pour faire les couches d'usure qui n'ont pas été faites dans le passé et qui seront rattrapées cette année. C'est considérable par rapport aux années antérieures et ça nous permettra de rattraper un peu le temps perdu.

Globalement, il y aura des interventions qui viseront la sécurité routière, en particulier dans le Parc des Laurentides que le député de Jonquière utilise très souvent. Les mâchoires de vie étant déjà opérationnelles, nous ajouterons, tel que promis, des lignes téléphoniques à tous les huit kilomètres, de façon que ce soit sécuritaire en tout temps. Nous ferons la même chose sur l'autoroute 40 et sur l'autoroute 10.

L'intervention du ministère au cours des prochains mois, au-delà des travaux faits dans la grande région de Montréal, sera de privilégier l'entretien du réseau routier des régions du Québec, tout en respectant les engagements du gouvernement dans la construction du réseau routier, que ce soit sur la route 50, la 5, la 105 ou la 117. Des contrats seront octroyés au cours des prochaines semaines et des prochains mois pour être réalisés dès la période 1989.

Il y aura donc toute une série de travaux qui respecteront les engagements du gouvernement un peu partout dans le Québec, mais il ne faut pas s'attendre à des budgets miracles. Il aurait été très audacieux et accueilli de bonne manière par le ministre des Transports, de présenter un budget électoraliste. On aurait pu choisir de dire: Nous ajoutons dans la voirie, à l'élément construction 100 000 000 \$ en cette année d'élection. Cela aurait été accueilli à bras ouverts par tout le monde et les députés de l'Opposition se seraient levés pour dire: C'est de l'électoralisme. C'est la solution que nous n'avons pas choisie pour la simple et bonne raison qu'il faut être respectueux des finances publiques du Québec, et de la capacité des citoyens du Québec de payer; c'est extrêmement important. C'est ce que M. Parizeau a très certainement oublié lorsque lui-même a parlé d'agrandir le trou, alors que nous tentons de remplir les trous. C'est une philosophie complètement différente. À partir du moment où le Québec sera en crise économique - nous ne le sommes pas actuellement - ce sont des situations qui seront évaluées à nouveau par le ministre des Finances et le premier ministre du Québec.

Au-delà de tout ça, l'administration de ce gouvernement a fait en sorte que notre principal compétiteur... Rappelez-vous la fuite des sièges sociaux à Toronto pour toutes sortes de raisons durant une certaine période, des désavantages sur le plan fiscal et autres. Aujourd'hui, nous en sommes au point - personne ne conteste cette

conclusion - où l'écart entre l'Ontario et le Québec est de 1, 3 %. Cela a été confirmé par M. Levesque, hier, dans son discours. Cela rend le Québec compétitif vis-à-vis de l'Ontario et ça va nous permettre de traverser la prochaine crise économique, s'il y en a une, de manière beaucoup plus satisfaisante que ce qu'on a vécu durant les années quatre-vingt, lorsque vous étiez au pouvoir.

En terminant, je veux remercier le député de Lévis pour sa collaboration et pour son épaule qu'il met à la roue pour appuyer le ministre des Transports en vue d'augmenter les budgets. Toute augmentation additionnelle sera très certainement la bienvenue et je saurai, en temps et lieu, rendre hommage au député de Lévis pour sa participation à cet effort collectif. Merci.

Le Président (M. Baril): Merci, M. le ministre. M. le député de Lévis.

M. Jean Garon

M. Garon: M. le Président. J'écoutais le député de Charlesbourg, ministre des Transports, me dire que ce n'est pas un budget électoraliste, que ça aurait pu être un budget à des fins électorales. Premièrement, rien ne dit que les élections vont avoir lieu à l'automne. Il y en a plusieurs qui pensent qu'elles auront lieu au printemps prochain et que le budget électoraliste pourrait être présenté l'an prochain.

Deuxièmement, je connais assez le ministre des Transports pour savoir qu'il n'a pas besoin de budget pour faire des promesses. Avec toutes les autoroutes qu'il promet sans avoir de budget, j'ai l'impression qu'une ou deux de plus, cela ne le fatiguera pas. Prendre des engagements pour des autoroutes en disant: Les plans n'étaient pas faits, les faire, ça prend quasiment un mandat, peut-être deux, et exproprier en disant: De toute façon, on peut passer un mandat sans avoir à construire quoi que ce soit, seulement en faisant des plans internes au ministère. Alors, cela ne m'a pas impressionné comme budget électoraliste.

Troisièmement, 29 000 000 \$ de droits et permis nouveaux, parce qu'on pense que le parc va augmenter, cela me surprend un peu. Si le ministre des Finances fait une telle prévision... Je vais vous dire pourquoi je suis un peu surpris. Si je lis bien les journaux, je vois beaucoup plus de garages qui essaient de vendre plus d'automobiles et qui, apparemment, en vendent moins, même en garantissant des taux d'intérêt plus bas temporairement. Aux taux d'intérêt actuels, où le crédit à la consommation est autour de 16 %, ça refrène beaucoup ceux qui ont envie d'acheter une automobile neuve. Alors, des droits et permis qui augmenteraient de 29 000 000 \$, cela veut dire une augmentation considérable du parc d'automobiles. Au moment où les taux d'intérêt sont ceux qu'on connaît, je suis bien surpris de cette affirmation du ministre des Transports qui se réfère à ce que dit le ministre des Finances.

