



Assemblée nationale
Québec

journal des Débats

COMMISSIONS PARLEMENTAIRES

Quatrième session - 32e Législature

Commission permanente des transports

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

Le vendredi 29 avril 1983 - No 32

Président: M. Richard Guay

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Exposé du sujet M. Yvon Vallières	B-1825
Réponse du ministre M. Michel Clair	B-1829
Argumentation	
M. Albert Houde	B-1833
M. Michel Clair	B-1836
M. Hermann Mathieu	B-1839
M. Claude Lachance	B-1842
M. Michel Clair	B-1845
M. Yvon Vallières	B-1846
M. Michel Clair	B-1849
Conclusion	
M. Yvon Vallières	B-1850
M. Michel Clair	B-1852
Président: M. Jean-Paul Champagne	
Président suppléant: M. Roger Paré	

Abonnement: 30 \$ par année pour les débats de la Chambre
30 \$ par année pour les débats des commissions parlementaires

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 \$ en vente 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 0823-0102

Le vendredi 29 avril 1983

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

(Dix heures sept minutes)

Le Président (M. Champagne): La commission élue permanente des transports se réunit ce matin au salon bleu pour étudier la question avec débat du député de Richmond au ministre des Transports sur le sujet suivant: La construction et l'entretien du réseau routier en milieu rural.

Messieurs les membres de la commission, afin de bien s'entendre, on va rappeler les règles du jeu. Le député de Richmond aura 20 minutes pour exposer son point de vue. Dans un deuxième temps, le ministre des Transports aura 20 minutes pour répondre et ensuite tous les députés qui voudraient intervenir aussi souvent qu'ils le veulent, par alternance si c'est possible, peuvent le faire et ils auront 20 minutes. Il y a peut-être une exception pour le député de Richmond qui pose sa question au départ.

Si vous n'avez pas d'objection, messieurs de la commission, vers 12 h 40, on arrêtera la discussion et on donnera dix minutes au député de Richmond et, ensuite, le ministre terminera ses dix minutes pour finir à 13 heures.

Est-ce qu'il y a consentement quant à cette procédure?

M. le ministre, est-ce que cela va pour la procédure?

M. Clair: Oui, M. le Président, je vous fais pleinement confiance.

Le Président (M. Champagne): Merci.

M. le député de Richmond.

M. Vallières: M. le Président, à ce moment-ci, j'aimerais obtenir une précision sur l'alternance. Si certains de mes collègues voulaient intervenir à plus d'une reprise, auront-ils l'occasion de le faire?

Le Président (M. Champagne): Oui, mais il ne faudrait pas que chaque intervention prenne plus de 20 minutes.

Exposé du sujet

M. Yvon Vallières

M. Vallières: Il n'y a aucun problème. Je veux d'abord remercier le ministre de se plier à cette procédure que nous permet le règlement de faire en sorte qu'on puisse, à

l'occasion, discuter en détail de certains programmes gouvernementaux.

Ce matin, on veut parler de la voirie rurale en particulier, tant au niveau de la construction que de l'entretien. À voir les budgets, on serait presque porté à se demander: Quelle construction et quel entretien du réseau?

Deux de mes collègues, le député de Berthier et le député de Beauce-Sud, joindront leur voix à la mienne, ce matin, afin de tenter de convaincre le gouvernement d'attacher une importance plus grande à un secteur très important de notre économie au Québec, soit l'amélioration et la conservation du réseau routier en milieu rural.

Nous sommes ici aujourd'hui pour discuter avec le gouvernement de la construction et de la conservation de ce réseau routier rural. Nous avons plusieurs points à soulever relativement à une situation qui est étroitement liée à plusieurs éléments de la vie socio-économique rurale dans notre province.

J'aimerais, cependant, que l'on utilise le peu de temps à notre disposition pour parler franchement de la question du réseau routier en milieu rural pour que le gouvernement démontre un intérêt réel à cette question, même s'il ne s'agit pas, de toute évidence, d'une priorité à ses yeux.

Je voudrais également qu'il ne s'en tienne pas à écouler le temps ou à monologuer pour attribuer le blâme aux gouvernements antérieurs ou encore au gouvernement fédéral. Qu'il démontre aux électeurs, même si nous ne sommes pas dans une année d'élections, qu'il se préoccupe d'une situation sérieuse en nous exposant clairement ce qu'il compte faire dans ce dossier.

L'examen de la situation nous révèle quelques grands points dominants. Regardons d'abord l'affectation des crédits alloués tant à la construction qu'à la conservation du réseau routier rural. Le ministre va peut-être se pêter les bretelles tout à l'heure en nous disant que la construction de routes principales, de routes régionales et d'autres routes s'est vu octroyer, cette année, 36 200 000 \$ de plus que l'an dernier, soit une augmentation de 15%. J'aimerais simplement rappeler au ministre que les budgets alloués, cette année, par le gouvernement pour ces trois éléments sont inférieurs en dollars réels au budget alloué

pour ces trois mêmes éléments par le gouvernement libéral en 1976. En effet, en 1976, nous disposions d'une enveloppe de quelque 303 000 000 \$ pour ces trois éléments et, cette année, nous retrouvons, en 1983-1984, quelque 238 000 000 \$ pour ces trois éléments. Ce même gouvernement, que le gouvernement actuel se plaît à qualifier de gouvernement d'autoroutes chromées des années 1970 à 1976, affectait davantage de crédits à la voirie dite régionale, aux routes principales et aux autres routes au Québec que le présent gouvernement.

À l'étude des crédits alloués au programme de la conservation du réseau routier, les données nous révèlent encore que le gouvernement n'accorde pas une très grande importance à cet élément. Quoiqu'un plus grand budget soit alloué aujourd'hui, en 1983-1984, qu'en 1976-1977, je crois que c'est tout à fait normal, si l'on tient compte de l'augmentation des coûts de la matière première et de la main-d'oeuvre.

Deux faits se doivent d'être mentionnés quant au budget alloué à ce programme cette année. Premièrement, reproduit en dollars constants de 1976, le budget ne représente plus que 251 000 000 \$, soit une augmentation annuelle de moins de 2% depuis 1976. Deuxièmement, il est important de porter à l'attention des Québécois, principalement ceux des milieux ruraux, que la part relative du budget global de la province que représente le programme de conservation du réseau routier est passée de 2,3% en 1976-1977 à 1,8% en 1983-1984. Cela n'est rien parce que les intentions réelles de ce gouvernement, au niveau du développement du réseau routier du Québec, sont davantage révélées par la part relative du budget total que représente le programme de construction du réseau routier et ce, sans compter la construction des autoroutes. Cette proportion s'établit aujourd'hui à 1,1% comparativement à 3% en 1976-1977. C'est encore plus étonnant, presque plus scandaleux, lorsqu'on inclut la construction d'autoroutes; pour le moment, je préfère épargner au ministre cet embarras qui pourrait peut-être l'amener à rougir, tout en voulant respecter le sujet de notre débat qui porte sur l'amélioration et la conservation du réseau routier rural.

Ce sont des faits surprenants à constater lorsqu'on est habitué d'entendre le gouvernement actuel dire qu'il se préoccupe beaucoup du réseau routier rural et qu'il entend y mettre un accent particulier. Les données que je viens de vous révéler justifient les nombreuses demandes de la part des municipalités du Québec en milieu rural, particulièrement, et des citoyens en général, que reçoivent tous les députés, d'ailleurs, tant du côté ministériel que du côté de l'Opposition, afin de remédier à la détérioration constante du réseau routier.

