



Assemblée nationale
Québec

journal des Débats

COMMISSIONS PARLEMENTAIRES

Quatrième session — 31^e Législature

Commission permanente des transports

Question avec débat: La politique gouvernementale
en matière de construction, de subventions et
d'entretien du réseau routier

Le 21 mars 1980 — No 267

Président: M. Clément Richard

Table des matières

Exposé du sujet			
M. Bertrand	Goulet.....	B-12783	
M. Hermann Mathieu.....		B-12788	
M. Julien Giasson.....		B-12789	
Réponse du ministre			
M. Denis	de Belleval.....	B-12790	
Discussion	générale.....	B-12795	

Intervenants

M. Claude Vaillancourt, président
M. Bertrand Goulet
M. Hermann Mathieu
M. Julien Giasson
M. Jacques Baril

L'exemplaire, 35 cents - Par année, \$8 - Chèque à l'ordre du Ministre des Finances
Adresse: Service des Documents Parlementaires
Assemblée nationale
Hôtel du Gouvernement, Québec.
G1A 1A7

Courrier de la deuxième classe - Enregistrement no 1762
ISSN 0709-3632

Le vendredi 21 mars 1980

Question avec débat

(Dix heures huit minutes)

Le Président (M. Vaillancourt, Jonquière): A l'ordre, s'il vous plaît!

Il s'agit de la commission permanente des transports qui se réunit pour discuter de la question avec débat du député de Bellechasse au ministre des Transports sur le sujet suivant: la politique gouvernementale en matière de construction, de subventions et d'entretien du réseau routier.

Comme la plupart des députés connaissent bien le règlement qui nous régit sur la question avec débat, je n'en ferai donc pas la lecture. Sur ce, je laisse la parole à celui qui a posé la question avec débat, c'est-à-dire au député de Bellechasse. Par la suite, le député de Beauce-Sud, s'il y a lieu, pourra intervenir et le ministre interviendra par la suite.

M. le député de Bellechasse. Vous pouvez rester assis, si vous le voulez.

Exposé du sujet**M. Bertrand Goulet**

M. Goulet: C'est peut-être une déformation professionnelle au niveau de l'enseignement; j'ai été habitué à enseigner debout, M. le Président, et si vous me le permettez, je ferai mon intervention debout.

M. le Président, M. le ministre, MM. les sous-ministres, MM. les hauts fonctionnaires, il me fait plaisir aujourd'hui de prendre la parole sur un sujet qui me tient particulièrement à cœur, soit la politique gouvernementale en matière de construction, de subventions et d'entretien du réseau routier, mais — M. le Président, vous le comprendrez — plus précisément sur le réseau routier qui touche environ 60 comtés du Québec, soit les comtés ruraux surtout. C'est le but de mon intervention de ce matin.

Ce n'est pas là une question qui suscite un débat idéologique comme celui qu'on a pu connaître depuis trente-cinq heures en cette Chambre, ni un débat à caractère intellectuel. Cependant, je sais pertinemment que le problème des routes dans nos régions rurales du Québec est un sujet souvent négligé par nos parlementaires, même s'il reste que dans nos comtés ruraux la construction, les subventions et l'entretien du réseau routier est un sujet de première préoccupation pour mes concitoyens et pour les représentants de nos municipalités, soit les maires et les conseillers.

Plusieurs se demandent quelle est la politique du gouvernement du Québec concernant l'amélioration du réseau routier du Québec et on le dit surtout au niveau des régions rurales. Depuis plus de trois ans que le gouvernement actuel est en place et sauf erreur aucun changement majeur n'a

été apporté au système quant à l'élaboration d'abord du budget, quant à l'élaboration de la liste des priorités concernant le choix des projets également et quant au programme de réalisation de ces projets. Ce qu'on connaît actuellement, c'est à peu près le même système qui existait sous l'ancien gouvernement et que nous avons eu — je dis bien sauf erreur — depuis dix, douze ans.

Les questions que nous nous posons ce matin, ce sont d'abord celles-ci: Quelle est la politique du Québec en matière de construction et d'entretien des routes dans les régions rurales du Québec?

Une autre question: Qu'est-ce que le gouvernement a fait, depuis trois ans, pour innover dans ce domaine? Que fera le gouvernement, d'ici les trois prochaines années, pour garantir le rattrapage que plusieurs porte-parole du Parti québécois, lors de la campagne électorale, avaient promis, au temps où ils siégeaient sur les banquettes de l'Opposition, ce rattrapage au niveau des régions rurales, de façon à en venir au moins à la moyenne provinciale? Comment peut-on réaliser le plan triennal qu'on connaît actuellement si on continue au rythme actuel?

On démontrera tout à l'heure que, selon nos calculs, — ce sont les chiffres que nous fournit le ministère, le plan triennal actuel qu'on fournit — par exemple, pour la région 3-2 où j'habite, soit les huit comtés du sud du Québec, au rythme où vont les choses, si on conserve ce rythme, le plan triennal que l'on connaît actuellement, cela va prendre entre sept et neuf ans à le réaliser, si on garde le même rythme de croissance pour la réalisation de ces travaux.

Le gouvernement se servira-t-il des mêmes critères que ceux dont il se sert actuellement? J'entends critères au niveau, par exemple, de la construction, au niveau du choix des priorités, au niveau de la classification, au niveau des budgets alloués pour ces régions, ainsi de suite. Quel est le changement prévu à court terme, s'il y a changement prévu? Je pense que c'est le but fondamental du débat qu'on veut faire ce matin ou la question. Je n'aime pas appeler cela un débat, mais la question que nous posons à l'honorable ministre des Transports.

Lorsque le ministre nous annonça en février, au plus fort de l'hiver, qu'il mettait à la disposition de certains comtés ruraux un budget qui servirait à l'épandage de gravier comme cela se fait actuellement, est-ce qu'on doit comprendre que c'est là la nouvelle politique du gouvernement ou doit-on conclure que ce gouvernement, comme les autres, pense aux régions rurales, en matière de transport, chaque fois que s'annonce une élection prochaine ou un référendum? Là, on voit des travaux qu'on a attendus depuis trois ans. Il n'est jamais trop tard pour bien faire mais on se demande comment il se fait qu'on fait ces travaux en plein hiver alors que, durant trois étés, on aurait aimé voir ces travaux? Est-ce que c'est une

nouvelle politique du gouvernement en matière d'amélioration du réseau routier en milieu rural?

Est-ce que la nouvelle politique en matière d'amélioration et de construction du réseau routier en milieu rural serait devenue une politique de bout de chemin réalisé sur de la neige ou en toute vitesse avant un scrutin général? Je dis cela parce que nous l'avons vécu dernièrement, mais je le dis en toute objectivité. Je ne crois pas que ce soit une nouvelle politique du gouvernement mais, quand même, je profite de l'occasion pour poser la question au ministre.

Etant donné que je ne suis pas ici et que je n'ai pas demandé cette rencontre pour critiquer seulement pour le plaisir de critiquer, vous me permettrez, M. le Président, de faire certaines suggestions au ministre. J'aimerais qu'il nous dise par la suite ce qu'il entend faire pour améliorer le système actuel. Les propositions que j'aimerais formuler à l'honorable ministre... On pourrait reprocher bien sûr au gouvernement, M. le Président, de ne pas hausser le budget pour la construction des routes, mais je pense que ce serait trop simpliste et un peu facile d'agir ainsi. Personnellement, je crois qu'il est possible d'améliorer la situation par l'intermédiaire d'un programme fondé sur cinq points.

(10 h 15)

Ces cinq points, c'est d'abord une modification de la classification de nos routes en milieu rural. Un autre point, M. le Président, c'est une modification des normes de construction, une modification de la grille de pondération dont on se sert actuellement pour sélectionner les projets et les identifier, une participation également des municipalités et des citoyens à l'amélioration du réseau routier — je pense que cela devrait faire plaisir au ministre de voir qu'un député de l'Opposition fait une telle proposition parce que, normalement, elle devrait être faite par des membres du gouvernement — et enfin l'instauration d'un système que je pourrais appeler de prime à la participation consentie par le ministère. Je parle de primes à la participation dans nos régions, dans le sens que des gens du milieu participent ou démontrent leur bonne foi, est-ce que le gouvernement ne pourrait pas offrir une prime à la participation à ce moment-là?

Si vous le voulez, on va voir plus en détail ces cinq points. D'abord, au niveau de la modification de la classification des routes, actuellement, il existe dans la classification du ministère des Transports quatre types de routes. Il y a les autoroutes, les routes principales, les routes régionales et les autres routes, pour desservir, par exemple, des chalets d'été et ces choses-là. Les projets du réseau primaire pour 1980-1983 — je donne l'exemple du comté de Bellechasse, mais on peut le répéter à 50 ou 60 exemplaires — sont essentiellement composés — je parlais du projet triennal tout à l'heure — des deux derniers types de routes, soit les routes régionales et les autres routes. En ce qui a trait à la construction d'autoroutes dans nos régions, l'autoroute qui devait être construite est construite.

Dans les autres comtés ruraux, il y a peut-être certaines autoroutes, mais si vous le voulez bien, on va exclure cela du débat ce matin. Nous croyons injuste de placer sur un pied d'égalité, par exemple, une sortie de village et un chemin de colonisation ou une route qui donne accès à des chalets. Actuellement, dans la classification des routes, vous avez une route qui va desservir essentiellement un village et une autre route, par exemple, qui va aller à des chalets et elle est classée, au niveau de la classification du ministère, au niveau de la même classification. A partir de ces exemples, M. le Président, on constate que ces routes n'ont pas les mêmes fonctions. C'est pourquoi on propose une classification adaptée à la fonction de chacune de ces routes.

Personnellement, je verrais sept classifications au lieu de quatre: les autoroutes, bien sûr; les routes principales — je donne un exemple d'une route principale: la route qui part de Québec pour aller à Rivière-du-Loup, l'ancienne route 2 qui est maintenant la 132 — les routes régionales; les sorties de village; les routes de rangs habités — c'est à peu près tous les rangs que l'on peut connaître dans nos comtés ruraux — les routes de rangs habités également, mais sans issue — un rang qui est habité où plusieurs agriculteurs demeurent, mais qui ne mène nulle part, un rang cul-de-sac ou semblable, mais qui ne mène pas directement à un autre village — et, bien sûr, les autres routes. On pourrait classer là-dedans les chemins de colonisation et les routes de chalets.

Il y a également dans les propositions une modification des normes de construction. Il faut à tout prix modifier certaines normes. Par exemple, une route qui a un débit de 100 véhicules ou de 40 véhicules par jour, comme on le voit dans nos régions, ne devrait pas être soumise aux mêmes normes de construction qu'une route qui a un débit de 1000, 2000 ou 5000 véhicules. Selon les autorités du ministère — c'est ce qu'on se fait répéter — il faut bâtir sur du solide et on prévoit pour 30 ans. Que ce soit pour 100 véhicules ou pour 2000 véhicules, bien souvent, les normes de construction se ressemblent et c'est cela qui n'est pas correct, d'après moi.

Je suis convaincu que certains rangs — je donne l'exemple de Bellechasse; on pourrait prendre Beauce-Sud ou Montmagny-L'Islet — n'auront pas plus de débit dans 30 ans qu'ils n'en ont aujourd'hui parce que ceux-ci ont une vocation agricole étant donné qu'ils sont à peu près tous construits. Il y a des fermes longeant ces rangs-là. Ceci dit, est-ce qu'il faut conclure, M. le Président, que ces routes sont condamnées à demeurer en gravier pendant encore 100 ans? Si le nombre d'agriculteurs est porté à diminuer à cause du grossissement des fermes, au contraire, l'importance de ces fermes est portée à augmenter, mais le nombre d'agriculteurs, le nombre de résidents peut, lui, diminuer.

Ce que les gens veulent dans les comtés ruraux — on se fait répéter cela à coeur de jour lorsque nous allons dans nos comtés — ce ne sont

pas des autoroutes, ce ne sont pas des routes droites. Mais, entre une route droite et un casse-gueule à 90 degrés, il y a peut-être une possibilité de faire quelque chose qui soit acceptable. Entre une route de 66 ou 70 pieds de largeur, une route qui est carrossable et ce qu'on connaît actuellement, un petit rang en gravier de 20 ou 25 pieds où il n'y a presque pas de fossé, il me semble qu'il devrait y avoir quelque chose d'acceptable. C'est cela que les gens trouvent curieux: quand on fait quelque chose, on le fait très bien, trop bien, M. le Président, et il me semble que cela coûte beaucoup trop cher et qu'on pourrait réaliser beaucoup plus de travaux. C'est cela, l'essence même de la question qu'on vient débattre ce matin: faire plus de travaux avec l'argent qu'on dépense actuellement.

Un autre argument qui nous fait croire qu'il est urgent de modifier les normes de construction, c'est l'actuelle crise de l'énergie. De plus en plus, les consommateurs et les fabricants se tournent vers des petites voitures moins lourdes, plus compactes et il y a des limites de vitesse.

C'est certain que cette tendance que nous sommes à même de constater doit avoir des incidences sur les nouvelles normes de construction. Les voitures sont plus petites, les limites de vitesse sont réduites, alors, je suis à me demander si les routes ont besoin d'être aussi larges et construites avec les normes que l'on connaît actuellement.

Il est donc logique de conclure qu'une modification aux normes de construction pourrait apporter une réduction des coûts de l'ordre de 15%. Ce n'est pas moi qui l'ai calculé; c'est après avoir discuté avec des ingénieurs du ministère des Transports, à quelque endroit au Québec, soit des directeurs régionaux, des chefs de district ou des ingénieurs du ministère. Je leur posais toujours la question: Croyez-vous qu'il serait possible de diminuer les normes de construction des routes et d'en venir à économiser 15%? A 90% ou 95%, la réponse était: Oui, c'est logique de penser ainsi. Ce sont des ingénieurs. Je ne suis pas ingénieur en construction de routes, mais après m'être informé à des chefs de district et pas seulement de mon district, un peu partout au Québec, j'ai fait plusieurs appels, on m'a dit: Oui, c'est logique de penser qu'on peut réduire les normes de construction de route dans les milieux ruraux et peut-être épargner environ 15%.

Il y a également, M. le Président, une modification à la grille de pondération. Je trouve complètement aberrant qu'une route qui ne compte que quelques résidents — nous avons même, dans nos comtés, des routes où il n'y a aucun résident, sauf un petit moulin à scie à l'autre bout de la route ou un hôtel — soit pondérée, au niveau des critères d'évaluation, plus haut qu'une route où il demeure 20, 30 ou 40 agriculteurs. Les agriculteurs ne sont pas considérés comme des industriels, alors il n'y a aucun point pour ça. Par contre, parce qu'il y a un petit moulin à scie avec deux employés, cette petite route est pondérée. On l'appelle route industrielle et elle peut avoir 30 points de plus dans la grille de pondération. Je trouve ce système tout à fait dépassé.

M. le Président, au rythme où vont les choses — je cite en exemple le comté de Bellechasse, mais on pourrait prendre d'autres comtés ruraux voisins; mes collègues sont ici; ils pourront nous dire ce qu'ils en pensent — actuellement, si rien ne change, nous pourrions rouler sur des routes en asphalte, dans nos régions, dans les années 2080 à 2100, environ, d'ici 100 ou 150 ans, au rythme où on va. Avec chiffres à l'appui, on peut démontrer ça.

Enfin, le problème que je soulève existe depuis longtemps et bien avant la venue du gouvernement actuel, M. le Président. Si on a 60% de routes en gravier dans nos comtés, je ne suis pas prêt à mettre la faute juste sur le Parti québécois. Les trois dernières années, d'accord, mais pour les années d'avant, je suis prêt à prendre un peu de blâme, et les gouvernements précédents doivent prendre un peu de blâme aussi.

Si personne ne propose des solutions réalistes. Le problème, c'est que dans 50 ans, on sera à peu près au même niveau qu'actuellement. On va être pris encore avec les mêmes problèmes. Ce n'est pas la faute du gouvernement actuel essentiellement. Il a sa part de responsabilité, comme ceux qui nous ont précédés ont leur part de responsabilité. Tout d'abord, il faudrait ajouter à la grille de pondération de façon que nos milieux ruraux soient évalués avec justice. Il faudrait ajouter, à la grille de pondération qu'on connaît actuellement, qui est une grille uniforme pour tout le Québec, le critère de la productivité et celui de l'évaluation, qui avantageraient, oui, nos régions rurales. Actuellement, beaucoup d'agriculteurs au Québec ont plusieurs centaines de milliers de dollars d'investissement et un taux de productivité considérable. Cela ne compte à peu près pas ou ne compte pas du tout dans le calcul de la pondération des projets éventuels.