Autre point. Des pesées axiales plutôt que des prises en charge totales. Je comprends ça sur les routes. Mais comment cela peut-il jouer sur les ponts? Un camion ayant deux, trois, quatre ou cinq essieux pèse le même poids sur le pont. Évidemment, on va me dire que ça peut dépendre de la largeur du pont en fonction des espaces entre les piliers, sauf que, habituellement, entre chacun des piliers, la distance n'est pas plus grande que la longueur des camions. Entre deux piliers, qu'un camion ait trois, quatre, cinq ou dix essieux, cela n'a aucune importance, c'est la même charge sur le pont. Sur *une* route, on peut dire que c'est réparti, sauf que sur un pont quand il y a deux piliers et un tablier, c'est la même pesanteur sur le tablier, quel que soit le nombre d'essieux. Je suis *un* peu estomaqué. C'est pour cela que lorsqu'on me dit qu'on prend la pesée axiale plutôt que la prise en charge totale en poids, j'aimerais étudier davantage ce que cela fait par rapport au pont.

Quant à l'étude sur les ponts, le ministre ne nous en a pas dit beaucoup. Je lui ai demandé de la déposer, je lui ai demandé le nombre de pages, je n'ai pas eu de renseignements là-dessus non plus. Je lui ai demandé quel genre d'étude c'était. Est-ce une étude exhaustive? Qu'est-ce qu'on dit par rapport aux ponts? Fait-on des classements globaux sans analyser chacun des ponts? Il y a des ponts sur lesquels U y a du trafic, et il y en a d'autres sur lesquels il y en a moins. On me dit, par exemple, que telle route dans Beauce-Nord se détériore parce que les camions font le tour pour ne pas prendre la pesée de **Saint-Romuald**. Les camions qui évitent la pesée font le tour par certaines routes, lesquelles sont plus endommagées par le fait même. Quelqu'un qui ne veut pas être pesé, normalement, c'est parce qu'il a trop de poids par rapport à quelqu'un qui n'est pas inquiet d'être pesé parce qu'il a le poids réglementaire.

Tout le monde se plaint dans le domaine du camionnage. C'est connu que le poids réglementaire n'est pas respecté, que l'inspection n'est pas suffisante, qu'il y a une concurrence déloyale entre les camionneurs. La complicité qui peut être invoquée pour des infractions par les expéditeurs lorsque les camionneurs sont en faute, pourrait être invoquée pour faire en sorte que l'expéditeur qui demande à tel camionneur de prendre telle charge puisse, lui aussi, être condamné en quelque sorte - ce **qu'invoquent** les camionneurs - être forcé de prendre des charges trop lourdes parce que les expéditeurs l'exigent, autrement ils vont changer de camionneurs. Actuellement, c'est une question de surveillance que les camionneurs demandent eux-mêmes pour établir une concurrence loyale. Il y a des camionneurs artisans qui se plaignent actuellement, même dans le comté de Portneuf, dans le Parc industriel de Saint-Augustin, - ce n'est pas loin - dans la région d'influence du ministre. Ces gens nous disent qu'on ne respecte pas les nouveaux règlements sur le camionnage

par les artisans. Les camionneurs artisans disent: C'est beau. On a une loi, un règlement qui sont apparemment en vigueur, puisque la loi a été changée et que le règlement a été **fait** en accord. Mais ça ne nous donne rien de plus si ça n'est pas respecté et qu'on ne s'occupe pas de les faire respecter. Les camionneurs artisans se plaignent fortement du non-respect. Ils donnent comme exemple la construction à Saint-Augustin d'une nouvelle usine où les travaux qui devraient être confiés aux camionneurs artisans, en vertu de la réglementation des postes et des sous-postes ne sont pas respectés. Ce sont des points importants. Actuellement, le ministre dit qu'il a fait de belles lois. On pourrait s'attendre à ça d'un avocat. Mais le ministre dit qu'il a fait de belles lois et qu'il en est content, sauf que tout le monde se plaint que ces belles lois ne sont pas appliquées. Au sujet du poids **réglementaire** dans le camionnage, dans le camionnage en vrac, il y a des plaintes considérables qui sont faites. Il y a même des plaintes concernant l'affichage le long des routes. Pourquoi? Faire des lois, c'est une chose, mais les appliquer, c'est une autre chose.

Concernant le budget global du ministère, sans entrer dans les détails, par rapport au budget, on se rend compte que le ministre se prend pour quelqu'un qui aurait... Le député de **Richmond**, qui vient d'arriver, me rappelle un engagement fait dans son coin par le ministre actuel de l'Énergie et des Ressources à savoir que le budget serait à 5,2 %, à 5 %...