Le gouvernement libéral avait très bien reconnu l'importance d'un bon réseau routier. Je regrette aujourd'hui de me voir forcé de faire l'éducation du gouvernement actuel, mais son comportement dans cette situation en général et son attitude, en particulier lors de notre rencontre du 4 juin dernier, m'y obligent. Nous avions eu, je me rappelle, un autre débat l'année dernière sur le même sujet, croyant que cette intervention permettrait au ministre d'exercer possiblement une plus grande influence au sein du Conseil des ministres et d'obtenir des sommes d'argent supplémentaires pour l'amélioration du réseau routier rural. Force nous est de constater, compte tenu des crédits déposés récemment, que nos municipalités, nos citoyens en milieu rural devront encore attendre. Il est clair que, sur le plan économique, un bon réseau routier est essentiel au développement d'une région rurale. Le ministre va me dire que nos autoroutes chromées, dans certains cas, ont eu pour effet d'amener des petites municipalités vers les grands centres plutôt que de contribuer au développement économique rural.

C'est une situation qui peut être normale lorsqu'il est plus facile de se rendre à Montréal ou à Québec que de se déplacer à l'intérieur même de la région. Un bon réseau routier a pour effet de permettre aux régions éloignées des grands centres d'attirer des industries et de contribuer ainsi au développement de ces régions. Un bon réseau routier est un des facteurs importants que considèrent les investisseurs avant de s'installer dans une région ou dans un pays. La preuve en est que la construction d'un bon réseau routier est toujours un des premiers projets d'un pays en voie de développement. Le ministre du Commerce extérieur pourrait sans doute confirmer ce que je dis. L'industrialisation et le développement en général d'une région dépendent énormément de son accessibilité et de la qualité de son réseau routier. Sur le plan touristique, l'exploitation d'une région dépend aussi énormément de l'accessibilité et, je dirais, de la praticabilité de ses routes.

Le manque à gagner au plan touristique que doivent supporter certaines régions, contrairement à d'autres où le réseau routier est plus adéquat, est énorme et va devoir être supporté encore longtemps si l'attitude du gouvernement actuel ne change pas et, je dirais, devant son inaptitude actuelle à résoudre ce problème.

Enfin, on ne peut trop insister sur l'importance d'un bon réseau routier au plan de la sécurité routière. Bien sûr, le ministre nous dira que le nombre d'accidents est à la baisse au Québec depuis quelques années; cependant, tous savent très bien que cela n'est pas à cause de la meilleure condition

de notre réseau routier, mais davantage à cause d'un Code de la route des plus stricts. Le plus fort pourcentage des accidents au Québec, comme vous le savez, a lieu sur les routes à caractère régional alors que ces routes n'accueillent qu'une fraction de la circulation.

Lorsque l'on parle de sécurité routière, on parle de la vie des Québécois. Si cela n'est pas une priorité pour le gouvernement et si, d'après lui, la seule façon de contrer les nombreuses pertes de vie au Québec chaque année est d'élever les amendes pour les contraventions, on peut facilement croire que la vraie priorité pour ce gouvernement, c'est bien d'enrichir ses coffres, d'enrichir le Conseil du trésor et non d'assurer la sécurité des Québécois et des touristes qui viennent visiter notre province.

Je voudrais maintenant vous entretenir sur certains points que je considère comme étant grossièrement négligés par le ministre. Le ministre, qui se dit consciencieux du développement du réseau routier en milieu rural, accorde une augmentation cette année de 6 700 000 \$ à la construction du réseau routier, soit une augmentation de l'ordre de 1,7% par rapport à l'année dernière sur le plan de la construction. Mais, sur le plan de la conservation, on assiste à une diminution de 348 500 \$ alors qu'il accorde une augmentation de 21 300 000 \$ aux programmes de transports terrestres dont 20 000 000 \$ au transport en commun. Si on demandait aux gens qui vivent en milieu rural ce qu'ils en pensent...

M. Clair: Je veux seulement comprendre. Est-ce que le député pourrait reprendre les chiffres qu'il a donnés afin que je sois en mesure de les retracer?

M. Vallières: Oui. Sur le plan de l'augmentation aux programmes de transports terrestres...

M. Clair: Un peu avant cela, en ce qui concerne...

M. Vallières: Le programme de conservation des réseaux routiers, il y avait une diminution cette année, dans les crédits qui ont été déposés, de 348 500 \$.

M. Clair: Pour le total du programme, dites-vous?

M. Vallières: Oui.

M. Clair: D'accord, cela va.

M. Vallières: Si on demandait aux gens en milieu rural ce qu'ils en pensent, ce serait intéressant de connaître leurs réactions alors qu'eux doivent vivre avec des promesses électorales trop souvent oubliées

sitôt le pouvoir acquis. Est-ce que le ministre est récemment allé en région et a eu l'occasion de s'entretenir, de poser des questions et de fouiller un peu le point de vue des électeurs? S'il ne l'a pas fait, il devrait le faire, et le plus tôt possible.

Une autre négligence du ministre que je me dois de mentionner est l'insuffisance absolue des enveloppes de subventions aux municipalités. Cette enveloppe, comme vous le savez, diminuera cette année de près de 2 000 000 \$, soit 12,5% de moins que l'an passé. Mes collègues tantôt feront allusion à ce sujet et vont vous prouver dans le détail que c'est une grave erreur de diminuer cette enveloppe budgétaire.

Enfin, plaçons-nous du côté du contribuable québécois qui vit en milieu rural. Il se rend bien compte du déséquilibre qu'a créé l'actuel gouvernement qui privilégie le transport en commun aux dépens des autres secteurs. Pendant ce temps, le réseau demeure déficient, se délabre, se détériore. Il faut dire que le ministre a trouvé un nouvel élément pour se défendre, pour tenter d'atténuer la négligence dont il a fait preuve en commission parlementaire cette semaine. Il nous a déclaré que son ministère disposait maintenant de méthodes scientifiques qui démontrent que le réseau est en meilleur état qu'en 1972, 1976 ou 1980. Il nous a parlé du coefficient de roulement, mesuré à l'aide de ce qu'il a appelé un "profilomètre". Il nous a parlé d'essais de rebondissement sur les routes, avec un appareil de mesure dont je ne me rappelle pas le nom, mais que le ministre pourra nous rappeler tout à l'heure, et de la cote de fissuration des routes qui, elle, était prise, semble-t-il, à l'oeil.

Je suggère au ministre et à ses manieurs d'instruments d'aller essayer ces appareils sur la route 116, dans le comté de Richmond, sur la route 249, entre Asbestos et Wotton, sur la route 255, entre Saint-Georges et Asbestos. Si ces appareils résistent, on pourra conclure qu'ils peuvent être utilisés sur bien d'autres routes du Québec.

J'aimerais quand même que le ministre nous donne des détails sur cette façon que son ministère a de mesurer, qui l'amène à conclure que le réseau serait dans un meilleur état au moment où on se parle qu'il y a quatre, cinq, six, sept ou huit ans. Je pense que c'est une dimension importante. On peut en rire, mais on peut aussi prendre cela au sérieux et voir si ces données permettraient au ministre de contredire la position de l'Opposition et aussi du milieu qui se plaint de la détérioration du réseau routier rural.

Le meilleur critère d'évaluation de la condition d'une route, selon moi, ce ne sont pas les appareils qui peuvent le déterminer, c'est la population qui utilise les routes à l'année et qui se plaint, avec raison, de

vosre négligence, de votre manque de volonté pour corriger une situation déplorable. Le budget de construction est tellement faible qu'il ne permet même pas de paver les routes qui ont été construites il y a deux ou trois ans. Elles ont le temps de se détériorer avant que vous soyez en mesure de recouvrir les routes d'asphalte.

J'aimerais illustrer par quelques tableaux la façon dont le gouvernement manque à ses obligations dans le secteur routier rural, en particulier au niveau budgétaire. J'ai ici un premier tableau qui va certainement intéresser le ministre. Il fait état de l'importance relative du budget alloué à la construction du réseau par rapport au budget global de la province. J'ai pris deux années de comparaison, 1976 et 1977 - lorsque le gouvernement libéral était au pouvoir - et 1983 et 1984 qui, comme vous le savez, est sous votre gouverne.

