



---

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

---

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-QUATRIÈME LÉGISLATURE

## **Journal des débats**

### **Commissions parlementaires**

---

---

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Étude des crédits du ministère des Transports (1)

Le jeudi 29 avril 1993 – No 71

**Président : M. Jean-Pierre Saintonge**

---

**QUÉBEC**

## Débats de l'Assemblée nationale

### Table des matières

#### Secteur voirie

Remarques préliminaires  
M. Robert Middlemiss  
M. Jean Garon  
M. Jean-Guy St-Roch  
M. Ghislain Maltais

CAE-3989  
**CAE-3991**  
CAE-3994  
CAE-3997

### Autres intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente

M. Réal Gauvin

**Note de l'éditeur:** La commission a aussi siégé en matinée pour l'étude des crédits du ministère de l'Environnement. Le compte rendu officiel en est publié dans un fascicule distinct.

Abonnement: 32\$ par année pour les débats des commissions parlementaires  
115 \$ par année pour les débats de la Chambre - Index: 10 \$  
Prix de vente à l'unité variable selon le nombre de pages  
La transcription des débats des commissions parlementaires  
est aussi disponible sur microfiches au coût annuel de 105 \$  
La TPS et la TVQ s'ajoutent aux prix indiqués

Chèque rédigé au nom du ministre des Finances et adressé à:  
Assemblée nationale du Québec  
Distribution des documents parlementaires  
5, Place Québec, bureau 195  
Québec, (Québec) tél. 418-643-2754  
G1R 5P3 télécopieur: 418-528-0381

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal  
Bibliothèque nationale du Québec  
ISSN 0823-0102

Le jeudi 29 avril 1993

**Étude des crédits du ministère des Transports**

(Dix heures dix minutes)

La Présidente (Mme Bélanger): Je déclare la séance ouverte. Le mandat de la commission est de procéder à l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports, secteur voirie, pour l'année financière 1993-1994. Cette séance a pour mandat d'étudier le programme 2 pour une durée de 1 heure. Est-ce qu'il y a des remplacements, Mme la secrétaire?

**La Secrétaire:** Oui. Mme Pelchat (Vachon) est remplacée par M. Bradet (Charlevoix); M. Thérien (Rousseau) est remplacé par M. Gautrin (Verdun).

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci, Mme la secrétaire. M. le ministre, est-ce que vous avez des remarques préliminaires?

**Secteur voirie****Remarques préliminaires****M. Robert Middlemiss**

**M. Middlemiss:** Oui, Mme la Présidente. Mme la Présidente, pendant 1 heure, aujourd'hui, puis pendant 5 heures, lundi prochain, nous aurons l'occasion de jeter un éclairage sur le budget des dépenses 1993-1994 du ministère des Transports, secteur voirie. Cependant, avant de répondre aux questions, sûrement très pertinentes, du critique de l'Opposition, j'aimerais préciser que les budgets dont il sera question ont été bâtis en fonction d'une réalité économique difficile et, à la fois, exigeante. Puis, au-delà de cette réalité économique, il faut mentionner que la dernière année aura été marquante pour le ministère des Transports, secteur voirie. Il y a eu, d'une part, le projet de loi 57, Loi sur la voirie et modifiant certaines dispositions législatives, ce qui nous a permis, en quelque sorte, de déposséder une loi qui en avait besoin, il faut bien l'admettre, et, d'autre part, il y a eu la mise en application concrète des éléments de la réforme Ryan touchant le réseau routier québécois. Je parle ici, bien sûr, Mme la Présidente, du transfert de la voirie locale aux municipalités, transfert effectif depuis le 1er avril dernier.

Tout ce dossier a soulevé bien des questions auxquelles j'ai d'ailleurs répondu et à plus d'une reprise, que ça soit en commission, en Chambre ou lors de la vaste tournée provinciale que j'ai effectuée, l'an dernier, dans le but d'expliquer les tenants et les aboutissants du transfert du réseau routier. C'est justement au cours de cette tournée, où j'ai rencontré plus de 1000 personnes du monde municipal, que j'ai pu, en quelque sorte, ramener à un niveau de compréhension un débat que

l'Opposition avait vainement tenté de dramatiser. On avait oublié, dans bien des milieux, que le transfert ou, plutôt, que ce partenariat entre l'État et les municipalités, relativement à l'entretien, à l'amélioration du réseau routier, n'était pas récent.

J'aimerais rappeler aux membres de cette commission que, dès le début du XXe siècle, l'État et les municipalités échangeaient déjà fréquemment sur les notions de partage de coûts et de responsabilité d'entretien, d'amélioration et de construction de nouveaux chemins, pour employer un terme utilisé à l'époque. L'histoire nous apprend également, Mme la Présidente, que, dès les années mil neuf cent, il y avait déjà des municipalités prêtes à s'associer à l'État dans la gestion de ces chemins. Par ailleurs, la législation de l'époque nous apprend qu'en 1914, c'est-à-dire avec la création du ministère de la Voirie, le gouvernement avait décidé de demander aux municipalités de payer la moitié des coûts des travaux pour les chemins passant sur leur territoire et d'en assumer également l'entretien. Il est aussi fort intéressant de constater qu'au fil des décennies plusieurs rapports, études et analyses ont pavé de façon graduelle la voie qui devait conduire au transfert du réseau routier.

Comme nous pouvons tous le constater, Mme la Présidente, l'histoire nous apprend toujours beaucoup de choses. Dans le présent cas, l'histoire nous démontre clairement que la décentralisation de la voirie locale est loin d'avoir été un geste improvisé, comme l'a si souvent laissé entendre l'Opposition. Ce que l'Opposition aurait dû prétendre, c'est que le geste que nous avons posé est l'aboutissement d'une démarche sérieuse, réfléchie et responsable.

Le partenariat instauré entre l'État et les municipalités nous démontre que la population du Québec est à la fois mature, responsable et consciente de ses responsabilités, une attitude qui l'honore, Mme la Présidente. Les personnes qui nous regardent agir savent très bien que chaque geste que pose le gouvernement libéral est, avant tout, posé pour le bien de la collectivité et dans le respect des droits individuels des Québécoises et des Québécois. Nous avons fait des choix difficiles, nous avons pris des positions délicates dans un contexte exigeant, mais nous savons fort bien que les Québécois comprennent les enjeux économiques de cette fin de siècle.

Contrairement aux prétentions de l'Opposition, les Québécoises et les Québécois nous font confiance. Dois-je ici rappeler au député de Lévis la tendance du taux de satisfaction de la population du Québec à l'égard du gouvernement de M. Bourassa? Alors que l'Opposition clamait haut et fort que nous courions à notre perte avec la réforme Ryan, que nous allions nous mettre à dos les élus municipaux du Québec avec le transfert du réseau

routier, c'est le contraire qui s'est produit. Non seulement avons-nous élargi le champ des compétences des municipalités québécoises, mais nous avons aussi installé une étroite collaboration et un solide partenariat entre l'État et les représentants municipaux. Ce que le Parti québécois n'a pas réussi à faire en 2 mandats, nous l'avons accompli.

