



Assemblée nationale
Québec

journal des Débats

COMMISSIONS PARLEMENTAIRES

Troisième session - 32e Législature

Commission permanente des transports

Question avec débat: La construction
et l'entretien du réseau routier rural

Le vendredi 4 juin 1982 - No 136

Président: M. Claude Vaillancourt

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Exposé du sujet M. Robert Middlemiss	B-5957
Réponse du ministre M. Michel Clair	B-5960
Réplique de l'adjoint parlementaire M. Adrien Ouellette	B-5961
Argumentation M. Raymond Mailloux M. Yvon Vallières M. Michel Clair M. Jacques Baril M. Hermann Mathieu M. Jacques Baril	B-5963 B-5964 B-5967 B-5968 B-5970 B-5972
Conclusion M. Pierre-J. Paradis M. Adrien Ouellette M. Michel Clair	B-5972 B-5974 B-5975

Autres intervenants

M. Marcel Gagnon, président
M. Guy Chevette

Abonnement: 25 \$ par année pour les particuliers
60 \$ par année pour les institutions et organismes publics

Chèque rédigé à l'ordre du ministre des Finances et adressé à
Éditeur officiel du Québec
Diffusion commerciale des publications gouvernementales
1283, boulevard Charest-Ouest
Québec G1N 2C9
Tél. (418) 643-5150

0,75 \$ l'exemplaire - Index 5 \$ disponibles au
Service des documents parlementaires
Assemblée nationale
Édifice H - 4e étage
Québec G1A 1A7

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0709-3632

Le vendredi 4 juin 1982

Question avec débat: La construction et l'entretien du réseau routier rural

(Onze heures treize minutes)

Le **Président** (M. Gagnon): À l'ordre, s'il vous plaît!

La commission permanente des transports se réunit aux fins de discuter de la question avec débat qui est, ce matin, la construction et l'entretien du réseau routier rural.

Sont membres de cette commission: M. Blouin (Rousseau), M. Bourbeau (Laporte), M. Clair (Drummond), M. Desbiens (Dubuc), M. Lachance (Bellechasse), M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata), M. Mailloux (Charlevoix), M. Middlemiss (Pontiac), M. Ouellette (Beauce-Nord), M. Rodrigue (Vimont), M. Vaillancourt (Orford).

Les intervenants sont: M. Assad (Papineau), M. Baril (Arthabaska), M. Beaumier (Nicolet), M. Caron (Verdun), M. Gauthier (Roberval), M. Grégoire (Frontenac), M. Maciocia (Viger), M. Mathieu (Beauce-Sud) et M. Perron (Duplessis).

Les règlements de cette commission spéciale - je vous donnerai la parole tantôt - vont dans le sens que le député qui a posé la question a un droit de parole de 20 minutes. Le ministre, en réplique, a aussi un droit de parole de 20 minutes. Les deux intervenants, soit le député et le ministre, peuvent prendre la parole aussi souvent qu'ils le désirent mais avec un maximum de temps de 20 minutes.

Quant aux autres députés, ils ont un droit de parole de 20 minutes au total, autant de fois qu'ils le désirent, mais avec un temps cumulatif de 20 minutes.

Suivant l'entente qui est intervenue, je verrai à partager le temps le plus également possible. Il nous reste une heure et trois quarts et les 20 dernières minutes seront réservées à la réplique, soit la réplique de l'Opposition, 10 minutes, et la réplique du ministre, 10 minutes. Oui, M. le ministre.

M. **Clair**: M. le Président, les règles que vous venez d'évoquer nous vont. Je demanderais à mes collègues de l'Opposition, étant donné que mon adjoint parlementaire, le député de Beauce-Nord, est très au fait et suit journellement le dossier, que les règles qui normalement s'appliquent au ministre en vertu du règlement puissent s'appliquer à mon adjoint, en prenant l'engagement qu'on ne profitera pas de cela pour priver les députés de l'Opposition de leur temps.

Le Président (M. Gagnon): M. le député de Brome-Missisquoi.

M. **Paradis**: À la suite de la demande du ministre et comme convenu dans une conversation antérieure à l'ouverture de la commission, je demanderais également le consentement du côté ministériel pour que je remplisse, au nom du parti de l'Opposition, les 10 dernières minutes, même si c'est le député de Pontiac qui a posé la question aujourd'hui.

Le **Président (M. Gagnon)**: Pour terminer et afin qu'on s'entende bien et pour que le débat se déroule bien, je demanderais votre collaboration. Il n'y a pas de question de privilège et soulevez le moins possible de questions de règlement, parce qu'on sait que, des fois, on trouve le moyen de contourner le règlement en soulevant des questions de règlement pour des questions de privilège.

Comme c'est un débat, chacun a le droit de parole et, quand il s'agit d'interprétation, vous avez le droit de demander la parole pour interpréter différemment le sujets qui ont été discutés. M. le député de...

M. **Vallières**: De Richmond.

Le **Président (M. Gagnon)**: ... Richmond.

M. **Vallières**: M. le Président, j'aurais besoin d'une directive, puisque dans les intervenants que vous avez nommés, à moins que je fasse erreur, mon nom ne figure pas, et j'ai bien l'intention de participer à ce débat. Il y aurait peut-être des remplacements à faire. Je pense que d'autres de mes collègues n'ont pas non plus fait partie de l'énumération et tiennent absolument à participer à ce débat.

Le **Président (M. Gagnon)**: Je dois vous dire qu'à cette commission, tous les députés qui veulent prendre la parole en ont le droit, même s'ils ne sont ni membres, ni intervenants de cette commission.

Au début, je laisse la parole au député de Pontiac.

Exposé du sujet

M. Robert Middlemiss

M. **Middlemiss**: Merci, M. le Président.

Je dois saluer les collègues du côté ministériel. Je m'excuse auprès du ministre de peut-être l'avoir enlevé à d'autres travaux qu'il aurait jugés plus importants ou aussi importants. J'aimerais aussi saluer mes collègues, le député de Richmond, M. Vallières, le député de Brome-Missisquoi, M. Paradis, le député de Beauce-Sud, M. Hermann Mathieu, et le député de Berthier, M. Albert Houde. Lorsque je m'adressais au côté ministériel, je m'excuse de ne pas avoir mentionné personnellement l'adjoint parlementaire au ministre des Transports, le ministre de Beauce-Nord, et ses collègues.

Une voix: Le député de Beauce-Nord.

M. **Middlemiss:** Le député de Beauce-Nord. Je m'excuse.

Une voix: Pas encore.

Une voix: Il doit avoir un meilleur salaire.

Une voix: C'est un ministre...

M. **Middlemiss:** M. le Président, dans le débat de ce matin, on devra retenir deux leçons. Premièrement, la voirie ne constitue aucunement une priorité pour le présent gouvernement. Des chiffres ainsi que des expériences vécues dans certains comtés viendront confirmer cette réalité. En second lieu, la crise budgétaire du gouvernement résultant de mauvais choix budgétaires aurait fait en sorte que si l'État doit assumer un rôle de leadership en période difficile, encore faut-il que ses dirigeants aient fait preuve de prudence dans leur façon de dépenser dans les bons moments de l'histoire économique.

Le secteur de la voirie représentait une chance unique pour contrer une partie du chômage, susciter des investissements par des entreprises des secteurs d'activités connexes à la construction du réseau routier et encourager des dizaines d'entrepreneurs en construction.

J'aimerais démontrer que ce n'est pas seulement du côté de l'Opposition qu'on attribue à la construction dans le domaine de la voirie un grand essor sur l'économie. Quand on réfère à toutes les études de crédits du ministère des Transports, on constate et je cite: "Que les activités de construction apportent à la grandeur du territoire leurs usuelles et très importantes répercussions au niveau des entrepreneurs, des fournisseurs, de la main-d'oeuvre, des firmes de génie-conseil et des camionneurs en vrac."

Mais, de toute évidence, les priorités sont ailleurs, depuis la venue du Parti québécois. On le dit, on en parle, mais on ne passe pas à l'action.

À mesure que nous traversons la crise, la reprise des travaux relevant de la voirie ne semble pas vouloir s'effectuer. Enfin, au ministre qui adressait des critiques à l'égard des prises de position de l'Opposition, lors de l'étude des crédits de son ministère au chapitre des programmes 3 et 4, construction et entretien du réseau routier, en faisant valoir que son gouvernement avait choisi de mettre l'accent sur le développement de réseaux routiers, secondaire et tertiaire, nous lui disons que c'est loin d'être le cas.

Non seulement a-t-on négligé la construction et l'entretien de ces deux réseaux, mais, par sa politique innovatrice de la fiscalité municipale, on a tenté de remettre une partie de ses responsabilités sur le dos des municipalités en leur fournissant des moyens insuffisants pour réaliser leurs nouvelles obligations.

Je consens, M. le Président, à faire preuve d'indulgence à l'égard du ministre des Transports. En toute logique, on ne peut tout de même pas le blâmer de ne pouvoir allouer des ressources financières à la disposition du monde rural et urbain à la fois quand son gouvernement a décidé, depuis 1976, de changer les priorités.

Cependant, lui et ses prédécesseurs auraient dû exercer des pressions sur le cabinet pour faire comprendre, d'une part, que des programmes de conservation des réseaux routiers secondaire et tertiaire étaient essentiels à l'économie du Québec laquelle est, en grande partie, basée sur les échanges entre grande, moyenne et petite région.

Il ne suffit pas de construire le réseau; il faut aussi avoir les moyens de l'entretenir. Naguère, les finances du Québec le lui permettaient et aucune raison valable ne saurait nous convaincre qu'en 1982 il n'en a plus les moyens. La seule raison logique résulte d'un mauvais choix de ses budgets.

C'est ainsi, par exemple, qu'au chapitre des routes régionales on constate une baisse constante entre les années financières 1976-1977 à 1982-1983, passant de 78 000 000 \$ à 49 000 000 \$. De plus, le taux d'inflation annuel est passé durant ces mêmes années de 7,5% à 12,5%. Sous le régime libéral, la construction de routes régionales s'était vu accorder un budget en hausse constante, passant de 39 000 000 \$ en 1972-1973 à 78 800 000 \$ en 1976-1977. L'indice annuel du coût de la vie avait alors atteint un maximum de 1,9% en 1974.

En ce qui a trait aux années financières 1970-1971 et 1971-1972, les données, bien que disponibles, ne sont pas comparables en raison de la façon différente de comptabiliser le budget, d'une part, et de la fusion du ministère de la Voirie avec celui des Transports, d'autre part. La même remarque s'appliquera, M. le Président, pour ce qui est des trois points suivants:

Au chapitre de ce qu'il est convenu d'appeler la construction d'autoroutes, au programme 3, élément 4 des crédits, à peu de choses près, la même remarque s'impose: augmentation de budget de 58 200 000 \$ au cours de l'année financière 1972-1973 à 103 000 000 \$ en 1976-1977. À partir de cette dernière année, exception faite d'une légère augmentation survenue en 1977-1978, ainsi qu'en 1980-1981, il y a eu une baisse constante du budget pour atteindre la somme de 90 000 000 \$ en 1982-1983. J'ai précédemment parlé de l'indice du coût de la vie durant les années étudiées.

Quant à la construction de routes principales, de légères hausses effectuées en 1973-1974 et 1975-1976 furent suivies par quatre diminutions consécutives entre les années 1978-1979 et 1981-1982. Voilà crevé, M. le Président, le mythe du Parti québécois voulant que les préoccupations en matière de voirie se soient déplacées vers les réseaux routiers secondaires et tertiaires entre les régimes libéral et péquiste. De plus, j'ai déjà eu l'occasion d'établir un bilan aussi triste en ce qui regarde la construction d'autoroutes. Quant à la conservation des chaussées, quatre années de régime péquiste n'ont pas suivi, en termes d'augmentation de budget, la hausse du coût de la vie, soit les années financières 1978-1979, 1980-1981, 1981-1982 et 1982-1983. L'impact de ces éléments d'analyse a eu son effet dans les régions rurales. Mes collègues auront l'occasion d'illustrer bien concrètement au ministre la façon dont le gouvernement s'est acquitté de sa tâche.

Je ne puis croire qu'après six ans de pouvoir les pseudo-erreurs du régime précédent n'ont pas été corrigées. Il semble bien que non et cette attitude de ne pas accorder une attention particulière à l'égard des réseaux secondaire et tertiaire paraît d'autant plus étonnante que ce même gouvernement ne cesse de vanter la Loi sur le zonage agricole ou autres mesures susceptibles de susciter un intérêt vers la terre, laquelle nous ferait atteindre l'objectif d'autosuffisance.