M. Clair: La belle époque.

M. Vallières: Les coûts pour la construction de routes en 1976 et 1977 étaient de l'ordre de 498 000 000 \$ par rapport à un budget global de 9 700 000 000 \$. Ce qui présente une fraction de 5,1% du budget global de la province en 1976 et 1977. Voyons 1983 et 1984. En 1983 et 1984, pour la même rubrique de la construction du réseau routier, on remarque environ 400 000 000 \$ attribués pour la construction du réseau, sur un budget global de 24 300 000 000 \$, ce qui représente 1,6% du budget global de la province qui est alloué en termes de construction de routes au Québec.

Force nous est de constater que le Parti libéral accordait une beaucoup plus grande importance à la construction du réseau que le Parti québécois. C'est quand même plus de trois fois en termes de budget par rapport au budget global de la province. Le ministre nous dira: Oui, mais vous autres, les libéraux, vous aviez beaucoup d'argent pour les autoroutes; alors, je me suis dit: Je ferai le calcul et j'enlèverai le budget que nous consacrons aux autoroutes en 1976 et 1977 pour le comparer encore au budget global. Si j'enlève les autoroutes du budget de 1976-1977, le Parti libéral consacrait quelque 294 000 000 \$, soit une proportion de 3% du budget global de la province, à la construction de routes dites principales, régionales et autres routes.

Voyons, sous le Parti québécois: autoroutes non comprises également, cela nous donne une proportion d'environ 274 000 000 \$ qui serait attribuée aux trois volets que je mentionnais: les routes régionales, les routes principales et les autres routes, pour une proportion du budget global de 1,1%; là aussi, c'est éloquent. Force nous est de constater que le Parti

libéral accordait aux routes, en milieu rural - parce que nous sommes dans les régions, ce ne sont pas des autoroutes - 3% du budget global de la province, tandis que le Parti québécois accordait 1,1% du budget global de la province.

J'ai également, pour l'information du ministre, fait un autre petit calcul au niveau de la conservation du réseau routier. En 1976-1977, 220 000 000 \$ y furent affectés sous le Parti libéral, soit une proportion de 2,3% du budget global. En matière de conservation du réseau sous le gouvernement du Parti québécois, en 1983-1984, selon les prévisions, 431 600 000 \$ y seront affectés, mais, par rapport au budget global, cela ne représente que 1,8%, soit une diminution par rapport au budget global de la province de Québec.

Cela nous fait quand même voir l'ordre d'importance qu'accordent les gouvernements à la construction et, dans ce cas-ci, à la conservation du réseau routier. Je pense que ces chiffres parlent véritablement. On pourra dire n'importe quoi, mais je pense que les chiffres démontrent très clairement la situation.

Je veux également présenter au ministre, en ce qui concerne la conservation, les chiffres 1976-1977 et 1983-1984 qui représentent 431 000 000 \$ du budget octroyé par le gouvernement du Québec à la conservation, mais j'ai voulu voir, une fois dégraissés - j'enlève le facteur inflation - ce que représentent les 431 000 000 \$ en dollars 1976. Selon l'indice de la Banque du Canada, les 431 000 000 \$ d'aujourd'hui équivalent à environ 251 000 000 \$ en dollars 1976. Pour bien expliquer ce que je veux dire, avec ce qu'on achetait avec 100 \$ en 1976, dans le secteur de la construction, on l'achète aujourd'hui avec 170 \$. Donc, cela coûte plus cher, c'est évident.

M. Clair: Juste une question, M. le Président. Je vois d'ici sur le tableau que c'est écrit que c'est corrigé pour l'inflation.

M. Vallières: Oui, c'est corrigé pour l'inflation.

M. Clair: On voit donc une augmentation réelle.

M. Vallières: On constate une augmentation réelle effective, oui. C'est dire au ministre jusqu'à quel point on veut faire preuve d'objectivité dans le débat. En ce qui concerne la conservation des chaussées, j'aurai d'autres données à fournir au ministre qui, elles, contrastent avec celles-ci.
(10 h 30)

Le Président (M. Champagne): M. le député de Richmond, le temps alloué de 20 minutes est dépassé d'une minute.

M. Vallières: Je pourrai permettre au ministre d'excéder son temps, ça ne prendra que deux minutes pour conclure.

M. Clair: M. le Président, je n'ai aucune objection à ce que le député termine sa présentation.

M. Vallières: Je termine. C'est peut-être le tableau le plus intéressant. Dans le budget alloué à la construction du réseau routier 1976-1977, par rapport à 1983-1984, on constate qu'en 1976-1977, sous le gouvernement libéral, dans la construction du réseau, on avait tout près de 500 000 000 \$. En 1983-1984, sous le gouvernement du Parti québécois, c'est 400 000 000 \$ et, une fois ces 400 000 000 \$ du facteur inflationniste dégraissés, c'est 232 000 000 \$. Donc, en dollars 1976, c'est une très nette régression.

Je pense que cela fait voir la différence fondamentale entre un gouvernement libéral qui mettait l'accent sur la construction du réseau routier et un gouvernement du Parti québécois qui lui accorde une importance vraiment minime, dans un premier temps, par rapport à son budget global et, dans un deuxième temps, par rapport aux dépenses réelles qu'il affecte à la reconstruction et à l'amélioration du réseau routier québécois.

Merci, M. le Président, j'aurai d'autres détails par la suite.

Le Président (M. Champagne): M. le ministre responsable, vous avez la parole.

Réponse du ministre

M. Michel Clair

M. Clair: Je suis très heureux qu'à nouveau cette année, le député de Richmond soulève une question avec débat sur la voirie rurale. Je pense que ce sujet de la voirie rurale qui est une préoccupation majeure non seulement du ministère des Transports, mais également du gouvernement, ne reçoit pas toujours, dans l'opinion publique, toute l'attention et toute l'importance qu'il mérite. On parle beaucoup de transport aérien, de transport en commun, de transport maritime, de transport ferroviaire, mais rarement, cependant, dans les médias, dans l'opinion publique, on a l'occasion de faire le point sur un sujet très important, compte tenu de l'immensité de notre territoire et de l'immensité des besoins, soit le réseau routier rural et régional.

Dans ce sens-là, loin de moi l'idée de blâmer le député pour la convocation de cette commission parlementaire, de cette question avec débat. Au contraire, je pense que cela dénote chez lui, et la présence de mes collègues ministériels le dénote aussi, un intérêt marqué pour les travaux dans le

milieu rural et régional en matière de voirie.

Le député s'est surtout servi, au cours de sa démonstration, de tableaux visant à démontrer que la part du budget de construction et de conservation du réseau routier avait diminué au cours des dernières années. Cela est un fait que, globalement, pris globalement comme pris élément par élément, le budget de construction - de construction, j'insiste là-dessus - du réseau routier a effectivement diminué. Encore faut-il voir pourquoi il a diminué par rapport à l'ensemble des dépenses gouvernementales.

C'est essentiellement pour deux raisons. D'abord, parce que le gouvernement du Parti québécois a fait un choix, soit celui de doter toutes les régions urbaines du Québec, les grandes régions urbaines du Québec, que ce soit Sherbrooke, Chicoutimi, Jonquière, la rive sud de Québec, Québec, Montréal, Laval, la rive sud, et j'en oublie, Trois-Rivières, d'un réseau de transport en commun digne de ce nom et, en conséquence, il y a eu une certaine réallocation des budgets de faite vers le transport en commun. D'autre part, cela est causé aussi par le fait que nous avons diminué progressivement les budgets alloués à la construction autoroutière au Québec.

D'ailleurs, je n'ai pas eu l'occasion, comme le député de Richmond, de faire fabriquer des beaux tableaux bleus, blancs et rouges, mais j'ai avec moi un certain nombre de tableaux que j'aimerais pouvoir distribuer afin d'alimenter la discussion avec mon collègue de Richmond et mes autres collègues. J'ai une série de tableaux sur lesquels, je pense, si on veut vraiment, dans un esprit non partisan, faire le point sur la situation du réseau routier régional, on doit se pencher, sans quoi on pourra s'accuser mutuellement de propager des affirmations sans pouvoir les vérifier.