Nous avons posé et nous posons encore des gestes qui, au premier coup d'oeil, ne semblaient pas populaires, mais qui, sur le fond, sont essentiels à une saine gestion du Québec. Nous, du gouvernement libéral, avons le courage de prendre les décisions qui s'imposent. Par exemple, dans le dossier du transfert de la voirie locale, nous avons clairement démontré que nous étions à la recherche du bien-être collectif. D'ailleurs, Mme la Présidente, je me dois de rappeler que le monde municipal, représenté par l'UMQ et l'UMRCQ, a été associé, dès le départ et très étroitement, aux discussions devant conduire à l'élaboration des programmes qui vont permettre aux municipalités de bien assumer leurs nouvelles responsabilités.

Si l'Opposition croit encore que le monde municipal n'accepte pas cette réforme, elle se trompe lourdement. Qu'on se rappelle qu'au début du mois de décembre dernier le président de l'Union des municipalités régionales de comté du Québec, M. Roger Nicolet, avait indiqué publiquement qu'il accueillait avec satisfaction la compensation financière que nous verserons aux municipalités dans le cadre du transfert du réseau routier.

Ici, Mme la Présidente, on peut toujours indiquer que c'est 150 000 000 \$ que dépensait le ministère des Transports et qui maintenant vont être dépensés par les municipalités localement. Ça se divise en 3 programmes, Mme la Présidente: celui de la prise en charge du réseau routier, entretien d'été, entretien d'hiver. En passant, l'entretien d'hiver, Mme la Présidente, se faisait par les municipalités, dans le passé, avec des subventions. Donc, qu'est-ce qu'il y a de nouveau? C'est que les municipalités vont maintenant faire l'entretien d'été. Et c'est une enveloppe budgétaire de 91 000 000 \$ qui va être remise aux municipalités. Je pense que tout le monde est familier avec la formule. C'est 3 800 \$ du kilomètre fois l'indice de l'état du réseau moins 0,14 \$ du 100 \$ d'évaluation. C'est la partie que le ministère des Transports va remettre aux municipalités. Il y a l'autre budget de 50 000 000 \$, pour l'amélioration et la conservation de ce réseau, dont la distribution va se faire entre le député et les élus municipaux. La base de distribution sera selon le nombre de kilomètres qui ont été transférés à cette municipalité. Et il y a le troisième volet, celui des ponts; un budget global de 14 000 000 \$. Mais, puisque nous avons décidé de maintenir à notre charge les oeuvres d'art et les ponts complexes, le budget va être divisé en 2: 9 000 000 \$ pour les ponts qu'on va remettre aux municipalités et où on va continuer à travailler avec elles pendant 4 ans, et 5 000 000 \$ pour les ponts complexes et les ouvrages d'art. Donc, ça, Mme la Présidente, c'est le volet de l'aide de 150 000 000 \$ qui va

être donnée aux municipalités pour s'occuper du réseau.

Donc, le transfert du réseau routier aura été ce qui a marqué profondément la dernière année du ministère des Transports, secteur voirie. Toute cette question de la décentralisation de la voirie locale en était une de logique et de nécessité. Il ne faut pas perdre de vue, Mme la Présidente, que la population du Québec doit se responsabiliser par rapport à son propre développement, qu'il soit social, culturel ou économique. Le transfert du réseau routier va dans ce sens. Il rapproche davantage les citoyens et les élus municipaux, et les incite à prendre conscience d'une gestion qu'ils croyaient appartenir aux autres, mais qui, dans les faits, leur revient maintenant. Certains parlent d'utilisateurs-payeurs. Nous, du gouvernement libéral, préférons parler de la naissance d'un nouvel ordre d'administration qui correspond mieux aux exigences d'une société en pleine mutation. (10 h 20)

Puis, si le transfert du réseau routier a occupé une bonne partie de notre temps, il faut aussi dire que ses conséquences ont fortement pris de notre temps. Je parle ici de conséquences administratives. Il est bien évident, Mme la Présidente, qu'avec 50 % de moins de réseau routier il devenait très difficile, sur le terrain, de garder à notre emploi le même nombre d'employés. Nous avons donc procédé à une réorganisation administrative qui, à l'instant où je vous parle, n'est pas entièrement complétée. Le ministère des Transports n'a plus de directions régionales, mais bien des directions territoriales, 16 en tout. Outre ces directions territoriales, nous avons également des centres d'exploitation qui remplacent, en quelque sorte, les anciens bureaux de district.

La réorganisation administrative du ministère des Transports est très importante. D'une part, comme effet direct, 1250 travailleurs saisonniers ne seront pas rappelés cette année. Cependant, nous avons mis sur pied un programme de soutien à l'embauche du personnel saisonnier. Par ce programme, les municipalités, les MRC et les employeurs privés qui embaucheront des saisonniers pour l'entretien du réseau routier transféré pourront recevoir un versement de subvention pour un montant de 50 % du salaire jusqu'à concurrence de 800 \$ par mois pour l'année 1993 et un versement de 25 % en 1994 et 1995. D'autre part, Mme la Présidente, il faut souligner que cette réorganisation administrative favorise les régions puisqu'elle permet un accroissement de 4 % des effectifs sur tout le territoire québécois, 4 % relatif, Mme la Présidente.

Par ailleurs, Mme la Présidente, le ministère des Transports, comme l'ensemble des ministères du gouvernement du Québec, doit faire sa part dans le cadre du contexte économique particulier à l'intérieur duquel nous évoluons. L'éclairage que nous jetterons sur les crédits du ministère, secteur voirie, nous permettra de constater deux choses fort importantes. Premièrement, notre budget s'établit à 1 100 000 000 \$ comparativement à 1 161 000 000 \$ l'an dernier. Si l'on tient compte du fait que le budget global de l'an dernier comprenait les 35 000 000 \$ additionnels que nous avons consacrés au réseau routier transféré aux municipi-

palités, nous nous retrouvons donc avec une réduction budgétaire de 26 000 000 \$.

Deuxièmement, je me dois de préciser aux membres de cette commission que, malgré cette baisse, nous investirons près de 750 000 000 \$ sur les routes du Québec cette année. Il s'agit là d'un effort considérable, compte tenu de la réalité économique qui nous a servi de référence pour bâtir ce cadre financier. Ce qu'il ne faut surtout pas perdre de vue, Mme la Présidente, c'est que le gouvernement et la population du Québec font présentement face aux difficultés que représente une gestion plus exigeante des finances publiques. Dès notre arrivée au pouvoir, nous avons travaillé sans relâche à contrôler les dépenses gouvernementales, mais nous devons admettre que la dernière récession a remis en question plusieurs de nos efforts quant à l'assainissement des finances publiques.

Puis, Mme la Présidente, il ne faut pas oublier que la population du Québec a le droit d'exiger de l'État qu'il maintienne son rôle et son mandat de fournir des services de qualité. Mais ce mandat doit se poursuivre dans le sens du réalisme économique et financier. C'est pourquoi le secteur voirie du ministère des Transports a mis l'épaule à la roue et fait son effort pour s'ajuster à un cadre financier exigeant, tout en ne perdant pas de vue les besoins du Québec. Je crois sincèrement que l'équilibre a été respecté et je suis maintenant prêt, avec mes collaborateurs, à répondre aux questions du critique de l'Opposition et des membres de cette commission. Merci, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci, M. le ministre. M. le député de Lévis.