Comment s'y prend le gouvernement pour atteindre ce que j'appellerais une économie consécutive dont la preuve la plus évidente se vérifie par le bilan tracé précédemment ainsi que par les notes que je livrais concernant les autoroutes? Brièvement, je vous dirai que la recette consiste à retarder les appels d'offres pour les travaux relevant de routes secondaires et tertiaires de façon que le plein rendement des travaux s'effectue vers le milieu de l'été. Du temps des libéraux, ces appels d'offres intervenaient en janvier ou en février pour ensuite donner le feu vert à des travaux secondaires vers le mois de février ou de mars pour que, dès le début de l'été, on atteigne un rendement maximal.

Cette recette, du retard d'appels d'offres, peut rapporter des revenus de l'ordre de 3 000 000 \$ à 4 000 000 \$ par jour. À cet égard, une telle politique risque fort probablement d'intéresser le président du Conseil du trésor, mais suscite la panique dans le milieu des PME et des travailleurs impliqués dans la construction et l'entretien des réseaux secondaire et tertiaire.

Au chapitre de l'entretien, mes collègues auront aussi l'occasion de l'illustrer par des exemples pertinents. Au passage, nous aimerions savoir du ministre combien de kilomètres ont été remis aux municipalités à qui revient la tâche de l'entretien depuis l'entrée en vigueur de la réforme fiscale municipale. Dans le milieu, on allègue que plusieurs municipalités sont déficitaires relativement à ce transfert de responsabilités et de ressources financières. Dans le cas où les municipalités le sont, est-ce que le gouvernement a l'intention d'apporter des corrections? Quelles en seront les modalités?

Sur le plan agricole, je laisserai le soin à mon collègue du comté de Beauce-Sud d'étayer la nature des problèmes de ce milieu. On aurait pu en ajouter un, le député de Frontenac, qui a fait état de la condition des routes du comté de Frontenac au moment de l'étude des crédits. Il est du côté ministériel et je ne le vois pas, ici, ce matin.

Une voix: Ce n'est pas un bon baromètre, il dit n'importe quoi.

M. Middlemiss: Ces routes sont à ce point négligées que les facteurs de coût de production, d'entretien et de réparation de la machinerie atteignent des proportions risquant d'autant la situation financière de l'ensemble de l'agriculture québécoise. Cette remarque vaut pour tous ceux qui doivent faire reposer les échanges de produits agricoles sur le transport à partir de points éloignés aux centres de transformation ou points de vente. Les transporteurs laitiers vous en diront quelque chose, M. le Président.

Je tiens à noter au passage que plusieurs comtés furent pénalisés lorsque le gouvernement a décidé de fondre en une seule enveloppe les anciens budgets de la voirie agricole et de la voirie. Ce qui se présentait comme des augmentations pour chaque comté se serait traduit, en réalité, par des baisses nettes de sommes allouées à ce titre. Mes collègues toucheront également ce point dans un instant.

Mon dernier point touche un sujet particulier, les postes d'affectation. On se souviendra qu'en vertu des conventions collectives signées avant 1976, obligeant le gouvernement à établir des postes d'affectation, le matériel de transport devait, chaque jour, être rapatrié. Dans certains cas,

les distances à parcourir peuvent atteindre de 50 à 60 kilomètres. Je disais que c'était avant 1976. Selon la convention collective, on avait des postes d'affectation et l'équipement doit retourner...

M. Clair: Des ports d'attache, non pas des postes d'affectation pour le vrac.

M. Middlemiss: Des ports d'attache, excusez-moi.

M. Clair: D'accord.

M. Middlemiss: Je voyais une interrogation sur le visage du ministre des Transports et je voulais éclaircir la situation, je croyais qu'il n'avait pas compris.

Une voix: Il a toujours un point d'interrogation.

M. Middlemiss: Dans certains cas, les distances à parcourir peuvent atteindre de 50 à 60 kilomètres. Eu égard à la crise de l'énergie, à laquelle vient s'ajouter le facteur temps, en ce sens, un travailleur peut devoir passer jusqu'à deux heures par jour à la seule fin du transport du matériel de travail du poste d'affectation au chantier. Est-ce que le ministre prévoit corriger cette anomalie?
(11 h 30)

Nous croyons que d'autres formules peuvent être mises sur pied, comme le transport de travailleurs par camions légers de genre "pick up". Nous doutons cependant qu'une telle politique ait eu comme effet de diminuer les bris ou vols de matériel. La situation a cependant évolué depuis ce temps, d'où le besoin de faire preuve de rationalisation en période de crise budgétaire. La période de négociations à venir devrait fournir cette occasion d'apporter les correctifs qui s'imposent.

Telles sont, M. le Président, les principales remarques préliminaires desquelles on doit conclure que le ministre des Transports n'est peut-être pas le seul à blâmer dans cette tendance de diminuer avec les années les travaux de voirie. Au rythme des dépenses non productives et parfois même inutiles dont l'Opposition a grandement fait état en Chambre ou dans les différentes commissions, il est normal qu'un jour s'épuisent les ressources financières pour assurer les secteurs vitaux de notre économie.

Celui de la voirie constitue l'un des plus importants d'entre eux pour les PME, les municipalités, les travailleurs et leurs employeurs, les agriculteurs, les producteurs laitiers. Sans doute estime-t-il que l'achat de Québécois, pour ne citer que cet exemple, constitue un investissement économique plus rentable et socialement plus juste que la

construction et l'entretien de nos vastes réseaux routiers secondaire et tertiaire. La population jugera au moment opportun, je ne suis pas inquiet. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Gagnon): Merci, M. le député de Pontiac. M. le ministre.

Réponse du ministre

M. Michel Clair

M. Clair: M. le Président, je serai très bref puisque c'est mon adjoint parlementaire qui donnera la réplique au député de Pontiac. Je vais commencer par la fin. Simplement pour dire au député de Pontiac, en ce qui concerne Québécois, que, si avec 15 000 000 \$, comme c'est le cas à Québécois, on pouvait créer 800 emplois dans la construction de routes, je pense que ce serait un impact beaucoup plus considérable. Le maintien de 800 emplois dans le transport aérien pour offrir un service aux régions, le comparer avec l'effet économique de 15 000 000 \$ dans de la construction, je pense que c'est comparer des choses qui ne se comparent pas.

Rapidement, M. le Président, je ne relèverai que trois points pour le député de Pontiac. Premièrement, en ce qui concerne le volume de travail, l'importance économique de maintenir des travaux importants au niveau du ministère des Transports est réelle, elle n'a jamais été niée par celui qui vous parle. Ce que je voudrais dire au député, c'est que, contrairement à ce qu'il pense, l'impact économique global du ministère des Transports est loin d'avoir diminué depuis cinq ans. Au contraire, il s'est multiplié par toutes sortes d'initiatives; par exemple, quand on signe un protocole d'entente pour la construction d'un débarcadère pour un traversier-rail à Port-Cartier, quand on immobilise dans des aéroports où le gouvernement fédéral refuse d'immobiliser, quand on construit avec des commissions de transport des garages d'entretien, quand on permet aux commissions de transport de moderniser en payant 75% de leurs flottes d'autobus pour des autobus fabriqués au Québec, quand on immobilise 75 000 000 \$ par année subventionnés par le gouvernement du Québec dans le métro. Je pourrais énumérer toute une série de mesures où le ministère des Transports subventionne des services de la dette pour des immobilisations ou encore immobilise directement dans d'autres secteurs qu'exclusivement le secteur routier. Avec un budget de 1 500 000 000 \$, le député de Pontiac serait malvenu d'essayer de laisser croire que l'importance économique de ce ministère a diminué puisque c'est de loin, sur le plan des budgets des ministères à vocation

économique, le budget le plus important qui soit.

En ce qui concerne la remise des chemins aux municipalités, je voudrais dire au député de Pontiac que malheureusement nous n'avons pas les statistiques avec nous. Une chose dont je peux l'assurer, c'est qu'il n'y a pas eu de politique généralisée, à savoir de se départir au profit des municipalités des chemins à l'entretien du ministère des Transports. En ce qui concerne la question des ports d'attache, jusqu'à preuve du contraire, la politique appliquée par le ministère des Transports a entraîné des économies appréciables, ce qui fait qu'on n'a pas l'intention de la réviser.

Maintenant, sur le fond de la question, je suis très heureux, M. le Président, que mon collègue, le député de Pontiac, ait convoqué cette commission parlementaire. C'est vrai que j'avais d'autres obligations que j'ai dû annuler à cause de cette commission parlementaire. Néanmoins, c'était la première fois que l'Opposition évoquait une commission avec débat pour discuter de ses propres erreurs pendant à peu près 20 ans. C'est d'emblée que j'ai accepté de discuter de cette question. Mon adjoint parlementaire va maintenant donner la réplique au député de Pontiac.

Le Président (M. Gagnon): M. le député de Beauce-Nord.

Réplique de l'adjoint parlementaire

M. Adrien Ouellette

M. Ouellette: Merci, M. le Président. En substance, bien poliment, bien gentiment, le député de Pontiac nous a dit à peu près ceci: Depuis que le gouvernement du Parti québécois est au pouvoir, il y a eu un ralentissement en termes d'investissements dans le réseau routier dit tertiaire au Québec. Ce n'est pas exact. Je donnerai tout à l'heure au député de Pontiac les chiffres qu'il a d'ailleurs déjà, puisqu'il en a cité quelques-uns, qui démontrent effectivement que c'est le contraire.

Ses propos me rappelaient une image, puisqu'il disait de nous que nous n'étions pas bons. Il le disait poliment, mais il le disait quand même. C'est un peu comme si on portait un jugement sur un fils qui aurait hérité de 1 000 000 \$ et qui, ayant dilapidé cette somme, se retrouve bénéficiaire du bien-être social. Évidemment, on a le droit de porter envers ce fils "gaspilleux" - entre guillemets - un jugement assez sévère; mais si ce fils, en recevant ce 1 000 000 \$ en héritage recevait également 1 500 000 \$ de dettes, il ne faut pas se surprendre que quelques semaines ou quelques mois plus tard, il se retrouve absolument dépourvu, ayant dû combler les dettes qu'il avait

reçues parallèlement à son héritage, dettes qui étaient d'ailleurs plus importantes que l'héritage. C'est un peu ce qui nous est arrivé ici, en 1976, lorsqu'on a hérité du gouvernement. La situation était très loin d'être drôle. Il faut se rappeler, en particulier au cours des années soixante-dix - je ne le fais pas par "politicaillerie", ce sont des faits vérifiables et je vous donnerai des chiffres très précis tout à l'heure - que des milliards de dollars pleuvaient dans tous les Parlements d'Amérique du Nord, parce qu'il y avait une croissance économique fulgurante. On n'avait même pas à modifier les régimes fiscaux, la taxation et les impôts. L'inflation à elle seule, qui galopait allègrement, procurait aux différents gouvernements des entrées fiscales presque mirobolantes.

Qu'a fait le gouvernement du Québec à cette époque merveilleuse? Il aurait pu - et on s'y attendait - en profiter pour dépenser ces sommes d'argent qui entraient si facilement, à faire du rattrapage, notamment, dans le réseau routier tertiaire. Non. Il ne s'est fait aucun rattrapage dans ce secteur de notre réseau routier québécois. Ces gens ont préféré plutôt jouer à la mégalomanie, investir dans des projets ultrachromés dont on retrouve aujourd'hui encore les traces et qui viennent drôlement affecter les budgets que nous avons à gérer dans une période qui n'a rien de mirobolant au point de vue fiscal et dans une période de récession économique. Je vous donne des exemples en vous précisant au départ qu'à l'époque, entre 1970 et 1973, on peut établir que le coût normal d'une autoroute, de la construction, de l'expropriation et tout ce qui s'y rattache, se situait à environ 2 000 000 \$ le mille. À l'époque, on parlait de mille. Aujourd'hui, on peut parler de 2 000 000 \$ le kilomètre puisqu'un kilomètre est plus court qu'un mille et qu'il y a eu l'inflation entre-temps. Voici des exemples assez révélateurs qui nous portent à juger assez sévèrement les gens en place, à l'époque, quant au choix qu'ils ont fait en termes de développement du réseau routier québécois.

Prenons le cas de l'autoroute 55 à Trois-Rivières. On aurait pu très bien à l'époque construire l'autoroute 755 qui, tôt ou tard, devait faire partie de l'immense tronçon de l'autoroute 40 Montréal-Québec en milieu rural, c'est-à-dire faire une route de contournement de la ville de Trois-Rivières. On peut prétendre qu'un tel projet aurait coûté environ 2 000 000 \$ le mille. Non. On a pris une autre formule, une formule presque maniaque qui était très en vogue au Québec à cette époque. On a décidé de traverser carrément la ville de Trois-Rivières avec une autoroute qui a au moins quatre voies.

Une voix: Six voies.