Le premier tableau que je distribue à mes collègues, c'est l'ensemble des travaux régionaux, les travaux de construction routière, pour chacune des régions du Québec. Nous savons tous qu'en matière de construction routière, les besoins sont aujourd'hui du côté des régions précisément, du côté de la voirie régionale, interrégionale et rurale. Si on regarde le premier tableau que je viens de distribuer, qu'est-ce qu'on constate pour l'année 1983-1984? On constate que les régions qui viennent en tête de liste, en termes d'enveloppe globale pour les travaux de construction routière dans chacune des régions, sont, dans l'ordre, les suivantes. D'abord, la région du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie, avec un budget de 34 000 000 \$. Nous savons tous qu'il y a un retard considérable dans le développement du réseau routier de la région du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie. C'est donc normal que le budget alloué à cette région soit le plus important. La deuxième région la plus

importante est la région de Québec, qui n'englobe pas, cela s'entend, seulement la région immédiate de la capitale, mais qui s'étend jusqu'à Blanc-Sablon sur la rive nord du Saint-Laurent. On constate un budget de 30 000 000 \$ pour cette région. Ensuite, les régions de l'Outaouais, de l'Abitibi-Témiscamingue, de Trois-Rivières sont celles qui reçoivent la part du lion, alors que des régions comme Sherbrooke, Drummondville, Montréal et le sud de Montréal, toutes ces régions en périphérie, au coeur du Québec, reçoivent une part moins importante des travaux de construction routière puisque, justement, l'état du réseau routier est meilleur dans ces régions qu'il ne l'est dans les régions périphériques du Québec.

Je vous invite maintenant à passer au deuxième tableau. Le deuxième tableau nous donne un aperçu de l'évolution du programme de construction et du programme de conservation du réseau routier depuis 1972-1973 jusqu'à 1983-1984. J'invite d'ailleurs les journalistes, qui seraient intéressés par ce sujet, à prendre connaissance de ce tableau qui est très intéressant. Qu'est-ce qu'il nous apprend, ce tableau? Il nous apprend d'abord qu'en termes d'enveloppe globale, comme le député l'a démontré tantôt, corrigée pour tenir compte de l'inflation, effectivement, le budget global de construction routière a diminué en dollars constants.

Deuxième chose constatée, par ailleurs, c'est qu'en matière de conservation du réseau routier, sur le plan du budget global, comme le député l'a lui-même démontré tantôt - et je le remercie pour son honnêteté - il y a eu une augmentation substantielle, corrigée pour tenir compte de l'inflation, du budget alloué à la conservation du réseau routier. Donc, deux grandes constatations au départ: une augmentation moins rapide du budget de construction routière et, cependant, une augmentation réelle, substantielle du programme de conservation du réseau routier.

Regardons maintenant, à l'intérieur du budget de construction du réseau routier, les années de gouvernement libéral, les trois dernières années qui ont précédé le nôtre, de 1972-1973 à 1975-1976. Qu'est-ce qu'on constate? On constate que, pour l'année 1972-1973, avec un budget global de 393 000 000 \$, 198 000 000 \$ allaient à la construction d'autoroutes, soit plus de 50% du budget global alloué à la construction routière. Pour la voirie locale, la voirie rurale dont on parle ce matin, une maigre tranche de 48 000 000 \$ était allouée sur un budget de 393 000 000 \$. C'est donc dire que le parent pauvre de ces budgets de construction routière, c'était, de toute évidence, la construction d'autres routes; pour la construction de routes régionales, c'était encore pire, une petite enveloppe de 39 000 000 \$.

Donc, en résumé, plus de 50% du budget de construction routière, en 1972-1973, est allé à la construction d'autoroutes. Si on regarde l'année 1973-1974, encore la même chose, 216 000 000 \$ sur 431 000 000 \$, soit un peu plus de 50%. En 1974-1975, 264 000 000 \$ pour la construction d'autoroutes, un petit montant de 78 000 000 \$ pour la construction de la voirie rurale, sur un budget total de 501 000 000 \$. Encore plus de 50% qui va à la construction d'autoroutes. 1975-1976, même chose. C'est encore pire. 269 000 000 \$ pour la construction d'autoroutes sur un budget de voirie rurale de 93 000 000 \$. Ce n'est qu'à compter de 1976-1977 qu'on commence à voir un redressement dans les crédits alloués à la construction de routes autres que des autoroutes, une diminution progressive de l'enveloppe allouée à la construction d'autoroutes pour augmenter proportionnellement la part de la construction d'autres routes par rapport au réseau autoroutier.

Quand on regarde les années du Parti québécois... Ces chiffres sont tirés des livres du ministère des Transports, ce n'est pas de la frime, c'est la réalité. Encore une fois, c'est vrai que le budget global a diminué. Regardons maintenant l'allocation des ressources financières en 1983-1984 sur un budget de 400 000 000 \$. Cela se compare assez à 393 000 000 \$ pour 1972-1973. Qu'est-ce qu'on remarque, M. le Président? On constate qu'à la construction d'autres routes, la vraie voirie rurale, le budget a doublé. Qu'est-ce qu'on constate en construction de routes régionales? Une augmentation d'à peu près 75%. La construction de routes principales, un niveau comparable. Légèrement plus élevée en 1983-1984 qu'en 1972-1973, dix ans plus tôt. Qu'est-ce qu'on constate? C'est que la construction autoroutière, pour sa part, a considérablement diminué. C'est donc dire que les décisions que le ministre des Transports a prises depuis 1976-1977 et que j'ai tenté d'accroître depuis mon entrée en fonction, cela a donné comme résultat une augmentation substantielle des crédits alloués à la voirie rurale, à la voirie régionale par rapport à l'ensemble des crédits de construction et une diminution substantielle, cependant, je le reconnais, de la construction autoroutière.

Sur le plan, maintenant, de la conservation du réseau routier. Qu'est-ce que le tableau que nous avons devant nous nous apprend? Il nous apprend d'abord, comme je le disais tantôt, que, globalement, il y a eu un effort de rattrapage sur le plan des budgets de la conservation du réseau routier, mais on constate qu'à certains éléments, les augmentations ont été tout à fait spectaculaires. Si on regarde, par exemple, la

conservation des chaussées et des éléments de confort, nous sommes passés, en 1972-1973, d'un budget de 39 000 000 \$ à un budget qui atteint maintenant 156 000 000 \$ en 1983-1984. Si on regarde la conservation des structures, un budget de 5 800 000 \$ en 1972-1973 qui passe à 24 000 000 \$ en 1983-1984.

M. le Président, j'ai un autre tableau à distribuer à mes collègues, qui est encore probablement plus éloquent. Il porte justement sur certaines dépenses du Service de la conservation des chaussées. Je vais le distribuer à mes collègues. Qu'est-ce qu'on constate en prenant connaissance de ce dossier? Le député de Richmond me disait tantôt que le ministre pourrait rougir. Vous allez voir que ce ne sont pas des paroles en l'air. Ce sont des chiffres qui paraissent dans les livres du ministère des Transports, qui vont gêner abondamment le député de Richmond. On a devant nous, donc, un tableau qui provient de la Direction de l'entretien, du Service de la conservation des chaussées. Regardons un certain nombre de mesures essentielles à la conservation des chaussées.
(10 h 45)

Les couches d'usure sont passées de 9 261 000 \$ en 1972-1973 à 36 000 000 \$ en 1983-1984 et, qui plus est, cela n'est pas la faute des libéraux ou des péquistes. C'est grâce à l'effort des techniciens du ministère des Transports avec les éléments sophistiqués qu'on utilise aujourd'hui et, depuis 1972-1973, au ministère des Transports, pour tenir compte des besoins les plus urgents de couches d'usure, on est en mesure d'augmenter l'efficacité des couches d'usure qu'on met sur le réseau routier régional. Ce qu'on remarque, c'est une augmentation substantielle du budget des couches d'usure sur une période de dix ans, mais également une plus grande efficacité de ces couches d'usure parce que faites, si vous voulez, à la suite de l'utilisation de mesures scientifiques sur lesquelles je reviendrai tantôt.