### M. Jean Garon

**M. Garon:** Mme la Présidente, le ministre me fait penser à un siffleur dans la nuit qui a peur, mais qui siffle pour se faire croire qu'il n'a pas peur. De toute façon, peu importent les sondages, on verra les résultats du vrai sondage qui s'en vient dans une période beaucoup plus rapprochée.

Maintenant, les crédits 1993-1994 du programme Construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport font tomber les masques d'hypocrisie du gouvernement libéral. Le gouvernement se moque littéralement des gens en leur faisant miroiter toutes sortes d'engagements qu'il ne respecte pas et qu'il ne veut pas respecter. Et le champion toutes catégories à ce point de vue là, c'est le ministre des Finances. Ceux et celles qui ont une bonne mémoire se souviendront du discours du budget de 1990. Le ministre des Finances avait alors annoncé en grande pompe un plan quinquennal d'investissement du réseau routier qui prévoyait, pour l'année 1993-1994, des crédits de 1 295 000 000 \$ pour les routes. On disait que le plan était rationnel, qu'on avait une planification sur 5 ans, l'année de base plus tant par année, à l'annexe I du budget. Or, quand on regarde ce qu'il devait y avoir comme crédits cette année, c'était 1 295 000 000 \$, c'était ça, la quatrième

année. D'ailleurs, en se basant sur les engagements pris lors du discours sur le budget de 1990, il manque environ 100 000 000 \$ au budget de cette année par rapport aux prévisions du fameux plan quinquennal.

Nous l'avions dit, à l'époque, que ce plan était de la frime. Je me souviens que nous avions démontré qu'il y avait des crédits additionnels réels seulement à la fin des 2 dernières années, soit celles de 1993-1994 et de 1994-1995. Malgré le plan qu'avait annoncé le ministre des Finances à cette époque, il n'y en avait aucune... Au contraire, ça représentait des diminutions de travaux pour chacune des années 1990, 1991 et 1992 par rapport à l'année 1989, puisqu'il n'y avait même pas d'indexation, il n'y avait même pas d'indexation, à un tel point qu'en 1990, c'était le même budget qu'en 1989. Alors, avec le taux d'inflation qu'il y avait dans ce temps-là, ça voulait dire à peu près 50 000 000 \$ de moins cette année-là. En 1991, il n'y avait même pas d'indexation non plus et, en 1992, non plus. Les 3 années ensemble, on avait une diminution, en moyenne, considérable par rapport à l'année 1989.

On a commencé à avoir des augmentations en 1993-1994 et 1994-1995. J'avais dit, d'ailleurs, que ça arriverait peut-être avant les élections. On voit aujourd'hui que les 1 295 000 000 \$, qui étaient supposés représenter une augmentation, ne représenteront même pas une augmentation, ils ne représenteront même pas une indexation. Donc, diminution constante du plan du ministre des Finances, depuis 1989, pour chacune des années 1990, 1991, 1992 et 1993. Et, cette année, ce qu'il avait annoncé, c'était 1 295 000 000 \$, et les crédits additionnels viennent de disparaître puisqu'il manque 100 000 000 \$ par rapport aux prévisions du budget 1990.

C'est un peu des planifications russes, des planifications soviétiques. Vous avez vu ça, les augmentations étaient dans les pourcentages. Ou bien les statistiques chinoises; j'ai déjà vu ça, il y avait une production d'automobiles plus forte en Chine qu'aux États-Unis. On dit: On augmente de 100 % en Chine. On passait de 100 000 à 200 000. Et, aux États-Unis, on dit: Ils passent de 10 000 000 à 11 000 000, 1 000 000 d'automobiles de plus, seulement 10 % de plus, sauf qu'il se faisait 1 000 000 d'automobiles de plus aux États-Unis et 100 000 de plus en Chine. On disait qu'on avait le plus gros progrès en Chine. C'étaient les statistiques chinoises.

Alors, la spécialité du ministre des Finances, c'est ça, c'est de bourrer le monde. Il faut se méfier des prévisions des ministres des Finances. Plus les horizons sont lointains, plus les prévisions des ministres des Finances diminuent de valeur jusqu'à ne plus rien valoir. C'est aussi vrai à Québec qu'à Ottawa. Regardez M. Mazankowski, la beauté de la vie, le bonheur est dans les années à venir, mais, dans l'année qu'on va vivre, on se fait toujours organiser. C'est exactement ce qui se passe.

Excepté qu'on a vu ce que ça a donné à Ottawa. Comme il y a une cote pour le dollar canadien et une cote de crédit, on a vu ce que ça donne. Le dollar a

baissé parce que les gens réels, comprenez-vous, qui ne se font pas bourrer par les prévisions budgétaires, eux, sont déçus. Mais on verra ce qui va arriver au dollar canadien après les annonces des budgets du gouvernement de l'Ontario et du gouvernement du Québec, dans les prochaines semaines, même dans les prochains jours, parce que le monde réel qui prête de l'argent se rend compte à quel point c'est mal administré. Le dollar canadien est passé de 0,89 \$ en janvier 1992 à 0,78 \$ et quelque chose aujourd'hui. Ça, ce n'est pas l'indépendance, ce n'est pas la souveraineté, c'est la Confédération qui s'en va chez le diable.

**M. Middlemiss:** Vous voulez la garder, cette monnaie-là.

**M. Garon:** Non. Moi, j'ai toujours été un partisan, je vais vous dire une chose...

**M. Middlemiss:** Vous n'êtes pas d'accord avec votre chef.

**M. Garon:** ...c'est connu; même le premier ministre me l'a dit... Moi, j'aimerais autant qu'on adopte tel quel le dollar américain. On arrêterait de se... Qu'est-ce que ça nous donne de courir... On passe notre temps à courir après le dollar américain; aussi bien l'adopter, on n'aurait plus besoin de courir après...

**M. Middlemiss:** Donc, il n'y a pas unanimité.  
(10 h 30)

**M. Garon:** ...on aurait plus de stabilité. Non, non. Mais je pense que l'unanimité va se faire vite, ce ne sera pas long. Au rythme où le dollar canadien s'en va chez le diable, vous allez voir que ce ne sera pas long. Il y a bien des gens... D'ailleurs, vous avez **M. Jarislawsky** qui ne place même plus en dollars canadiens depuis 5 ou 6 ans. Il dit même qu'il conseille à tout le monde de ne plus rien placer au Canada, parce que le dollar va s'effoier, ça va être un krach monétaire. Il y en a plusieurs qui... J'ai dit ça d'ailleurs à un ami, l'an dernier; il a placé en dollars américains et il m'a remercié. Il pensait que je l'avais fait; j'aurais dû le faire, je ne l'avais pas fait. Lui, il l'avait fait, puis il a fait plusieurs milliers de dollars en l'espace de quelques mois. C'est évident, celui qui voit l'avenir voit que... Nos ministres des Finances nous bourrent, tant à Ottawa qu'à Québec, tant à Québec qu'à Ottawa.