M. Ouellette: Cela coûte encore plus cher d'exproprier... six voies, me dit-on. C'est encore pire. On aurait pu effectivement passer en dehors de la ville à 2 000 000 \$ le mille, mais on a choisi de passer dans la ville et j'allais dire que cela coûte drôlement plus cher, exproprier des quartiers résidentiels, des rues commerciales entières. C'est ce qu'on a choisi de faire.

Les résultats de cela, les voici: en milieu rural, cela coûte moins de 1% du coût des travaux pour l'expropriation. Pour l'autoroute Robert-Cliche ou 73 ou l'autoroute de la Beauce - cela intéressera sans doute le député de Beauce-Sud - cela a coûté sept dixième pour cent du coût des travaux pour l'expropriation. Dans le cas de l'autoroute 755 à Trois-Rivières, cela a coûté 18 000 000 \$ uniquement en expropriation, pour un coût total de 65 000 000 \$, ce qui représente 27%, ce qui doit donner quelque chose comme 30 à 40 fois plus cher le kilomètre parce qu'on a choisi de passer dans la ville de Trois-Rivières au lieu de faire ce que la logique aurait dû commander, me semble-t-il, contourner la ville. C'est un exemple, mais ce n'est pas le seul.

Qu'est-ce qu'on a fait à Montréal? Peut-être, avant d'aller à Montréal, devrait-on passer un peu à Québec. Pour l'autoroute Dufferin-Montmorency, c'est un peu le même phénomène qui s'est répété. On a choisi de passer dans des quartiers commerciaux avec des voies surélevées, du béton - ce qui nous fait dire que c'est une autoroute ultrachromée - parce que préalablement, semble-t-il, on avait fait l'erreur d'ériger dans une partie de la ville de Québec des édifices à bureaux qui commandaient la circulation de 8000 à 10 000 personnes par jour, premier dégât. On répare ce dégât par un second dégât qui n'est guère plus reluisant. On construit l'autoroute Dufferin-Montmorency qui, au lieu de coûter 2 000 000 \$ le kilomètre, coûte au minimum 20 000 000 \$ le kilomètre. Je vous dirai mieux que cela. Lorsqu'on a pris le pouvoir en 1976, on a mis fin à un projet tout aussi chromé que celui-là, c'est-à-dire qu'on devait percer - les travaux sont même déjà commencés, on les a interrompus - un tunnel sous le cap Diamant pour relier l'autoroute Dufferin-Montmorency au boulevard Champlain, en bordure du fleuve. On y prévoyait même, m'a-t-on dit, une bretelle qui conduisait vers le stationnement de l'édifice G. Voilà un autre exemple des orgies qu'on a pu faire avec les milliards qui pleuvaient dans les coffres du gouvernement du Québec entre 1970 et 1976.

Mais cela ne s'arrête pas là, car il y a pire encore. C'est presque incroyable, mais il y a pire encore. Bien des Montréalais ont dû voir, et bien des Québécois en dehors de

Montréal également, ce célèbre boulevard Ville-Marie, qu'on appelait dans certains journaux l'autoroute est-ouest - on aurait dû inverser, parce que c'est ouest-est - qui est un projet extraordinaire, le projet du siècle, style un peu parc olympique. Voulez-vous connaître les chiffres, les coûts de ce projet que j'ai envie d'appeler projet de fou tellement c'est dispendieux? Je vais vous les donner. Vous allez voir que l'héritage qu'on a eu au soir du 15 novembre 1976 n'était pas drôle et qu'on a aujourd'hui à payer ces factures.

On avait mis sur papier un projet de 14,7 kilomètres, disons 15 kilomètres; ce n'est pas très long. Les coûts prévus: 570 000 000 \$ pour 15 kilomètres; ce - on fait 20 autoroutes de la Beauce avec cela; ce n'est pas un cadeau! - ce qui représente, figurez-vous, 38 700 000 \$ le kilomètre. Je vous rappelle qu'un kilomètre aujourd'hui coûte 2 000 000 \$. À l'époque, cela coûtait moins de 2 000 000 \$. On a réussi à dépenser 38 700 000 \$ le kilomètre. Mais ce n'est pas tout, il y a pire encore, figurez-vous! Une partie a été construite sous le gouvernement précédent. Les résultats sont les suivants: pour un tronçon de 3,8 kilomètres, 265 000 000 \$. C'est vous qui avez fait cela, ce n'est pas nous, Dieu soit loué, parce qu'on serait tristes ce matin! Ce petit tronçon dans la ville de Montréal a coûté 70 000 000 \$ le kilomètre. Avec cela, on fait 35 milles d'autoroute aujourd'hui. On finit l'autoroute de la Beauce et je pense qu'on débouche un peu dans le Maine, mais on ne peut pas le faire, il faut payer vos orgies. Cela explique donc en bonne partie pourquoi le gouvernement du Québec, qui a, en plus, bien sûr, la récession économique sur les épaules, a également cela à payer. Cela explique très bien pourquoi au niveau budgétaire, on connaît des difficultés. (11 h 45)

Mais je pourrais aller plus loin, sortir des problèmes du ministère des Transports, vous rappeler, par exemple, quelque chose sur ce fameux - j'allais dire sacré, mais ce n'est pas beau - stade olympique. Je ne vous parlerai pas du déficit de 1 000 000 000 \$. Je ne vous parlerai pas du toit qui n'est pas encore dessus. Je ne vous parlerai pas de la ville souterraine qui sert de stationnement qui, soit dit en passant, a coûté plus cher à lui seul que l'Astrodome de Houston, qui est couvert et contient plus de monde que celui de Montréal, mais je vous rappellerai seulement un petit fait, c'est que, depuis 1976 - en fait, on devrait dire depuis 1977 - à la suite de ces orgies olympiques, le gouvernement du Québec a dû absorber des intérêts - je ne vous parle pas de la dette, je parle seulement des intérêts qu'on a dû payer sur cette dette - de 400 000 000 \$.

M. Clair: C'est là qu'elles sont allées

les immobilisations.

M. Ouellette: On fait 200 milles d'autoroute avec cela. Ce n'est pas surprenant que, dans nos budgets, année après année, on puisse observer une diminution des montants ou des budgets accordés à la construction d'autoroutes. Je peux vous donner des chiffres assez intéressants à ce sujet. Je peux vous les donner, parce que cela concorde parfaitement avec la volonté qui a été exprimée par le ministre des Transports, en ce sens qu'étant donné la conjoncture économique fléchissante, on irait désormais vers le réseau rural, au détriment du réseau chromé d'autoroutes.

Les chiffres sont les suivants: En 1973-1974 - c'est en plein régime Bourassa - le gouvernement du Québec investissait 240 000 000 \$ dans les autoroutes; 286 000 000 \$, l'année suivante - on se rapproche des élections - 301 000 000 \$, l'année d'après; en pleine année préélectorale, 192 000 000 \$, 170 000 000 \$, en 1978 pour aboutir à 134 000 000 \$, en 1982-1983. On est parti de 240 000 000 \$, on est monté à 301 000 000 \$ sous les libéraux et nous avons ramené cela à 134 000 000 \$, ce qui est une diminution de près de 80 000 000 \$ à 90 000 000 \$. C'est pour les autoroutes.

Mais nous avons également modifié nos budgets pour accorder plus d'importance au réseau routier rural. À ce chapitre, les mêmes documents me donnent les chiffres suivants: Sous les libéraux, pendant qu'on mettait l'accent sur les autoroutes chromées, style Ville-Marie, style 755 à Trois-Rivières, etc., on ne mettait que 54 000 000 \$ pour le réseau routier tertiaire, rural.

Sous notre gouvernement, que s'est-il passé? En 1977, les 54 000 000 \$ devenaient 100 000 000 \$, presque le double; l'année suivante, 106 000 000 \$ - on augmentait encore - l'année 1979-1980, 109 000 000 \$ et, aujourd'hui, on a été obligé, compte tenu de la situation économique, de réduire ces montants qui sont encore quand même à 85 000 000 \$, ce qui veut dire que, sous les libéraux, dans les années mirobolantes, on mettait 54 000 000 \$ pour le triennal et, chez nous, à notre époque, plus difficile que la vôtre, on réussit à porter ces 54 000 000 \$ à 85 000 000 \$.

Je pense que dans nos discussions, ce matin, vous ne devriez pas perdre de vue l'essentiel de ce que je viens de vous dire, parce que c'est l'héritage qu'on a eu et, hélas, il faut vivre avec lui.

M. Clair: Les factures du dépôt massif de plans.

M. Ouellette: Oui, mais je crois que le temps ne me permettra pas d'aller plus loin pour l'instant, si j'ai bien compris les signes

de M. le Président. Je reviendrai tout à l'heure avec d'autres données qui vont très bien dans le cadre de ce que je viens de vous donner. Je vous remercie, M. le Président.

Le **Président (M. Gagnon):** Merci, M. le député de Beauce-Nord. M. le député de Charlevoix.

Argumentation

M. Raymond Mailloux

M. Mailloux: M. le Président, je ne devais pas intervenir, mais en écoutant tantôt la nomenclature de tous les problèmes qu'aura occasionnés le gouvernement précédent à l'actuel gouvernement, on me permettra peut-être, pendant deux ou trois minutes, d'apporter quelques observations. Si les autoroutes chromées dont vous parlez n'avaient pas été construites entre 1970 et 1976, le Québec, comme pays industrialisé, vous l'oublieriez pour longtemps. Si le Québec a dû, dans ces années, faire un rattrapage considérable, c'est en raison du défaut d'un ancien premier ministre qui, avant 1960, avait laissé construire une Transcanadienne à travers le Canada alors que les coûts étaient peut-être cinq fois moins exagérés qu'entre 1970 et 1975, et il a fallu faire un rattrapage de 1960 à 1975. Si, aujourd'hui, on prétend, sur tous les tons, que l'Ontario est industrialisée, c'est que, bénéficiant de la construction de l'autoroute transcanadienne, on a mis en place la "golden belt" autour des lacs et c'est là que l'industrie est allée. L'industrie est venue au Québec le long des autoroutes; si elles n'étaient pas là, vos problèmes financiers seraient peut-être plus importants que ceux que vous mentionnez maintenant.

M. le Président, je n'ai commandé aucune construction d'autoroute. J'ai, par contre, fait construire des autoroutes commandées précédemment. Quand l'adjoint parlementaire au ministre dit que c'est lui qui a mis fin à un tunnel pour l'autoroute Dufferin-Montmorency, je lui dirai que c'est faux parce que celui qui l'a arrêté, c'est celui qui vous parle. Quand le ministre vous dira que c'est lui qui a mis fin à la construction de l'autoroute Ville-Marie, ce sera faux également. C'est moi qui l'ai arrêtée tout de suite avant les Olympiques de 1976. Ne m'amenez pas à parler des Olympiques de 1976 parce que je vous dirai: Oui, le gouvernement précédent a dû faire face à une décision prise en 1968 par le premier ministre Daniel Johnson, qui avait pris l'engagement d'honneur que les Olympiques auraient lieu. Nous avons dû respecter cet engagement d'honneur en 1972 et 1973 alors que l'inflation, on la connaissait déjà à Munich, que c'était la

ville de Montréal qui était maître d'oeuvre et que les coûts étaient effarants sur un chantier très réduit.

Si le gouvernement Bourassa avait voulu assumer la responsabilité des Olympiques et des coûts astronomiques des Olympiques, on lui aurait dit qu'il voulait se substituer au patronage de la ville de Montréal. Il a fallu attendre, comme gouvernement, que le pouvoir d'emprunt de la ville de Montréal soit éteint avant de se substituer à la direction des Olympiques de Montréal. Quand on a pris la responsabilité des Olympiques, il n'y avait plus aucun contrôle possible. Tous les contrats étaient donnés sans exception et il fallait livrer la marchandise, non pas trois mois après, mais la journée même. C'est pour cette raison que cela a coûté tellement cher. Quand vous faites référence au vélodrome, je suis entièrement d'accord, monsieur, avec les coûts astronomiques auxquels on a dû faire face et les conséquences qui ont suivi.

M. le Président, je vous dirai simplement, en ce qui concerne les autoroutes, que je ne vois pas un membre du Parti québécois qui ne s'en sert pas abondamment au Québec. Pas un. Il n'y en a pas un qui fait un choix entre les autoroutes et ce qu'il y a à côté. Je n'ai aucun regret qu'on ait doté le Québec d'un système routier correspondant aux besoins du temps. Cela a coûté cher en expropriation dans les milieux urbains. Il était indiscutable que cela coûterait cher. Quant à l'autoroute Dufferin-Montmorency, s'il avait fallu charcuter toute la basse-ville de Québec pour la construire, je pense que les hurlements auraient été encore plus forts. Vous avez apporté certains correctifs à l'autoroute Dufferin-Montmorency dans les derniers jours. Regardez vos correctifs et les années de retard que vous avez entraînées, cela va peut-être coûter 2 000 000 \$ ou 3 000 000 \$ de plus.