Au niveau de la productivité, c'est facile d'évaluer la productivité d'un rang; quand il y a 30 agriculteurs qui font de grosses affaires comparativement à un rang où il y a un petit moulin à scie, comme je disais tout à l'heure, je pense que c'est facile d'évaluer la productivité et de donner un certain nombre de points de pondération pour cela, de façon que le projet qui est prévu dans huit ans ou dans cinq ans soit réalisé dans trois ans, dépasse les autres. Au niveau de l'évaluation, également, vous avez des agriculteurs, actuellement, qui ont des organisations de \$300 000, \$400 000, \$500 000 et \$600 000. C'est facile d'évaluer une ferme et de dire: Cela vaut \$500 000, donc, si tout le rang a pour \$15 millions ou \$20 millions d'évaluation, il devrait mériter un petit peu plus de points de pondération que le rang où il y a trois chalets à l'autre bout. C'est comme cela qu'on devrait, d'après moi, calculer l'évaluation de chaque rang. Il y a un autre point, M. le Président, que j'aimerais toucher, c'est la participation des municipalités et des citoyens.

Je peux vous dire que quand on en parle dans les milieux, il y a des gens qui froncent un peu les sourcils, c'est normal, mais je pense quand même qu'il faut être sincère et le dire. Mes suggestions

ont pour but d'inculquer à la population et au gouvernement une conception nouvelle de leur rôle en matière de construction de routes régionales, en particulier pour tous les comtés ruraux du Québec. Il faut que les citoyens changent d'attitude face aux attentes qui se font à un gouvernement, quel que soit le gouvernement. Nous avons tendance, depuis quelques années, à toujours s'en remettre au gouvernement lorsqu'on a un problème, ce qui entraîne parfois des demandes exagérées, pour ne pas dire futiles, et souvent, M. le Président, sans fondement.

Je veux dire par là que si une municipalité a huit routes, le conseil bien souvent va envoyer huit résolutions et les huit projets seront prioritaires. Je dis que si la municipalité donnait seulement 1% de la construction de cette route, il y a peut-être deux ou trois projets qui attendraient et les résolutions viendraient... Il y aurait une sélection beaucoup plus objective dès la minute où les gens participeraient financièrement — par une contribution, si minime soit-elle — dès la minute où il y aurait une contribution de la part des citoyens.

Compte tenu des contraintes budgétaires, il est primordial que la population soit plus sélective et objective dans ses demandes; cela va faire plaisir au ministre que je dise cela. Pour ce faire, je propose que les citoyens et les municipalités participent au développement du réseau routier. Il serait normal qu'une municipalité qui fait participer l'ensemble des citoyens pour des travaux de construction d'une rue dans un village fasse la même chose pour les rangs habités.

Cette participation des municipalités, après avoir consulté à peu près tous les maires du comté de Bellechasse-Dorchester, on en est venu à un chiffre qui pourrait se situer aux alentours d'un taux moyen de 10% pour la participation — et j'entends par là de la municipalité ou des résidents du milieu — 10%, de façon à arriver avec des demandes beaucoup plus sélectives, beaucoup plus objectives. Faire participer le milieu à 10%, je pense que c'est logique. Après avoir parlé avec les représentants municipaux, on nous a dit: 10%, ça se défend, c'est logique.

De plus, je suis persuadé qu'il y a des gens intéressés à collaborer ou à prêter — on l'a vécu dernièrement dans nos régions — leur assistance afin de bénéficier de routes convenables. Par exemple, je sais pertinemment que certaines personnes s'engagent à donner une partie du terrain. On l'a vu, on a huit projets dans le comté, actuellement, dont trois ou quatre sont complétés, où les résidents ont donné complètement le terrain au ministère, gratuitement. Ils ont dit: Nous, on est de bonne foi, on veut que vous réalisiez notre route; par contre, on vous donne le terrain. Il faudrait que ces gens soient récompensés, et je vais vous dire comment.

D'autres personnes s'engagent à s'occuper, par exemple, de faire la clôture le long d'un rang. Vous allez dire: Oui, on est rendu, ce matin, à l'Assemblée nationale, avec de la clôture. Savez-vous, M. le Président, qu'un mille de clôture, lorsqu'il est réalisé par le ministère des Transports,

coûte environ \$10 000. C'est le chiffre qu'on m'a donné au ministère, pour un mille de clôture. Bien souvent, on l'a vu dans nos régions, les résidents riverains disent: Nous, on est prêt à le faire gratuitement si le ministère veut faire notre route. \$10 000 pour un mille de clôture, si on les épargne, c'est \$10 000 dans la poche des contribuables québécois et, avec cela, on peut réaliser \$10 000 de plus de travaux.

Je suis d'avis que le ministère devrait apporter une attention toute spéciale au projet, qu'il comprenne une participation active de la population. Je suis en mesure d'affirmer qu'avec le bon vouloir de la population et des municipalités, et grâce à certains aménagements techniques, nous serions en mesure de faire beaucoup plus de travaux et ce, avec le même budget. Pas demander au ministère: Ecoute, tu veux doubler les travaux, double le budget. Cela, se serait facile. Ce n'est pas cela qu'on veut faire, et ce n'est pas cela la proposition que je veux faire au ministre des Transports, ce n'est pas là-dessus que je veux qu'il se prononce ce matin. C'est de dire au ministère: On vous fait des suggestions — et on les pense réalistes — pour faire plus de travaux que vous en faites actuellement, avec à peu près le même budget.

Je persiste à croire qu'en adoptant les propositions qu'on a mentionnées, les propositions en cinq points, on peut réduire les coûts de construction de nos routes, enfin construction, achat de terrains, clôtures, tout ce que cela peut coûter, les dépenses inhérentes à la construction. On peut réduire de 30% à 35% le coût des travaux en baissant les normes et en tenant compte des cinq points que j'ai essayé de démontrer tout à l'heure. (10 h 30)

Je vous donne un exemple: dans le comté de Bellechasse-Dorchester, on note que les travaux prévus par le ministère, comptabilisés par le ministère au niveau du plan triennal, totalisent plus de \$16 millions; \$16 300 000 sont prévus, par exemple, pour mon comté au plan triennal. Ce sont les travaux dans le livre triennal évalués par le ministère.

Cependant, il faut constater qu'environ \$2 millions sont donnés par année. Je peux dire que là-dessus on a eu notre part comparativement au budget de la province. Si on n'a pas eu moins, on n'a pas eu plus. Quels que soient les gouvernements qui se sont succédé et ce qu'on a pu dire en temps électoral, j'ai fait les vérifications pour les dix dernières années et à chaque année cela augmente un peu. On peut dire de ce côté-là — il faut être objectifs — qu'on a eu notre part. A ce chapitre dans la province, il s'est dépensé environ \$110 millions l'an passé, puis il y a eu \$2 millions dans un comté rural; c'est à peu près la même chose pour les comtés avoisinants.

Cela veut dire concrètement que, quand tous les travaux du plan triennal seront terminés — triennal cela veut dire prévus pour trois ans — cela va prendre sept ou huit ans. Il y a \$16 300 000 prévus pour cette année et, quand on va les réaliser dans sept, huit ans, ils vont peut-être en

coûter vingt. Or, on donne \$2 millions par année. Cela veut dire que, dans trois ans, on va avoir eu \$6 millions, on va être en dessous de \$10 millions par rapport à ce qui est prévu. C'est cela, le problème. Dans le livre triennal que vous fournissez, par exemple, dans mon comté, vous avez pour \$16 millions actuellement de projets prévus et vous donnez à peu près \$2 millions par année. Je comprends qu'il y a des contraintes budgétaires et tout cela, et que cela s'est toujours fait de cette façon. Alors, la règle de trois est bien simple à faire; dans trois ans, vous allez avoir fait pour \$6 millions de travaux et vous en prévoyez pour \$16 300 000. Alors, qu'est-ce qu'on va avoir? Si on réalise cela, cela veut dire qu'à ce rythme on en a pour sept ou huit ans.

M. le Président, c'est là le fond même du problème qu'on discute et que, honnêtement, je pense, il faudrait régler. Je n'ai pas l'impression d'avoir inventé quelque chose mais je pense qu'après en avoir discuté depuis trois ans avec les maires des municipalités et avec les gens concernés, les directeurs régionaux, les chefs de districts, c'est logique.

M. le Président, peut-être que mon intervention du début va être plus longue, mais, par contre, par la suite, cela va être plus court, je laisserai la parole au ministre. Au niveau de la part du ministère, on croit que les économies obtenues par la participation de la population des municipalités, ainsi que la modification des normes de construction ne devraient pas signifier le retrait de la contribution du ministère. Le cas échéant, nous nous retrouverions avec la même situation en termes d'échéancier pour des projets, mais cette fois avec une moins grande participation du gouvernement, ce qui ne serait pas logique, non plus.

Aussi croyons-nous essentiel non seulement que le gouvernement maintienne sa contribution telle que prévue au programme des projets régionaux, mais aussi qu'il augmente son budget d'environ 20% si les normes sont respectées. Autrement dit, on va lui faire économiser les 20% du début; avec la participation de la population, en baissant les normes et ainsi de suite, on fait économiser au ministère 35%. On lui dit à ce moment: Vous devriez être de bonne foi, vous aussi, et mettre au moins 20% de plus. Cela veut dire — et je donne toujours l'exemple du comté — qu'en ajoutant 20% de plus au budget actuel on arriverait à hausser le budget de 55% sur une période de trois ans. Dans le cas de Bellechasse-Dorchester, par exemple, le budget passerait de \$16 300 000 de travaux réalisables à \$21 900 000 en termes de travail effectué, pas en termes d'argent nouveau. En termes d'argent nouveau, il y aurait seulement 20%, mais en termes de travaux réalisés, on en aurait pour \$21 900 000. On pourrait dire à la population: On va réaliser votre plan triennal dans trois ans et non pas dans huit ans.

Je voudrais savoir combien il reste de temps, M. le Président. Je pourrai peut-être laisser la parole à mes collègues, quoique j'aurais autre chose, mais j'aimerais, avant de conclure, dire que ce sont des suggestions sans prétention mais

fondées sur les désirs, les besoins de la population que je représente et des comtés ruraux du Québec. Je lance le débat et, en tout temps, je suis prêt à le défendre parce que je crois à mes idées et je suis appuyé par mes concitoyens et par les maires du comté.

Comme preuve, certains projets, dès cet été, seront réalisés en tenant compte de ces principes énoncés auparavant, dès cet été dans nos régions. Et je sais qu'il s'en fait également dans le comté de Frontenac et peut-être dans d'autres régions. Il y a des projets qu'on va faire. Ce que vous appelez votre réseau secondaire, cela va se réaliser cet été. C'est déjà fait, la population a participé, a remis le terrain gratuitement. Le problème est que les municipalités ne seront plus intéressées à ce genre de projet si le ministère ne leur garantit pas que les sommes ainsi épargnées seront réinvesties dans la même localité. Autrement dit, si la municipalité achète les terrains d'un rang pour faire économiser \$30 000 au gouvernement, elle ne voudrait pas que cela bénéficie à la municipalité ou au comté voisin, elle voudrait que vous les réinvestissiez. C'est cette garantie qu'on n'a pas. Quand j'ai rencontré le sous-ministre et l'attaché politique de l'honorable ministre — j'ignore le nom de ce monsieur mais il est ici, en arrière — c'est cette garantie qu'on n'a pas pu nous donner. C'est ce petit bout. Pourquoi serait-on de bonne foi et fournirait-on de nos deniers alors que, vous autres, vous allez prendre cet argent et le mettre dans les comtés voisins? On veut que vous nous garantissiez qu'à chaque fois qu'on vous fait épargner \$1 dans le comté, au moins vous le laissez dans le comté, que vous le réinvestissiez. C'est cette garantie que je n'ai jamais pu avoir de qui que ce soit.

Aussi, il faudrait que le gouvernement encourage ce système en accordant ce que j'appelle une prime à la participation, de façon à vraiment encourager les municipalités ou les résidents qui, par ce geste d'initiative et de participation, prennent une part active au développement de la région. Autrement dit, si on économise \$50 000 dans un rang, au lieu de faire un kilomètre de route, le ministère devrait dire: Vous êtes de bonne foi, on va vous en faire un kilomètre et demi; on va vous le redonner, on va vous donner une prime à la participation.

J'ai préparé un document de travail expliquant mes propositions et je l'ai remis au ministre des Transports. Ce que je lui dis ce matin, ce n'est rien de nouveau pour lui. J'avais intitulé cela "Bellechasse-Dorchester, en asphalte ou en poussière" mais on pourrait dire la même chose pour environ 60 comtés du Québec. J'expliquais mes propositions et j'ai remis cela au ministre des Transports, il y a environ deux ou trois mois, sauf erreur. J'aimerais que le ministre nous dise ce matin s'il en a pris connaissance. Qu'est-ce qu'il en pense? A-t-il l'intention d'aller de l'avant avec un tel projet, au niveau du Québec? Si on y va au niveau du Québec, dans combien de temps? Ou, encore, y aller au niveau expérimental avec certains comtés types. Si vous voulez des comtés types, vous

avez déjà commencé dans Bellechasse-Dorchester, il y a d'autres comtés qui seraient intéressés. On est prêt à aller de l'avant et je suis prêt à aller vendre cette salade dans nos régions, les gens sont acheteurs.

Ce qu'on veut, c'est votre réponse, que vous nous disiez: On accepte, on va de l'avant. Non pas après les prochaines élections, non pas dans cinq ans, tout de suite, dès cet été. C'est ce qu'on voudrait et c'est ce que j'ai demandé au sous-ministre lorsque je l'ai rencontré ainsi que le chef de cabinet ou l'attaché politique qui y était, mais je n'ai pas eu de réponse. Je comprends que ces gens n'étaient pas mandatés pour dire oui ou non, mais ce sont là des suggestions concrètes, objectives, ce n'est pas du tirage de boue, comme on dit. J'aimerais que le ministre nous dise, à un moment donné: On prend cela en considération et vous aurez une réponse dans un avenir très prochain. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Vaillancourt, Jonquière):

Merci beaucoup.

M. le député de Beauce-Sud.

M. Hermann Mathieu

M. Mathieu: Avec la permission du ministre et votre permission, M. le Président...

Le Président (M. Vaillancourt, Jonquière):

Oui.

M. Mathieu: ... je ne voudrais pas allonger indûment ce débat. Je crois que c'est mon devoir de député de Beauce-Sud de venir y participer vu que c'est un sujet primordial et qui inquiète grandement les citoyens du comté que j'ai l'honneur de représenter. C'est un projet qui me tient bien à coeur et nous sommes là pour le bien commun du comté que nous représentons. C'est pourquoi je crois que c'est mon devoir ce matin de participer à ce débat.

Je veux d'abord vous dire que je n'arrive pas ici avec de l'improvisation puisque, au cours du mois de janvier, j'ai visité 32 conseils municipaux de mon comté. Je me suis assis à 32 tables de conseils; je voulais connaître leurs projets, leurs priorités pour être sûr de rendre fidèlement les réalisations auxquelles ils aspiraient.

Je veux d'abord mentionner qu'un des grands problèmes du réseau de Beauce-Sud, évidemment, c'est le projet d'autoroute de la Beauce. Je ne veux pas revenir là-dessus. Je sais que le ministre est sensibilisé à ce problème. Je veux seulement citer un extrait du journal des Débats du 9 mai 1979, pages 3095 et 3096, où l'ancien ministre, M. Lucien Lessard, disait qu'il avait décidé de prolonger l'autoroute à deux voies jusqu'à Saint-Georges, que les deux autres voies seraient construites éventuellement et qu'il n'y avait pas eu d'expropriation. Je voudrais que dans sa réponse tout à l'heure le ministre me dise ce qui arrive de ce projet qui est tellement important pour les gens de la Beauce entière. Vous savez

que cette autoroute serait le lien normal avec le port d'entrée des États-Unis. C'est une route très fréquentée. Je crois qu'il y a urgence dans ce domaine. Vous savez que le réseau actuel est un obstacle considérable au développement économique et social de la région.

En ce qui concerne le réseau de voirie que nous pourrions appeler secondaire, je peux dire que j'ai pris connaissance du document préparé par mon collègue, le député de Bellechasse et que, dans son ensemble, je souscris totalement à ses arguments. Je ne veux pas les reprendre un après l'autre pour ne pas abuser du temps qui m'est alloué. Cependant, je veux mentionner que mon comté souffre d'un retard considérable en matière de réseau de voirie secondaire. Il va falloir absolument prendre les bouchées doubles et adopter une politique de rattrapage. Je mentionne quelques problèmes. D'abord, les usagers circulent dans la poussière avec le danger d'accident que cela comporte, avec les dommages causés aux voitures, les dommages causés à l'environnement. Songeons d'abord à la poussière sur les récoltes, dans les maisons, sur les propriétés. Ensuite, notre réseau secondaire absorbe le trafic des autobus d'écoliers, des camions lourds qui doivent circuler pour se rendre chez les cultivateurs pour la cueillette du lait, la livraison de la moulée, des animaux, etc.

Je voudrais fournir quelques statistiques. Dans mon comté, il y a quelque 800 kilomètres de chemin, plus précisément 796,9 kilomètres de route en gravier dans le moment. Si on en faisait 5000 par année, cela prendrait 159 ans. Cela veut dire qu'on aurait fini en l'an 2139. Je pense que les os ne feront plus mal à personne et je crois qu'il va falloir adopter une politique audacieuse, une politique globale pour qu'au moins dans ce projet de cinq ans, ce problème soit réglé.