En plus, les crédits du programme Construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport diminuent par rapport à l'an dernier. Ils sont de 1 100 000 000 \$ en 1993-1994, comparativement à 1 161 000 000 \$ l'an dernier, en baisse de 61 000 000 \$, soit de 5,2 %. En ajoutant l'inflation de 2,6 %, la baisse est presque de 8 %. Mais les propriétaires de véhicules-moteur, eux, paient de plus en plus de taxes pour des routes de plus en plus détériorées. Ne nous contons pas d'histoires, c'est ça la réalité. Aujourd'hui, l'automobiliste, c'est un bandit qu'on taxe. Aujourd'hui, c'est quasiment un crime d'avoir une

automobile, on le taxe. Alors, aujourd'hui, les gens paient plus de taxes sur l'essence pour les routes, paient plus de taxes sur des permis de conduire, des plaques d'immatriculation, des taxes sur les assurances. Aujourd'hui, c'est un citron, l'automobiliste, qu'il faut presser, une crapule qui a le malheur d'avoir une automobile. Alors, on considère l'automobiliste comme un bandit qu'il faut siphonner. Puis on lui en redonne le moins possible. J'ai dit que ça me faisait penser un peu, le ministre des Finances par rapport à l'automobiliste, à l'enfant qui, autrefois, prenait une sauterelle dans sa main et disait: Donne-moi du miel ou bien je te tue. Sauf qu'il ne tue pas la sauterelle, lui, mais il lui siphonne tout le miel qu'elle peut avoir dans le corps.

Le budget du programme Construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport prévoit aussi des crédits d'immobilisations de 397 000 000 \$ cette année, comparativement à 476 000 000 \$ l'an dernier. C'est 79 000 000 \$ de moins que l'an dernier et il s'agit d'une baisse de 17 % à laquelle il faut ajouter l'inflation de 2,6 % prévue cette année. La seule chose qui augmente dans le budget de la construction, c'est les plans d'ingénieurs. Là, c'est rendu que les plans d'ingénieurs représentent un fort pourcentage de ce budget-là. Si on compare les plans d'ingénieurs à ce programme-là, on se rend compte qu'on fait beaucoup de plans, au ministère, mais les routes, on n'en fait pas beaucoup. Si on compare les plans par rapport à la construction des routes, aujourd'hui, en termes de montants, au-dessus de 90 000 000 \$, de plans, de devis et de surveillance, plus de 90 000 000 \$, comparé à 476 000 000 \$ pour tout le ministère, ça fait un gros pourcentage, évidemment.

Lors de l'étude des crédits en commission plénière, le 30 mars 1993, le ministre a expliqué cette baisse par l'augmentation des crédits de transfert aux municipalités. Cette explication ne tient pas puisque les deux tiers des crédits de transfert aux municipalités, en 1993-1994, 92 000 000 \$ sur 141 000 000 \$, sont des crédits pour l'entretien des chemins d'hiver. On n'est pas dans l'amélioration des routes; on est aux crédits pour l'entretien des chemins d'hiver. C'est peut-être pour ça que le ministre des Transports s'est rendu en Syrie ou au Liban pour expliquer l'expertise dans des chemins d'hiver.

L'autre tiers des crédits de transfert du ministère des Transports versés aux municipalités concerne l'amélioration du réseau municipal. Ces crédits s'élèvent à 49 000 000 \$ cette année, comparativement à 23 000 000 \$ l'an dernier, soit 26 000 000 \$ de moins. Nous sommes donc loin du manque à gagner de 79 000 000 \$ dans les crédits d'immobilisations de cette année par rapport à l'an dernier. Et il faut ajouter que la catégorie des immobilisations ne représente pas la totalité des crédits dans la ventilation de ces 26 000 000 \$ de plus de crédits de transfert au programme d'amélioration du réseau municipal. En effet, si on applique la proportion des immobilisations de votre programme d'amélioration du réseau routier à celui du réseau municipal, 60 % des crédits de transfert additionnels, en 1993-1994, pour l'amélioration du réseau municipal sont

des crédits d'immobilisations qu'il faut ajouter aux immobilisations du programme 2 afin d'avoir la même base que l'an dernier. Il s'agit donc d'un montant d'environ 16 000 000 \$, 26 000 000 \$ multiplié par 60 %, ce qui porte les crédits d'immobilisations à 413 000 000 \$ cette année, comparativement à 476 000 000 \$ l'an dernier. C'est 63 000 000 \$ de moins, soit une diminution de 15,4 % en tenant compte de l'inflation.

Et, pendant ce temps-là, les automobilistes continuent à payer. Ce n'est pas parce que l'argent ne rentre pas. Quand le ministre dit qu'il faut se serrer la ceinture, je regrette, il y a des gens qui ne paient pas, puis qui retirent. Les automobilistes, ils paient, puis ils retirent moins, eux autres. Ils paient de plus en plus, puis ils retirent moins. C'est comme si un magasin décidait de donner moins de marchandise à un acheteur qui paie la marchandise pour en donner à ceux qui n'achètent rien. Les automobilistes, ils paient. Ils paient pour des routes. C'est à tel point qu'on devrait peut-être bien avoir un régime comme aux États-Unis où on met l'argent dans le pot, en fiducie, dans des corporations, pour que l'argent aille vraiment sur les routes. Les automobilistes paient une fortune au gouvernement et ils n'ont pas de retour des choses. On donne l'argent ailleurs. On met l'argent ailleurs. Comme si être automobiliste, ce n'est plus une fonction. C'est un contribuable de plus. C'est une fonction de contribuable, être automobiliste.

Ils ne me font pas rêver, quand on nous compare à la France. On n'est pas en France, ici. On est en comparaison avec les Américains, puis les Ontariens. On vit en Amérique du Nord. On n'est pas des Français. Je comprends qu'il y a des gens qui n'ont pas digéré leurs études ou leurs voyages en France, excepté qu'on n'est pas des Français. On est des Nord-Américains de langue française. C'est toute la différence du monde. Nos compétiteurs sont à nos portes, en Nouvelle-Angleterre. C'est à eux qu'il faut se comparer. Ici, on paie plus de taxes au Québec par litre de gazoline que n'importe quel État de la Nouvelle-Angleterre par gallon. Il n'y a pas un État, à ce que je sache, qui paie plus de 0,19 \$ du gallon. Nous, on dépasse 0,19 \$ du litre. Tantôt, pour se comparer au gallon américain, il va falloir donner nos taxes au demiard, au rythme où on va actuellement, ou à la chopine. Il faut porter une grande attention aux crédits d'immobilisations, car c'est ça qui fait travailler les gens. Dans le contexte économique actuel, c'est très important.

Cela m'amène à parler du plan de relance pour l'accélération des investissements, annoncé par le ministre des Finances le 9 décembre 1992. Ça, c'est un plan de relance de papier. On se souviendra que ce plan prévoyait un montant de 100 000 000 \$ pour les autoroutes 30 et 50, en décembre dernier. Ça ne fait pas longtemps: en décembre dernier. Les crédits, au mois de mars, du ministre, indiquent que le montant sera plutôt de 25 000 000 \$ pour ces 2 autoroutes. On est loin d'un plan de relance. Le plan de relance, c'est dans la crise. Le plan de relance actuel, on dit: On va le mettre plus tard. Bien, ce n'est pas un plan de relance.