Mais il y en a des plus drôles que cela, M. le Président, le rapiéçage manuel. Est-ce que le député de Richmond lit la même chose que moi? En 1972-1973, pour le rapiéçage manuel d'enrobés bitumineux, 849 000 \$. Pis encore l'année suivante, cela baisse à 781 000 \$, l'année suivante: 1 206 000 \$. Que remarque-t-on? C'est que, en 1983-1984, nous dépensons 9 900 000 \$. Le député pourra me dire que, l'année passée on a dépensé 9 035 000 \$ que, cette année, on dépense 9 900 000 \$, donc, que ce n'est pas beaucoup plus que l'an passé. Il corrigera pour l'inflation, il fera tout ce qu'il voudra, mais rien n'empêche que, par rapport à 1972-1973, nous dépensons plus de dix fois plus d'argent dans le rapiéçage manuel d'enrobés bitumineux. Je ne les passerai pas tous un par un, parce qu'on pourrait parler

du rapiéçage mécanisé qui est passé de 5 900 000 \$ à 20 400 000 \$.

Le député, tantôt, reconnaissait que, sur le plan de la conservation du réseau routier, en tenant compte de l'inflation, on avait augmenté les budgets. Cela se traduit comment? Cela se traduit comme ceci: la négligence, elle avait lieu sous les années 1972-1973 à 1976-1977. C'est un fait indéniable, quand on prend les tableaux que j'ai distribués tantôt quant à l'allocation du budget de construction routière et qu'on regarde le budget de conservation du réseau routier d'aujourd'hui, en 1983-1984, on fait la preuve noir sur blanc que pendant les années du régime précédent - ce n'est pas un blâme, c'est un fait - on a consacré la plus importante partie du budget à la construction d'autoroutes, plus de 50% en moyenne par année, qu'on a corrigé cette tendance maintenant, malgré des budgets de construction plus petits, et qu'on a augmenté jusqu'à dix fois l'effort consacré en 1973 à certains éléments de conservation du réseau routier.

M. le Président, quant à cette conservation du réseau routier, j'ai eu l'occasion de faire référence, cette semaine, au moment de l'étude des crédits du ministère, à toute la question de l'état du réseau routier régional au Québec et des instruments utilisés par le ministère des Transports pour mesurer l'état de la chaussée et, pour choisir les interventions les plus prioritaires sur le réseau routier. Vous allez voir que c'est révélateur. Si jamais le député de Richmond avait des questions plus techniques à poser sur le guide de gestion routière, sur les instruments de mesures utilisés, j'ai fait venir avec moi, ce matin, un spécialiste de la question, M. Tessier, du ministère des Transports; ce dernier pourrait répondre à ces questions.

Je vais simplement procéder rapidement à la lecture du document que je viens de distribuer et on va le lire ensemble. Le ministère des Transports du Québec surveille étroitement l'évolution de la qualité structurale du réseau routier du Québec. Une double surveillance s'exerce sur le réseau numéroté, d'une part, ou par le relevé périodique des mesures techniques scientifiquement établies couvrant les indicateurs les plus significatifs de la qualité structurale et, d'autre part, par des relevés visuels effectués par des patrouilleurs de nos unités administratives de district. Sur le réseau local, les relevés sont majoritairement visuels. Par ce système élaboré de surveillance, le ministère est en mesure de garantir que tout besoin urgent sera connu et corrigé dans les meilleurs délais. Quant aux besoins à court et à moyen termes identifiés au moyen de relevés techniques, ils servent à établir et à rajuster, si nécessaire, des politiques et des programmes de conservation

et de réhabilitation structurale des routes.

Sur le plan de l'évolution du réseau routier, à partir des mesures relevées périodiquement sur le réseau numéroté - cela concerne le réseau numéroté - le tableau ci-joint donne un aperçu global, pas route par route, de l'évolution des principales composantes de la qualité structurale des routes entre 1972 et 1980. Le confort, les coûts de fonctionnement, carburant et entretien de véhicules, et à des degrés moindres, la vitesse de croisière et la sécurité des automobilistes dépendent de la qualité de roulement exprimée ici par le coefficient de roulement qui varie entre 100, c'est-à-dire très bonne qualité de roulement, et zéro, c'est-à-dire très mauvaise qualité de roulement.

À noter qu'entre 1972 et 1980 - cela paraît au tableau qui est en annexe - nous avons constaté un net accroissement dans la valeur moyenne du coefficient de roulement pour chaque type de route du réseau numéroté au Québec. Deuxièmement, la capacité portante d'une chaussée est mesurée sur la base de sa déflexion au moyen de l'essai Benkelman. Une faible déflexion indique que la structure de la route se porte bien. Entre 1972 et 1980, nous avons constaté une amélioration de la capacité portante sur le réseau numéroté. Durant la même période, les améliorations globales ont été réalisées également au niveau de la fissuration et du rapiéçage. Se comprends, on y consacrait 800 000 \$ par année. Toutefois - encore là, avec la même honnêteté que celle que le député a eue tantôt - quant à l'état du drainage, les statistiques indiquent qu'il y aurait lieu d'intensifier nos efforts en vue de le maintenir à son niveau de qualité antérieur.

Là-dessus, avec des instruments scientifiques comme ceux qu'on a utilisés et qui apparaissent au tableau que j'ai distribué, on note finalement une cohérence indéniable dans les interventions du ministère des Transports depuis 1976-1977, un réalignement réel des priorités. Il y a eu une diminution de l'effort global de construction routière - c'est exact - mais une réorientation des budgets, qui allaient jusqu'à plus de 50%, près de 60% certaines années, à la construction d'autoroutes, pour les affecter davantage à la construction d'autres routes, notamment à la construction de la voirie rurale. Il y a eu, enfin, une augmentation de l'intervention du ministère en matière de conservation du réseau routier. Ce n'est pas surprenant que les instruments de mesure scientifique qu'on utilise nous apprennent que le réseau routier numéroté dans son ensemble s'est amélioré.

Est-ce que mon temps s'achève?

Le Président (M. Champagne): Il reste trois minutes.

M. Clair: D'autre part, au chapitre de l'amélioration du réseau des routes locales, j'aimerais souligner la mise en application, dès le présent exercice, d'une nouvelle politique. En vue d'une meilleure gestion des crédits, le ministère a, en effet, révisé son cadre de planification et ses normes de construction. Ainsi, en réponse à un souhait maintes fois exprimé, tant par les députés du gouvernement que ceux de l'Opposition, un nouveau programme d'action est amorcé visant les chemins à faible circulation.

Des travaux de réfection suivant des standards minimaux, c'est-à-dire exécutés à l'intérieur des emprises existantes, permettront une meilleure utilisation des crédits disponibles, tout en augmentant le nombre d'interventions sur le réseau des chemins municipaux. Je pense que c'est de nature à intéresser en particulier des députés comme le député de Beauce-Sud, que je vois devant moi. Les crédits affectés à ce nouveau programme s'élèvent cette année à plus de 9 600 000 \$. Le coût des travaux est en moyenne de 60 000 \$ le kilomètre, comparativement à plus de 150 000 \$ pour ceux impliquant des standards plus élevés. On estime donc à plus de 160 kilomètres la longueur de route qui fera ainsi l'objet de réfection ou d'amélioration cette année à l'intérieur de ce programme, soit deux fois et demie plus que par le passé.

Compte tenu des besoins exprimés, c'est donc l'intention du ministère de poursuivre et même d'augmenter les ressources affectées à ce programme au cours des prochains exercices financiers. Il s'agit non seulement d'améliorer l'efficacité du programme de construction routière en augmentant le nombre d'interventions malgré des ressources constantes, mais aussi de répondre aux attentes de la population des régions périphériques en leur offrant plus rapidement une amélioration substantielle de la qualité de services de leur réseau routier.