On me dira peut-être que les municipalités auraient peut-être leur part à faire. J'entérine ce que vient de dire mon collègue, mais je mentionne que, dans mon comté, par exemple, la municipalité de Saint-Zacharie a 77,6 kilomètres de route en gravier — vous comprenez que la municipalité ne peut pas prendre cela à sa charge — Saint-Victor, 59,5, Saint-Ephrem, 58,4, Saint-Côme, 48, Saint-Benoît, 42, Saint-Gédéon, 39, Saint-Martin, 37, Saint-Evariste, 36, Saint-Ludger, Risborough, 35, Courcelles, 33, Sainte-Clothilde, 30, Saint-Prosper, 29, Saint-Robert, 26. Ce sont des statistiques qui nous démontrent l'urgence de la situation.

En ce qui concerne une stratégie, une approche pour régler ce problème, j'ai discuté longuement avec l'ancien titulaire du ministère, l'actuel député de Charlevoix, M. Mailloux. M. Mailloux me disait — cela rejoint l'intervention du député de Bellechasse principalement en ce qui concerne la modification des normes — que, dans son comté, il y a eu la construction de la route de l'Anse-Saint-Jean à Saint-Siméon. D'après les critères qui avaient été établis, d'après les normes, le premier mille et demi a coûté \$1 500 000. Finalement, on a construit 20 autres milles avec environ \$400 000; évidemment, ce montant ne comprend pas le revêtement d'asphalte, etc.

Je crois que cela démontre l'importance du projet mis de l'avant ce matin et des recommandations faites par mon collègue, le député de Bellechasse, à savoir que ce dont les gens ont besoin, ce ne sont pas des routes — on va dire — à tout casser, mais c'est d'une stratégie de développement qui tienne compte du besoin urgent de construction de routes et du flot de circulation, c'est-à-dire une route qui desserve un rang où il y a 30 cultivateurs. Peut-être que l'emprise et l'infrastructure peuvent être moins considérables que pour une route principale.

A un moment, dans la province, où les grands projets diminuent — il fallait les faire un jour — il n'y a plus beaucoup d'autoroutes à construire, on s'attend, nous des comtés ruraux, que les fonds qui ne sont plus affectés aux grands projets servent au développement de notre réseau secondaire. Je voudrais mentionner au ministre que, normalement, pour le bien commun du comté que je représente, il faudrait, dans une stratégie et une politique de réalisation, de complétion de notre réseau secondaire... Si on prenait, par exemple, nos 800 kilomètres et qu'on tâchait de le faire dans une période de huit ans, supposons, cela ferait dix kilomètres par année.

Pour ce qui est de la part de la population, j'ai dit à tous mes conseils municipaux, pour l'année 1980, de commencer par obtenir les cessions de terrain gratuitement. Je sais que, actuellement, dans tous les rangs, dans toutes les municipalités de Beauce-Sud, circulent des requêtes demandant aux propriétaires de céder le terrain gratuitement pour démontrer d'abord que les propriétaires de terrain et les usagers reconnaissent l'urgence de la situation et qu'ils sont prêts à faire leur part. Alors, pour ce qui est du comté, vous comprendrez que, si tous les usagers arrivent et donnent le terrain, cela démontre sans l'ombre d'un doute l'urgence et qu'ils le désirent.
(10 h 45)

Dans mon comté, la grande priorité dans le moment — je le répète — c'est le réseau routier et je pense qu'il ne faudrait pas arrêter de travailler tant qu'on n'aura pas un projet global et l'assurance que, sur une période de huit ou de dix ans au maximum, nos 800 kilomètres de chemins en gravier seront complétés. Je ne reprends pas les points du député de Bellechasse. Je peux dire que je les entérine globalement pour gagner du temps ce matin à ce débat, mais je voudrais que le ministre prenne en considération ma demande. Je la résume en deux points: premièrement, qu'est-ce qui arrive de notre réseau d'autoroute de la Beauce? Deuxièmement, est-ce que toutes les personnes qui actuellement, dans mon comté, donnent du terrain à leurs municipalités pour l'avancement, pour la réalisation du réseau de voirie peuvent s'attendre que, sur une échelle de cinq ou huit ans au maximum, ce réseau sera complété pour que, comme le disait mon collègue de Bellechasse, dans ces rangs, on arrête de circuler et de manger de la poussière pour, une fois pour toutes, circuler sur des chemins qui seront convenables? Merci, M. le ministre.

M. Giasson: M. le Président...

Le Président (M. Vaillancourt, Jonquière): M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Julien Giasson

M. Giasson: ... je ne voudrais pas prolonger indûment le débat, puisque nous aurons l'occasion, au cours des prochaines semaines, de participer à l'étude des crédits du ministère des Transports. Donc, il serait inutile de faire le grand tour d'horizon qui touche toutes les politiques du ministère.

Cependant, dans le document qu'a préparé notre collègue de Bellechasse, il y a sûrement des éléments fort intéressants, mais il y a également des suggestions des plus pertinentes pour faire davantage de travaux de construction d'infrastructures ou de pavage avec les ressources que le ministère veut bien y consacrer, c'est-à-dire cette recommandation qu'on invite la population à participer directement avec le ministère à l'exécution de certains projets.

Dans le document du député de Bellechasse, parmi beaucoup de commentaires fort à point, fort pertinents, je note, entre autres, qu'il dit ceci: "Je suis d'avis que le ministère devrait porter une attention toute spéciale aux projets qui comprennent une participation active de la population". Cela m'apparaît une opinion remplie de logique et de gros bon sens. Pourquoi le ministère, dans une volonté bien précise, ne consacrerait-il pas davantage de ressources à des projets dans lesquels la population du milieu a décidé de s'impliquer véritablement?

Je ferai référence à une situation qu'on vit depuis environ deux ans. En octobre 1978, l'administrateur régional de la région de la Chaudière, qui comprend environ huit ou neuf comtés sur la rive sud, adressait aux chefs des huit districts de sa région un document qui constituait une première, dans le sens que le ministère des Transports indiquait à ses chefs de division et à ses ingénieurs à la tête de nos divisions de voirie que le ministère était prêt à considérer de façon toute particulière des projets demandés par des municipalités, à condition que ces municipalités éliminent toute l'opération de l'expropriation traditionnelle dans le projet, c'est-à-dire que les municipalités se portent acquéreurs des lisières de terrain requises pour une emprise plus large de la route. Dans le document de l'administrateur régional, on posait les conditions que devaient respecter les municipalités et les engagements que prendrait le ministère suite à l'acceptation par les municipalités de certaines conditions.

J'ai pris connaissance du document et j'ai cru opportun de le transmettre aux municipalités et, d'ailleurs, je présumais que le chef de district ferait la même chose, tant et si bien que quelques municipalités au courant de cette nouvelle politique ont décidé de bouger immédiatement, ont fait les démarches requises, ont informé les contribuables de leur milieu qui possédaient des terrains en

bordure de routes ou de chemins qui faisaient l'objet d'une priorité et les municipalités ont réussi à se faire donner ou ont acheté, selon les conditions qui étaient possibles pour elles, des lisières de terrain requises pour l'élargissement de l'emprise. On leur avait dit: Fournissez cela, donnez au ministère des Transports les terrains et le ministère va accorder une priorité très grande à ces projets.

Qu'en est-il depuis cette lettre et depuis que certaines municipalités ont décidé de procéder ainsi? Je ne l'ai pas avec moi, mais de mémoire, c'est octobre 1978. Certaines municipalités, désireuses d'avoir ces travaux, se sont empressées d'aller voir des propriétaires et d'acquiescer les espaces requis. Elles les ont mis à la disposition du ministère des Transports par le district, mais il semble que le ministère n'a pas été en mesure de donner suite rapidement à ces capacités que le ministère de la Voirie avait de procéder immédiatement à des travaux. Il n'y avait aucune expropriation et sur des projets donnés, il n'y avait même pas de déplacement de services d'utilités publiques ni de bâtiments.

J'ai à l'esprit, par exemple, la route de la Station, de Sainte-Appoline, où il n'y a pas de service d'utilités publiques. Vous n'aviez aucun déplacement de bâtiments à effectuer. Donc, il s'agit d'un cas patent où, dans une volonté du ministère de consacrer \$100 000 ou \$150 000, vous pouviez procéder dans la même année. Je vais citer un autre projet, celui du chemin Taché-Ouest, à Sainte-Perpétue, chemin au sujet duquel il y a eu rencontre de la municipalité de Sainte-Perpétue et même celle de Sainte-Félicité — il s'agit d'un chemin qui traverse les deux municipalités — avec le chef de district qui a été très réceptif. Il a dit: Procédez et dès que vous aurez rempli la part qu'on exige de la municipalité, vous pouvez être certain que le ministère des Transports va procéder. Là encore, la municipalité a fait les démarches et fait céder les terrains requis. On a même indiqué qu'on commencerait, dans un premier temps, à construire un ponton qui était requis sur le chemin Taché-Ouest. Mais de parole en parole, de promesse en promesse, le temps a passé et on sait, d'ores et déjà qu'en 1980 il ne sera pas possible, j'imagine, pour le ministère des Transports, de commencer les travaux sur le chemin Taché-Ouest, tout au moins le tronçon qui traverse la paroisse de Sainte-Perpétue.

Je dis que cette collaboration que les municipalités sont prêtes à apporter et apportent effectivement sur certains projets, ce n'est pas suivi par la même volonté du ministère de consacrer les ressources financières requises pour exécuter les travaux sur ces projets. La faiblesse, présentement, M. le Président, n'est pas du côté des municipalités. Il y a plusieurs municipalités qui apportent une collaboration dans le sens des demandes exprimées par le ministère et le ministère n'est plus capable de fournir sa marchandise lorsque l'autre partie a fait son travail et a effectué ce qui devait être fait.

La question que je pose au ministre: Est-il possible, M. le ministre, de croire que cette nou-

velle formule qui a été lancée par votre ministère, constituant des invitations aux municipalités d'apporter une collaboration, est-il possible de croire ou de penser qu'enfin le ministère des Transports va mettre les sommes requises pour effectuer ces travaux? Ces projets ne coûtent pas des millions. Il s'agit de projets qui peuvent coûter \$100 000, \$150 000 ou \$200 000 et qui paraissent des plus urgents pour les municipalités qui soutiennent ces projets et qui sont prêtes à fournir encore peut-être davantage que ce que vous leur avez demandé sur de tels projets.

La déception que nous vivons, M. le ministre, que les municipalités vivent, et la déception que nous partageons, comme députés, c'est de constater que cet appel que votre ministère a lancé aux municipalités en proposant de nouvelles règles du jeu n'est pas suivi, lorsque les municipalités ont bougé, par l'expression d'une volonté réelle du ministère de consacrer les sommes ou les ressources financières à l'exécution de ces petits projets. Ce ne sont pas des autoroutes, ce ne sont pas des routes régionales, ce sont des chemins municipaux, qu'on appelle voirie rurale, qui sont bordés d'habitations qui, souvent, sont des moyens de communication entre paroisses. C'est le cas du chemin Taché-Ouest, à Sainte-Perpétue.

J'aimerais, M. le ministre, que vous ayez au moins la possibilité de nous dire: Oui, à l'avenir, ces projets, nous allons les soutenir, nous allons les considérer de façon encore plus marquée et plus réelle que dans le passé, et lorsque les municipalités voudront apporter leur collaboration, le ministère va s'empresse à donner suite à l'attribution de crédits ou de budgets pour l'exécution de ces travaux ou de ces projets.

Merci, M. le Président.

Le Président (M. Vaillancourt, Jonquière): M. le ministre des Transports.

Réponse du ministre

M. Denis de Belleval

M. de Belleval: M. le Président, je pense que la discussion de ce matin est particulièrement opportune et se déroule dans un cadre approprié, peut-être même plus approprié que celui qu'on retrouve quand on discute des crédits des ministères. Cela nous donne la chance de fouiller une question un peu plus en profondeur, de répondre à des attentes de la population dans un cadre assez détendu et nous donne aussi assez de temps pour fournir les explications nécessaires. Je pense que c'est un bel exemple d'une revalorisation de notre parlementarisme et d'une utilisation efficace de ces nouvelles occasions que nous fournissent certaines réformes apportées depuis quelques mois, sinon quelques années, dans notre système parlementaire. Je suis heureux, ce matin, de participer à cette discussion.

Je voudrais rapidement répondre aux principales questions et préoccupations que les députés de l'Opposition m'ont posées ce matin. Tout

d'abord, à une affirmation générale du député de Bellechasse à savoir que, depuis 1976, il n'y avait vraiment pas eu de changements majeurs par rapport aux politiques antérieures en matière de construction de routes rurales ou de chemins municipaux en milieux ruraux ou d'allocation de budgets de voirie locale ou régionale.

Je pense que, de ce côté-là, il faut quand même noter un certain nombre de changements qui ont été apportés depuis trois ans et qui vont s'accélérer durant les prochains mois à la suite des informations que j'ai à vous communiquer et des décisions que j'ai prises depuis que je suis au ministère, c'est-à-dire depuis octobre 1979.

Tout d'abord, en ce qui concerne les priorités du ministère comme telles, sur un plan global, je pense que nous avons annoncé, dès notre arrivée aux affaires à la fin de 1976, que, conformément à notre programme politique, nous donnerions la priorité, à l'avenir, aux grandes liaisons interrégionales et aux liaisons régionales par rapport aux budgets de construction autoroutière en général et, en particulier, aux budgets de construction autoroutière en milieu urbain.

Je pense que, déjà, à travers nos budgets, on voit une réflexion de ces préoccupations, à savoir une augmentation relative des budgets consacrés aux travaux en milieux ruraux et aux liaisons régionales et interrégionales par rapport aux grands projets routiers de type autoroutier. Il faut bien voir, cependant, que cette espèce de "rebalancement" graduel du budget, cette réorientation du budget vers de nouvelles priorités ne peut se faire tout d'un coup, parce qu'il reste de grands projets autoroutiers à compléter, y compris des projets autoroutiers qui avaient été commencés par nos prédécesseurs et qu'il faut terminer.

Par exemple, ici même à Québec, l'autoroute Dufferin, de douloureuse mémoire, constitue, je pense bien, maintenant, vis-à-vis de tout le monde, une répartition douteuse de nos priorités en matière routière et en matière de transport en milieu urbain. Il reste que cette autoroute en milieu urbain coûte facilement \$20, \$30, \$40 millions le mille, selon certaines sections. On voit déjà la disproportion des sommes par rapport à l'utilité de semblables investissements. Cette autoroute n'est pas encore terminée, malgré tout, et il faut investir encore plusieurs millions de dollars pour la terminer. On ne peut pas la laisser dans l'état où elle est actuellement; il faut, finalement, rentabiliser les viaducs qui ont déjà été construits et les portions qui ont déjà été construites.
(11 heures)

A Montréal, la fameuse autoroute Ville-Marie a coûté \$40 ou \$50 millions le mille. Je pense qu'il y a des sections en plein milieu du centre-ville qui ont coûté \$70 millions le mille à cause des tunnels et de tous les échangeurs sous la Place Ville-Marie, etc., cette fameuse autoroute, il reste qu'elle n'est pas encore terminée et qu'il faut la terminer.

Il y a aussi d'autres grands projets d'autoroute. J'ai annoncé, d'ailleurs, au niveau de cette autoroute, qu'elle serait terminée d'une nouvelle façon, qu'elle serait terminée non pas sous forme

d'autoroute, mais sous forme de boulevard urbain, ce qui va donner un très bon niveau de circulation pour évacuer entre autres le camionnage le long du port de Montréal jusqu'au tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine. Mais, avec le nouveau système de construction que nous avons adopté, cette autoroute en milieu urbain sous forme de boulevard, ce sont plusieurs dizaines de milliers de dollars qu'on va économiser. On va permettre la finition du boulevard, mais on va économiser des millions de dollars qui vont être utilisés justement dans des projets en milieux non urbains, en milieux régionaux, en milieux ruraux.

Il faut aussi terminer notre grand réseau autoroutier interrégional qui avait été mis en plan et qui s'impose. Le député de Beauce-Sud, qui est très préoccupé de voirie rurale, ou semi-rurale, admettra lui-même, et il l'admet par ses propres préoccupations, par ses propres questions, que l'autoroute de la Beauce est quand même, aussi, une priorité. Il faut la "balancer" cette priorité — si vous me permettez cet anglicisme — par rapport aux priorités qu'il a, cependant, et qui sont tout aussi légitimes, dans les chemins de rangs ou les liaisons entre paroisses, disons entre villages, qui doivent être aussi améliorés dans son comté. Il faut donc terminer ce grand réseau autoroutier malgré tout, l'autoroute de la Beauce, et les travaux recommenceront dès ce printemps, de ce point de vue, conformément au programme du ministère; je puis rassurer le député de Beauce-Sud de ce côté-là. Il faut terminer aussi l'autoroute de la rive nord, par exemple, entre Québec et Montréal; il y a quelques sections à terminer entre Trois-Rivières et Montréal et une immense section entre Donnacona et Trois-Rivières. Il y a d'autres régions qui posent aussi des problèmes de ce côté-là les grands axes interrégionaux. Sans mentionner d'autoroute, par exemple, il y a la route principale, la seule route d'accès, à toutes fins pratiques, entre Montréal et l'Abitibi-Témiscamingue, la route 117, qui est un axe vital pour la région de l'Abitibi-Témiscamingue qui avait été négligé au fil des années et sur lequel il faut investir littéralement des dizaines de millions de dollars, non pas pour le transformer en autoroute, mais simplement pour améliorer la route actuelle, de la même façon qu'on a fait, par exemple, pour la route entre Québec et Chicoutimi. On parle de dizaines de millions de dollars pour rénover la 117 entre Sainte-Agathe et Val-d'Or. Je crois que ce sont \$120 millions qui sont prévus. On voit que les sommes sont considérables et qu'on doit aussi investir dans ce domaine.