On avait bourré le monde en annonçant 100 000 000 \$. Un plan de relance, ce n'est pas dans l'avenir imprévisible. On fait une relance dans la période économique difficile. Le ministre annonce 100 000 000 \$ au mois de décembre, qui deviennent 25 000 000 \$ au mois de mars. C'est bourrer le monde. C'est bourrer le monde. Le ministre a précisé à l'Assemblée nationale, le 30 mars 1993, que le montant de 100 000 000 \$ est réparti sur 3 ans. Alors, quand le gouvernement nous dit qu'on est en reprise maintenant, le plan de relance, c'est pour quand, ça? Parce que, lorsque la reprise sera arrivée... Le gouvernement fait preuve d'un cynisme sans pareil. C'est aujourd'hui que le chômage frappe les gens. C'est aujourd'hui que les chômeurs ont besoin d'ouvrage, pas dans 3 ans. Le gouvernement rit du monde, en annonçant un plan de relance pour l'accélération des investissements sur 3 ans. En plus, le gouvernement affecte seulement le quart des sommes prévues la première année. Nous avons devant nous l'un des gouvernements les plus cyniques de l'histoire du Québec, dont les déclarations ne valent pas le papier sur lequel elles sont écrites.

Je vais donner un autre exemple d'hypocrisie du gouvernement libéral. Lors du discours sur le budget 1992-1993, le gouvernement avait annoncé qu'il était prêt à mettre 1 \$ pour chaque 1 \$ de contribution fédérale investi dans le réseau routier québécois jusqu'à concurrence de 100 000 000 \$. Cette mesure n'a jamais eu de suite. Encore une fois, des miroirs aux alouettes. Pour ceux et celles, dans ce gouvernement, qui ont la mémoire courte, je rappelle que, le 2 décembre 1992, le ministre fédéral des Finances a fait un exposé économique et financier dans lequel il a annoncé des dépenses de 500 000 000 \$ au Canada, en 1993-1994 et 1994-1995, dans le réseau routier de transports et de communications. Les seuls engagements concrets pour le Québec dans ce plan sont l'amélioration des ponts de propriété fédérale, à Montréal.  
(10 h 40)

Mais le gouvernement fédéral n'a pas oublié nos amis des Maritimes puisque son plan prévoit le début des travaux d'ingénierie pour un pont entre l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick, 1 000 000 000 \$. Sans parler du pont de Québec qui rouille à tour de bras, alors que l'équipe qui était chargée de l'entretien n'est même pas engagée, alors qu'on a nettoyé la rouille sur le caisson sud, mais que, sur le caisson nord, comprenez-vous, la rouille est toute là, et qu'on a acheté un peu de peinture, mais qu'on n'a pas engagé les gars pour peindre. C'est bon. Ça marche bien, hein? On a acheté la peinture, mais on n'a pas engagé les gars pour peindre. Puis la rouille va continuer sur le caisson nord, comme si... Un pont, il y a 2 caissons. Ça ne donne rien de nettoyer la rouille sur le caisson sud si c'est plein de rouille sur le caisson nord. Puis je vais vous dire une chose: Si les citoyens voyaient, en dessous du pont, l'état du pont, ils auraient la frousse. Je vais vous dire une chose, puis celui qui m'a en a parlé le premier, c'est l'ancien maire de Saint-Nicolas, qui est un ingénieur d'une grande firme d'ingé-

nierie. Oui. Et, ce pont, comme on dit, en dessous, là, c'est de la rouille à tour de bras, parce qu'on nettoie ce qui paraît, puis on ne nettoie même pas tout ce qui paraît. Imaginez-vous ce qui ne paraît pas.

Pour le pont de Québec, actuellement, l'équipe pour l'entretien n'est pas engagée. Votre contrat arrive à échéance, là, et n'est pas renouvelé, puis vous avez investi dans un pont pour lequel... En dernier, vous n'avez même plus de contrat, là, le contrat achève, puis vous n'avez pas d'équipe pour l'entretien du pont, mais on a mis les barres blanches, on a mis un petit peu d'asphalte qui paraît, mais en dessous, là, la rouille, pas de problème. L'équipe pour s'occuper de ça, elle n'a même pas été réengagée, cette année. Puis on leur a dit, d'après les informations que j'ai, de se trouver d'autres choses pour cette année. Je ne sais pas si le ministre est au courant, mais on leur a dit: Trouvez-vous donc d'autres choses cette année. Pendant ce temps-là, on va payer.

Le quart des taxes, à Ottawa, pour un pont à Île-du-Prince-Édouard de 1 000 000 000 \$, c'est-à-dire qu'on va payer 250 000 000 \$ pour un pont de l'Île-du-Prince-Édouard — il n'y a pas grand monde du Québec qui va utiliser le pont — pour 118 000 de population, alors que, dans la région de Québec, il y a 1 000 000 de population. Un pont qui est une honte nationale, qui est l'entrée sur une capitale francophone, puis qu'on maintient tout rouillé, tout crotté, qui est une vraie belle annonce, quand vous arrivez à Québec, quand vous voyez le pont, dans quel état il est.

Pourtant, le ministre des Finances annonçait, dans son budget de l'an dernier, que le gouvernement fédéral mettrait 100 000 000 \$, en 1992-1993, dans le réseau routier québécois. Le plan déposé par M. Mazankowski, en décembre, prévoit plutôt des réparations sur les ponts de propriété fédérale, à Montréal, en 1993-1994 et 1994-1995. Avec les nouilles qu'on a comme députés, dans la région de Québec, je suppose qu'ils sont là juste pour la claque ou pour se défendre devant les tribunaux.

Enfin, j'aimerais dire un mot sur la performance de gestion des travaux routiers au ministère des Transports. Si au moins les contribuables québécois pouvaient se consoler à l'idée que le gouvernement consacre moins d'argent aux routes, mais qu'il le fait de façon plus efficace. Mais c'est le contraire qui se produit. On ne se rapproche pas de la qualité totale au ministère des Transports; on s'en éloigne, malgré tout le verbiage qui se fait sur ce sujet à l'intérieur du ministère. Un ministère qui se pense bien bon, mais qui oublie de l'être. Si on prenait autant de temps à essayer d'être bons qu'on en prend à penser qu'on est bons, on serait bons pas pour rien.

**La Présidente (Mme Bélanger):** En conclusion, M. le député.

**M. Garon:** La performance de gestion des travaux routiers du ministère des Transports a diminué considérablement depuis 1986. Les dépenses de services professionnels du programme de construction et d'entre-

tien du réseau routier, c'est-à-dire essentiellement les coûts de préparation et de surveillance des travaux routiers, ont augmenté de 87% depuis 1986. En outre, entre 1980 et 1986, le ministère des Transports consacrait 2,58 \$ en services professionnels pour chaque 100 \$ qu'il investissait dans le réseau routier. Entre 1986 et 1992, le ministère des Transports a dépensé 4,25 \$ en services professionnels, à chaque fois qu'il a déboursé 100 \$ dans le réseau routier, soit une baisse de rendement de 65 % par rapport à la période précédente. Mais le ministre a le culot, le front de dire aux entrepreneurs qu'ils devraient être plus performants à l'avenir. Le 21 janvier 1993, devant le congrès de l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec, le ministre délégué aux Transports annonçait un programme d'assurance de la qualité et a demandé aux entrepreneurs de se doter d'un plan d'assurance de la qualité. Le ministère veut récompenser les entrepreneurs plus compétents, dit-il, en leur donnant un accès privilégié aux contrats du ministère. Au fond, le ministre leur dit: Faites ce que je dis, mais pas ce que je fais. Le ministère des Transports n'est pas un modèle à suivre pour la performance et la compétence.