M. le Président, je voudrais simplement ajouter ceci. On a fait référence - je ne sais pas à quel moment - au budget du gouvernement libéral qui allait en augmentant avec la période électorale. Je vous ferai remarquer que, lors de l'élection du Parti québécois, le lendemain matin, je suis monté à Québec demander au chef du budget, qui est l'actuel sous-ministre des Transports, de me dire où étaient rendus les engagements budgétaires, à savoir s'il y avait eu des travaux parce qu'il y avait eu des élections. J'ai l'engagement devant moi, "à la cenne près", et je voudrais vous dire que, s'il y avait un budget de construction ou autres au ministère des Transports de 1 046 000 000 \$ dans le temps, il n'y avait, au 16 novembre, le lendemain de l'élection, que 572 000 000 \$ de dépensés. Je ne pense pas qu'on ait fait des travaux parce qu'il y avait des élections. Tous les postes

budgétaires étaient pleinement ouverts pour vous permettre de fonctionner normalement. Ce n'est pas de la façon dont vous l'avez décrit que j'ai administré et que mes prédécesseurs ont administré ce ministère.

Quand on vous parlait, tantôt, du réseau rural, si nous avons construit des autoroutes, nous sommes allés sur le réseau secondaire, sur le réseau tertiaire, dans des conditions moins dispendieuses que celles que vous connaissez maintenant en raison des coûts exagérés des bitumes d'amorçage, du béton bitumineux et de la construction même. Mais il ressort, M. le Président, qu'alors que nous construisions des autoroutes et le réseau secondaire nous avons été également dans le réseau tertiaire et si on avait suivi les directives sur les normes de construction que j'ai appliquées dans Charlevoix... Vous irez voir la route 16 dans Charlevoix et la route du parc des Laurentides, ce sont des routes de 4000 pieds de hauteur parmi des rochers difficiles à contourner, et vous constaterez qu'à peu de frais, une vingtaine de milles de route sur chacune des artères ont été construits pour environ 40 000 \$ le mille. C'est tout ce que j'avais à dire, M. le Président.

Des voix: Très bien! Très bien!

Le **Président (M. Gagnon)**: Merci, M. le député de Charlevoix. M. le député de Richmond.

M. Yvon Vallières

M. Vallières: M. le Président, vous me permettez tout d'abord de vous indiquer que je suis heureux que le Parti libéral ait convoqué le parti ministériel à un débat sur cette question très importante du réseau routier rural. J'ai remarqué que le Parti québécois s'est contenté de parler d'autoroutes et d'autres projets. J'aimerais qu'on ramène le débat au réseau routier rural puisque c'est l'objet du débat d'aujourd'hui.

Ce que je retiens jusqu'à maintenant des interventions du ministre et de son adjoint, c'est qu'ils nous ont critiqués d'avoir mis trop d'argent dans le secteur de la voirie. Je veux dire à ces gens qu'à faire ce qu'ils font présentement, c'est-à-dire ne faire rien ou à peu près, il est difficile de se tromper. Ce n'est pas moi qui ai inventé ça, c'est Lise Payette, dans son livre, qui disait qu'à ne rien faire on ne se trompe pas. C'est ce que vous faites dans nos régions actuellement.

L'adjoint nous disait que l'expropriation ne coûtait pas cher, 1% en milieu rural. Je comprends, vous êtes rendus tellement bas que vous demandez aux gens de donner leurs terrains parce que vous n'avez plus les moyens de les payer.

À entendre les gens d'en face, tout ce qui se produit présentement dans le secteur de la voirie, c'est la faute des autres, c'est la faute de Bourassa, c'est la faute de Mailloux, mais surtout pas la leur. Vous allez nous dire tantôt que c'est la faute du fédéral. C'est toujours la faute des autres de la part des gens qu'on a en face de nous. Quand allez-vous décider de parler de votre administration à vous? On a hâte, de ce côté-ci de la Chambre. Ce sont toujours les autres, vous nous renvoyez toujours aux calendes grecques.

On veut parler des problèmes que vous engendrez et des problèmes auxquels nous faisons face dans nos comtés et on veut que vous les régliez. Vous n'avez pas besoin de penser non plus que c'est avec quelques centaines de milliers de dollars au budget de construction dans des comtés ruraux comme les nôtres que vous allez régler les problèmes. On va avoir l'occasion de vous donner des chiffres tantôt. Faites attention d'aller dire que vous dépensez énormément en voirie rurale, vous allez faire rire de vous autres par les gens qui sont dans le champ chez nous et qui savent que vous ne faites pas de routes. On n'a plus notre voyage, on a notre "truck", comme on dit à la campagne. Votre affaire n'a pas d'allure. Le réseau se détériore plus vite que vous n'êtes en mesure de le construire présentement.

Le budget qui a été déposé récemment est le portrait, l'image exacte de ce que vous êtes en tant que gouvernement dans le secteur rural, dans le secteur de la voirie rurale. Je regardais le budget 1976-1977, il y avait 78 000 000 \$ d'alloués aux routes régionales. Dans le budget de cette année, 49 000 000 \$, soit une diminution de 29 000 000 \$.

Pour les routes locales, 1981-1982, 120 000 000 \$ et, cette année, 90 000 000 \$; une baisse de 30 000 000 \$. Sans tenir compte du fait de l'augmentation du coût de construction des routes qui est de l'ordre d'environ 15%, si on tient compte de ce facteur également, ça veut dire que la diminution réelle, dans le domaine des routes locales, est de l'ordre de 46 000 000 \$.

Comment allez-vous réussir avec moins d'argent à faire plus de routes? Vous allez avoir de la misère à expliquer ça, à moins que vous ne preniez les gens pour de complets imbéciles. Cela ne "pogne" plus.

Le ministre nous dit cependant: On a la solution, on va inventer un nouveau volet par lequel on va faire des routes avec des normes plus restreintes. Il n'a rien inventé puisqu'il s'en faisait auparavant, mais encore faudrait-il qu'il mette une enveloppe budgétaire correspondant à ce volet. Des volets et des programmes, on en a déjà. Regardez l'épaisseur des livres avec lesquels on nous fait travailler. Bien, tenez en compte.

M. Clair: Justement, vous les avez tous les travaux qu'on fait.

Le Président (M. Gagnon): À l'ordre! À l'ordre!

M. Vallières: Vous parlerez tantôt, M. le ministre, c'est à mon tour. C'est du papier, ça, tout simplement, c'est plein de projets. On arrive dans un comté comme Richmond où on a une centaine de projets pour en accepter deux ou trois à la fin de l'année. Qu'est-ce que ça donne, ça? Absolument rien. C'est de la foutaise présentement. Je n'adresse pas de blâme à vos fonctionnaires, parce que vous exigez qu'ils travaillent de cette façon, mais on se rend compte que vous ne leur donnez pas d'argent pour passer à l'action. C'est là le but de notre réunion ce matin. (12 heures)

On pense que le ministre ne fait pas ce qu'il devrait faire au Conseil des ministres. Je suis persuadé que, dernièrement, quand est venu le temps du budget, on lui aura dit: Mon cher Michel, cette année n'est pas une année d'élection, par conséquent, tu peux te permettre d'avoir un budget beaucoup plus limité.

Une voix: Ce n'est pas ton tour.

M. Vallières: Ce n'est pas ton tour, oui. C'est vraiment mal traiter les gens du milieu rural de venir leur dire: Une beurrée, à la veille des élections, cela va vous suffire, vous allez devoir accepter cela. Une petite beurrée, une lichette, à la veille des élections, vous allez prendre cela. Par ce gel, vous avez décidé de pénaliser les milieux ruraux et on est venu vous le dire ce matin.

Je veux rappeler au ministre qu'en campagne on a des petites et moyennes entreprises et des petites petites entreprises. On a des agriculteurs, des fermes de grande valeur. L'agriculture, chez nous, crée des "jobs" en ville, comme vous le savez, parce qu'on transforme en ville ce que nous produisons à la campagne. Les gens du milieu rural paient des impôts et une foule de taxes déguisées qui ont, d'ailleurs, été instituées par votre propre gouvernement. Je vous rappelle que, dans le seul budget que nous avons devant nous pour cette année, l'augmentation de l'essence va vous rapporter 679 000 000 \$, le coût des plaques d'immatriculation, 58 000 000 \$, votre nouvelle tarification sur les autoroutes, 20 000 000 \$, sans compter l'augmentation du coût des permis de conduire, etc. Ce sont des revenus pour le gouvernement, mais pas d'argent supplémentaire pour la voirie rurale, on coupe là-dedans, alors que c'est un ministère à vocation économique.

On aimerait que vous nous expliquiez

comment vous allez arriver, avec l'étendue du réseau, avec un aussi faible budget, à résoudre nos problèmes, les problèmes des électeurs qui, de façon très générale, à la dernière élection, en milieu rural, vous ont fait confiance. Vous pourriez au moins le faire par respect pour ceux-là.

Je veux vous rappeler également qu'il y a un poste budgétaire qui a rapetissé de façon énorme, celui des subventions aux municipalités, à moins qu'on en donne seulement dans les comtés péquistes. En 1975-1976, alors que j'étais député - c'était aussi la belle époque - je recevais, à titre de subvention pour mes municipalités, quelque 300 000 \$. Devinez, en 1982-1983, l'enveloppe que le ministre a mise à ma disposition pour 35 municipalités. Vous allez me dire: Avec l'inflation, etc., ce sera plusieurs centaines de milliers de dollars. J'ai eu 100 000 \$. Je divise cela par 35 et j'arrive à 2500 \$ par municipalité, environ, à leur remettre. Imaginez-vous si ça a l'air sérieux! On va faire en sorte qu'au moins les municipalités sachent que c'est le ministre qui met ces sommes à notre disposition.

Je voudrais également vous indiquer que nous sommes doublement pénalisés parce qu'en 1975-1976 et dans les années précédentes on avait un budget pour l'amélioration des chemins à vocation agricole. Cela a été fusionné avec le ministère de la Voirie, ce qui fait que présentement ce budget, qui était de l'ordre de 100 000 \$ en 1975-1976, a été réduit à zéro. Une autre perte sèche pour nos municipalités. Et le ministre voudrait nous dire qu'on a assez d'argent, que c'est suffisant, que c'est excellent, que ça va bien au ministère? Le ministre, cette année, a d'ailleurs pris des moyens draconiens par des coupures qu'il nous a imposées sur des projets qui avaient déjà été acceptés l'automne dernier, en principe.

Il me parlait, l'autre jour, de la municipalité de Saint-Albert. Si vous avez 250 000 \$, il y a un chemin à paver à Saint-Albert; je vous en fais publiquement la demande. J'ai aussi fait la demande pour le 6e rang. Vous pourriez le noter. Si le ministre a un préjugé favorable à l'endroit des gens de Saint-Albert, qu'il le prouve et qu'il nous donne 250 000 \$ de plus. Il nous a coupé les 12e et 13e rang de Sainte-Séraphine. On dirait que le ministre est contre le pavage en milieu rural, il nous a enlevé ces projets. Le chemin de Saint-Camille à Ham-Sud, on l'a également retranché du projet. Une route qui ferme chaque printemps. On l'a enlevé parce que cela coûtait quelques centaines de milliers de dollars. C'est une municipalité, Ham-Sud, je vous le rappelle, qui n'est reliée ni d'un côté ni de l'autre par une route pavée. Il me semblait que c'était une des priorités auxquelles vous aviez fait allusion dans votre

programme électoral.

Le chemin des lacs dans Shipton; la route 249 a été refusée, la route 255 a été refusée. C'est là le portrait, l'image que nous donne ce gouvernement de l'importance qu'il accorde à la voirie en milieu rural. Dernièrement, j'ai parlé au ministre de la route 255 qui était très dangereuse dans le comté de Richmond; j'espère qu'il est en train de faire préparer quelque chose pour nous annoncer une bonne nouvelle cet été et qu'au moins on puisse corriger les points noirs sur cette route. Je lui ai dit, l'autre jour, qu'on comptait sept morts en moins de neuf mois sur la même route. Ce n'est pas suffisant? Va-t-il falloir attendre qu'un proche parent du ministre se fasse tuer sur cette route pour qu'on soit en mesure de la reconstruire? C'est ce qui se passe chez nous. Il y a des gens qui, tous les jours, sont obligés, pour aller au travail ou ailleurs, de fréquenter cette route, de l'utiliser, et c'est une route tueuse, M. le Président. Ce n'est pas un luxe de vous demander cela, ce n'est pas une autoroute chromée. C'est ça qu'on vous demande. Ce qu'on demande au ministre, c'est de l'action. On veut qu'il se fasse des routes dans nos comtés. On veut l'aider, et on espère que ces pressions que nous faisons sur lui vont lui donner peut-être plus de poids au Conseil des ministres et au Conseil du trésor pour réussir à nous apporter davantage en milieu rural.