C'est ce qui explique que peut-être, au niveau du budget, le rééquilibre entre ce grand réseau qu'il nous faut compléter, y compris le réseau autoroutier, et la voirie proprement régionale ne peut se faire que sur une période de temps. Il n'en reste pas moins que, au cours des trois dernières années, on a déjà vu ce rééquilibre et qu'on le verra, je pense, davantage l'année prochaine et dans les années qui vont suivre. Vous serez en mesure de le constater quand le ministre des Finances déposera le budget et que nous discu-

terons des crédits du ministère des Transports durant les prochains jours.

En ce qui concerne la façon d'utiliser ces sommes qui seront relativement plus considérables pour les budgets de construction routière au niveau proprement régional, est-ce qu'il y a eu des changements? Oui, il y a eu des changements, M. le député de Bellechasse. En particulier, l'automne dernier, dès mon arrivée au ministère, nous avons modifié les normes de construction pour les routes en milieux ruraux et les routes auxquelles vous faisiez allusion, c'est-à-dire des routes qui relient deux paroisses ou des chemins de rang. Effectivement, par exemple — je pourrai déposer un document là — dessus et donner le tableau pertinent — les chemins dont vous parlez, les chemins où il y a environ 100, 200, 300 véhicules par jour, ce sont essentiellement des chemins de rang ou des chemins qui relient deux rangs importants ou deux villages et qui constituent parfois même des sorties de village.

Nous avons réduit les normes concernant la largeur de l'emprise de 24 mètres à 20 mètres, c'est-à-dire une diminution de 18% de l'emprise. Nous avons réduit aussi les dimensions des accotements, les dimensions des voies. Enfin, il s'agit d'une réduction de presque 20% en ce qui concerne ces routes. En ce qui concerne les routes de niveau un peu plus élevé, 250 à 400 véhicules par jour, nous avons réduit l'emprise de 30 mètres à 20 mètres, c'est-à-dire une réduction de 34%. Je pense que cela démontre bien — j'ai ici les plans — que, déjà, nous avons agi de ce côté de façon formelle. C'est une direction formelle. C'est sûr que cela va permettre d'accélérer les travaux parce que, si nous prenons moins d'emprise, évidemment, au niveau des expropriations, des déplacements d'utilités publiques, on rencontre moins de problèmes. Cela réduit aussi les coûts. Je dois dire que, de ce côté, même si on réduit parfois les emprises de 20% ou de 34%, les coûts en moyenne ne sont pas réduits dans la même proportion. On calcule environ 8% pour la réduction des coûts, mais c'est quand même bienvenu.

C'est un autre exemple, je pense, du fait qu'on réagit vis-à-vis des demandes que le député de Bellechasse — je le félicite — a su articuler d'une façon cohérente dans un document et que d'autres députés aussi, au fil des années, depuis quelques mois en particulier, ont aussi présentées. Je pense, en particulier, au député d'Arthabaska qui est ici avec moi, ce matin, M. Baril, qui a aussi des problèmes considérables, qui a un grand comté rural et plein de routes secondaires, un peu comme les vôtres. Je pense aussi au député de Frontenac, M. Gilles Grégoire, qui a fait des demandes dans ce sens et aussi au député de Montmagny-L'Islet qui est avec nous ce matin. D'autres députés de comtés ruraux ont fait des demandes un peu semblables.

L'important n'est pas seulement que vous fassiez des demandes, mais que vous ayez des réponses. Alors, je pense que celle dont je viens de parler démontre qu'il y a eu effectivement une réponse en ce qui concerne les fameuses normes qui étaient trop élevées, à mon avis. Il faut bien se rendre compte, cependant, qu'on ne peut pas

réduire les normes indéfiniment parce que, même sur un chemin où il passe peu de véhicules, quand on améliore la route, il est normal que la vitesse moyenne augmente et si on fait trop de compromis avec la géométrie ou avec l'emprise, on aura des problèmes du côté de la sécurité routière.

Deuxièmement, il faut bien voir que, quand on améliore une route, un des principaux facteurs d'amélioration de la route, c'est l'amélioration du drainage. Cela se comprend : dans un pays nordique comme le nôtre où il y a des périodes alternatives rapides et fréquentes de gel et de dégel, le drainage est de première importance. Si on veut avoir un bon drainage, il faut que les fossés, évidemment, soient suffisamment creux, soient aussi suffisamment éloignés de l'emprise comme telle, de façon que les accotements soient sécuritaires et que, au fond, on ne ramasse pas la route, si je puis dire, dans le fossé aussitôt construite. Alors, il y a une limite aussi à la réduction de l'emprise qu'on peut effectuer. Je pense que les diminutions de normes que nous avons apportées en octobre 1978 répondent à vos demandes de ce côté.

Maintenant, est-ce qu'on a fait aussi d'autres modifications qui répondent à vos propositions? Je dois dire que oui, en particulier en ce qui concerne la fameuse question de la contribution des municipalités. Tout d'abord, j'ai décidé que, pour la prochaine campagne d'élaboration de priorités en matière de voirie régionale, celle qui va commencer au mois de juillet, au mois d'août prochains — à tous les mois de juillet et les mois d'août, nous rencontrons les députés avec nos chefs de districts pour élaborer les priorités de l'année qui suit — à l'occasion de cette prochaine révision du budget triennal, c'est-à-dire le budget de voirie régionale, nous avons éliminé cette grille de pondération en ce qui concerne les travaux d'amélioration locale, les travaux sur les chemins municipaux, de façon à tenir compte plutôt de priorités telles que perçues par les municipalités elle-mêmes en ce qui concerne ces travaux.

Autrement dit, nous avons sorti de la programmation triennale globale les travaux — comme vous le demandiez, d'ailleurs, M. le député de Bellechasse — qui constituent des travaux de premier niveau, c'est-à-dire la liaison entre un village et la route de sortie principale par rapport aux routes de rang, aux chemins qui sont de nature purement locale. Vous aviez raison de ce côté-là. C'est évident qu'en vertu de notre table de pondération, on se trouvait à reporter toujours dans le temps, au fond, des travaux sur des chemins de rang où il passe peu de personnes par rapport aux travaux plus prioritaires, bien sûr, d'une sortie de village ou d'une liaison de premier niveau entre deux villages.

Du côté de ce budget, nous allons tenir compte, d'abord et avant tout, des priorités des municipalités, et ces priorités, nous n'entendons pas que les municipalités les élaborent dans un cadre trop étroit. En particulier, nous allons donner priorité aux chemins où la municipalité s'implique, c'est-à-dire qu'elle obtient elle-même les surlargeurs quand il faut obtenir des surlargeurs, et fournir d'autres services connexes. Mais là-dessus, je pense qu'il

faut se mettre en garde aussi. Il ne faudrait pas qu'à chaque fois que les terrains nous sont donnés gratuitement, on impose au ministère, par exemple, de refaire les clôtures ou des choses semblables et que, automatiquement, le chemin doit être refait en priorité. Il se peut fort bien qu'effectivement il n'y ait pas d'expropriation à faire, il n'y ait pas de déplacement d'utilités publiques, mais que vraiment, le niveau de priorité du chemin soit très bas par rapport à d'autres chemins dans la même municipalité.

Je pense qu'il ne faudrait pas en faire un automatisme absolu et qu'à chaque fois qu'il n'y a pas d'expropriation et que la municipalité est d'accord, on y va. Je parle de cas qui seraient aberrants. Effectivement, j'ai l'impression que cela peut se produire peu souvent. Je ne veux pas agiter un drapeau rouge ou un épouvantail, mais je pense qu'en général les municipalités sont capables... Je ne veux pas faire de relation trop directe entre la couleur rouge et les épouvantails. Je ne veux pas recommencer d'autres débats ici, mais c'est drôle, c'est comme cela. Les drapeaux rouges, paraît-il, les drapeaux qu'on agite devant certains animaux sont rouges. Ce n'est pas moi qui ai choisi la couleur.

Quoi qu'il en soit, disons qu'en principe, je pense qu'on s'entend là-dessus. Non seulement cela, mais j'ai fait émettre une directive, que j'ai d'ailleurs devant moi, qui a été émise sous la signature du sous-ministre adjoint responsable du réseau routier, M. Blais, qui m'accompagne ici ce matin. C'est une directive qui traduit cette préoccupation auprès des chefs de district. Je n'ai pas précisé dans cette directive une demande particulière que faisait le député de Bellechasse parce que les municipalités peuvent être assurées qu'en retour, cependant, les sommes épargnées au ministère seront réinvesties dans la même municipalité ou ne serviront pas tout simplement à débloquer des budgets pour d'autres municipalités.

Je ne sais pas comment on peut traduire cela directement dans les faits. Il faut bien voir que les budgets ne sont pas alloués par municipalité sur une base stricte, mais plutôt sur une base de région et ensuite répartis sur une base de municipalité par rapport à des priorités intermunicipales. Cependant, je peux l'assurer que nous allons trouver une formule en vertu de laquelle, effectivement, des travaux additionnels pourraient être faits plus rapidement dans une municipalité où la contribution municipale est significative et plus importante que dans d'autres cas. Je pense que c'est correct que si une municipalité veut contribuer d'une façon particulière à la réalisation de travaux dans cette municipalité, effectivement, les sommes ainsi épargnées au ministère soient réinvesties dans la municipalité. Il s'agira de trouver une formule concrète pour voir cela, mais je pense que c'est une préoccupation normale.

(11 h 15)

Maintenant, je dois dire que nous sommes aussi en train d'élaborer une nouvelle classification de notre réseau routier qui répondra largement aux préoccupations que vous avez soulevées ce matin et qui fera en sorte, comme je viens de le

mentionner, que les travaux sur les réseaux locaux bénéficieront d'une programmation particulière plutôt que d'être tout simplement noyés dans des priorités plus importantes qui font que, finalement, ces travaux risquent de n'être jamais exécutés parce que justement noyés dans des priorités portant sur d'autres travaux.

J'ai l'intention d'ailleurs, une fois cette classification nouvelle définie, d'en discuter avec l'Union des conseils de comté, qui est l'organisme qui représente les municipalités rurales au Québec, de façon à avoir leur opinion sur cette nouvelle classification, à voir si elle correspond à leurs besoins tels que ces municipalités les perçoivent, et à voir ensuite comment on peut impliquer davantage les municipalités dans la planification et dans la programmation de la réfection de ce réseau routier municipal, y compris la possibilité que les municipalités assument des responsabilités directes quant à la réfection et à l'entretien de ce réseau et même aussi à la participation à ses coûts d'entretien, à ses coûts de réfection ou même de construction, à l'occasion, dans un cadre qui sera peut-être le cadre de la loi no 125, la loi qui devrait mettre en oeuvre les nouveaux conseils de comté.

Je pense que là nous avons une base qui permettrait sans doute de donner davantage de responsabilités aux municipalités dans ce domaine; donc de rapprocher l'exécution des travaux et la détermination des priorités des gens eux-mêmes, à la base, et des corps municipaux. Il va sans dire qu'une telle réforme doit être discutée, comme je l'ai dit, avec les conseils de comté eux-mêmes, avec les municipalités rurales. On doit prévoir également des compensations financières, les budgets adéquats. Je pense que, comme on l'a expliqué — le ministre des Finances et le ministre des Affaires municipales ont été très clairs à ce sujet — il n'est pas question de fournir de nouvelles responsabilités aux municipalités sans, d'abord, qu'elles n'y consentent et que cela se fasse dans un cadre financier accepté par les deux parties, de façon qu'on ne fasse pas tout simplement passer le fardeau aux municipalités sans passer en même temps aussi les moyens financiers pour résoudre le problème.

Pour une grande partie de notre réseau municipal qui est actuellement sous la responsabilité du ministère des Transports, nous aurions avantage à aller dans le même sens que tous les États américains et à peu près toutes les provinces du Canada aussi, à savoir renforcer les responsabilités municipales en matière de voirie locale en milieu rural, mais cela devra se faire d'une façon cohérente. Oui, le député me dit que cela va coûter de l'argent. C'est ce que je viens de dire. Il faut que cela s'accompagne d'un transfert financier adéquat, mais cela a été fait ailleurs et cela a été fait d'une façon qui semble correcte. Il s'agit de regarder cela tranquillement. Ce n'est pas quelque chose qu'on peut faire demain matin, mais je pense que la nouvelle classification dont je viens de parler nous permettra de nous fournir un cadre conceptuel — si je peux dire — un cadre

logique pour pouvoir discuter avec les conseils de comté de façon à améliorer le système actuel dans le cadre actuel, dans un premier temps, et ensuite peut-être d'élaborer ce deuxième cadre dont je parlais qui verrait les responsabilités directes des municipalités renforcées.

C'est, en résumé, l'orientation que je veux donner en matière de voirie locale et de voirie régionale.

Je voudrais terminer mon intervention en plaçant les problèmes que vous avez posés dans une perspective plus générale qui démontre bien aussi l'ampleur des problèmes. Nous avons 28 000 milles de routes en gravier, actuellement, au Québec, par rapport à 35 000 milles de routes pavées.

Si on regarde la situation en Ontario, il y a 42 000 milles de routes pavées et 53 000 milles de routes en gravier, ce qui veut dire que la proportion des routes en gravier en Ontario est plus considérable que les routes pavées, alors que c'est le contraire chez nous. Nous avons, en proportion, plus de routes pavées qu'en Ontario. Alors, ça démontre bien que, de ce point de vue, notre situation n'est pas exceptionnelle ou que, si elle est exceptionnelle, elle est plutôt en faveur du pavage que du gravier.

Il n'en reste pas moins que, s'il fallait paver ces 28 000 milles de routes, il nous en coûterait environ \$1 500 000 000, puisque, actuellement, un mille de route nous coûte environ \$50 000 à paver. Je pense qu'il est important que les citoyens se rendent compte de l'ampleur des sommes en cause.

Tantôt vous disiez que, pour 800 kilomètres de routes en gravier, on pourrait, pendant huit ans, paver dix kilomètres par année; d'abord, vous faisiez une légère erreur; ce n'était pas dix kilomètres, mais plutôt 100 kilomètres par année qu'il faudrait faire pour réaliser le projet en huit ans et vous voyez tout de suite les sommes qui sont en cause simplement pour le comté de Beauce-Sud. Il n'y a pas un ministre des Transports responsable, pas un député — je suis certain, d'ailleurs, que ce n'est pas votre intention — qui pourrait promettre que, d'ici une date quelconque, toutes les routes du Québec vont être pavées, c'est absolument impossible. Il y a des routes qui devront toujours rester en gravier. Ce serait irresponsable de faire le contraire.

Ceci étant dit, actuellement, nous pavons de nouveaux chemins pour environ 800 kilomètres par année. Je parle de nouveaux chemins ruraux. Je ne parle pas de repavage sur d'anciennes routes ou autoroutes. Cela veut dire tout de suite \$25 millions pour 800 kilomètres; alors, on voit les sommes qui sont en cause. J'essaie — vous le verrez dans les prochains budgets — d'augmenter les crédits, malgré tout, pour le pavage en milieu rural pour répondre, entre autres, aux besoins dont vous avez parlé. Mais il faut replacer cet effort dans l'immense besoin qui existe. Comme je l'ai dit, par rapport à l'Ontario, on n'est pas si mal placé. On est dans une meilleure situation, relativement parlant.

Un dernier point. Le député de Bellechasse a fait allusion au programme de rechargement de gravier qui se poursuit actuellement au Québec. C'est une première depuis la Confédération, si je puis dire, pour reprendre l'expression chère à bien du monde! Il se demandait si c'était en rapport avec des élections ou un référendum à venir. Je dois dire que c'est en rapport tout simplement avec la température, qui est de juridiction fédérale, comme tout le monde le sait. Effectivement, vous le savez, nous avons connu un hiver exceptionnel et de nombreuses régions du Québec se sont trouvées, à toutes fins pratiques, libres de neige, jusqu'à tout récemment, de sorte que j'ai eu l'idée, dès la fin de février, de rencontrer les chefs de district, un par un, et de vérifier avec eux s'il serait possible d'effectuer des travaux qu'on peut effectuer maintenant, au moment où la main-d'œuvre et la matière première sont disponibles. Les ingénieurs m'ont indiqué que la première était disponible; qu'il y a plusieurs bancs de gravier sur lesquels il y a du concassé d'accumulé et dont seule la surface est gelée et qu'il suffit de défoncer rapidement avec un chargeur afin d'avoir accès à du gravier de première qualité. Les routes peuvent très bien être rechargées en plein hiver, sans aucun problème.