Je voudrais également souligner que le ministère, dans un souci constant d'efficacité et d'économie des deniers publics, demeure à l'affût des développements technologiques visant à favoriser l'utilisation de méthodes plus économiques d'entretien et de construction de routes. C'est ainsi que nous sommes à expérimenter des techniques nouvelles, telles que le recyclage des vieux pavages, les traitements de surface, les stabilisations au calcium liquide, etc.

Enfin, j'aimerais dissiper, encore une fois, certaines appréhensions qu'ont pu véhiculer certains milieux, voulant que la qualité du réseau routier québécois se détériore de façon inquiétante. La réalité est tout autre. Il y a effectivement un rattrapage à effectuer, depuis les années 1972-1973, dans l'amélioration du réseau routier local et régional, mais les méthodes modernes d'évaluation scientifique de l'état

des chaussées utilisées par le ministère des Transports depuis près de quinze ans nous indiquent que nous ne sommes plus dans un état de détérioration, mais, au contraire, dans une période d'amélioration, sans nier, encore une fois, l'importance des besoins qui existent et du retard accumulé dans ce domaine. Voilà les premières remarques préliminaires que je voulais faire lors de cette question avec débat.

Le Président (M. Champagne): Merci, M. le ministre. Maintenant, la parole est au député de Berthier.

Argumentation

M. Albert Houde

M. Houde: D'abord, permettez-moi aujourd'hui de saisir l'occasion qui m'est offerte pour sensibiliser le ministre et son gouvernement aux besoins réels de mon comté au sujet du réseau routier. Si vous me le permettez, au tout début, j'aimerais souligner ce matin que, dans la tribune de l'Assemblée nationale, une de mes municipalités, Berthierville, est représentée par son conseil au complet ainsi que son directeur. Bonjour, cela me fait plaisir.

M. le Président, d'abord, je voudrais faire quelques remarques à la suite de l'étude des crédits qui s'est faite cette semaine en commission. D'abord, le ministre nous disait qu'il y avait 9% d'augmentation pour l'outillage de la voirie. Je ne comprends pas bien les 9% d'augmentation dans l'outillage, lorsque l'on voit sur la route moins de véhicules de la voirie et moins de véhicules dans les garages. Je vous dis cela après consultation auprès des personnes qui sont à l'emploi du ministère des Transports. En même temps, il y a une diminution pour le réseau routier. Je m'explique mal cela; peut-être que le ministre pourrait nous répondre en donnant des précisions tantôt. À moins que son budget de l'an passé n'ait été passablement plus bas ou qu'il n'en avait pas du tout et que, cette année, il injecte 9%, peut-être.

Je voudrais aussi attirer l'attention du ministre sur les péages. Cette semaine, d'abord, encore à l'étude des crédits, j'entendais le député de Deux-Montagnes, mercredi dernier, dire que les usagers devaient payer. On voit comment ce gouvernement a deux poids, deux mesures, lorsque l'on voit le ministre Parizeau imposer une taxe sur l'essence. Je n'ai pas besoin d'expliquer davantage; je pense que tout le monde le sait.

Je ne vois pas pourquoi nous paierions pour aller à Montréal, partant de Berthierville et des environs, trois fois 0,50 \$, et au retour, encore trois fois 0,50 \$ chaque fois. Lorsqu'une personne part de

Montréal pour monter à Québec, passant par la rive sud, elle n'a rien à payer. Peut-être que le ministre me dira: C'est une route transcanadienne. Tant mieux si c'est une route transcanadienne parce qu'une bonne partie est défrayée par le gouvernement fédéral.

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

Le Président (M. Champagne): Oui.

M. Clair: Très sommairement, je n'ai aucune objection à discuter du péage autoroutier; j'ai eu l'occasion de le faire en commission parlementaire, mais je pense que le député de Richmond a voulu situer le débat dans une perspective de la voirie régionale, de la voirie rurale. Le temps que je prendrai pour discuter avec le député de Berthier de toute la question des autoroutes à péage et des autoroutes en général, c'est autant de moins de temps qu'on aura pour discuter de ce que le député de Richmond indiquait comme étant sa priorité, la voirie rurale. Ayant respecté le cadre de la discussion qu'il avait fixé, je pensais pouvoir en attendre autant des députés de l'Opposition. Encore une fois, cela ne me fait rien. Si on veut discuter d'autre chose, on peut en discuter, sauf que la commission n'a pas été convoquée pour cela. Mais je peux répondre et cela fera moins de temps à consacrer à la discussion de la voirie rurale. Cela démontre peut-être quelle est l'importance réelle qu'attribue le député de Berthier à cette question. Les autoroutes à péage et autres autoroutes, c'est une chose; la voirie rurale et régionale, c'en est une autre.

(11 heures)

Le Président (M. Champagne): M. le député de Berthier, pour la pertinence du débat, le sujet pour lequel on a été convoqués ce matin concerne la construction et l'entretien du réseau routier en milieu rural. Je pense qu'on aurait avantage à circonscrire le débat à ce sujet-là.

M. Houde: Merci, M. le Président. Je voulais seulement attirer l'attention du ministre pour lui dire ce que cela coûte en frais de transport pour les usagers du comté de Berthier. Je pense que cela est important. D'ailleurs, j'avais fini en ce qui concerne le péage. Le ministre aurait pu me laisser terminer, il ne me restait qu'une phrase.

En ce qui concerne l'usure des routes numérotées, mon collègue de Richmond en a fait mention un peu tantôt. J'entendais un de vos fonctionnaires et vous-même nous dire que, d'après un appareil scientifique - le fonctionnaire en question est encore ici, il pourra répondre tantôt s'il le veut - l'état des routes s'était amélioré avec le

gouvernement actuel. D'abord, en 1976, la voirie régionale était à .52, comme il l'a mentionné, et, en 1980, elle était à .59, ce qui veut dire qu'elle s'était améliorée. J'ai du mal à comprendre, mais en tout cas! En ce qui concerne les grandes artères, c'était à .56 et, en 1980, à .63. Je peux y aller là-dessus, il n'y a pas de problème? Bon, je pensais que vous vouliez m'interrompre.

Lorsque je discutais avec des personnes responsables du ministère des Transports, on me disait qu'on faisait des études chaque année pour connaître le degré des routes et, par la même occasion, on me disait qu'on n'était même pas capable de le maintenir au niveau zéro. Je n'emploie pas les termes que vos fonctionnaires ont employés la semaine dernière, avec des mots longs comme cela, mais essayez de me comprendre. On me disait qu'on n'était même pas capable de le maintenir à zéro qu'il se dégradait plutôt. J'ai du mal à comprendre. Ou bien c'est à partir de 1980 à 1983 qu'il se désagrège, et avant il avait peut-être augmenté. Si c'est cela, vous me le direz tantôt. Ou encore les machines étaient peut-être employées pour faire des tests sur les routes neuves que le gouvernement avait faites. Je voudrais faire remarquer au ministre qu'il n'y a pas eu tellement de routes neuves de 1976 à 1983. Une chance qu'on avait un gouvernement libéral précédemment qui a fait des routes, parce que, s'il n'avait pas fait les routes que nous avons actuellement, on aurait peut-être de la difficulté à sortir des grandes artères.

Le ministre des Transports disait cette semaine, lors de l'étude des crédits, que cela allait bien dans le transport en commun et que les citoyens étaient assez satisfaits. Je lui dirai que ce n'est pas exact. Je vais lui donner quelques exemples. D'abord, est-il au courant que dans mon comté, dans ma région, une lettre a été adressée au ministre Léonard - vous me direz que ce sont les Affaires municipales, mais cela touche les municipalités et quand les municipalités paient, c'est tout le monde qui paie des taxes en fin de compte - en date du 26 avril 1983, qui disait: "Je vous fais parvenir une copie de la résolution que j'ai reçue de la municipalité régionale de comté d'Autray appuyant les municipalités de la paroisse Sainte-Geneviève-de-Berthier, la ville de Berthierville, Saint-Joseph-de-Lanoraie, Lanoraie-d'Autray, Saint-Antoine-de-Lavaltrie et le village de Lavaltrie, aux fins de ne pas contribuer au déficit de la CTCUM. M. le ministre, acceptez mes sincères salutations."