Je veux vous rappeler quelques promesses péquistes dans le comté de Richmond et dans l'Estrie. Tout le monde connaît cela, bâtir l'Estrie. Je dirais plutôt: déconstruisons l'Estrie, au moment où on se parle, avec ce gouvernement. On nous avait promis la route 116, de Richmond à Danville. Que je sache, ce n'est pas encore complété. C'est une promesse du premier ministre. On va voir si cela va se compléter d'ici la prochaine élection. Il y a également ce qu'ils ont appelé la route 225, le Parti québécois; mais ils se sont trompés, il n'y a pas de route comme ça dans le comté de Richmond, c'est la route 255. Contournement d'Asbestos vers Kingsey Falls en direction de la route 116, il n'y a rien de fait, même pas de plan de préparé. Route 249, de Saint-Georges-de-Windsor à Asbestos, il n'y a rien eu de fait, cela a été refusé, M. le Président. Plus que ça, ces gens sont même allés jusqu'à promettre - au no 31 du programme régional - l'accès par au moins une route asphaltée à chaque village, là où ce n'est pas encore le cas, d'ici à 1984. Je vous parlais de Ham-Sud tantôt. C'est une de ces municipalités. Vous l'avez coupée au moment où on se préparait à la faire. Je pourrais vous parler de Saint-Fortunat où le ministre est allé dernièrement. Ces villages ne sont reliés ni d'un côté ni de l'autre. Ce n'est pas drôle. J'espère que vous n'en riez pas, M. l'adjoint. Allez-y, construisez la route. Nous vous

attendons sur la route 263.

M. Ouellette: Pendant qu'on a des autoroutes chromées, on laisse des villages dans la poussière.

M. Vallières: Passez à l'action. Sainte-Hélène-de-Chester, c'est le même problème. Qu'on bouge un peu. Qu'on arrête de dire cela dans les programmes électoraux qu'on ne respecte pas, et qu'on n'a pas les moyens de respecter. On allait nous dire en plus, juste après: route 32: recouvrir d'asphalte d'ici à 1984; Il s'agit des routes gravelées qui ont été améliorées durant le premier mandat du Parti québécois. Vous n'aurez pas de misère dans le comté de Richmond parce que vous n'avez pas fait ce qui était dans le premier mandat. Vous n'avez pas fait de route complète. Il y a le quatrième rang de Saint-Samuel, je pense que c'est le député d'avant qui l'avait commencé parce qu'il n'aurait pas été fait. C'est la seule que vous pouvez paver. Les autres, vous n'avez rien fait.

Là, M. le ministre, je ne veux pas être trop agressif avec vous, mais bougez, faites de quoi. On est ici ce matin pour se parler de ce qui se passe dans votre ministère et on voudrait aussi que vous rameniez cela à la question précise de la voirie rurale. Arrêtez de nous parler des autoroutes. C'est clair et net, c'est de l'argent que cela nous prend.

Dans ce que vous allez nous dire ce matin, je pense que le public s'attend à ce que vous nous fassiez des propositions précises pour que cela fonctionne dans les comtés, pour qu'on puisse rouler carrosse sur des routes qui ont un peu plus d'allure, pas sur des routes qui ont été construites anciennement pour des chevaux. Cela existe encore. S'il y a du rattrapage à faire, admettez-le et mettez-y les budgets requis. J'arrête ici mes propos, M. le Président.

Le Président (M. Gagnon): Merci, M. le député de Richmond. M. le ministre.

M. Michel Clair

M. Clair: Je suis heureux que le député de Richmond prenne la voie qu'il a prise parce qu'à mon sens, avec les éléments qu'il nous a donnés, avant de laisser mon collègue le député d'Arthabaska intervenir, il a fait exactement la démonstration - bien sûr en essayant de blâmer l'actuel gouvernement - qu'on soutient depuis deux ans, en tout cas, depuis un an que mon adjoint parlementaire et moi-même sommes aux Transports, de ce qui se passait dans le comté du député de Richmond. Qu'il m'écoute bien avant de s'en aller. Le député de Richmond, M. le Président, de 1973 à 1976, bon "patroneux" libéral, se contentait fort bien d'un montant

de 300 000 \$ à émettre entre ces diverses municipalités, faisait la campagne pour l'autoroute 51-55 et ne se souciait nullement de la voirie régionale dans son propre comté. M. le Président, je mets le député de Richmond au défi de regarder les investissements qui ont été consentis dans son comté, au total, pour les années 1970 à 1982. On va voir le tableau suivant:

Premièrement, on va constater que le député de Richmond faisait campagne, à cette époque, pour l'autoroute 51-55. Deuxièmement, on va constater que le député avait une enveloppe discrétionnaire très généreuse pour endormir ces municipalités qui ne pouvaient pas compter sur un programme de construction de routes rurales et de routes régionales qui ait de l'allure.

M. le Président, c'est en plein la raison pour laquelle le comté de Richmond est dans la situation dans laquelle il est aujourd'hui. Le député de Richmond a été naïf. Pendant des années, il s'est contenté d'une petite enveloppe à distribuer pour faire de la politique, mettre de l'asphalte dans tel rang, dans telle rue, encourager tel promoteur qui contribue à la caisse du parti, toutes sortes de mesures visant à endormir son comté. C'est ce qui explique que dans le comté de Richmond - et je comprends le député - il y ait un retard aussi considérable, parce que l'argent allait sur les autoroutes. Il n'y avait pas d'importance accordée à la construction de routes régionales, de routes rurales, mais il y avait cependant de belles petites enveloppes pour le député de Richmond pour l'endormir comme député d'arrière-ban, pour qu'il puisse donner à gauche et à droite un peu d'argent qui servait exclusivement à endormir le comté de Richmond.

M. le Président, si ce phénomène s'était passé seulement dans le comté de Richmond, on pourrait se consoler et dire: Si cela s'est passé dans un comté, il y a toujours moyen de rattraper le temps perdu rapidement. Mais cela s'est passé dans tout le Québec. L'année 1973-1974, les chiffres que mon adjoint parlementaire donnait tantôt, construction d'autoroutes: 240 000 000 \$. Je vois que le député de Beauce-Sud écoute avec intérêt ce que je dis. Construction de routes régionales et construction d'autres routes: 85 000 000 \$, à peine l'équivalent du tiers du budget de la construction d'autoroutes. Quelle est la situation en 1982-1983? Il est vrai que les temps sont plus durs, que les budgets n'ont pas été indexés. Tout cela est exact, M. le Président, mais regardons la place accordée par l'actuel ministre des Transports et l'actuel gouvernement aux autres routes, au réseau routier rural et aux routes régionales en comparaison avec les autoroutes. Construction d'autoroutes: 134 000 000 \$, beaucoup moins que les 240 000 000 \$, c'est

tout à fait indéniable. Construction de routes régionales et construction de routes rurales: 137 000 000 \$. Donc, M. le Président, en 1982-1983, pour la construction d'autres routes et de routes régionales en comparaison avec les autoroutes en 1982-1983, on met plus d'argent. Si on compare avec la situation d'il y a neuf ans en 1973-1974, on constate que, dans un cas comme dans l'autre, c'est un renversement complet de la situation.

Le député de Richmond, les problèmes qu'il vit, il les a créés, M. le Président. Son gouvernement l'a endormi pendant six ans avec des petites enveloppes à distribuer aux municipalités sans programme de construction régionale, sans programme de construction routière pour le réseau rural, mais le député de Richmond avait la conviction profonde qu'un jour il aurait lui aussi son autoroute. Il a fait campagne comme un grand naïf là-dessus, ne se rendant même pas compte que son propre gouvernement aggravait la situation des gens dans son comté, laissait la situation se détériorer au point de vue des routes régionales et des routes rurales, mais, M. le Président, le député avait son "candy", la petite enveloppe, ses espoirs et l'autoroute. Il a vécu avec cela heureux pendant six ans. Je pense qu'il ne peut s'en prendre qu'à lui-même, à sa propre négligence et à celle de son gouvernement qui consacrait tout l'argent aux autoroutes et n'en gardait que très peu pour les besoins d'un comté comme celui-là, situation que nous avons indéniablement renversée définitivement en 1982-1983 puisque, pour la première fois, le total pour la construction de routes rurales et de routes régionales est plus important que celui des autoroutes. Mon collègue, le député d'Arthabaska, voudrait également intervenir là-dessus.

Le **Président (M. Gagnon)**: M. le député d'Arthabaska.
(16 h 15)

M. Jacques Baril

M. Baril (Arthabaska): À la suite des propos que le député de Richmond a tenus tout à l'heure, j'aimerais quand même lui souligner quelques faits. Si chacun des députés en cette Chambre pouvait prendre la parole, c'est évident que chacun de nous mettrait beaucoup plus l'accent sur ce qui n'a pas été fait que sur ce qui a été fait. Je soulignerais au député de Richmond qu'à ma grande surprise, lorsque Sainte-Séraphine a fêté son 100e ou son 125e anniversaire de fondation, j'avais acheté le livre de M. Émile Vincent qui avait fait tout l'historique de Sainte-Séraphine. À ma grande surprise, j'avais vu vers la fin de son livre que M. Vincent avait fait également l'historique du seul rang qui reliait Sainte-Séraphine à la route de Saint-Albert-de-Warwick. Il disait

que cela faisait 35 ans que le village de Sainte-Séraphine, le maire et les citoyens, à l'aide de je ne sais pas combien de pétitions, ont demandé et redemandé à tous les députés qui ont passé depuis toutes ces années, qu'à Sainte-Séraphine, le rang principal, comme beaucoup d'autres villages au Québec, soit au moins relié à un autre rang asphalté. L'auteur faisait mention du député Vallières qui n'avait pu obtenir ce rang. Il louangeait M. René Lévesque qui leur avait accordé la construction et le pavage de ce rang. Il faisait mention également...

M. Vallières: Vous charriez!

M. Baril (Arthabaska): Non, je ne charrie pas, vous achèterez le livre et vous le lirez. C'est un livre très intéressant.

M. Vallières: On l'a, le livre. Si vous voulez, je vais aller vous le chercher et je vais vous le lire.

M. Baril (Arthabaska): Allez-y:

M. Vallières: Vous mentez comme vous respirez présentement. Lisez-le au complet au moins.

M. Baril (Arthabaska): Je respire très bien.

M. Clair: Question de règlement, M. le Président.

M. Baril (Arthabaska): Cela a l'air de vous étouffer.

Le **Président (M. Lachance)**: Oui, M. le ministre, question de règlement.

M. Clair: Question de règlement. Le député de Richmond vient d'accuser mon collègue de menteur quand il ne fait que traiter d'un livre qui a été publié par quelqu'un dans le comté du député de Richmond, livre qu'il n'a probablement pas lu. C'est pour cela qu'il se permet de faire des accusations aussi gratuites.

M. Vallières: Est-ce que le ministre l'a lu?

M. Clair: Oui, parce que j'ai eu l'occasion de le recevoir.

M. Vallières: Est-ce que vous corroborez les propos du député d'Arthabaska? Est-ce à 100% vrai? On va aller le chercher dans mon bureau, ce ne sera pas long et je vais vous le lire.

M. Clair: M. le Président, la mémoire n'est pas parfaite, je ne me souviens pas au

complet de ce que...

M. Vallières: Ah! Quand on ne le sait pas, on n'en parle pas.

M. Baril (Arthabaska): J'inviterais le député de Richmond à aller chercher le livre et à le lire. Je ne l'ai pas devant moi, c'est évident.

Une voix: Je m'excuse...

M. Baril (Arthabaska): M. René Lévesque est louange. On dit que c'est le gouvernement de M. Lévesque qui enfin avait reconnu la nécessité de ce rang et que c'est lui qui leur avait donné, grâce à la collaboration - je vais avoir l'air de me vanter - du député d'Arthabaska, si le village de Sainte-Séraphine avait ce rang. Également, il y a le maire de la municipalité de Saint-Albert qui s'est réjoui que ce soit le gouvernement du Parti québécois qui lui ait donné la construction du 6e rang de Saint-Albert.

Le député de Richmond, également, faisait mention tout à l'heure qu'il y avait 100 000 \$ à distribuer à 37 municipalités. Il aurait dû au moins à ma connaissance enlever une, parce que l'actuel député de Richmond n'a jamais donné un cent à la municipalité de Saint-Albert, parce que le maire est un péquiste, et je dirais que c'est un gars qui n'a jamais eu peur d'afficher ses idées. Donc, le député de Richmond, honnêtement, devrait au moins soustraire cette municipalité parce qu'il ne lui a jamais rien donné. J'espère que cette année, il mettra la partisanerie politique de côté et qu'il pensera à ses électeurs de Saint-Albert qui ne sont certainement pas tous des supporters du Parti québécois; il y a certainement des supporters du Parti libéral et qu'il pensera à eux.