Vous savez aussi qu'il y a des camionneurs artisans qui sont disponibles à ce temps-ci de l'année. Ces travaux nous ont permis, jusqu'à vendredi dernier, de réaliser pour \$11 millions de rechargement de gravier un peu partout à travers le Québec et de faire travailler environ 1200 camionneurs artisans. Je pense que cela démontre bien mon souci d'améliorer les choses du côté de la voirie régionale. Je dois dire qu'il n'y a pas eu de répartition particulière du côté des régions ou des comtés. Évidemment, les comtés du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie, du Saguenay-Lac-Saint-Jean, de Québec et de la Côte-Nord n'ont pas pu bénéficier de ce rechargement parce qu'il y a trop de neige dans ces régions. Il n'est pas question de faire cela là. Les autres régions ont pu bénéficier de ce programme. D'ailleurs, il s'est fait pour \$70 000 de travaux dans le comté de Bellechasse. Dans le comté de Beauce-Sud, je pense que les travaux possibles n'ont pu commencer à cause des conditions de neige ou peut-être des conditions de bancs de gravier qui n'étaient pas disponibles. En tout cas, il y a des travaux de prévus.

Dans Beauce-Nord, par exemple, qui est le comté voisin, il y a eu pour \$33 000 de travaux. Je pourrais continuer toute la liste. Je pourrais même vous la déposer et vous pourrez regarder la répartition des sommes. Savez-vous que ces \$11 millions de travaux, peut-être \$12 millions, peut-être \$13 millions quand nous aurons fini juste au moment du dégel, permettront certainement dans beaucoup de comtés de reprendre des retards accumulés et de fournir des routes de grande qualité, de première qualité durant l'été qui vient? Je pense que cela démontre, là encore, nos préoccupations pour assurer aux milieux ruraux une meilleure répartition de nos budgets.

Le Président (M. Vaillancourt, Jonquière):
Merci. M. le député de Bellechasse.

Discussion générale

M. Goulet: Le ministre a donné des chiffres concernant le réseau routier, comparativement à l'Ontario. Je le mets en kilomètres; 58 780 kilomètres de routes au Québec entretenues par vous autres. Ces chiffres sont-ils exacts?

M. de Belleval: Pardon?

M. Goulet: 58 780 kilomètres de routes entretenues par le ministère des Transports. Cela veut dire 35 000 milles à peu près.

M. de Belleval: Oui.

M. Goulet: Là-dessus, il y a 47 070 kilomètres, selon le rapport du ministère des Transports, qui sont des routes régionales et d'autres routes. Ce sont les routes dont on parle ce matin. On exclut les autoroutes là. Dans ces 47 000, vous en avez 53,5% qui sont en gravier, qui étaient en gravier selon votre dernier rapport. Est-ce que ce sont les chiffres que vous aviez donnés, parce que vous nous avez donné le total du Québec?

M. de Belleval: C'est 28 000 milles de routes en gravier.

M. Goulet: En tout cas, au niveau des routes régionales, si on enlève les autoroutes.

M. de Belleval: Écoutez, ce que je voulais signifier par ces statistiques, c'est la proportion des routes en gravier par rapport aux routes pavées au Québec et en Ontario. Cela démontre qu'en proportion on a plus de routes pavées qu'en Ontario. C'est simplement la proportion des chiffres qui compte.

M. Goulet: Dans les routes régionales telles qu'on les trouve dans nos comtés ruraux, les routes qu'on touche ce matin, excluant les autoroutes, il y a encore 53% de routes au Québec qui sont en gravier.

M. de Belleval: Oui, quand vous faites un comté ou l'autre... Je donnais le réseau global et de l'Ontario et du Québec et la proportion entre les chemins de gravier et les chemins asphaltés en Ontario et au Québec, ce qui démontre qu'en proportion on a plus de chemins asphaltés qu'en Ontario. Mais ceci étant dit, il se peut fort bien qu'effectivement dans le comté de Bellechasse — c'est le cas, d'ailleurs — la proportion des routes en gravier par rapport aux routes pavées soit de — je ne sais pas — 55%.

M. Goulet: La moyenne provinciale est de 53,5% et dans Bellechasse — justement c'est le cas, on prend le même exemple de l'Ontario — on a 66% de routes en gravier. La moyenne provinciale est à 53,5% au niveau des routes, si j'exclus les

autoroutes. D'accord. Ceci dit, M. le Président, ce n'était pas tellement là-dessus. Le ministre a parlé de beaucoup de choses. Au niveau de l'acheminement des demandes, ce qu'on fait actuellement — dans le comté, cela se passe comme cela parce qu'on nous avait dit d'agir ainsi; c'est parce que le ministre nous avait parlé tout à l'heure qu'il pourrait peut-être changer cela — on demande aux municipalités, qui sont tout de même des gouvernements élus, les représentants municipaux, d'élaborer une liste de priorités. Personnellement, j'exige qu'elles identifient leurs priorités par ordre d'importance, première, deuxième, troisième, parce que c'est facile de demander, mais de là à l'identifier... Autour d'une table de conseil dans une municipalité rurale, il y a des représentants de tous les coins de la municipalité. (11 h 30)

Ces demandes, bien sûr, sont acheminées au ministère des Transports, au bureau de district. On y met une pondération et, là-dessus, le chef de district ne peut pas jouer tellement parce qu'il joue dans un cadre de 10% environ, de 20% à 30%, de 30% à 40%, ainsi de suite. Ces demandes vont au bureau régional et entrent dans toute la région. Cela veut dire, peut-être, huit comtés, dans notre cas, les trois députés qui sont ici, huit comtés et la moitié d'un autre. On nous dit: Selon les disponibilités budgétaires, une route qui a 120 points de pondération dans le comté de Beauce-Sud va passer après une route qui a 180 points de pondération dans le comté de Bellechasse. Cela, ça va, mais selon le principe qu'on touche dans le petit document que j'ai déposé, il faudrait sortir de la région et revenir à la municipalité parce que...

M. de Belleval: C'est ce que j'ai décidé de faire, c'est ce que je vous ai dit tantôt. Pour les chemins municipaux, nous allons abolir cette grille de pondération de façon que vous ne soyez pas en concurrence d'un chemin de rang avec tout le reste des chemins qu'il peut y avoir dans le reste de la région.

M. Goulet: Vous allez l'abolir ou la modifier?

M. de Belleval: On va l'abolir complètement, on va tout simplement fonctionner à partir, compte tenu des disponibilités budgétaires, bien sûr, des priorités municipales.

M. Goulet: Je suis d'accord, M. le ministre, mais...

M. de Belleval: Ce sera à la municipalité d'établir sa grille et de nous faire connaître ses priorités.

M. Goulet: Au niveau du ministère des Transports, je ne suis pas heureux d'entendre dire que vous allez abolir la grille. Je demande de la modifier parce que, à un moment donné, il faut se baser sur quelque chose.

M. de Belleval: On va la conserver en ce qui concerne les autres travaux, mais pas en ce qui concerne les travaux que vous appelez d'améliora-

tion locale, ou des travaux sur les routes, les chemins municipaux, les chemins qui sont vraiment de nature municipale. Si vous me parlez, par exemple, d'une sortie de village, d'une route entre deux villages, ce qu'on appelle un réseau primaire, c'est évident qu'il faut y aller par priorités techniques. Je pense qu'il faut considérer le volume de circulation etc. C'est très bien.

C'est évident que si vous mettez en concurrence ce genre de route avec des routes où, comme vous le disiez, il ne passe que 100 ou 150 personnes par jour et si on fait une grande pondération régionale d'un comté à l'autre, vous avez raison, il y a des routes là-dedans qui sont peut-être en très mauvais état et qui ne finiront jamais par être réévaluées. Là, on se dit: Plutôt que de fonctionner de cette façon, on s'entendra plutôt avec les municipalités sur leur propre perception des priorités.

M. Goulet: Cela change complètement le débat, M. le Président, ce n'est pas cela du tout qu'on demande. Le ministre parle...

M. de Belleval: C'est ce que vous demandez, il me semble.

M. Goulet: Non, non. Le ministre parle des chemins municipaux. On s'entend, le budget que vous donnez à chaque année à la municipalité pour réaliser elle-même certains travaux; ce n'est pas cela du tout. Ce matin, je voudrais qu'on s'en tienne aux routes qui appartiennent et qui sont entretenues par le ministère des Transports.

M. de Belleval: C'est de celles-là que je parle. Quand on parle de chemins municipaux, on parle de chemins municipaux entretenus par le ministère des Transports, mais qui sont à vocation véritablement municipale. C'est l'équivalent de rues en milieu urbain, mais c'est pour une paroisse; si on veut, c'est un chemin de rang, c'est un chemin qui relie un rang à un village, c'est l'équivalent d'une rue. Si c'était un village ou une ville, ce serait considéré comme une rue, et normalement on ne s'en occuperait pas. En milieu urbain, on ne s'en occupe pas, ce sont les municipalités qui s'occupent de cela. C'est ce qu'on appelle des chemins municipaux.

J'ai très bien compris que dans votre document, ce que vous critiquez, c'est que, quand on en arrivait au niveau de l'élaboration des priorités sur ces chemins municipaux, ces chemins de rang, il y avait une grille de pondération et on faisait une espèce d'allocation régionale, même pas, d'ailleurs, municipale, même pas au niveau du comté. Vous pouviez avoir une priorité 10 au niveau du comté de Bellechasse, mais qui tombait en priorité 80 au niveau de la région parce que, ailleurs, il y avait d'autres chemins soi-disant plus prioritaires.

Au niveau de ces chemins, vous avez raison de dire que ce sont les municipalités qui sont le plus en mesure de déterminer leurs priorités. Nous allons leur fournir un guide, bien sûr, pour leur permettre de faire leur travail; nous allons leur

fournir un cadre d'analyse, mais ce seront elles qui seront en mesure de nous répartir les priorités à travers leurs propres municipalités. On va faire un budget spécial pour ce genre d'améliorations, plutôt que de les noyer dans le grand budget. Là, encore, c'est cela que vous me demandiez; il me semble que cela répond à vos objections.

M. Goulet: M. le ministre, vous venez de répondre en disant: On va faire un budget spécial. Je n'ai jamais voulu sortir des normes uniformes pour le Québec. On peut avoir des normes uniformes pour le Québec, mais pour un troisième réseau routier; actuellement, il y a les autoroutes et les autres routes dans votre budget. On pourrait en avoir un troisième: pour les autoroutes et les routes régionales, un budget, et un budget pour les routes dont vous parlez...

M. de Belleval: C'est ce qu'on dit! C'est ce que je dis!

M. Goulet: Oui, mais que les critères de sélection et les budgets qui seront distribués soient faits selon des normes, selon une grille de pondération uniforme et non pas discrétionnaire. Je l'espère, parce que ça va être encore le tirailage qu'on voyait dans les bonnes années d'autres gouvernements. A ce moment-là, un gars peut aller chercher \$1 million ou \$2 millions et l'autre va aller en chercher... A l'intérieur d'une région...

M. de Belleval: Vous admettez vous-même qu'on ne fonctionne plus comme cela.

M. Goulet: Je veux dire...

M. de Belleval: Vous le disiez tantôt. Je ne sais pas si c'était vous ou le député de... C'est vous, je pense, qui avez indiqué que vous avez reçu votre juste part des crédits.

M. Goulet: Oui, les \$2 millions. Oui, justement, j'ai une question là-dessus, on va un peu à gauche et à droite.

M. de Belleval: Utiliser la même juste répartition, mutatis mutandis, pour les chemins municipaux.

M. Goulet: D'accord.

M. Giasson: C'est vrai, la même répartition...

M. de Belleval: C'est le député de Bellechasse lui-même qui l'admettait tantôt.

M. Giasson: Non, non. C'est ce que vous allez faire pour tous les comtés...

M. de Belleval: Pardon?

M. Giasson: C'est ce que vous allez faire pour tous les comtés, mutatis mutandis, \$2 millions?

M. de Belleval: On ne donne pas le même montant à chaque comté, cela dépend de la dimension du comté, de ses besoins. Les besoins ne sont pas les mêmes partout. Vous admettez avec moi qu'actuellement, si on regarde le comté de Charlevoix, on dirait — je ne sais pas ce qui s'est passé — qu'il y a moins de priorités compte tenu des travaux qui ont été effectués dans ce comté pendant quatre ou cinq ans.

M. Giasson: Les priorités ont été mieux exprimées.

M. de Belleval: M. le député de Bellechasse, ne venez pas me conter d'histoires! Pas de Bellechasse, mais de Montmagny-L'Islet.

Il est évident que les besoins ne sont pas les mêmes d'un comté à l'autre, compte tenu de l'histoire plus ou moins récente de ces comtés en matière de voirie rurale.

Le Président (M. Vaillancourt, Jonquière): M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Giasson: M. le Président, il s'agit bien d'un débat avec question. Le ministre a fait un long tour d'horizon dans la réplique et les réponses qu'il a voulu donner; il a fait un tour du Québec. Nous sommes même allés en Ontario en passant par les drapeaux rouges. C'est de bonne guerre! Cependant, j'aurais trois questions à poser: Le ministre nous a dit que son ministère veut abolir la grille de pondération en ce qui a trait aux chemins municipaux ou ce qu'on appelle communément la voirie rurale. J'aimerais déclarer, aujourd'hui, que je ne crois pas à la formule de pondération telle qu'elle a été établie. Je ne serai pas peiné de la voir disparaître. C'est si peu sérieux, M. le ministre, que j'aimerais que vous m'expliquiez, dans le cas de l'établissement des priorités dans la région de la Chaudière, qui compte huit comtés, huit districts de voirie, comment il se fait qu'un projet d'une route donnée, n'ayant jamais paru au programme triennal des années précédentes, nous arrive subitement pour la projection...

M. de Belleval: Vous avez un exemple à nous donner?

M. Giasson: Oui, le chemin du lac des Plaines qui n'avait jamais été au programme triennal et qui apparaît subitement au quatorzième rang de toute la région de la Chaudière.

M. de Belleval: Quand est-il apparu? Lors de votre consultation au mois d'août dernier?

M. Giasson: Non. Il est apparu subitement dans le cahier qu'on nous a remis pour la discussion que nous avions l'automne dernier.

M. de Belleval: C'est évident qu'à un moment donné, il y a des projets... Le plan étant établi à tous les ans, à un moment donné, il y a des projets qui n'apparaissent pas l'année précédente et qui

apparaissent, pendant que d'autres disparaissent parce qu'ils ont été réalisés.

M. Giasson: M. le ministre, je voudrais que vous compreniez très bien! Ce projet n'a jamais paru au cahier triennal, cahier dans lequel vous aviez 175, 180 priorités couvrant la région de la Chaudière. Subitement, un nouveau cahier sort, ce projet qui n'a jamais été au cahier antérieur devient la quatorzième parmi cent quatre-vingts priorités.

M. de Belleval: Je peux vérifier pourquoi il en est ainsi. Vous avez pu vous-même poser la question lors des rencontres avec le chef de district.

M. Giasson: Je n'ai jamais eu de réponse. C'était trop fort pour les gens de ce niveau-là, c'est pour cela que je dois m'adresser au ministre.

M. de Belleval: Écoutez, je suis ministre des Transports depuis le mois d'octobre dernier, vous avez discuté de cela au mois d'août, c'est la première fois que vous m'en parlez à l'occasion du débat ce matin. Il y a quelqu'un qui est attaché à mon cabinet pour répondre exclusivement aux questions des députés, des députés de l'Opposition comme des autres, et ces gens sont disponibles. Moi, je suis en Chambre régulièrement, vous auriez pu me poser cette question il y a bien des mois.

M. Giasson: J'ai posé la question à votre sous-ministre en titre lors de la réunion habituelle, la réunion annuelle; il ne trouvait pas de réponse. J'en ai parlé à l'administrateur régional, il n'a pas de réponse. J'en ai parlé à des gens de mon comté...

M. de Belleval: Depuis le mois d'octobre, vous n'avez pas pensé m'appeler ou m'en parler, ici, en Chambre?

M. Giasson: Oui, je vous en parle en Chambre parce que...

M. de Belleval: Vous m'en parlez ce matin.

M. Giasson: ... c'est vous qui abordez le problème de la pondération et du grillage.

M. de Belleval: Non, non, mais écoutez...

M. Giasson: Je vous en parle à cette occasion.

M. de Belleval: ... vous m'arrivez avec un cas particulier. Il faudrait que je vérifie. Je vais le vérifier, si vous voulez, d'accord?

M. Giasson: Très bien. Deuxièmement, dans l'attribution d'une aide financière pour l'entretien des chemins d'hiver, les chemins municipaux, est-ce qu'il y aurait possibilité de revoir les critères que vous utilisez présentement?