Voyant les déficits qui devaient être assumés par les municipalités concernées, je me demande combien elles auront à payer, parce que le ministre des Transports, lors de l'étude d'un projet de loi en commission parlementaire, en 1982, devait rendre une décision pour le 1er janvier 1983 pour dire aux municipalités combien elles paieraient ou

si elles devaient payer le déficit à partir de 1983, et nous n'avons pas eu de réponse encore.

Concernant les MRC comme telles, je laisse cela à mon collègue de Richmond. Il vous en reparlera tantôt parce qu'on pourrait en dire long sur les MRC.

On parle de municipalités affectées encore par les décisions gouvernementales qui ont été prises en 1979-1980. Dans mon comté, particulièrement à Berthierville, le premier ministre, accompagné de quelques députés, en réponse à une question qui lui avait été posée, à savoir quand il entendait augmenter la taxe de vente de 1% pour la remettre aux municipalités, cette taxe passant de 2% à 3%, s'est empressé de répondre: Ce ne sera pas long; on va l'augmenter à 3%. Six mois après, elle n'a pas été augmentée à 3%; elle est disparue complètement.

Tout ceci pour vous dire que, plus cela va, moins les municipalités ont d'argent pour administrer. L'on voit, à certains moments, remettre des routes à des municipalités rurales, pas à des villes, et dire: À partir de maintenant, vous aurez tant de chemins à entretenir à vos frais, pour l'entretien des chemins d'hiver, tant de kilomètres à entretenir à vos frais. Pourtant, on ne donne pas plus d'argent à ces municipalités pour qu'elles puissent les entretenir. C'est encore elles qui vont payer. Quand elles paient, elles se retournent vers les contribuables et leur disent: Vous allez payer la note. Vous savez que certaines municipalités ont déjà leur voyage. Je pense que ce n'est pas encourageant, pour les prochaines années, quand on entend ce que déclare le ministre Léonard. Ce n'est pas encourageant. En tout cas, passons.

Je voudrais sensibiliser le ministre en ce qui concerne les budgets pour des routes dans un comté rural comme celui que je représente. D'abord, on a su que le budget était diminué. Je ne sais pas quelle sera notre enveloppe. On le saura plus tard. J'ai reçu des résolutions venant des municipalités demandant plus d'argent parce que cela coûte plus cher qu'avant. Entre autres, j'ai un paquet de résolutions, pas de toutes les municipalités de mon comté parce qu'elles ne m'en ont pas toutes envoyées à ce jour, mais d'une bonne partie des municipalités. Elles demandent de l'argent. Elles demandent qu'on leur vienne en aide. Ces résolutions sont envoyées au ministre des Transports et, ensuite, les municipalités viennent voir les députés pour essayer d'avoir une partie de cet argent pour les aider. On n'a pas des centaines de milliers de dollars comme auparavant, à l'époque où le gouvernement précédent donnait aux comtés 300 000 \$, 400 000 \$ et 500 000 \$ pour les routes. Aujourd'hui, c'est bien moins que cela. On a environ 20% à 25% de ce qu'il y avait

avant, peut-être 30%.

M. Clair: Juste pour préciser, M. le Président.

Le Président (M. Champagne): Oui, M. le ministre.

M. Clair: Est-ce que le député voudrait répéter parce que j'essaie de prendre des notes?

M. Houde: Je vais le répéter, parce qu'il était occupé à parler avec un fonctionnaire. Auparavant, à l'époque du Parti libéral, ou sous les gouvernements précédents, comme l'Union Nationale, il y avait des enveloppes beaucoup plus importantes qu'aujourd'hui. Il y avait 300 000 \$, 400 000 \$ et 500 000 \$ par comté d'alloués au député pour qu'il puisse aider les municipalités qui en avaient besoin. Le député qui est sur place, c'est beaucoup mieux qu'un fonctionnaire qui est à Québec. Je n'ai rien contre les fonctionnaires. On les rencontre de temps en temps et on parle avec eux. Mais quand on est dans le champ, c'est beaucoup mieux. Aujourd'hui, nous avons beaucoup moins d'argent. Lorsque les municipalités adoptent une résolution à leur conseil pour demander de l'argent pour leur venir en aide, elles m'en font parvenir une copie. Deuxièmement, elles viennent me voir et essaient d'avoir une partie de mon petit budget pour les aider.

Je voudrais attirer l'attention du ministre, entre autres, sur une ville en particulier. J'ai une copie d'une résolution adoptée le 14 mars 1983 et je voudrais qu'il écoute bien pour comprendre pourquoi j'insiste là-dessus, pour commencer. Cela concerne Berthierville. La municipalité a d'abord demandé qu'on répare une rue transversale qui, auparavant, appartenait à la voirie comme route numérotée, qui a été utilisée pour tout le transport qui se faisait entre Montréal et Québec et qui n'a jamais été réparée. Aujourd'hui, la route passe à l'extérieur de la ville. Elle est beaucoup moins achalandée, mais la route est détériorée au maximum. Je dirais même qu'il n'y a pas beaucoup de personnes qui empruntent cette route parce qu'elle est trop vilaine.

M. Clair: Quel est le numéro de la route? Est-ce la route 138?

M. Houde: La route 138.

M. Clair: La route 138.

M. Houde: Je vais vous lire quelques notes. "Que cet état de chose est dû, en très grande partie, au fait que la rue Montcalm était autrefois la route nationale

entre Québec et Montréal." Vous voyez, je vous le dis; je ne l'ai pas inventé, c'était dans la résolution. On parle "d'un estimé au montant de 250 000 \$." Proposée par le conseiller André Descheneaux et résolue à l'unanimité, la demande stipule que la ville de Berthierville prie le gouvernement du Québec de lui accorder des subventions proportionnelles au coût des travaux à effectuer, que copie de la présente résolution soit adressée à l'honorable Jacques Léonard, ministre des Affaires municipales du Québec, et à l'honorable Michel Clair, ministre des Transports du Québec." Bien entendu, une copie m'était aussi adressée.

M. Clair: Quand?

M. Houde: Cela ne fait pas longtemps, le 14 mars 1983. On parle de cette rue, dans Berthierville, mais il y a en a beaucoup d'autres. D'abord, c'est une ville d'au moins 350 ans. Du fait qu'elle ait servi à bien des usagers, il n'y a pas que la rue Montcalm qui s'est détériorée, il y en a d'autres aussi. J'ai donc reçu d'autres résolutions aussi, en date du 14 mars, le lendemain, pour encore demander des montants d'argent. Ils disent bien: La subvention du député, on en est content, on en est satisfait, mais cela ne suffit pas pour répondre aux besoins des citoyens de Berthierville.

Je vais vous mentionner une autre requête, celle de l'Île-Dupas, datée du 5 avril, demandant de l'argent pour la restauration d'une route principale qui passe devant l'église, qui n'a pas été touchée depuis nombre d'années. C'est une toute petite municipalité qui n'a pas les moyens de taxer les contribuables d'un montant de 40 000 \$ ou 50 000 \$ pour un demi-mille de route; elle demande de l'aide au gouvernement.

Je vous parle d'un autre cas, celui de l'île Saint-Ignace-de-Loyola. Encore un autre: la corporation de la paroisse Saint-Joseph-de-Lavaltrie. Combien me reste-t-il de temps, M. le Président?

Le Président (M. Rancourt): Il vous reste à peu près quatre minutes, M. le député.

M. Houde: Quatre minutes. J'ai vingt demandes à vous transmettre, M. le ministre. D'ailleurs, elles sont parvenues à votre bureau, je pense. Si elles ne le sont pas, cela s'en vient.