Le comté de Richmond, juste ce qui relève du district de Victoriaville, au printemps 1980, lorsqu'il avait eu un rechargement de plusieurs rangs au Québec, avait eu environ 700 000 \$. Ce n'était pas un comté qui appartenait au Parti québécois. Je vais vous dire que j'étais personnellement un peu surpris de voir qu'on en mettait pratiquement autant dans le comté de Richmond que dans le comté d'Arthabaska, mais de toute façon, comme le souligne le ministre, j'ai été quand même bien heureux pour les habitants de ces rangs.

M. Mailloux, tout à l'heure, l'ancien ministre des Transports et député de Charlevoix, faisait mention que, dans son temps, s'il y a eu des autoroutes de construites, ce n'est pas lui qui a donné le feu vert.

Une voix: ...

M. Baril (Arthabaska): Je suis allé avertir le député de Charlevoix tout à l'heure avant qu'il ne quitte la Chambre que j'allais en faire mention, parce que je n'aime pas parler de quelqu'un quand il n'est pas devant moi. Il m'a dit: Tu peux en parler, c'est vrai. C'est vrai ce que je vais vous dire. Je vais essayer d'être assez exact pour ne pas mentir quant à ce que je lui ai dit tout à l'heure. Je lui soulignais la construction supposément de l'autoroute 55. L'autoroute 55 effectivement devait couvrir l'axe nord-sud du Québec. M. Mailloux, le ministre des Transports du temps, était venu, lors d'une espèce de grand rassemblement où il devait y avoir 700 ou 800 personnes, au Manège de Victoriaville. Cela avait été convoqué par le Parti libéral qui avait le don d'exiger que les maires et les conseillers et différentes associations soient présents; sinon, ils seraient privés d'autres choses. Le ministre des Transports du temps, avec le ministre des Richesses naturelles du temps, M. Massé, et d'autres personnalités dont je ne me souviens plus étaient venus, à grand renfort de publicité, nous annoncer qu'enfin l'autoroute 55 serait construite et que la priorité serait mise sur la 55, quand ils savaient très bien que les dés étaient déjà pipés et que l'ancien ministre des Transports, M. Bernard Pinard, de Drummondville, avait fait sa propre autoroute, l'autoroute 51. Le gouvernement libéral avait signé des ententes Québec-Canada non pas pour qu'elles s'appliquent à l'autoroute 55, mais à la 51 qui devait partir de Sorel en passant par Drummondville et aller vers les lignes américaines. Il n'y avait aucun tracé de fait, aucune planification et cette autoroute a été privilégiée par rapport à la 55.

C'est nous qui avons enfin fait comprendre aux gens de Victoriaville qu'on ne pouvait pas construire deux autoroutes parallèles qui se rendaient au même endroit. J'ai travaillé à trouver une alternative. Au lieu de se borner toujours à la même autoroute, quand on sait de façon certaine que ce n'est même pas logique de la construire, je pense qu'il faut changer d'orientation et voir à ce qu'il se fasse autre chose. Je suis fier de voir que le gouvernement, mon gouvernement, a eu une oreille attentive pour la construction de la route 116 - pas de l'autoroute, mais de la route 116 - l'amélioration de la route 116.

C'est évident que, chez moi, dans mon comté, les gens sont habitués aux promesses des anciens politiciens qui ont toujours travaillé uniquement avec des promesses et qui n'ont pas accompli grand-chose. Je vois encore la pile de livres sur le coin du bureau du député de Richmond et je suis sûr, sans les voir que, dans cela, il y a des projets de routes qui doivent monter à dix, douze ans et plus. Nous, cela fait seulement cinq ans qu'on est là et ces mêmes routes sont

encore dans les livres. Mais les libéraux avaient le don de se faire aimer d'une certaine façon par les citoyens. Pour leur faire croire qu'on allait faire quelque chose, on faisait passer des arpenteurs dans les rangs et on plantait des baguettes.

Des **voix**: Cela n'a pas changé.

Le **Président (M. Gagnon)**: À l'ordre!

M. Baril (Arthabaska): Là, on était certain que la route allait venir. On passait trois ou quatre fois et, quand les cultivateurs fauchaient les baguettes, on eh plantait d'autres et là, la route dans le rang s'en venait. On vivait d'espoir. Aujourd'hui, c'est évident que l'ensemble des Québécois - il ne faut pas se leurrer - vivent également d'espoir, mais on ne peut pas rattraper en trois ou quatre ans ce qui n'a pas été fait depuis 15, 20 ans. On ne peut pas rattraper cela.

Si on regarde également de quelle façon les budgets ou les sommes d'argent étaient dépensés avant que nous soyons là - je ne parlerai pas à peu près; vous pourrez vérifier si vous ne me croyez pas - pour les 10e et 12e rangs de Princeville, entre autres, lorsque la route a été construite, cela a coûté environ 475 000 \$. Je peux me tromper de quelques mille dollars, mais c'est environ cela. L'expropriation pour ces deux rangs a coûté au-delà de 300 000 \$. On a même réussi dans le 12e rang à faire une courbe sur un chemin droit pour être certain d'aller chercher la grange et la maison de l'agriculteur qu'il y avait là, pour être certain de l'exproprier et lui donner une chance de se construire une vacherie neuve et une maison neuve. C'est l'ensemble des citoyens, les Québécois et les Québécoises, qui payait pour ces aberrations. Je ne sais pas, M. le Président, est-ce que cela fait déjà vingt minutes que je parle?

Le **Président (M. Gagnon)**: Non, M. le député d'Arthabaska; c'est tout simplement que je veux partager le temps. Comme il reste au débat proprement dit environ quinze minutes, actuellement, je voudrais donner au moins autant de temps à l'Opposition.

M. Baril (Arthabaska): ... de finir.

Le **Président (M. Gagnon)**: Je vous demanderais de conclure, quitte à revenir s'il reste quelques minutes à partager.

M. Baril (Arthabaska): C'est bien. Je vais m'arrêter là-dessus. Comme je l'ai dit, on ne peut pas rattraper ce qui n'a pas été fait depuis 15, 20 ans et plus. Nous sommes encore obligés de respecter pas nécessairement des engagements, mais des ententes comportant des engagements du

Parti libéral. En 1975, il avait fait un dépôt massif de plans, comme je le disais, à la suite des baguettes qu'on plantait partout. À un moment donné, il a fallu déposer les plans. 18 000 plans ont été déposés d'une frappe. Seulement le dépôt de ces plans coûte et coûtera, parce qu'on n'a pas fini de les payer, 250 000 000 \$ au gouvernement du Québec. C'est aberrant, M. le Président.

Je reviens au député de Richmond qui a un paquet de papiers, des documents sur le coin de son bureau. C'est vrai que le Parti libéral agissait beaucoup plus sur papier qu'en constructions dans les rangs.

Si vous m'accordez encore un délai, s'il reste du temps, j'aurais encore beaucoup de choses à dire et je m'arrêterai au comté d'Arthabaska.

Le **Président (M. Gagnon)**: Je verrai, M. le député, à partager le temps, et c'est avec plaisir que je vous reconnaitrai s'il reste du temps. La parole est au député de Beauce-Sud.

M. Hermann Mathieu

M. Mathieu: Merci, M. le Président. Je voudrais d'abord rappeler le thème de cette question avec débat parce que, d'après les discussions qui ont eu cours depuis le commencement, elles n'ont pas beaucoup été en rapport avec le thème. Le thème est le suivant: Construction et entretien du réseau routier rural.

Tout à l'heure, mon collègue de Beauce-Nord a passé en revue ce qui s'était fait de 1970 à 1976. Mais, pour nous, quoique ce soit intéressant parce qu'il s'est fait beaucoup de choses, c'est du passé. Pour les gens du comté de Beauce-Sud et les gens des comtés ruraux que j'ai visités, c'est le problème qu'ils vivent actuellement, c'est ce problème-là qu'il faudrait évoquer et il faudrait sensibiliser le ministre, à son sujet.

M. le Président, on a dit, tout à l'heure, que, semble-t-il, le gouvernement actuel dépensait beaucoup plus d'argent pour les routes que l'ancien gouvernement. Mais si vous dépensez tant d'argent, où le dépensez-vous? Il ne se fait rien dans le champ. Je vous reconnaitrai l'habileté, par exemple, d'annoncer un projet une année, de ne point le réaliser et de l'annoncer à nouveau l'année suivante. D'ailleurs, un de vos collègues, le député de Frontenac, en faisait mention à la commission parlementaire, il y a à peine quelques jours. On lui disait qu'il y avait, je crois, 2 000 000 \$ dans le budget, alors qu'il disait qu'il y en avait 700 000 \$; finalement, à force de discuter, on s'est aperçu que c'étaient des projets qui avaient été annoncés il y a deux ans, l'année passée et cette année, et qui ne seront pas encore réalisés l'année prochaine. Alors, les gens nous disent: Tout augmente, les taxes,

l'essence, les frais d'immatriculation, les permis de conduire, les assurances, etc., et il n'y a plus de budget pour nos réseaux routiers.

Je ne parlerai pas des autoroutes, mais je veux simplement en glisser un mot. Je voudrais seulement dire au ministre que la Beauce n'a pas renoncé à son autoroute et on espère que cela va aller un peu plus vite. En 1979, on avait eu encore beaucoup plus d'espoir quand, en campagne électorale, on nous promettait l'autoroute par les deux bouts.

M. Clair: L'autoroute par les deux "bouttes".

M. Mathieu: Les deux bouts à la fois. On disait "par les deux bouttes". Peut-être que c'était pour la rime. Cela dépend si l'intervenant est poète ou désire parler en prose. Mais ce qui nous intéresse, dans la Beauce, ce sont les résultats.

M. le Président, sur le thème des routes régionales, est-il besoin de rappeler au ministre - je veux le faire sans agressivité aucune, mais avec fermeté - l'état pitoyable, l'état indécent et inacceptable du réseau routier municipal, du réseau routier secondaire? On voit que ce réseau routier rural ne constitue pas une priorité pour le gouvernement actuel. Qu'il me suffise de vous nommer brièvement quelques chemins qui méritent, depuis longtemps, d'être aménagés et, également, des municipalités dont le réseau est dans un état encore pire qu'ailleurs.

(12 h 30)

Route Langevin: Je sais que le ministre va me répondre tout à l'heure que les sommes qui sont votées seront dépensées. Je me réjouis, mais j'espère que les travaux seront faits cette année et complétés dans les meilleurs délais.

Chemin entre Saint-Benjamin et Saint-Simon. Cela ne figure pas dans les réalisations actuelles et c'est très urgent.

Saint-Zacharie, Sainte-Aurélie, Saint-Ludger, Saint-Robert, Courcelles, Saint-Hilaire-de-Dorset, Saint-Benoît, Saint-Gédéon, Saint-Théophile, Notre-Dame-des-Pins, un chemin que le député de Beauce-Nord connaît bien parce que c'était dans son comté autrefois. La rive ouest de la rivière Chaudière entre Notre-Dame et Beauceville, vous connaissez bien ça, et ce serait important de la faire, d'autant plus que, à cause du déménagement du trafic de l'hôpital de Saint-Georges à l'hôpital de Beauceville, ce serait un chemin plus court en cas d'urgence pour les médecins. Saint-Jean-de-la-Lande. Ah! je prie M. le ministre et son collègue l'adjoint parlementaire d'avoir un oeil attentif et l'esprit ouvert et favorable à ce thème.

M. le Président, comme le temps passe

rapidement et que je veux laisser du temps à mes collègues, je voudrais parler d'un problème qui est la prolongation de la période de dégel. Vous savez qu'en hiver le réseau routier est sous la juridiction des municipalités. Elles sont subventionnées et elles en font l'entretien. Il arrive que la municipalité dise: Le 5 mai, nous considérons que le dégel est arrivé. Mais le ministère, probablement pour ne pas prendre à sa charge immédiate les routes, dit: Non, nous, le dégel sera le 18 ou le 19 mai. Qu'est-ce qui se passe dans l'intervalle? Il se passe que les municipalités ne sont pas équipées pour faire face à la situation, ne sont pas équipées pour entretenir le chemin qui défonce, parce que vous savez qu'on n'a pas d'infrastructures pour faire face au trafic: autobus d'écoliers, camions de livraison de moulée, de réception de lait, etc. Les chemins défoncent, les municipalités ne sont pas équipées pour l'entretien et il arrive que finalement on passe l'été dans des ornières épouvantables.

Je voudrais que le gouvernement soit sensibilisé à ce point-là et que la date du dégel soit conforme à la réalité et non pas arbitraire. Si ça continue, l'année prochaine je pense que la prolongation de la période de dégel sera le 15 juin.