Enfin, je termine en disant, par ailleurs, que nous avons beaucoup d'interrogations sur ce programme d'assurance de la qualité du ministre et nous lui en ferons part au cours de ces travaux. L'entreprise la plus compétente et la plus performante n'est pas nécessairement celle qui se dote d'un plan d'assurance de la qualité, mais celle qui le respecte. Je vous remercie.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci, M. le ministre. M. le député de Drummond.

**M. St-Roch:** Il n'y a pas de réplique de la part de M. le ministre?

M. Middlemiss: Je vais faire la réplique après. Ce seront à peu près les mêmes sujets.

#### M. Jean-Guy St-Roch

**M. St-Roch:** Je vous remercie. On n'a pas le droit de prêter des intentions ni des motifs, M. le ministre. Alors, on verra après mon intervention. Merci, Mme la Présidente.

Mme la Présidente, c'est la première fois, depuis 1989, que j'ai l'occasion de participer aux travaux de la commission de l'aménagement et des équipements que j'ai présidée pendant de nombreuses années. Je dois vous avouer que, jusqu'à tout récemment, il n'était pas de mon intention de participer à cause des obligations que j'ai à la commission de l'économie et du travail. La raison et le motif qui m'amènent ici, c'est ma tâche de député, d'être le représentant de mes citoyens et de mes citoyennes, et de m'assurer qu'ils ont une voix à l'Assemblée nationale et, par ricochet, devant ces commissions parlementaires.

Mme la Présidente, au mois de décembre dernier — et je remercie le ministre pour sa courtoisie



sie — lors d'une rencontre avec son attaché politique, on me remettait les différents documents qui touchaient la circonscription de Drummond. Je dois vous dire que j'ai beaucoup de sympathie, ce matin, pour le ministre délégué aux Transports parce qu'il est obligé d'accomplir quelque chose où il n'a pas le choix. J'ai l'impression que, si on mettait ça dans une autre tâche, il aurait l'impression d'être un général qui a à **défendre** une cause où les chances de succès sont là, mais avec énormément de pertes sur le terrain. Alors, Mme la Présidente, les documents qu'on m'avait transmis au mois de décembre, ce n'étaient pas des projets d'étude; c'étaient ce qu'on était pour annoncer à Québec le 2 décembre. J'ai les documents devant moi et c'est une nouvelle organisation administrative du ministère des Transports. J'ai la carte. On l'avait faite, Mme la Présidente, en couleurs, montrant les 4 directions régionales. Il m'est apparu, Mme la Présidente, à l'analyse de ce dossier-là, oui, que la région de Drummond, que je représente, était affectée. Parce que, de tout temps, au ministère des Transports, on a reconnu la position géographique de Drummond, qui était le point pivot entre Montréal et Québec. De tout temps, sous quelque gouvernement que ce soit, il y a eu une direction régionale.

Un bref historique, Mme la Présidente, nous rappelle que, dans un moment donné pas tellement éloigné, vers 1987-1988... Parce que la région de Cowansville, qui est le comté de Brome-Missisquoi, relevait de Drummond. Alors, le ministre du temps m'avait dit: Mais, écoute, pour un souci d'efficacité, de rapprocher les services près des citoyens, nous allons faire maintenant un district ou un centre d'exploitation, de nos jours, à Cowansville pour donner un service qui va être plus adéquat. Ça signifie, oui, moins pour la direction régionale de Drummond. J'ai consenti, Mme la Présidente, à ce moment-là, parce que ça m'apparaissait logique qu'on amène les services près des citoyens et des citoyens.

Lorsqu'on m'a présenté — et je réinsiste — ce qu'on était pour annoncer le 2 décembre, le plan de réorganisation au niveau des directions territoriales, oui, on était encore pénalisés, à Drummondville, parce que la direction régionale devenait une direction territoriale avec un centre d'exploitation et on amputait toute la grande région de Saint-Hyacinthe pour lui confiner un centre de direction territoriale. Mais, encore là, Mme la Présidente, on m'a expliqué que, dans la réforme, on sous-entendait non pas seulement le transfert du réseau de la voirie, mais ça sous-entendait aussi d'autres missions telles que l'administration du traversier dans un contexte de décentralisation.

Alors, Mme la Présidente, lorsque je regarde, moi, le plan qu'on m'a présenté ici, avec ma petite connaissance du Québec, lorsqu'on connaît notre géographie, lorsqu'on connaît aussi les régions, lorsqu'on connaît aussi les sentiments d'appartenance, lorsqu'on connaît les rivalités, aussi, qui existent à l'intérieur des divisions administratives qui datent malheureusement de 1952 et qui n'ont jamais été refaites, bien, il m'est apparu que, même s'il y avait des désavantages pour la

région de Drummond, c'était logique. M. le ministre, je pense avoir l'honnêteté intellectuelle d'admettre que j'ai toujours prétendu, même depuis que je suis député indépendant, même lorsque je suis intervenu en Chambre lors du projet 57, oui, que nous vivons à une époque où il faut réaligner les responsabilités gouvernementales. Mais on se doit d'avoir une vision intégrée, au Québec, Mme la Présidente. On se doit de décentraliser et d'amener les pouvoirs de décision le plus près possible des citoyens, mais en regardant aussi l'excellence, en considérant aussi les services qu'on peut se donner.

(10 h 50)

Alors, que M. le ministre me dise qu'on a décentralisé la voirie auprès des municipalités, j'en conviens, c'est une chose qu'il fallait qui soit faite. M. le ministre connaît mes interventions, et vous avez juste à regarder les interventions que j'ai faites lors du projet de loi 57; mes inquiétudes étaient au niveau du transfert des ponts aux municipalités, lorsque j'ai prétendu à l'Assemblée nationale, à ce moment-là, tel qu'on le laissait supposer, que les municipalités n'avaient pas à ce moment-ci la compétence pour pouvoir intervenir. Mais, lorsque je regarde dans la réalité des faits et les annonces qui ont été faites par la suite, je pense que M. le ministre a reconnu aussi qu'on aura besoin d'une période de transition, tel qu'on l'avait suggéré à ce moment-là.

Or, dans l'ensemble, Mme la Présidente, mon problème n'est pas avec la décentralisation, n'est pas avec le transfert routier. Le ministre a cité un bout de phrase seulement d'une lettre que je lui avais adressée le 26 mars; je le remercie de l'avoir cité, parce que j'étais drôlement inquiet. La lettre lui a été envoyée par télécopieur et par poste aussi le 26 mars, et le premier accusé de réception, je l'ai eu hier sur le parquet de l'Assemblée nationale. Je dois vous avouer que je me suis posé des interrogations, à un moment donné, à savoir si M. le ministre avait reçu la lettre.