Des voix: C'est 5,2 %.

M. Garon: C'est 5,2 % pour la construction de routes seulement. Aujourd'hui, on devrait voir à quelle fraction de 1 % on est. C'était une promesse électorale de la campagne de **1985**, un budget de construction des routes de 5,2 % du budget total. Bonne mère! On est à un cinquième de ça. À ce moment-là, 5,2 % du budget total représentaient 1 650 000 000 \$ au minimum alors que le budget total de la construction en 1989, en dollars courants, est de 367 000 000 \$, soit à peu près le cinquième du montant promis en 1985. Aujourd'hui, ce qu'on déplore, au fond, et j'éprouve de la sympathie, je dirais même plus que de la sympathie, une certaine pitié pour le ministre des Transports qui est obligé de faire son possible et d'avoir l'air content alors qu'il demande des budgets et qu'il ne les a pas. Je suis même un peu surpris du premier ministre. C'est pour cela que je lui ai dit: Je pense que le premier ministre vous craint, puisqu'il veut vous laisser ramer dans le **yogourt**. Il veut vous laisser avoir de la misère, parce qu'il est évident que vous ne pouvez faire de miracles avec le budget que vous avez. Vous avez un petit budget. Vous allez me dire que ce sont des sommes considérables, mais par rapport au réseau routier québécois, ce n'est pas assez. Vous-même avez demandé des sommes d'argent importantes et

vous ne les avez pas eues. Si on se réfère à un chiffre global sur le réseau routier, sans entrer dans les détails, si on compare les années 1982, 1983, 1984, 1985 du gouvernement antérieur aux années 1986, 1987, 1988, 1989 du gouvernement actuel, même avec le montant additionnel annoncé par le ministre des Finances, en dollars constants dégonflés de l'inflation, il y a 452 000 000 \$ de moins.

Si on compare les quatre ans du Parti libéral aux quatre ans du gouvernement du Parti québécois, il y a 452 000 000 \$ de moins alors que, premièrement, nous avions un moratoire sur la construction des autoroutes, et que le gouvernement actuel dit qu'il n'a pas de moratoire là-dessus; deuxièmement, nous étions en situation de crise. En 1981, 1982, 1983 on était en période de crise. Malgré tout, on a investi, en dollars constants, dans la construction et l'entretien du réseau routier 452 000 000 \$ de plus que le gouvernement actuel entre 1986 et 1989, dans une période de relative prospérité où l'on n'avait pas à faire les mêmes efforts en termes de compression que le gouvernement antérieur, alors que les taux d'intérêt frisaient les 20 %. Si on se rappelle bien, le taux était passé, entre avril et juillet 1981 de 14 % à 20 %. C'étaient des taux considérables. Aujourd'hui, le ministre qui avait critiqué... Je me rappelle les critiques virulentes qu'on a entendues de la part de l'Opposition, quand, tous ensemble, comme *une* meute, ils se mettaient après le gouvernement pour dire: Vous ne dépensez pas assez, c'est épouvantable. C'était de la médecine de guerre, des routes d'après-guerre, etc. C'était épouvantable. Je frémissais quand j'entendais ces discours. Je me rends compte qu'aujourd'hui, malgré tout ça, dans une période d'après-guerre, de relative prospérité en 1986, 1987, 1988 et 1989, le gouvernement met beaucoup moins d'argent que le gouvernement antérieur 452 000 000 \$ de moins en dollars constants, juste pour la construction et l'entretien des routes. Cela veut dire une moyenne de 113 000 000 \$ par année. Si le ministre avait eu ces 113 000 000 \$ - cela veut dire le même niveau, même pas d'augmentation, le même niveau d'argent pour investir dans le réseau routier québécois dans la construction et l'entretien - il aurait eu plus que le montant minimum qu'il exigeait pour s'occuper de l'entretien du réseau routier, c'est-à-dire qu'il demandait 100 000 000 \$ par année pendant cinq ans. Cela veut dire **qu'il** n'y aurait pas de problème, qu'il aurait même eu 452 000 000 \$ pendant quatre ans plutôt que 500 000 000 \$ pendant cinq ans pour s'occuper du réseau routier. Mais parce qu'il n'a pas eu les sommes d'argent... Je ne comprends pas. Le ministre des Transports a une réputation d'homme fort. Quand on l'a vu arriver au gouvernement, on a pensé que ce serait un homme fort, un tigre. C'est devenu un genre de tigre de papier...

le député.

M. Garon:... parce que le premier ministre ne l'écoute pas. Le ministre des Finances ne l'écoute pas. J'ai même l'impression que certains lui donnent des difficultés qu'il ne devrait pas avoir étant donné les responsabilités importantes qu'il occupe au sein de son parti. On dit que c'est le meilleur collecteur de fonds pour le Parti libéral, mais le plus faible collecteur de fonds pour les budgets de son ministère.

Le Président (M. Baril): Je vous remercie beaucoup. La commission ayant terminé son mandat, nous ajournons nos travaux sine die.

(Fin de la séance à 12 h 2)