Je voudrais également dire un mot de la détérioration de l'équipement dans nos postes de voirie. Quand le gouvernement est arrivé au pouvoir, l'équipement était en bon état. Plusieurs directeurs régionaux m'ont fait mention qu'on ne renouvelle pas l'équipement. J'ai même pris connaissance l'année dernière que des officiers du ministère des Transports, ceux qu'on appelle les bleus, avaient envoyé aux rebuts un camion du ministère des Transports dans lequel prenaient place des employés du ministère pour faire leur travail parce que le camion était dans un état où il ne pouvait plus marcher. Le ministère "scrape" ses camions.

On a parlé un peu tout à l'heure des chemins à vocation agricole. Nous savons qu'il y a quelques années il y avait un programme au ministère de l'Agriculture pour les chemins à vocation agricole. Des comtés pouvaient avoir 200 000 \$, 300 000 \$ ou 400 000 \$ à cette fin. Maintenant cela a été fondu avec les subventions accordées au député dans son enveloppe pour l'asphalte dans les bouts de rues de village, etc. En fondant ça, on a fait disparaître, à toutes fins utiles, le budget pour les chemins à vocation agricole. Je le déplore grandement et je voudrais insister pour que cela soit rétabli.

Un autre point. Je voudrais parler un peu des ports d'attache. Le ministre m'a déçu tout à l'heure en disant qu'il trouvait que c'était une bonne méthode de gérer l'équipement et qu'il désirait garder ça dans

l'état actuel. Écoutez, moi, je trouve inacceptable que l'on fasse du taxi avec les niveleuses. Je vais vous donner un exemple. Ce qu'on appelle la niveleuse, c'est le "grader" comme on dit familièrement. Quand la niveleuse part de Vallée-Jonction pour aller à Sainte-Clothilde, elle constitue un danger public. Elle monte les côtes, traverse Saint-Frédéric, Tring-Jonction, East-Broughton, à 20 milles à l'heure. C'est un danger public, sur la route. Les gens ne savent plus s'ils doivent doubler à gauche ou à droite.

Le Président (M. Gagnon): Je m'excuse, mais pour être juste dans le partage du temps, je vous demanderais de conclure.

M. Mathieu: Parfait. Je voudrais dire que quand la niveleuse arrive pour faire son boulot, il est 11 heures ou 11 h 30 et il faut qu'elle reparte à 14 heures pour regagner son port d'attache. Cela n'a pas de sens.

En conclusion, je voudrais que le ministre diminue les normes de construction de route et qu'il nous présente un programme contenant des normes restreintes, conformes à nos chemins ruraux, locaux, pour que toutes les municipalités soient assurées d'avoir trois ou quatre kilomètres par année. Je crois que ce serait très valable. C'est un point sur lequel il faudrait se pencher pour rattraper l'arréage considérable que nous avons.

Le Président (M. Gagnon): Merci.

M. Mathieu: Merci, M. le Président.

Le Président (M. Gagnon): Merci, M. le député de Beauce-Sud.
M. le député d'Arthabaska.

M. Jacques Baril

M. Baril (Arthabaska): Nous ne faisons pas que nous promener dans les rangs en plantant des baguettes comme les libéraux le faisaient dans leur temps. J'aimerais signaler d'abord que dans le comté d'Arthabaska, nous finirons une route qui avait été commencée par les libéraux depuis déjà plusieurs années, soit le boulevard Industriel, à Victoriaville, ou la route 122; les contrats ont été signés il y a environ une semaine.

Tout à l'heure, j'ai parlé de l'amélioration de la route 116. Je disais qu'il n'y a pas beaucoup de gens chez nous qui y croyaient parce qu'ils disaient que c'était encore une promesse d'élection. Cela faisait trois ans que je travaillais sur le dossier. Hier, j'ai reçu à mon bureau une copie de l'autorisation, de la part du sous-ministre, des appels d'offres pour la construction de la route 116 pour la section Princeville-ville. L'emplacement nécessaire pour construire la

route appartenait déjà au ministère des Transports et c'est pourquoi on commence à ce niveau la route 116.

Cette année, dans le comté d'Arthabaska, il y aura également la construction du 6e rang de Saint-Rosaire, la route Patoine, dans la paroisse de Sainte-Victoire, le rang Chicago, dans la paroisse de Saint-Christophe d'Arthabaska et du rang des Pointes Beudet. Si nous sommes en mesure de commencer ces travaux dans le comté d'Arthabaska, il n'y en a à peu près jamais eu de faits, c'est parce que nous avons changé la coutume. Avant, les budgets passaient entièrement...

Le Président (M. Gagnon): Allez-vous terminer, M. le député d'Arthabaska?

M. Baril (Arthabaska): Oui, je vais terminer. Anciennement, les budgets de l'entretien passaient entièrement à la coupe du foin le long des routes et pour le ramasser en camion. Le budget de l'entretien passait au complet là-dessus.

Le Président (M. Gagnon): Merci.

M. Baril (Arthabaska): Nous avons répondu à la demande des agriculteurs en creusant des fossés le long des routes pour que ces derniers puissent égoutter leur terrain. Depuis quelques années, pratiquement tout le budget de l'entretien du ministère des Transports à Victoriaville est alloué au creusage des fossés.

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

Le député de Brome-Missisquoi commence la réplique du côté de l'Opposition.

Conclusion

M. Pierre-J. Paradis

M. Paradis: Merci, M. le Président. Je remercie le député de Pontiac d'avoir pris la peine de convoquer cette commission parlementaire pour discuter, qu'on le croie ou non - parce qu'on s'est égaré des grands bouts - de la construction et de l'entretien du réseau routier rural. Les gens qui nous ont écoutés tout au long de ce débat ont pu se rendre compte qu'il y a eu des bifurcations dans le réseau routier et ils ont peut-être assisté à un dialogue de sourds. Au moment de la réplique, il est important de résumer ce qui s'est passé.

Premièrement, on a vu le secrétaire parlementaire du ministre, le député de Beauce-Nord, tenter, comme c'est l'habitude des péquistes, de jeter le blâme sur quelqu'un d'autre. Si ce n'est pas la faute du fédéral, c'est celle des libéraux de 1970 à

1976, si ce n'est pas cela, c'est celle de Ronald Reagan ou celle de la Communauté économique européenne. On a immédiatement vu rebondir en Chambre le député de Charlevoix, ex-ministre des Transports qui est venu lui taper les clous appropriés. On est finalement tombé dans le réseau routier vraiment rural avec l'intervention du député de Richmond, qui a parlé du sujet et qui a parlé de ces routes qui, présentement, sont dans un état pitoyable et pour lesquelles le ministre coupe à chaque année des millions et des millions. Lorsqu'on a donné la réplique - c'est venu du député d'Arthabaska - au député de Richmond, on s'est attaqué à lui personnellement, parce qu'on n'avait pas d'argument à faire valoir, parce que les gens qui vivent près de ces routes savent que le gouvernement ne fait rien. On s'est attaqué au député de Richmond et on a cité un livre: Histoire de la paroisse de Sainte-Séraphine par Émile Vincent. Pour rétablir les faits devant cette commission, M. le Président, vous me permettez de lire le passage suivant: "En 1973 - c'est l'écrivain qui parle de la municipalité de Sainte-Séraphine - on nous greffa au comté de Richmond pour les élections du 29 octobre et nous en éprouvions du regret malgré tout. Nous nous sommes retrouvés avec un jeune et simple député dans la vingtaine, travailleur et dynamique, Yvon Vallières, membre du gouvernement libéral de Robert Bourassa. Il était ouvert aux besoins de son comté. Il ne souhaitait pas autre chose que d'y travailler et nous lui en avons fourni l'occasion. Ici nous avons trouvé une collaboration franche et entière et une volonté d'en arriver à un objectif. Sous les différents gouvernements, nous avons eu souvent des ministres avec des gros portefeuilles comme député qui se sont avérés presque nuls. Il est vrai de dire que le petit député Yvon Vallières a été plus efficace que tous ces ministres à gros ministères réunis. C'est lui qui fit bouger le ministère des Transports pour déclencher, en 1975, le mécanisme pour faire le plan de forme de la route d'un bout à l'autre de Saint-Albert au village de Sainte-Séraphine. La réaction des paroissiens ne se fit pas attendre. À l'élection du 15 novembre 1976, sa majorité déborda largement le vote accordé aux trois autres candidats réunis."

J'aimerais, lorsqu'on fait des citations, qu'on rende justice à un député.

M. Baril (Arthabaska): Question de règlement, M. le Président.

Le **Président (M. Gagnon):** Je m'excuse, c'est une question d'opinion peut-être, mais au cours de votre réplique, vous pourrez préciser.

M. Baril (Arthabaska): C'est pour

rectifier les faits.

M. Paradis: M. le Président, je m'excuse.

M. Baril (Arthabaska): Ce sont des plans qu'a fait faire le député Vallières.

M. Paradis: C'est ça. J'ai cité à partir d'un livre. Le député citait de mémoire. J'aime autant le livre que sa mémoire. Par la suite, le député de Beauce-Sud nous a parlé surtout de la dégradation du circuit routier pour les cultivateurs. Ce sont des chefs d'entreprises. M. le ministre, je mentionne respectueusement que s'il y avait des PME qui allaient s'installer avec des chiffres d'affaires de 1 000 000 \$, 1 500 000 \$, 2 000 000 \$, trois ou quatre par rang, vous poseriez l'asphalte, vous construiriez la route avant que ces gens s'y installent, mais parce que ce sont des cultivateurs, vous les faites vivre dans la poussière et vous diminuez vos budgets avec les années.

J'arrive au point essentiel: la diminution des budgets. Le ministre dans sa fanfare et sa parade nous dit: Je coupe dans la construction des autoroutes pour donner au réseau local et régional. Il y a une bible ici qui existe pour vérifier si le ministre nous dit la vérité lorsqu'il dit cela. Je vais prendre strictement les deux dernières années.

Ce sont les crédits du gouvernement du Québec 1981-1982 du ministère des Transports, programme 3, Construction du réseau routier. Premièrement, on s'aperçoit, quant à la construction des autoroutes, que le budget est augmenté d'à peine 200 000 \$, à peu près maintenu. Quant à la construction des routes régionales et des autres routes, il est diminué de 10 000 000 \$. Donc, pendant cette année, vous avez maintenu les autoroutes et vous avez diminué les campagnes de 10 000 000 \$. Maintenant, cela s'accroît avec le temps. Avec les crédits de 1982-1983, qu'est-ce que vous avez fait malgré les beaux discours selon lesquels vous deviez couper dans les autoroutes et nous donner des chemins dans nos comtés ruraux? Vous avez augmenté la construction d'autoroutes dans le même programme de 14 000 000 \$ et vous avez diminué les fonds pour la construction de routes régionales et de routes locales de 35 000 000 \$. Si c'est ce qu'on appelle des chiffres qui correspondent à votre langage, je ne comprends plus rien, M. le Président, parce que c'est l'argent qui parle lorsque l'on vient pour faire la construction d'un circuit routier.

C'est également important de mentionner... J'ai fait préparer par notre équipe de chercheurs un tableau qui nous indique, avec l'indice du coût de

construction, le déficit que vous allouez pour les routes locales et régionales, dans le circuit routier dont il est question ici ce matin en commission parlementaire, et on se rend compte que, dès votre arrivée au pouvoir, où le déficit s'est accru face à ce que cela coûtait seulement pour maintenir le même niveau que le Parti libéral faisait dans les routes locales et rurales, votre déficit est ici, entre ces deux lignes, et il s'en va en "s'éjarrant". Il s'en va vers la banqueroute du circuit routier.
(12 h 45)

Je demande aux gens qui nous écoutent, qui ont entendu les deux versions et qui auront l'occasion d'entendre dans quelques minutes la réplique du ministre, de nous juger et de penser si c'est l'Opposition qui se plaint à tort et à travers, qui se plaint pour rien ou si c'est le Parti québécois qui, vraiment, fait quelque chose dans le circuit routier rural. J'en prends à témoin - et là, je me sers du journal des Débats de l'Assemblée nationale - un député péquiste qui, lui, au lieu d'être aveuglé par la partisanerie politique, a décidé à un moment donné - et je l'ai mentionné la semaine dernière - de dire la vérité à son ministre, de dire la vérité que les députés libéraux ont dite ici ce matin. C'est la même vérité et je vais vous citer des extraits, M. le Président. Cela va vous convaincre. Vous représentez un de ces comtés et, si vous n'étiez pas président et si vous n'aviez pas l'obligation d'être neutre, vous diriez au ministre la même chose qu'un député péquiste lui a dite et la même chose qu'on lui a dite en commission parlementaire.