Or, Mme la Présidente, je suis obligé... Contrairement à ce que le député de Lévis affirmait le 1er décembre, et je le cite, dans son questionnement au ministre responsable des Transports: «Deuxièmement, même si le choix était nécessaire, pourquoi a-t-il été annulé selon la rumeur par le bureau du premier ministre?» je dois conclure, Mme la Présidente, que ce n'était pas à cause, probablement, des coûts que ça impliquait, parce que, dans toute les réponses qu'il a données, on a tenté de justifier la décision. Jamais on n'a remis en question les documents qui avaient été publiés qui m'apparaissaient comme étant logiques.

Or, ce matin, Mme la Présidente, à titre de député de Drummond, on se voit amputé d'une direction territoriale. Je sais que le ministre va invoquer les 172 kilomètres qui ont été départis, mais je lui demanderais de reconsidérer sa position originale et de regarder ce qui arriverait dans la tradition d'une région. Peut-être ce qui est le plus grand malaise de nos gouvernements à l'heure actuelle, Mme la Présidente, c'est que chacun des ministères gère en fonction autonome, sans avoir une vision intégrée des situations économiques, sociales

du Québec. De tout temps, Mme la Présidente, dans quelque ministère que ce soit, on a reconnu, dans la région administrative 04, un pôle d'administration qui était Trois-Rivières et aussi une décentralisation sur la rive sud. Que ce soit au niveau de l'Agriculture, que ce soit au niveau de l'Industrie et du Commerce, et, de tout temps, au niveau des Transports, on a reconnu la situation géographique de Drummond parce qu'on en avait fait une région.

Alors, quand je regarde les problèmes auxquels on fait face, Mme la Présidente, on est situés sur la Transcanadienne avec l'autoroute 20 et, lorsque je discute avec les fonctionnaires du ministère des Transports à Drummondville, on admettra que c'est un endroit, au niveau climatique et à cause de la haute fréquentation, qui a ses particularités. On est aux confins aussi d'une jonction avec la Transquébécoise qui s'appelle la 55. Je n'y reviendrai pas ce matin, on aura l'occasion d'y revenir lundi pour la 55, mais M. le ministre va admettre qu'il y a énormément de problèmes au niveau de la sécurité routière. Il y a des rapports du coroner qui demandent des actions, on commence à essayer d'élaborer. Or, il y a une configuration géographique qui fait, à l'heure actuelle, que, de tout temps, Drummond a été la pièce maîtresse.

J'ai défendu de tout temps la réorganisation. Les découpures de presse, je sais que M. le ministre a un service qui est très bien organisé. M. le ministre va être obligé d'admettre, Mme la Présidente, que, jusqu'à tout dernièrement, jusqu'à mon intervention d'hier à l'Assemblée nationale, je devrais dire jusqu'au 8 avril, j'ai toujours cru, moi, ce que le ministre avait demandé à sa fonction publique, à ses fonctionnaires, de préparer une réorganisation qui était logique, de préparer ce qui était une vraie décentralisation du ministère des Transports, de préparer ce qui se voulait, Mme la Présidente, lorsqu'on analyse cette décentralisation-là... Ça, c'était du développement régional, ça, c'était une décentralisation, là, on faisait une gestion intégrée du Québec. Et la rumeur, Mme la Présidente, nous apprend que ce n'est probablement pas à cause des coûts élevés que la décision du 2 décembre a été arrêtée, mais c'est dû à des pressions de collègues ministériels qui ont remis en question toute la planification, la structure qui a été mise en place.

Je me suis toujours refusé — vous avez juste à regarder mes déclarations publiques — à dire que l'administration, qui se veut sensée, qui se veut près du peuple, en 1990, en 1993, reviendrait, Mme la Présidente, sur des décisions administratives. Alors, les questionnements que j'aurai au courant des heures qui vont suivre aujourd'hui et lundi, ce sera d'échanger avec M. le ministre et qu'il nous explique les documents qu'il s'appropriait à dévoiler, sa réorganisation et les changements qui ont été apportés, diffusés en catimini un 8 avril, lorsque tout le monde était parti en vacances pascales, incluant la presse. On a passé en vitesse sur un fil de presse une nouvelle de réorganisation qui a l'inconvénient d'affecter gravement la situation de Drummond.

J'ai mentionné, dans la lettre du 26 mars aussi, à M. le ministre, qu'on se devait d'avoir une vision, oui, régionale, mais aussi une vision de terrain pour tenir compte des particularités. Or, je n'ai pas besoin de lui citer les articles de **La Tribune** de ce matin — je sais qu'il est très bien organisé, je sais qu'il en a pris connaissance — suite à une rencontre qui a eu lieu mardi dernier, à ses bureaux, avec les autorités, que ce soit de la MRC, de la Chambre de commerce et du milieu local. Je le répète, de tout temps, on avait reconnu — de tout temps, M. le ministre, et vous le savez très bien, je n'ai pas à vous refaire l'histoire de la région administrative 04 — que les liens d'appartenance de Drummond sont plutôt vers Sherbrooke. Je n'ai pas à vous refaire l'historique de votre ministère, vous le connaissez très bien. Au niveau de l'expropriation, la majorité des services viennent aussi non pas de Trois-Rivières, mais de la direction administrative de Sherbrooke.

J'ai dit depuis nombre d'années que je suis le représentant de Drummond à l'Assemblée nationale, de mes citoyens et de mes citoyennes, Mme la Présidente, qu'ère le député de Drummond avait énormément d'inconvénients parce qu'on est à la fin de 2 régions administratives et, souvent, on a l'impression, à cause de notre situation géographique qui fait un de nos points forts, d'être un peu délaissés et abandonnés par quelque ministère que ce soit. Or, j'espère qu'au courant de nos échanges M. le ministre pourra nous déposer les études, les raisons, les justifications qui ont amené la publication, pour le 2 décembre, de la réorganisation de son ministère, avec la structure, avec les directions territoriales qui avaient été établies parce qu'elles m'apparaissent, comme je l'ai mentionné dans la lettre que je lui avais adressée, comme étant logiques, pragmatiques. Même si on perdait des plumes dans ma région particulière, je pouvais défendre une structure et une réalisation de cette nature. Mais après ce qui a été publié en catimini le 8 avril, Mme la Présidente, je combattrai, avec toutes les énergies qu'on peut reconnaître au député de Drummond, la décision, pour faire en sorte que M. le ministre revienne. Puis, connaissant le ministre, il va admettre avec moi que — je n'utiliserai pas le mot parce que Mme la Présidente va me dire que je suis antiparlementaire — seules certaines catégories de gens ne reviennent pas sur leurs idées lorsqu'on leur démontre le bien-fondé d'une justification. Alors, je m'attends, moi, qu'en toute transparence on aura les chiffres de M. le ministre.