M. de Belleval: Il n'y a aucun critère qui est coulé dans le béton. On est toujours disponible pour améliorer nos méthodes de travail. Si vous avez des suggestions concrètes à faire de ce côté, cela nous fera plaisir de les examiner. D'ailleurs, vous le savez vous-même, dans votre comté, il s'est présenté un problème; le ministère, à partir d'un cheminement logique, avait décidé une chose et, finalement, en consultant les municipalités et vous-même d'ailleurs, on s'est rendu compte qu'on était mieux de revenir à une autre décision et c'est ce qu'on a fait.

M. Giasson: Je ne parle pas...

M. de Belleval: Alors, tout cela pour dire que ce n'est pas l'évangile, ces choses; on peut les changer. Je pense que le système a été amélioré au fil des années, pas d'ailleurs seulement sous le gouvernement actuel. C'est un long processus de maturation mais il n'est pas fini. Je suppose qu'on peut toujours l'améliorer.

M. Giasson: M. le ministre, si vous me permettez, je n'ai pas à l'esprit l'attribution des contrats d'entretien. C'est la subvention que vous accordez aux municipalités pour...

M. de Belleval: Ah! excusez. Enfin, c'est un peu le même dossier.

M. Giasson: Je vais vous donner un cas patent. Vous avez un chemin qui relie une population de deux municipalités, le chemin du rang 4, Saint-Adalbert, qui débouche dans la paroisse de Sainte-Lucie. Toute la partie de ce chemin dans Saint-Adalbert est subventionnée, a été admissible à une subvention. Le tronçon qui se trouve dans la paroisse de Sainte-Lucie n'est pas subventionné et vous avez les propriétaires d'érablières qui ont loué des terrains du ministère des Terres et Forêts en vue d'exploiter les érablières.

M. de Belleval: C'est un chemin où il n'y a pas d'habitation, je suppose? C'est un bout de chemin où il n'y a pas de...

M. Giasson: Il n'y a pas d'habitation permanente. Est-ce qu'il n'y aurait pas possibilité de revoir le cas de ces chemins?

M. de Belleval: Bien, écoutez, c'est une question financière. Si on se met à subventionner des chemins où il n'y a pas d'habitation dans le bout, je ne sais pas, de Sainte-Lucie et Saint-Adalbert, il y a bien d'autres saints et d'autres saintes qui ont donné leur nom à beaucoup de chemins de milliers de kilomètres, ailleurs, dans d'autres comtés, qui vont demander la même chose et il va falloir que j'augmente mes budgets de tant de millions de dollars et cela va en faire moins pour construire d'autres choses ou pour faire autre chose. C'est essentiellement une question budgétaire.

Maintenant, il se pourrait aussi que, dans des cas particuliers, il y ait des aberrations, compte

tenu d'une politique générale qui ne peut jamais rejoindre tous les cas particuliers. On examine cela; parfois, on fait des changements. Mais, c'est sûr que, si c'est un changement de principe, un changement qui implique un précédent qui peut s'appliquer à des milliers ou des centaines d'exemplaires, il est évident qu'on regarde cela de façon très précautionneuse parce qu'on peut ouvrir les vannes.

M. Giasson: Je soulève la question parce qu'il s'agirait de donner un traitement égal à toutes les municipalités.

M. de Belleval: C'est là le problème.

M. Giasson: C'est que vous avez d'autres municipalités qui comptent des chemins qui relient, qui unissent deux paroisses, chemins en bordure desquels vous n'avez aucune habitation, sur une longueur de cinq et six milles, et on maintient la subvention.

M. de Belleval: Parce que...

M. Giasson: Dans d'autres cas absolument identiques, on ne la maintient pas. C'est ce que je veux porter à votre attention.

M. de Belleval: Mais ce ne sont pas des cas identiques du même point de vue. C'est vrai que, dans les deux cas, il n'y a pas d'habitation mais, dans un cas, cela relie deux villages tandis que, dans l'autre cas, cela relie un village à une section tout simplement où il n'y a pas d'habitation, où il y a des exploitations forestières peut-être mais où il s'agit d'avoir accès à l'arrière-pays tout simplement.

M. Giasson: Les cas que je vous cite qui sont subventionnés ne relient pas deux villages, cela relie deux paroisses.

M. de Belleval: Ah bien! deux paroisses.

M. Giasson: Ce n'est pas de village à village.

M. de Belleval: Non, non, deux paroisses, si vous voulez.

M. Giasson: Mais c'est un cas absolument identique, semblable.

M. de Belleval: Oui, mais ce qu'on relie, au fond, le fondement de la politique, c'est qu'on subventionne des chemins qui relient des gens entre eux mais non pas des chemins qui relient des gens à des centres d'exploitation des ressources comme, par exemple, des érablières.

Le Président (M. Vaillancourt, Jonquière): Alors, M. le député de Beauce-Sud et, par la suite, M. le député de Bellechasse.
(11 h 45)

M. Mathieu: Rapidement, je vais poser deux ou trois questions au ministre relativement aux travaux d'autoroute de la Beauce. Il pourra me répondre pour gagner du temps. Premièrement, est-ce qu'on peut s'attendre que les travaux seront entrepris au cours de l'année financière 1980-81? Deuxièmement, lorsque le ministre dit, par exemple, que s'il y a une autoroute dans une région comme à Beauce-Sud, j'ai cru comprendre tout à l'heure qu'il fallait que le budget de voirie rurale en souffre.

M. de Belleval: Non, non. Pas du tout.

M. Mathieu: Je voudrais bien mentionner que l'autoroute, c'est bien sûr qu'elle dessert la population, mais elle dessert en plus les usagers du reste de la province qui vont aux États-Unis. Vu que notre comté a un gros rattrapage à faire, il ne faudrait pas, parce qu'on a l'autoroute, qu'on ait une diminution du budget de voirie rurale. Ma troisième question au ministre est la suivante: J'ai un problème un peu spécial. Lorsque les municipalités ont reçu le terrain des particuliers, des cultivateurs, on commence par faire signer un consentement au cultivateur pour qu'il donne le terrain nécessaire selon les normes du ministère, mais on ne peut pas, à ce moment-là, faire un acte notarié pour la cession de terrain parce qu'on ne connaît pas l'emprise. Est-ce que ce document signé, dirigé au ministère va permettre que l'arpentage se fasse pour qu'après, quand on connaîtra l'emprise exacte, il y ait des contrats finals qui soient concrétisés? Ce sont mes trois questions.

M. de Belleval: Pour l'autoroute de la Beauce, les travaux reprendront aussitôt que possible à la fonte des neiges, aussitôt que les plans... C'est déjà dans la machine. Il n'y a pas de problème de ce côté. Deuxièmement, non, il n'y a pas de répartition intrarégionale entre les travaux de grande voirie, style autoroute, et le budget triennal. Il y a un budget quinquennal qui s'occupe des grandes autoroutes et des grandes liaisons interrégionales comme la route 132, la route 138, la route du parc des Laurentides, la route du parc de La Vérendrye, etc. C'est un budget. Donc, il n'y a pas de répartition sur une base régionale entre ce budget et le budget régional, de sorte qu'une région n'est pas pénalisée sur son budget local parce qu'il y a des travaux nationaux qui s'effectuent dans ce comté. Je pense qu'il faut que ce soit clair.

Tout ce que je voulais dire, c'est que, cependant, en termes d'enveloppe globale du ministère des Transports, il est évident qu'à un moment donné l'enveloppe est fermée. Je peux jouer à l'intérieur de l'enveloppe, mais je ne peux pas la défoncer. C'est sûr que ce qu'on fait comme priorité ces temps-ci, c'est qu'on essaie d'en mettre plus au niveau du budget régional et moins au budget de la très grande voirie. Cela implique, quand même, un niveau d'activité au niveau des grandes autoroutes qui soit un peu moins excessif que ce qu'on a connu dans les années soixante et au début des années soixante-dix. Si vous voulez que j'accélère les travaux de l'autoroute de la

Beauce, je peux bien le faire, mais à ce moment-là — et si je fais cela partout — les priorités que vous avez sur le plan régional non pas simplement dans le comté de Beauce-Sud, mais dans tous les comtés ruraux vont s'en ressentir. Je pense qu'on va le voir quand on va discuter des crédits du ministère. Effectivement, quand on a deux projets, deux paquets de projets et qu'on a à choisir comment partager la tarte, on a décidé de donner une plus grosse portion de tarte pour les projets régionaux que pour les projets de grandes autoroutes.

Ceci étant dit, j'ai les contraintes dont j'ai parlé tantôt, les travaux qui sont déjà en cours et le fait que, quand il y a une région qui bénéficie d'une seule route, je ne peux pas dire que c'est optionnel. La route 117 qui va en Abitibi-Témiscamingue, ce n'est pas un projet que je peux retarder ou pas. Au contraire, c'est leur route. Il faut que je mette la priorité là-dedans et, après cela, on s'en va comme cela.

Troisièmement, votre question sur l'arpentage. Ce que je demande maintenant aux chefs de districts et aux municipalités, c'est la chose suivante: Quand il s'agit d'un chemin municipal, le principe, comme je l'ai dit, c'est qu'on n'exproprie plus les emprises. Cela n'a pas de bon sens. Cela coûte trop cher et ce sont des délais épouvantables. Donc, cela ne rencontre les intérêts de personne, finalement.

Le principe, c'est que la municipalité est chargée d'aller chercher les terrains, soit qu'elle les paie elle-même ou soit qu'elle se les fasse céder gratuitement. En règle générale, elle se les fait céder gratuitement. Il s'agit d'avoir dix pieds de chaque bord de la route et on s'en va avec cela. Les cultivateurs eux-mêmes, la plupart du temps maintenant, comprennent le système et acceptent de donner ces dix pieds ou ces quinze pieds de façon à permettre l'accélération des travaux.

Pour répondre à l'objection du député de Bellechasse, normalement dans un cas semblable, la priorité est là-dessus. C'est ce que j'ai dit à mes fonctionnaires: Quand vous avez les terrains, que les municipalités s'entendent avec les propriétaires et que les terrains sont donnés, la priorité augmente sur ce projet. Je ne comprends pas ce qu'il en est du rang Taché, etc. Je vais vérifier ce qui s'est passé. Il peut y avoir d'autres aspects qui sont intervenus, mais normalement ce sera la politique. Ce qu'on fait, c'est que le maire ou le secrétaire trésorier va, avec une formule, chercher les donations de terrain. On n'a pas besoin d'arpentage. On dit: Ecoutez! C'est à peu près quinze pieds. On peut fournir un plan approximatif, donc le propriétaire sait exactement à quoi il s'engage. Est-ce qu'il s'engage à quinze pieds et non pas à 150 pieds? Mais ce peut être, finalement, treize pieds et demi, je ne le sais pas, quand on terminera l'arpentage final. Avec cela, nous sommes prêts à commencer.

Par après, les actes notariés définitifs peuvent être faits, de sorte qu'on n'a plus besoin, comme avant, soit de procéder par expropriation ou soit d'attendre que tous les papiers soient signés en

bonne et due forme avant qu'on puisse commencer. Alors, cela sauve du temps, cela enlève aussi une certaine frustration de la part des propriétaires. Nous donnons une garantie. Nous avons quand même un papier qui a une valeur. On me dit qu'il a une valeur légale correcte. Chacun sait à quoi s'en tenir et la borne finale est mise un peu plus tard, l'année suivante, cela ne presse pas.

M. Mathieu: Simplement pour compléter. Il y a des maires qui m'ont dit — j'ai préparé des entêtes de requêtes pour tous les maires et ils les font signer partout — que le divisionnaire de tel secteur exigeait un contrat notarié tout de suite.

M. de Belleval: Je sais. Autrefois, c'était comme cela. Mais maintenant j'essaie de changer les procédures. C'est ce que je vous explique. Vous me dites que vous n'aimez pas les anciennes procédures; j'essaie de les changer; c'est ce que je fais.

M. Mathieu: Mon point, c'est qu'avant d'arriver à l'acte notarié ou à l'acte final, qu'il soit notarié ou sous seing privé, peu importe, il importe qu'un arpentage soit fait à un moment donné pour qu'on connaisse l'emprise.

M. de Belleval: Nous autres, quand on fait la route, cela nous prend un arpentage, de toute façon. Mais l'acte notarié en bonne et due forme peut être retardé, ce n'est pas grave, et on peut faire la route avant.

M. Mathieu: Je suis bien d'accord.

M. de Belleval: Autrefois, on attendait d'avoir un acte notarié en bonne et due forme. Cela pouvait prendre un an, un an et demi, deux ans. S'il y avait un propriétaire qui n'était pas de bonne humeur, cela pouvait retarder d'une autre année. Comme nous sommes sujets aux saisons, un retard d'une semaine ou de quinze jours pouvait vouloir dire effectivement un retard d'un an. Au lieu de faire cela, on procède à partir...

Une Voix: D'une requête.

M. de Belleval: ... d'une requête, d'une cession de terrain de bonne foi et authentique, et on fait l'arpentage et l'acte notarié plus tard. Les travaux peuvent être faits, finis, et l'acte notarié peut survenir quelques semaines ou quelques mois plus tard. Cela n'est pas grave, de toute façon, c'est gratuit.

J'ai rencontré tous les ingénieurs de district. Je pense que c'est la première fois qu'un ministre des Transports rencontrait tous les chefs de district un par un pour établir le programme budgétaire de l'année qui vient. Je voulais, parce que j'arrivais au ministère, rencontrer tout le monde et prendre également connaissance, le plus à la base même, des problèmes réels et aussi expliquer aux gens ce vers quoi je m'en allais. On s'en est parlé et tout le monde était d'accord qu'effectivement

cela sauverait du temps. Une autre réforme, petite, mais qui contribue à accélérer les choses. C'est tout le "red tape" interne, à partir du district de la région jusqu'au central.

Pour les travaux du type dont vous parlez, les chefs de district et les chefs régionaux vont avoir plus d'autorité pour faire leurs plans et les approuver eux-mêmes plutôt que de passer par l'Environnement, etc., au niveau central et introduire un mois et deux mois de plus dans le circuit. Alors, on a supprimé des étapes comme celle-là. Ce qui veut dire qu'on va enlever une partie de la frustration des maires, des ingénieurs eux-mêmes, d'ailleurs, dans le comté et des députés.

Je vous ai ouvert les portes du ministère encore plus, j'ai nommé deux adjoints au cabinet du ministre pour discuter directement avec vous quand vous avez des problèmes particuliers qui se posent, de façon que vous sachiez ce qui se passe et pourquoi, par exemple, un projet retarde ou, au contraire, va se faire. Je pense que les critiques vont diminuer beaucoup, parce que vous-mêmes, étant mieux informés, vous serez plus en mesure d'informer les gens.

Les projets retardent — vous le savez — parce qu'on a un problème d'expropriation. Si vous le savez, vous pouvez intervenir à votre niveau et vous allez cesser de vous poser des questions et de penser que c'est de la mauvaise volonté de notre part, alors qu'il y a un problème très concret qui se pose. J'ai remarqué que quand les députés sont au courant et qu'ils se rendent compte que le problème n'est pas au ministère, mais dans la paroisse, dans le village ou du côté d'une compagnie, ou quelque chose comme ça, vous-mêmes, vous prenez le problème, vous allez voir ces gens et vous contribuez à accélérer les travaux.

Je pense qu'on fait une meilleure équipe en tant que députés et ministère. C'est le sens, au fond, de tout ce que je recherche.

Le Président (M. Vaillancourt, Jonquière): M. le député de Bellechasse.

M. Goulet: M. le Président, lorsque le ministre a répondu au député de Montmagny-L'Islet, il a donné l'exemple des municipalités où il y a des résidents qui cèdent l'emprise et où vous devancez les priorités. C'est justement le but de l'intervention de ce matin. Ce n'est pas ça qui se passe. Devancer une priorité au niveau secondaire... La demande que j'avais formulée au sous-ministre et que je répète depuis six mois, c'est qu'on prenne le programme du réseau primaire et qu'on le transfère au réseau secondaire. Or on ne veut pas faire ça.

On a quelques projets au réseau primaire. On va prendre votre liste de priorités telle qu'elle est actuellement, le programme triennal. Par exemple, les projets nos 9, 19 et 48 sont des projets de Bellechasse. Entre ça, il y a les projets nos 10 et 11 qui peuvent être d'Arthabaska ou de Montmagny. Qu'est-ce qui arrive? Si on travaille très fort pour réaliser tel projet, qu'on va rencontrer les citoyens de la municipalité pour leur dire: Vous allez

participer, d'accord, on fait économiser X argent au ministère des Transports et le projet peut être devancé, ce qui arrive, c'est qu'on travaille pour les autres. En effet, au niveau de la région, il arrivait, par exemple, que vous disiez: Cette année, on a 180 projets de prévus; on va en réaliser environ 40 — sauf erreur, l'an passé, on devait réaliser 40 — et les autres, ça sera pour la deuxième ou la troisième année. Si nous, dans Bellechasse — c'est la même chose que les autres comtés — on travaille très fort pour le projet no 9 et qu'on le réalise, on vous fait économiser de l'argent, mais au lieu de se rendre au projet no 40, vous allez vous rendre au projet no 41. Et, si le no 41 n'est pas le mien, ça me donne quoi de travailler à ce moment-là? C'est ça que les municipalités disent: Tant qu'on n'aura pas cette garantie du ministre que si le projet no 9 est, par exemple, à Saint-Charles-de-Bellechasse et qu'on fait économiser \$50 000 au ministre, il faudrait qu'il soit comptabilisé sur le projet no 19, qui est un autre projet de Bellechasse, pas sur les nos 10 ou 11 qui sont des projets de Montmagny...