Je cite donc le journal des Débats du 28 avril 1982. C'est le député de Frontenac: "En plus de cela, l'ingénieur de la voirie me dit: Dites-nous les routes que vous ne voulez pas qu'on entretienne pendant l'été, parce qu'on n'est pas capable de toutes les entretenir." Minute! Il y a quelque chose qui ne marche pas, M. le ministre. On ne parle même pas de les construire, vous n'êtes pas capable d'entretenir ce qu'il y a d'existant. Plus loin, le député de Frontenac parle dans le même sens lorsque, une fois de temps en temps, il oublie la partisanerie aveugle et prend l'intérêt de ses électeurs. Il nous dit ce qui suit: "Avez-vous fermé seulement le comté de Frontenac? Avez-vous dit: Dans ce coin-là, c'est trop loin? Il y a quelque chose. Là, je ne blâme pas le fédéral, parce que ce n'est pas le fédéral." Vous connaissez le député de Frontenac. Il ne blâmait pas le fédéral. Il ne blâmait pas les libéraux d'avant. "Mais je vais vous dire que c'est le ministre - le ministre qui va répliquer - je ne sais pas qui, parmi les fonctionnaires. Je sais qu'il y en a autant qu'avant et que vous ne construisez pas de routes. Vous construisez moins de routes. Nous sommes dans les montagnes." Et là, il parle d'un

comté comme le mien. "Il y en a eu de l'érosion. Il y en a eu, des inondations. J'ai eu pour 200 000 \$ de dommages sur mes routes, sur des routes de gravier, sur des routes du gouvernement du Québec. Ils sont rendus "wise", au ministère des Transports. On ne vous reproche pas d'être intelligents. Vous êtes "wise" au ministère des Transports."

C'est un député péquiste qui dit cela. Il dit: "En ce qui concerne l'entretien des routes en hiver, on ne les reprend plus le 1er mai. Il y a eu trop de dégâts par l'érosion. On va attendre au 15 mai et là, ils veulent reporter cela à la fin de mai. Ils disent aux municipalités: Réparez les dommages sur nos routes. C'est ce que le ministre dit aux municipalités. Réparez sur nos routes les dommages causés par les pluies et par les inondations. J'en ai eu pour 200 000 \$. Le ministre des Transports, qui est supposé être responsable de cela, me disait: Va voir le ministre des Affaires municipales. Le ministre des Affaires municipales me dit: Va en voir un autre. Je me promène." On vient en commission ici ce matin et on dit aux gens: Pour le circuit routier rural, allez donc vous promener d'un ministre à l'autre. On n'est pas intéressé et on a baissé les budgets, 35 000 000 \$ cette année, 10 000 000 \$ l'année dernière.

M. le ministre des Transports. Ce qu'on vous demande - vous avez assez pénalisé le milieu rural avec la taxe sur l'essence, l'augmentation des taux de péage sur les autoroutes, les permis de conduire, l'immatriculation, vous les avez pénalisés - on vous demande d'investir dans la construction et l'entretien du réseau routier local. Ne nous envoyez pas voir un autre ministre. Si vous ne voulez pas nous dire oui, au moins dites oui aux députés péquistes qui ont le courage d'oublier la partisanerie politique et de vous le demander. Merci.

Le **Président (M. Gagnon)**: Merci, M. le député de Brome-Missisquoi.

M. le ministre ou M. le député de Beauce-Nord.

M. Adrien Ouellette

M. Ouellette: Merci, M. le Président. Dans sa brève allocution libérale et très longue en citant un député du Parti québécois, le député de Brome-Missisquoi a quand même trouvé le temps de dire que tout à l'heure, l'ancien ministre des Transports et actuel député de Charlevoix, M. Mailloux, avait rivé le clou aux propos du gouvernement. J'ai l'impression que le député de Brome-Missisquoi n'a pas du tout écouté ni mon intervention ni celle du député de Charlevoix, car il a dit ceci, le député de Charlevoix: Aucune de ces autoroutes chromées ne s'est faite selon mes décisions.

J'ai moi-même hérité de mon prédécesseur. Deuxièmement, il a dit, en parlant de moi, je crois: L'adjoint parlementaire se vante d'avoir arrêté le tunnel projeté de 90 000 000 \$ sous le cap Diamant et d'avoir arrêté l'autoroute de l'Est à Montréal - ce que je n'ai jamais fait, je n'étais pas là. - Il s'est attribué ce mérite d'avoir stoppé carrément ces deux projets. C'est formidable! Il venait, par ses propos, confirmer ce que j'ai soutenu dans la première partie de mon intervention, à savoir qu'un député libéral, un ministre libéral sous le gouvernement Bourassa, ayant trouvé tellement orgiaque ce que son propre gouvernement avait fait, s'est senti obligé d'y mettre fin. Cela confirme exactement ce que j'ai soutenu.

Deuxièmement, le député de Brome-Missisquoi nous demande où va l'argent. C'est clair où il va. Je l'ai établi au début. Il sert à payer vos gâchis, à payer vos dégâts, parce que nous avons l'obligation de terminer vos travaux et nous héritons également des séquelles financières reliées à la fin de ces travaux. À titre d'exemple, M. Mailloux a peut-être mis fin aux travaux de l'autoroute est-ouest, mais nous devons sortir de terre cette route, et cela coûtera, au bas mot, 40 000 000 \$ seulement au carré Viger. L'argent, c'est là qu'il va. Quand on aura fini d'éponger vos dégâts, nous pourrions en ajouter dans le réseau routier qui concerne les milieux ruraux. Malgré cela, le ministre l'a établi tout à l'heure et je vous le répète parce que vous semblez ne pas avoir compris, malgré cette situation financière difficile, malgré le fait qu'on doit éponger vos dégâts, il se trouve qu'en 1973-1974 - c'est l'année du gouvernement Bourassa - vous ne mettiez que 85 000 000 \$ dans le réseau tertiaire et nous en mettons, cette année, 137 000 000 \$. C'est donc dire que si le député de Brome-Missisquoi prétend avoir raison lorsqu'il dit que les budgets affectés au ministère des Transports ont été réduits, ce n'est sûrement pas à ce niveau qu'ils l'ont été.

Il soutenait d'ailleurs qu'on avait augmenté les budgets d'autoroute au cours des premières années de notre premier mandat. Bien sûr qu'on a été obligé de le faire, il fallait payer vos dettes. On a dû les payer à l'aide du budget du ministère des Transports. Toutes les oppositions qui sont venues ce matin en cette Chambre confirment exactement mes prétentions, à savoir qu'on a eu un héritage pénible, on a hérité des fruits d'un gouvernement qui n'avait aucun souci pour le réseau tertiaire, le réseau rural. On a pris la place en développant ce souci.

J'aimerais avoir vingt minutes pour compléter l'explication, à savoir ce qu'on va faire à l'avenir, mais je ne l'ai pas. J'aimerais rappeler au député de Beauce-Sud

que sur tout ce qu'il a dit concernant les routes de la Beauce, je lui donne raison. Quand il parle d'un programme à normes réduites, il a également raison. Je lui apprends, s'il ne le sait pas déjà, que ce programme est déjà en place et qu'il sera appliqué dès le prochain budget. Merci, M. le Président.

M. Chevette: M. le Président, je demande quinze secondes, avec la permission du ministre.

M. Clair: Sur mon temps.

Le Président (M. Gagnon): Quinze secondes sur le temps du ministre.

Une voix: Moi aussi.

M. Chevette: Oui, M. le Président.

Le Président (M. Gagnon): Votre temps est écoulé, monsieur.

Une voix: Non, mais...

Le Président (M. Gagnon): Quinze secondes... On ne perdra pas une heure.

M. Chevette: Ils ont assez peur que je leur fasse mal que je vais laisser la parole au ministre.

Le Président (M. Gagnon): Je m'excuse, on ne perdra pas une heure pour donner quinze secondes de droit de parole. M. le ministre.

M. Michel Clair

M. Clair: M. le Président, la question avec débat aujourd'hui portait sur la voirie rurale, le réseau routier secondaire et régional.

M. le Président, je pense que le premier, parmi nous qui sommes ici présents comme députés, à avoir reconnu l'urgence de faire un virage en faveur du réseau routier régional et rural, c'est celui qui vous parle, avec mon adjoint parlementaire, le député de Beauce-Nord.

Concernant l'analyse des orientations qui ont été suivies par les gouvernements qui nous ont précédés, la culpabilité des gouvernements précédents est totale, indéniable. Comme je le disais tantôt au député de Richmond, il espérait des autoroutes, il se contentait de "candy" avec de petites subventions annuelles, tandis que les vrais problèmes du réseau routier rural et régional étaient ignorés par son gouvernement, à l'époque.

Concernant les causes également, dans un grand nombre de cas, nous avons dû terminer des travaux qui étaient très coûteux

pour rentabiliser des investissements, rendre utiles des investissements qui étaient déjà commencés.

En plus de cela, que dire de la décision du ministre des Transports, en 1975, pour éviter d'être soumis à la Loi sur l'expropriation que son propre gouvernement s'appropriait à faire adopter, de déposer massivement des plans pour une facture totale de 250 000 000 \$ que nous avons commencé à payer et que nous paierons encore pendant quelques années?

Une voix: Voilà!

M. Clair: 250 000 000 \$, M. le Président, ce serait suffisant pour régler à peu près le tiers des problèmes auxquels nous avons à faire face dans le réseau routier rural.

M. Baril (Arthabaska): On plantait des baguettes.

M. Clair: M. le Président, le député d'Arthabaska soulignait tantôt un bel exemple dans le comté du député de Richmond. Les députés libéraux se sont contentés d'être des députés à baguettes. Justement, s'inspirant du livre, mon collègue d'Arthabaska ne disait pas que le député de Richmond n'avait pas essayé de faire un certain nombre de choses, il avait fait faire du papier et planté des baguettes.

Une voix: Voilà!

M. Clair: Voilà ce que l'auteur de cette histoire de la paroisse de Sainte-Séraphine dit: "S'il y avait une tradition suivant laquelle un comté, par conséquent, les paroisses devaient payer pour leur péché de s'être placées dans l'Opposition, il est juste de dire qu'en plus d'avoir brisé cette tradition discutable et de nous avoir donné "l'absolution" - parlant du gouvernement de M. Lévesque - aucun gouvernement ne nous a aussi bien servis que celui-ci jusqu'à ce jour."

M. le Président, c'est la différence...

Le Président (M. Gagnon): À l'ordre!

M. Clair: ... entre des députés à baguettes et un gouvernement qui s'est donné, à la mesure de ses moyens, une enveloppe plus importante pour la voirie régionale et la voirie secondaire que la somme totale consacrée au réseau des autoroutes au Québec. C'est un fait indéniable, M. le Président, que, l'accent, nous l'avons mis depuis deux ans en particulier pour faire un tournant, prendre un virage et aller vers la voirie rurale, vers la voirie régionale. Dans son propre comté, je répète au député de Richmond, le même défi

que je lui proposais tantôt.

Une voix: Il est en retard.

M. Clair: Je le mets au défi de comparer, dans la programmation de la voirie régionale et de la voirie rurale, non pas les petites subventions aux municipalités, mais de comparer de 1970 à 1982 et il verra qu'actuellement - je reconnais qu'il y a un rattrapage à faire dans un comté comme celui de Richmond; je le reconnais - nous y travaillons d'arrache-pied. L'an dernier, la septième plus grosse enveloppe de construction pour tout le Québec est allée à son comté simplement parce que, comme le disait l'auteur, le gouvernement actuel a mis sur pied un programme réaliste sans égard au péché.

Une voix: C'est un maudit menteur.

M. Clair: Je pense que tous les faits démentent les affirmations que les députés de Pontiac, Brome-Missisquoi, Richmond et Beauce-Sud ont faites tantôt, et le député de Berthier aussi.

Des voix: ...

Le Président (M. Gagnon): À l'ordre!

M. Clair: M. le Président.

Le Président (M. Gagnon): Il reste une minute. M. le ministre.

M. Clair: Je conclus en disant que, malgré tout, si cette commission aujourd'hui a pu nous permettre de nous assurer que les libéraux du Québec, pour une fois, faisaient un choix, qu'ils faisaient le choix réaliste de dire oui à la voirie régionale, oui à la voirie rurale, priorité à cela avant les autoroutes, si cette commission avait servi à ça, j'en serais très satisfait parce que jusqu'à maintenant, tout ce que j'ai entendu de la part de l'Opposition a été de demander tout en même temps, sans faire de choix, alors qu'il y a urgence de choisir et d'appuyer le ministre actuel et le gouvernement actuel dans le tournant qu'ils ont pris vers la voirie rurale et régionale.

Le Président (M. Gagnon): Merci, M. le ministre. La commission des transports a terminé ce débat. Je voudrais remercier les membres de cette commission de leur collaboration; la commission ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 12 h 59)