Un autre sujet, Mme la Présidente, que je toucherai et sur lequel j'échangerai avec M. le ministre, est resté un inconnu. Dans le transfert des pouvoirs aux municipalités, il y avait des résidus de construction et d'amélioration du routier, particulièrement dans ma circonscription et, je pense, à l'extérieur, qui étaient déjà engagés par section par le ministère. Et, aujourd'hui, avec la politique qu'on s'approprie à étendre, le transfert, oui, je suis d'accord, après qu'on aura terminé les engagements. Alors, j'aimerais avoir l'opportunité d'échanger aussi avec le ministre délégué aux Trans-

ports. Quelle est la période transitoire qu'il prévoit pour prendre pour acquis que, pour des grands travaux qui avaient été **débutés** par section, reconnus de tout temps par son ministère, il y aura une période de transition? Parce que, si on s'en va avec ce qu'il nous a déjà **annoncé**, simplement une répartition par le nombre de kilométrage transféré, on va revenir avec cette politique, dans certaines circonscriptions, à l'ère dépassée où on sera obligés de faire ça kilomètre par kilomètre, année par année, sur une période de 5 ans et avec toute l'image que ça peut laisser à nos citoyens et nos citoyennes en 1993, d'être revenus à une époque passée où on faisait les routes en bout de piste.

(11 heures)

Alors, d'une façon générale — et je conclurai, Mme la Présidente — ce sont les interrogations que j'aurai et que je verrai à échanger au cours des heures qui vont suivre, lors de l'étude des crédits, avec le ministre délégué aux Transports. J'espère, à la fin, dans l'intérêt de la paix sociale du comté de Drummond, dans la reconnaissance aussi des acquis passés, dans la reconnaissance des situations géographiques, qu'on pourra reconsidérer et revenir sur la décision qui avait été annoncée le 8 avril. Je vous remercie, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci, M. le député de Drummond. M. le député de Saguenay.

#### M. Ghislain Maltais

**M. Maltais:** Merci, Mme la Présidente. Je pense que c'est l'occasion rêvée, aux crédits, pour faire une rétrospective un petit peu dans le domaine de la voirie, surtout que cette année a été une année de transformations importantes au niveau du ministère des Transports et aussi au niveau des nouvelles responsabilités des municipalités.

Mme la Présidente, j'ai écouté attentivement les remarques préliminaires du député de Lévis et j'avais l'impression qu'on vivait sur une autre planète, quel-qu'un qui n'a pas atterri dans les routes du Québec depuis quelques années. D'après moi, il prend encore le sentier piétonnier le long de sa route, parce qu'il n'a certainement pas fait le tour des régions pour parler comme il parle. Il n'est certainement pas réaliste. Lorsqu'il parlait du pont de Québec, Mme la Présidente, c'est un lourd héritage que le gouvernement du Québec a ramassé, le pont de Québec. **Qu'on** critique la façon de l'entretenir, il est tombé 2 ou 3 fois, c'est toujours assez. Mais, Mme la Présidente, je lui rappellerai que, dans mon comté, on a fait un pont à **Sept-Îles**, sur la rivière Sainte-Marguerite, et on a oublié de le faire assez long pour la largeur de la rivière et, quand on a voulu mettre l'asphalte dessus, il s'est tué 7 personnes, Mme la Présidente. Le ministre du temps disait qu'il n'avait pas prévu assez de subventions pour la longueur des poutres. Ça a coûté quand même la vie de 7 personnes. Alors, c'est pour vous dire que, des aberrations, il y en a en tout temps et on ne doit pas construire un

Québec moderne avec des routes modernes en ne relevant que les aberrations.

Mme la Présidente, depuis quelques années que je siège à l'Assemblée; lorsque je suis arrivé à l'Assemblée nationale, je m'apercevais que, dans les années entre 1976 et 1981, le budget de construction d'asphalte, sur 1600 kilomètres de routes dans mon comté, était à peu près de l'ordre de 4 000 000 \$ par année et, depuis 1986-1987, les immobilisations sont de l'ordre de 12 000 000 \$ et 13 000 000 \$ par année. Lorsque je regarde encore cette année dans ma programmation, on doit consacrer la moitié des sommes investies pour la solidification des ponts, parce que chez nous il n'y en a pas rien que 1 rivière, il y en a à tous les 4 milles. Les ponts, vous les avez négligés, abandonnés, laissés à eux-mêmes et, quand vous les avez refaits, vous ne les avez pas faits assez longs.

Je ne pense pas qu'on vienne prendre des leçons de personne ici, ce matin. Moi, j'aime bien ça, quand on critique, qu'on fasse le fanfaron, bref, qu'on dise à peu près n'importe quoi, mais qu'on dise un peu la réalité. Un député, au salaire qu'il est payé, est quand même tenu de dire la vérité, Mme la Présidente. Moi, j'aime bien ça faire des farces, mais, quand ça dépasse la mesure, il y a une certaine limite. Et, des aberrations, il y a une limite à en dire. J'invite particulièrement le député de Lévis à venir faire le tour de la 138. Je vais lui sortir le film qu'on a tourné en 1979 et je vais lui repasser en 1994. Il va voir qu'il y a une légère différence. Peut-être que, dans son comté, ça n'a pas fonctionné comme il a voulu, mais... Pourtant, il a eu son petit copain, Lucien, ministre des Transports, pendant 4 ans. C'était le temps de faire refaire tes routes, tu ne les as pas fait faire. Je ne le sais pas, moi, tu chiales tout le temps.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Saguenay, si vous voulez vous adresser à la présidence et ne pas tutoyer les députés, s'il vous plaît.

**M. Maltais:** Vous avez raison, Mme la Présidente. Je m'en excuse. Vous voyez comme je suis poli, aimable, gentil, tendre.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Maltais:** Tout ça pour vous dire, Mme la Présidente, que je pense que c'est beau de critiquer, mais il faut aussi regarder ce qui se fait.

**M. Garon:** On va comparer nos majorités: 200 voix versus 9600.

**M. Maltais:** Eh bien, là, si tu veux comparer ça, on va te les comparer. Si tu veux nous amener à ça, regarde les statistiques. Premièrement, ce n'est pas 200, c'est 580.

M. Gauvin: Ça n'a pas toujours été 9600, pas toujours.

**M. Maltais:** Et si tu veux les comparer à un prochain tour, on les comparera.

**M. Gauvin:** Vous prenez les meilleures, là.

**M. Maltais:** On peut comparer n'importe quoi, en n'importe quel temps, dans n'importe quelle situation.

**La Présidente (Mme Bélanger):** En conclusion, M. le député de Saguenay.

**M. Maltais:** Mme la Présidente, je veux conclure que, lorsqu'on critique, il faut étoffer sa critique. Lorsqu'on regarde, il ne faut pas se mettre des «ornières»; si nos lunettes sont sales, on doit en profiter à l'occasion pour les laver. Merci.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci, M. le député de Saguenay. Alors, on va suspendre quelques instants pour changer de mandat. On vous remercie, M. le ministre. Je pense que les travaux pour l'étude des crédits du ministère des Transports, c'est pour 15 heures, lundi. Alors, c'est à 15 heures lundi, et il reste pour 5 heures.

**M. Middlemiss:** Et c'est à la salle Papineau?

**La Présidente (Mme Bélanger):** À la salle Papineau.

**M. Middlemiss:** Merci, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bonjour.

(Fin de la séance à 11 h 6)