Vous dites: Oui, il faut vérifier pour toute la province. Ensuite, il faut administrer pour toute une région. Ce que je demande au directeur régional ou, encore, au sous-ministre, c'est de trouver le moyen de comptabiliser ces choses au niveau d'un comté. Mais les priorités ne devancent vraiment pas... Vous avez sorti, l'an passé, un petit budget pour le réseau secondaire, comme vous l'appellez. Il est inscrit comme ça dans votre livre triennal. Vous arrivez avec ça, mais je vous dis, par exemple, que je voudrais prendre des projets qui sont au primaire et les mettre au secondaire. Là, on nous arrive avec toutes sortes d'argumentations. On dit: On fait aussi bien de les laisser là. Justement, il ne devrait pas avoir de primaire et de secondaire.

Dans votre grille de pondération, si vous conservez à peu près la même... Il peut y avoir des différences de budgets au niveau des types de routes; on s'entend, mais pas aux réseaux primaire et secondaire. Vous avez des routes dans le réseau secondaire actuellement que vous appelez secondaires, selon vos appellations, qui sont plus importantes que des routes dans le réseau primaire, dans votre livre, et qui sont même plus pondérées. Prenez votre livre triennal de cette année; vous en avez deux sortes. Ce n'est pas ça qu'on voudrait; on voudrait qu'il n'y ait qu'un réseau.

Si vous voulez mettre trois budgets: un pour les autoroutes, un pour les routes régionales, et un pour les autres, d'accord. Mais ce n'est pas ça que vous avez fait. Vous avez pris certaines routes qui étaient dans le réseau que vous appelez primaire et vous l'avez appelé réseau secondaire. Elles sont plus pondérées, mais bien souvent elles n'ont pas été devancées. C'est la première chose. Donner une garantie aux municipalités et dire: Oui, il y a 1500 municipalités au Québec et ça va prendre du monde. A ce moment, il n'y a personne qui va être intéressé. Honnêtement, je pense que c'est être objectif de dire ça.

(12 heures)

Je serais bien fou, comme député de Bellechasse, de travailler jour et nuit et qu'à un moment donné, au lieu d'avoir neuf projets qui vont se réaliser dans le comté, j'en ai onze, mais ces onze projets, cela va être les comtés avoisinants dans la région qui vont les avoir. A ce moment...

M. de Belleval: Je ne comprends pas le député de Bellechasse de ne pas comprendre dans un sens parce que ce que j'essaie de lui expliquer depuis le matin, c'est qu'une bonne partie, sinon toutes, à toutes fins pratiques, de ses recommandations, comme celles de beaucoup de députés, c'est exactement ce qu'on est en train de mettre en application. Je vais essayer de réexpliquer les choses. Au niveau du budget triennal, on va faire la différence, à l'avenir, entre le réseau numéroté, par exemple, les sorties de village dont vous parlez, et le réseau proprement municipal. Le réseau numéroté, le réseau des sorties de village, au fond, le grand réseau de base intrarégional, lui c'est évident que là-dessus il faut continuer à y aller avec une grille de pondération. Je pense que le député est d'accord avec cela. Le nombre de véhicules qui circulent, l'état de détérioration de la route, des choses comme cela. Je pense que c'est important. On parle d'une route numérotée. On parle d'une route quand même d'importance vitale sur le plan de la région. La route — je ne sais pas moi — de Saint-Pamphile à L'Islet, c'est une épine dorsale pour toute une série de villages dans ce coin. C'est une route numérotée, je ne me souviens plus de son numéro.

M. Giasson: 204.

M. de Belleval: Pardon?

M. Giasson: 204, Saint-Pamphile et Saint-Jean.

M. de Belleval: C'est une route numérotée. C'est une route qui est dans le budget triennal, pas dans le budget national, elle est dans le budget local ou régional, si l'on veut. Ce qu'on veut, pour répondre à vos objections, c'est de ne pas essayer de mettre en compétition dans le comté de Montmagny-L'Islet la réfection importante, à un moment donné, qu'il faut faire sur la route de Saint-Pamphile à L'Islet — parce que le pavage s'est détérioré avec le temps, le drainage est mauvais, il y a des bouts qui n'ont pas été améliorés depuis quinze ans et la route a fait son temps — il faut la refaire — avec, dans le même comté, un rang de Saint-Pamphile même. On va séparer cela. C'est ce que vous vouliez; vous vouliez avoir trois budgets.

M. Goulet: Exactement, mais vous dites...

M. de Belleval: Vous allez en avoir trois. Deuxièmement, en ce qui concerne... Oui ou non, c'est cela que vous demandez?

M. Goulet: Est-ce que vous me permettez une petite question?

M. de Belleval: Oui.

M. Goulet: Vous dites: On va faire cela. Moi je dis ce qui existe cette année. Tout à l'heure, vous avez dit: On l'a déjà fait, réseau primaire, réseau secondaire. Vous avez dit cela au député. Là vous dites: On va faire...

M. de Belleval: Quand je dis qu'on l'a déjà fait, j'ai dit: J'ai déjà décidé de le faire pour le budget qui s'en vient.

M. Goulet: Ah oui! Un instant, d'accord, mais cette année, parfait, vous avez dit tout à l'heure...

M. de Belleval: Cette année. Je n'étais quand même pas là au ministère, le budget a été adopté aux mois de juillet et août derniers. Je ne peux pas refaire les choses.

M. Goulet: M. le ministre, je veux vous demander...

M. de Belleval: Attendez de voir le budget cette année, d'ailleurs, vous allez être content.

M. Goulet: Je veux vous demander juste une chose. Vous dites: On l'a déjà fait, et vous avez parlé de votre réseau primaire et secondaire...

M. de Belleval: C'est déjà décidé.

M. Goulet: Parfait. L'an passé, les appellations réseaux primaire et secondaire, cela n'avait aucun rapport avec ce qu'on va connaître cette année.

M. de Belleval: Je...

M. Goulet: Écoutez, l'an passé, quand la municipalité participait, automatiquement son projet s'en allait au réseau secondaire, que vous vous appelez secondaire dans votre livre triennal. Cela pouvait être un projet qui était aussi important...

M. de Belleval: D'accord, on va continuer. Je comprends où vous voulez en venir.

M. Goulet: Cette année, cela va être complètement nouveau. C'est cela.

M. de Belleval: Un premier bénéfice que va obtenir la municipalité ou le député, si vous voulez, ou le comté, c'est que le projet va être accéléré. Au lieu de prendre un an, deux ans ou trois ans, cela va se faire plus rapidement. Je pense que c'est un bénéfice. Vous devez être content de cela. Si c'était la priorité 70 et que cela devait se faire dans trois ans et que tout d'un coup, au lieu de se faire dans trois ans, cela se fait dans deux ans ou dans un an, c'est un premier effet dans le sens suivant; c'est que, pour la priorité 40, les gens ne donnent pas le terrain ou bien il y a de la chicane dans la paroisse et finalement il y a des problèmes particuliers qui se posent. La priorité 70, dans la même paroisse, la même municipalité ou dans le

même comté, elle, c'est prêt à être réalisé; on fera la priorité 70, c'est cela qu'on va faire cette année. Vous allez le voir.

J'ai déjà réaménagé le budget qui avait été adopté au mois d'août dans ce sens quand cela a été possible. J'ai d'abord tenu compte des priorités que vous aviez faites. Quand il y a un projet prioritaire, que cela ne peut pas se faire, on va chercher un projet qui est peut-être au niveau 70 et on le monte. Là les gens ont manifesté une bonne volonté, etc., et ils sont prêts. On est d'accord que c'est un projet valable. Ce n'est pas un projet de fou. Parfois les gens sont d'accord, mais c'est un projet de fou; c'est l'espèce de remarque que je faisais tantôt. On tient pour acquis que les gens nous présentent des projets valables.

Troisièmement, ce que vous voulez en plus, c'est être bien certain que, quand une municipalité collabore, quand les gens collaborent, quand ils sont même prêts à investir de l'argent d'une certaine façon, indirectement, en ne requérant pas, par exemple, la pose de clôture, etc., les sommes ainsi épargnées soient versées dans la même municipalité ou dans le même comté. C'est cela que vous voulez? J'ai répondu à cela: On va examiner comment on peut s'assurer que, effectivement, quand de tels cas se présentent, l'augmentation des disponibilités serve d'abord prioritairement au village ou à la municipalité en question. C'est ce que je peux dire.

Là-dessus, je vous ai fait remarquer aussi qu'on n'a pas des enveloppes par municipalité ou même par comté. Alors, ça pose un problème de répartition, mais je pense qu'il y a moyen de tenir compte de l'esprit de votre remarque et d'essayer de trouver une façon d'en tenir compte, peut-être pas dans le budget de la même année, mais dans le budget de l'année qui suit.

M. Goulet: Ce qu'on faisait, M. le ministre...

M. de Belleval: Quand la municipalité va travailler, elle va travailler pour elle et, quand le député travaillera, il travaillera pour lui.

M. Goulet: Si vous me le permettez, M. le Président, ce qu'on faisait l'an passé...

M. de Belleval: Au niveau local.

M. Goulet: Vous avez votre liste triennale, 180 projets.

M. de Belleval: Oubliez comment ça fonctionnait; cela ne fonctionnera plus ainsi.

M. Goulet: Je veux savoir. Vous dites: On ne sait pas comment on va le faire. Vous avez bien dit: On va essayer de trouver une solution pour systématiser...

M. de Belleval: C'est sur votre troisième point que je veux m'expliquer. Vous êtes persistant, vous me dites: On épargne \$50 000 sur un projet

qui devait en coûter \$200 000. Est-ce que la municipalité va être assurée que les \$50 000 vont lui servir, à elle, et non pas à une autre municipalité? C'est cela, votre question?

M. Goulet: Laissez-moi la formuler, si vous voulez. Je veux m'assurer si, cette année, ça va fonctionner. L'an passé, une municipalité disait: Nous, on est prêt à participer, on est de bonne foi. On prenait son projet et on l'installait dans le réseau secondaire, comme vous l'appellez dans votre livre. On lui donnait une priorité au niveau secondaire; on la sortait de là. Oui, c'est comme cela.

Si l'autre municipalité n'était pas intéressée ou si les résidents du rang disaient: Si le ministère des Transports veut passer, il va payer le terrain comme il l'a fait les autres années, et ainsi de suite, on disait: D'accord, demeure au réseau primaire et suis ta priorité. Tu es prévu dans huit ans, tu auras ton rang dans huit ans. Ton projet sera réalisé dans huit ans. Par contre, je prends un exemple que j'appelle l'exemple A qu'on a vécu chez nous. La municipalité et les résidents du rang ont dit: Nous, on est prêt à participer. Dans la région, qu'ont-ils fait? Ils ont pris leur projet et l'ont mis au réseau secondaire et il est devenu priorité no 3 dans le réseau secondaire. Au lieu d'être réalisé dans 5 ans au primaire, il va être réalisé cet été au secondaire. C'est parfait et je voudrais que ça demeure, aussi, parce que sans cela...

M. de Belleval: C'est ça qui va demeurer.

M. Goulet: Parfait, M. le ministre, vous auriez dû me dire ça tout de suite tantôt. Il y a une correction importante que je voudrais apporter. Lorsque j'ai dit au ministre — je l'avais bien mis dans mon rapport — que le comté de Bellechasse-Dorchester n'a pas été favorisé au niveau de la distribution du budget, je m'explique: Pour les routes régionales et autres, il y a eu \$110 millions, au Québec, donnés l'an passé; dans la région de la Chaudière, il y a huit comtés, il y a eu \$15 800 000; Bellechasse-Dorchester a eu \$2 millions. Au niveau du prorata soit du nombre de comtés ou de la population, on n'a pas été défavorisé. Mais au niveau de la longueur du réseau routier, on l'a été, parce que, si j'ai 1500 milles de routes dans mon comté, comparativement au comté voisin qui en a 800 milles et que j'ai \$2 millions pareil, ça va prendre deux fois plus de temps, chez nous, à le faire. C'est pour cela qu'on a 66%. N'allez pas dire: Le député nous a dit qu'il était content.

Au niveau du prorata de la population et au niveau du prorata des comtés, vous avez dit: \$110 millions divisé par 60 comtés qui en ont besoin, cela fait tant. Parfait! Je voulais vous dire qu'il y a des comtés, comme cela, où le réseau routier est deux fois plus long, qu'ailleurs. Par exemple, dans un comté comme Bellechasse-Dorchester, le réseau routier est deux ou trois fois plus long que

dans certains comtés du Lac-Saint-Jean où il y a plutôt une route de ceinture, comparativement à chez nous. Si on divise cela ainsi, on est nettement défavorisé.

Vous avez parlé, également, de l'augmentation du budget. Vous avez dit: On a fait des choses, on a augmenté. J'aimerais savoir, depuis que le gouvernement du Parti québécois est là, par exemple, pour la région de la Chaudière, le budget était de combien? L'an passé, il était de \$110 millions. Est-ce qu'on peut le connaître pour l'année antérieure et l'autre? On n'a pas besoin de reculer... Il n'y a pas quelqu'un qui a cela? Il a augmenté de combien par année, à peu près? Quand vous me parlez...

M. de Belleval: On pourra regarder cela lors de l'examen des crédits, dans quelques jours.

M. Goulet: Rapidement, parce que, si vous avez affirmé que ça a augmenté, vous devez être capable de me donner un pourcentage. On ne s'enfargera pas dans les fleurs de tapis. 2%, 8%, 20%, c'est quoi, l'augmentation?

M. de Belleval: Je n'ai pas tous ces détails ce matin, comté par comté...

M. Goulet: Ah! écoutez, un gars comme M. Blais peut nous dire cela.

M. de Belleval: Il va falloir que j'examine ces choses-là.

M. Goulet: M. le Président, le ministre vient de dire dans cette Chambre...

M. de Belleval: Non, écoutez un peu, soyons sérieux deux minutes! Vous me demandez la répartition des budgets par comté depuis six ans. Bon, je vous l'amènerai quand on étudiera les crédits du ministère des Transports, dans quinze jours.

M. Goulet: M. le Président, ce que je voulais dire au ministre, c'est qu'il a dit lui-même, tout à l'heure, sans qu'on lui demande, quand je lui ai dit: Il n'y a pas eu grand-chose de fait de nouveau: Un instant, les budgets ont augmenté. Pour pouvoir faire une telle affirmation, il a dû voir quelque part que cela avait augmenté. Est-ce qu'il a inventé cela ou si cela a effectivement augmenté?

M. de Belleval: Oui, ils ont augmenté. Je vous apporterai la preuve, je vous apporterai tous ces chiffres quand on étudiera les crédits du ministère. Si je vous ai dit cela c'est parce que j'ai des rapports qui me démontrent que c'est cela qui s'est passé mais je n'ai pas apporté cela comté par comté. Ce sont des chiffres qui existent; ce sont des comptes publics, d'ailleurs, ce ne sont pas des chiffres secrets. Vous ne pouvez pas dire que ce sont des rapports qu'on cache, ils sont à la bibliothèque de l'Assemblée nationale.

M. Goulet: Je dis que cela a augmenté d'à peu près l'équivalent de l'inflation, pas plus. Vous, vous sembliez dire que cela avait augmenté! Il ne faut pas partir en peur avec cela...

M. de Belleval: J'ai expliqué qu'à l'intérieur de notre enveloppe globale, il y a eu un rééquilibrage de la grande voirie dans le sens d'auto-routes urbaines et autoroutes interurbaines. Il y a eu un rééquilibrage dans la répartition de mon budget global entre ces travaux et les travaux proprement régionaux. C'est cela que j'ai indiqué, pas plus ni moins! Je pense que cela je suis capable de le démontrer. Vous allez le voir davantage, je pense, dans le budget de 1980-1981, sous les réserves, aussi, que j'ai expliquées que cette espèce de rééquilibrage ne peut être que graduel, compte tenu des engagements antérieurs qu'il faut terminer.

M. Goulet: M. le Président, dans un autre ordre d'idées, si M. le ministre le permet. Tout à l'heure, il a parlé des conseils de comté, de peut-être amener les conseils de comté à participer soit à la réalisation des routes...

M. de Belleval: L'administration...

M. Goulet: ... ou à l'élaboration des projets. L'administration. Est-ce qu'on s'en vient vers une politique de décentralisation? Il y a deux façons de décentraliser. Au niveau de la réalisation des travaux, par exemple, le ministère dit: Nous construisons telle route à tel endroit, nous offrons à la municipalité telle subvention et la municipalité va elle-même s'occuper de faire réaliser le projet sous surveillance du ministère, selon les normes du ministère. Cela c'est une façon de décentraliser.

L'autre façon de décentraliser, c'est de dire: Vous, cette année, pour la voirie, on vous donne, par exemple, \$250 000, faites ce que vous voulez avec, comme vous voudrez. Est-ce comme on peut le faire, par exemple, dans d'autres ministères, juste décentraliser l'administration, mais toujours selon les normes? Il ne faudrait pas qu'on se réveille avec une municipalité riche qui a une route de 75 pieds de large et l'autre voisine qui n'en a pas. Une municipalité peut décider, avec \$250 000, de faire une route de quinze pieds de large, et l'autre d'en faire une de 60.

Est-ce que votre idée de tout à l'heure était de décentraliser le budget ou de dire à la municipalité. Pour la construction d'une route au Québec de tel type, ce sont telles normes?

Maintenant, on veut décentraliser l'administration, on vous accorde, chez vous, cette année, telle route. Vous voyez vous-mêmes à aller en soumissions publiques et à demander aux entrepreneurs, selon telles normes, de réaliser telle route, selon telles conditions, mais par contre toujours sous surveillance du bureau local du ministère des Transports et ainsi de suite. Dans votre idée, qu'est-ce que c'était votre décentralisation, puisque vous dites: On s'en va là?

M. de Belleval: Comme je l'ai expliqué, on procède à une nouvelle classification des routes au Québec et on voit des résultats de cette nouvelle classification dans le genre de propositions qu'on est en train de mettre en place pour, entre autres, le réseau municipal. On va aller discuter de cette nouvelle classification avec les municipalités, en général, pour avoir leur avis à savoir si c'est une bonne classification ou non et comment elle peut nous servir. Ensuite, dans une deuxième étape, on fait non seulement la répartition du budget du ministère des Transports comme tel, mais la répartition des responsabilités entre le ministère des Transports et les municipalités quant à la construction et à l'entretien du réseau routier. (12 h 15)

Qu'est-ce que cela veut dire concrètement? Cela veut dire qu'une grande partie du réseau routier qui est actuellement entretenu par le ministère des Transports, qui est construit, qui est réfectionné, qui est réparé par le ministère des Transports, une grande partie de ce réseau, à mon avis, devrait être remis aux municipalités comme telles, comme on le fait pour le réseau de rues dans les municipalités urbaines. Il devrait être remis aux municipalités rurales. Cela s'est fait ailleurs dans les autres provinces, cela s'est fait ailleurs dans les États américains.

Le ministère des Transports du Québec — on ne le réalise pas actuellement — est le plus gros ministère des Transports qui existe à peu près en Amérique du Nord, actuellement, en ce qui concerne la voirie. Parce qu'on a centralisé à Québec tout l'entretien du réseau de voirie alors que dans les États américains, dans les autres provinces, le ministère des Transports s'occupe de l'entretien du réseau national ou du réseau interrégional mais ne s'occupe pas des réseaux régionaux ou locaux.

Ce n'est pas normal qu'on continue comme cela, à mon avis, parce que cette centralisation n'est pas conforme à nos objectifs qui veulent que ce soient les gens à la base qui administrent leurs propres affaires autant que possible. Ce qu'il faut se demander en particulier, dans le cadre de l'application de la loi 125 sur l'élaboration des nouveaux conseils de comté, c'est qu'une des responsabilités que pourraient avoir ces nouveaux conseils de comté, par exemple, ne serait pas la construction et l'entretien du réseau local. A ce moment-là, on pourrait avoir une bonne discussion avec eux. C'est évident qu'ils peuvent être intéressés, ils peuvent ne pas l'être. Je suis certain que si ces municipalités sont intéressées, si les conseils de comté sont intéressés, ils vont nous dire: Oui, on est intéressé sans doute mais à condition qu'on puisse aussi parler d'argent, de l'argent que vous allez nous donner pour remplir ces nouvelles responsabilités. Jusqu'à maintenant, c'est vous qui les remplissez, on est prêt à les remplir, mais combien allez-vous nous donner, quel sera le transfert fiscal que vous allez nous donner pour qu'on puisse s'en occuper? Alors, il va falloir avoir une bonne discussion là-dessus; je pense qu'on ne peut pas faire cela du jour au lendemain.

Je donnais donc une espèce de perspective à plus long terme qu'il faudra discuter. Alors, quand je parle de décentralisation, c'est d'une véritable décentralisation qu'il s'agit, en vertu de laquelle les municipalités ou les conseils de comté, conjointement ou séparément, c'est à voir, prendraient la responsabilité même du réseau local en milieu rural, comme les municipalités ont la responsabilité de leur réseau de rues en milieu urbain. C'est une décentralisation qui va aussi loin que cela, sous réserve d'un transfert fiscal adéquat. Je pense que c'est ce vers quoi il faut s'en aller.

Il peut y avoir aussi des formules intermédiaires entre cette décentralisation véritable et puis des formules intermédiaires de déconcentration ou de délégation. C'est à voir. Mais disons que ma perspective, c'est qu'on devrait aller vers une véritable décentralisation.

Le Président (M. Vaillancourt, Jonquière): M. le député de Bellechasse.

M. Goulet: En terminant, j'avais...

M. de Belleval: Juste un petit mot. Dans ce contexte, c'est évident que les normes du ministère des Transports continueraient à s'appliquer, mais ce serait eux qui les appliqueraient, ce serait elles qui les appliqueraient plutôt que le ministère des Transports, de la même façon qu'une municipalité doit respecter des normes nationales pour faire son réseau de rues. Les municipalités ne peuvent pas faire n'importe quel type de rues sur leur territoire. Elles doivent respecter des normes minimales quant aux largeurs, ainsi de suite. Ce sera la même chose pour les chemins ruraux, comme vous dites, de façon qu'on ne se retrouve pas avec des réseaux très disparates et de qualité très différente.

Le Président (M. Vaillancourt, Jonquière): M. le député de Bellechasse.

M. Goulet: Rapidement, M. le Président, j'avais promis au ministre qu'on terminerait vers midi et je veux bien me conformer à ma promesse. Concernant les cinq recommandations, je fais un court résumé. Modification de la classification des routes: cela s'est fait, en principe, ce qui veut dire qu'on devrait l'avoir prochainement; modification des normes de construction: c'est fait; modification de la grille de pondération: on s'entend et personnellement, j'aimerais bien qu'on la modifie mais qu'on ne l'abolisse pas; participation des municipalités et des citoyens: on y va, mais il manque une prime à la participation consentie par le ministère, une prime d'encouragement aux gens du milieu, aux gens qui participent et non pas aux gens d'autres régions. Meilleure uniformisation de ce système, si vous voulez, de façon que ce soit vraiment uniforme pour le Québec et qu'on sache où on va avec cela quand on rencontrera les municipalités.

M. le Président, entre parenthèses, lorsque le ministre a parlé des contrats d'épandage de gravier qu'il a donnés, je ne veux pas ouvrir des débats, mais j'aimerais vous dire qu'il n'a pas été convaincant parce que cela fait trois ans que les

camionneurs artisans attendent chez nous. Il aurait pu faire cela l'été dernier comme il aurait pu le faire cet été. Qu'on le veuille ou non, cela va occasionner des dépenses supplémentaires à cause du dégel du printemps. Le gravier aurait pu être étendu au début du mois de juin ou au milieu du mois de juin et cela aurait été préférable que de l'éten-dre immédiatement.

Concernant justement des budgets que j'appelle discrétionnaires, vous avez dit: Il y a \$11 millions qui ont été consentis. Il y a environ \$13 millions qui vont être consentis. Ils n'ont sûrement pas été consentis à la ville de Montréal, comme vous l'avez dit, ni dans le Bas-du-Fleuve. Vous me dites que Bellechasse a eu \$70 000. Après un calcul rapide, il manque \$150 000 pour avoir juste notre part d'égal à égal. Je ne veux pas en avoir plus. Je ne veux pas en avoir moins. Je vous demanderais, si c'est possible... Ce n'était pas le but du débat de ce matin, mais \$13 millions divisés par le nombre de comtés touchés, on aurait dû avoir normalement \$200 000 ou \$220 000. Vous m'avez dit \$70 000 tout à l'heure. On attend cela pour les jours prochains.

M. le Président, je veux remercier le ministre de l'objectivité avec laquelle nous avons pu discuter au niveau de ce débat, l'objectivité de part et d'autre qui a été maintenue, et remercier également les fonctionnaires, M. le sous-ministre, madame qui accompagne le ministre d'avoir voulu se déranger ce matin pour venir répondre à nos questions. Mais dites-vous bien une chose, M. le Président, dans la ville de Montréal, dans la ville de Charlesbourg, le réseau routier, c'est peut-être moins important, mais, dans nos comtés ruraux, c'est 30% à 40% des demandes des municipalités. Je dirais que chaque fois qu'un commettant entre dans nos bureaux, la plupart du temps, la moitié de ceux qui entrent dans nos bureaux, c'est pour nous parler du réseau routier. Pour un député de région rurale, le réseau routier est extrêmement important, surtout quand plus de 65% du réseau routier sont encore en gravier. Dans nos régions, des agriculteurs ont de l'asphalte, du béton bitumineux dans leur cour et, dès qu'ils sortent sur le chemin public, le chemin public est en gravier. C'est dépassé. C'est archaïque. Il y a du rattrapage à faire et on propose une solution au ministre des Transports pour faire ce rattrapage. Il y a déjà quatre idées, je ne sais pas s'il les a acceptées. Il nous a dit: On s'en va là. On ne veut pas contester cela. La cinquième, je demande au ministre, si possible, d'aller de l'avant et de ne pas s'occuper de ces régions seulement en période électorale ou référendaire, mais de s'en occuper pendant quatre ans entre chaque élection.

M. le Président, je vous remercie de nous avoir permis ce matin de discuter objectivement de l'entretien, de l'amélioration et de la construction du réseau routier en milieu rural.

Le Président (M. Vaillancourt, Jonquière): M. le député de Beauce-Sud.

M. Mathieu: Bien rapidement, M. le Président, je veux aussi remercier le ministre et tout son

personnel de sa disponibilité et, surtout, de son ouverture d'esprit.

J'ai d'autres points que j'aurais aimé soulever, mais qui ne sont pas dans ce contexte, ce matin — je le ferai lors de l'étude des crédits du ministère — par exemple, le problème des ports d'attache dans la région, le problème de ce qu'on appelle chez nous les "graders" qui font du taxi, qui partent du port d'attache et qui font 30 milles avant de commencer à gratter et qui doivent revenir à 16 heures. Voyez-vous! Ce sont des choses qui dépassent le cadre du débat de ce matin. A tout événement, on en reparlera lors de l'étude des crédits du ministère.

Je veux associer également mon collègue, le député de Montmagny-L'Islet, à mes remarques et surtout vous remercier, M. le Président, et le député de Bellechasse, d'avoir permis ce débat.

Le Président (M. Vaillancourt, Jonquière): Merci. M. le député d'Arthabaska.

M. Baril: Comme je ne serai pas là, pour son information, je veux faire remarquer au député de Bellechasse, qui dit qu'il voudrait être traité d'égal à égal avec les autres comtés, que depuis les trois dernières années que je suis là, aucune construction de chemin complet dans mon comté n'a été faite. Donc, si vous bénéficiiez d'un budget d'au-delà de \$2 millions par année, il faudrait qu'on le diminue un peu pour en apporter chez nous.

M. Goulet: M. le Président, c'est parce que dans le comté d'Arthabaska...

Le Président (M. Vaillancourt, Jonquière): Le Président va commencer à parler aussi, si cela continue.

M. Goulet: ... probablement qu'il ne reste plus de chemin de gravier.

M. Baril: Eh, Seigneur!

M. Goulet: Ce que je voulais dire, c'est qu'au niveau du petit budget de gravier il y a des comtés où on s'est fait dire qu'il y avait eu \$500 000, par exemple, dans Lotbinière. Je me demandais si c'était pour faire des pistes d'atterrissage pour les outardes, M. le Président. Je me reporte au débat d'hier.

Le Président (M. Vaillancourt, Jonquière): M. le ministre, en terminant.

Une Voix: Je vous appuie.

M. Baril: Vous appuyez ma motion. Bien. Merci.

M. de Belleval: En tout cas, je pense que le débat qu'on a eu ce matin sera certainement, pour les historiens, un exemple de révolution des mœurs au Québec, parce que j'ai l'impression

que, sous M. Duplessis et peut-être même sous d'autres premiers ministres plus récents, on n'aurait pas pu avoir le même genre de débat, en tout cas pas au même niveau de discussion. On a eu un débat, somme toute, absolument non partisan où on a discuté d'une façon objective d'un dossier qui, autrefois, soulevait des passions épouvantables. C'est un signe que toute la société a évolué, que nos mœurs administratives et politiques ont évolué.

Je suis content, de toute façon, d'avoir pu vous donner ces renseignements et aussi je pense répondre largement à des propositions, somme toute, non seulement légitimes, mais aussi judicieuses que vous avez faites et, comme je l'ai dit, que d'autres collègues ont faites au fil des mois et des années. Comme je l'ai également dit, je tiendrai compte de la dernière remarque du député de Bellechasse en ce qui concerne cette espèce de récupération par une municipalité de sa contribution directe ou indirecte à l'amélioration de son réseau.

Un dernier mot: En ce qui concerne le fameux programme de rechargement, ce n'est peut-être pas le plus important, mais vous avez eu des remarques là-dessus qui sont plutôt négatives et je pense qu'elles sont injustes.

Vous dites, par exemple: On aurait dû retarder, parce que ça va coûter plus cher de faire ça cet hiver. C'est le contraire. On a examiné cette question et on a réussi à obtenir le gravier en question et les services connexes aux prix des contrats de l'an dernier. Si on avait retardé ça aux mois de juin ou de juillet, il aurait fallu payer les clauses d'indexation.

Deuxièmement, il faut bien voir aussi que j'ai déjà annoncé que cette année, les travaux de voirie, en général, commenceront dès le début du dégel. Nous avons tout refait la programmation en conséquence pour que la priorité soit donnée aux projets qui sont prêts à commencer au dégel, plutôt que de faire des démarches et de mettre des efforts sur des projets qui, de toute façon, ne peuvent pas débiter avant les mois de juillet ou d'août pour des raisons purement techniques. Cela veut dire que c'est évident que dès le mois de mai ou juin, les travailleurs en question ne seront pas disponibles pour faire ces genres de travaux. Ils vont être disponibles pour faire les autres travaux de reconstruction et d'entretien des chemins ruraux.

La seule raison pour laquelle, comme je l'ai dit, on a fait ça, c'est qu'on avait des crédits qui n'avaient pas pu être dépensés qui seraient devenus périmés le 31 mars oui vient et que j'ai pu utiliser grâce aux bons soins du Bonhomme Hiver. Je tiens à vous dire qu'en ce qui concerne la répartition par comté, elle n'a absolument pas été discrétionnaire — je peux le démontrer n'importe quand; on peut vous fournir les directives là-dessus — parce que chaque chef de district et chaque directeur régional ont la directive d'effectuer tous les travaux qu'ils peuvent raisonnablement effectuer d'ici le 31 mars. Il n'y a aucune restriction budgétaire par district ou par comté globalement, parce que j'ai suffisamment de crédits qui, de toute façon, seraient périmés. Autrement dit, j'ai

plus de crédits que ce que je peux faire matériellement de travaux. Il n'y a eu aucune répartition de ces travaux par district ou par région. Les seules restrictions sont la disponibilité de gravier et le niveau d'enneigement.

Alors, s'il s'est fait \$70 000 de travaux dans votre comté, c'est que le chef de district n'a pas pu en réaliser plus de \$70 000, au moment où on se parle. C'est le seul critère qui m'a guidé.

M. Goulet: J'aimerais qu'on ait un référendum à chaque printemps, M. le Président. Je serais heureux.

Le Président (M. Vaillancourt, Jonquière): Les travaux de la commission sont ajournés sine die. Je vous remercie beaucoup.

Fin de la séance à 12 h 26

Compte rendu des délibérations des commissions

L'édition des délibérations des commissions de l'Assemblée nationale paraît environ (10) jours après chaque séance.

Elle comprend les interventions dans la langue où elles ont été faites devant la commission et, parfois, certains documents annexés.

Un premier tirage limité est distribué aux députés et aux correspondants parlementaires, généralement une heure après le discours. Des copies sont aussi disponibles au bureau du directeur pour les opinants.

Les députés peuvent soumettre à l'éditeur, pour leurs propres interventions et dans les délais prévus, les corrections absolument nécessaires pour des erreurs de fait ou des fautes de forme. Le même privilège est réservé aux opinants.

Pour plus de 25 exemplaires des Débats, la commande doit être faite par écrit au bureau des Débats (74-A) au plus tard le lendemain du discours.

Un index est préparé chaque jour pour être publié à la fin de la session. On peut obtenir des informations du service de l'index en appelant 643-2771.

L'abonnement au journal des Débats est de \$8 par année et l'index est disponible au coût de \$2. Les chèques ou mandats-poste doivent être faits à l'ordre du ministre des Finances et envoyés au service des documents parlementaires.

*Le directeur,
Benoît Massicotte,
Bureau 74-A,
Téléphone: 643-2890*