Il y a la municipalité de Lavaltrie village, la municipalité de Saint-Barthélemy. À Saint-Barthélemy, on a fait l'autoroute 40 et plusieurs demandes ont été faites au ministère des Transports pour relever la route du rang du fleuve parce que, tous les printemps - j'y suis passé encore jeudi dernier - on passe dans l'eau, pour se rendre

au rang du fleuve. Il y a environ 100 ou 150 résidences et il y a des printemps où on doit circuler en chaloupe pour pouvoir aller à Saint-Barthélémy, à Montréal ou à Berthier. J'aimerais bien qu'on donne enfin suite à cette demande.

Sainte-Béatrix a demandé 90 000 \$ cette année pour répondre aux besoins de réparation du réseau routier. Sainte-Béatrix a environ 35 à 40 milles de chemin en gravier. Une autre municipalité aussi importante qui a encore des chemins en gravier, Saint-Cuthbert. Même chose. Saint-Félix-de-Valois, ma paroisse, je ne l'oublie pas. Saint-Charles-de-Mandeville compte encore beaucoup de routes en gravier. Saint-Michel-des-Saints et aussi Saint-Zénon. Il faut tenir compte des municipalités qui ont encore beaucoup de chemins en gravier où il circule beaucoup de touristes. Une bonne partie de mon comté, la moitié, étant touristique, quand les routes sont belles, les gens viennent nous voir. Quand les routes ne sont pas passables, les gens vont ailleurs.

Je pense que le ministre est au courant de l'effort que j'ai fait l'an passé quant à la route de la municipalité de Saint-Côme reliant Notre-Dame-de-la-Merci. Il n'y avait pas de route carrossable à l'année pour traverser dans le comté voisin, le comté de Rousseau. De mon petit budget de l'an passé, j'ai prévu 40 000 \$ pour l'année dernière, 20 000 \$ cette année et 20 000 \$ l'an prochain. J'ai fait un effort avec mon budget, vous le savez. J'ai fait un gros effort pour relier les deux comtés afin que les gens qui vont vers le nord, vers Saint-Donat, puissent passer de notre côté et ainsi visiter notre beau comté de Berthier et, vice versa, partant de Berthier et allant de l'autre côté. Si le ministre veut tenir compte des efforts que j'ai faits l'an passé, il prendra tout cela en considération afin d'augmenter les sommes et de permettre ainsi d'en faire un peu plus pour le comté de Berthier.

Je vois que mon temps avance, M. le Président. Il me reste une minute. Je demanderais d'abord au gouvernement de reconnaître qu'il y a un grave déséquilibre entre les différents comtés de la province - ce sont, malheureusement, les régions comme la mienne qui en souffrent, étant donné que c'est moitié touristique - et de nous aider afin que nous puissions répondre au moins à une partie des attentes de nos municipalités. Car je suis très près de mes municipalités. Je ne les ai pas toutes nommées parce que le temps m'a manqué. Saint-Gabriel-de-Brandon encore; cela prendrait de l'argent pour la ville de Saint-Gabriel. J'aimerais que le ministre tienne compte de toutes ces remarques pour qu'on puisse maintenir le niveau de nos routes à zéro, toujours. Je ne demande pas tellement plus haut, mais au moins les maintenir à zéro. M. le Président,

je vous remercie du temps qui m'a été alloué pour faire valoir les besoins de mon comté. Merci.

Le Président (M. Champagne): Merci, M. le député de Berthier. Maintenant, la parole est au ministre des Transports.

M. Michel Clair

M. Clair: Comme le député de Berthier a touché plusieurs points, j'aimerais procéder assez rapidement, quitte à ce qu'on puisse revenir sur d'autres points plus en profondeur, s'il le désire. En ce qui concerne l'augmentation de 9% du budget de l'équipement au ministère des Transports, en fait, ce budget correspond aux besoins de renouvellement des équipements au ministère, que ce soit en termes de grattes, en termes de petits camions, d'instrumentation de toutes sortes. Le matériel doit être renouvelé, disons, à un certain rythme et il nous est apparu, cette année, que le renouvellement... On pourrait passer une année complète sans renouveler aucun équipement, mais à ce moment ce serait un geste irresponsable puisqu'on augmenterait les coûts d'entretien de l'équipement existant quand il est usé et on repousserait dans le temps une facture qui ne cesserait de grossir, et tout le matériel pourrait devenir inutilisable en même temps.

En ce qui concerne la question des péages, je voudrais simplement indiquer là-dessus - d'abord, je ne pense pas que ce soit le moment d'en discuter aujourd'hui - que lorsque les autoroutes à péage ont été construites, dans toutes les régions où il y en a, c'était entendu avec la population que ces autoroutes à péage seraient à péage, justement - La Palice ne dirait pas mieux - et que les péages serviraient à éteindre la dette de ces autoroutes. On a constitué un comité avec les municipalités des Basses-Laurentides, notamment, comité mixte, députés et maires de cette région, afin d'analyser toute la situation et j'attends un rapport sur cette question pour l'automne. En ce qui concerne maintenant le transport en commun, le député de Berthier profite de la présence des élus de Berthierville pour s'associer à une demande - à toutes fins utiles, il faut bien le comprendre - de cessation du service de transport en commun au niveau de Berthierville s'il n'y a pas une solution trouvée à la situation actuelle.

Je me suis engagé à faire une proposition dès mon arrivée au ministère des Transports pour l'ensemble de la réforme institutionnelle et financière du transport en commun. Elle a été déposée en juin dernier. Des parties importantes de cette proposition n'ont pas été acceptées par les municipalités. Nous avons respecté leur volonté et nous avons travaillé à préparer d'autres types de

solutions. Dans ce sens, M. le Président, si c'est une noble justification, un noble motif pour le député de se préoccuper des coûts pour les municipalités, je pense qu'il risque de passer pour celui qui veut des autoroutes gratuites, mais aussi mettre un terme au financement du transport en commun par les municipalités et le gouvernement et laisser tomber bien des gens, finalement. Je ne suis pas sûr que c'est la meilleure perspective qu'on doit entretenir.

En ce qui concerne les municipalités régionales de comté, j'ai eu l'occasion de le dire et de le répéter, seules les trois ou quatre municipalités régionales de comté qui ont demandé au ministère des Transports de commencer à vivre une expérience pilote en matière de gestion du réseau routier tertiaire vivront de telles expériences. Dans ce sens, je trouve que ce n'est pas correct de la part de certaines - non pas de la part du député de Berthier; il en a très peu parlé, mais je voulais faire le point là-dessus - autorités municipales de laisser planer un doute en ce sens que le ministère des Transports pourrait se départir de sa responsabilité sur l'entretien des chemins d'hiver et laisser tomber les municipalités régionales de comté. Il n'en est pas question. Est-ce clair? Cependant, ce que nous essayons de faire, c'est répondre à la demande de municipalités régionales de comté qui souhaitent vivre avec nous des expériences pilotes. Il y a déjà deux municipalités régionales de comté qui ont été choisies, Matapédia et Bécancour. Nous sommes en discussion avec la MRC de Nouvelle et une autre municipalité régionale de comté.

En ce qui concerne les enveloppes plus importantes que le député souhaiterait voir allouer aux députés, je dois lui dire sur ce sujet que, cette année, j'avais travaillé sur un scénario qui nous aurait permis d'augmenter les enveloppes budgétaires pour les différents députés de l'Assemblée nationale. Ce n'est pas encore possible au moment où on se parle, du fait qu'il existe une entente qui a été signée entre le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada - l'entente sur les axes routiers prioritaires qui a été signée d'abord en 1972, puis renouvelée en 1978-1979 - qui se termine le 31 mars 1984. Dans l'esprit de l'époque, justement, une bonne partie de ces budgets était allouée à la construction de grandes routes ou d'autoroutes. Nous savons d'ores et déjà que 42 000 000 \$ étaient prévus pour le Québec, pour trois projets: l'autoroute 13, qui n'est plus une priorité dans l'état actuel des choses, l'autoroute 70, au Saguenay-Lac-Saint-Jean, qui demeure un dossier à mettre de l'avant, mais sur lequel nous ne pourrions pas dépenser effectivement avant le 31 mars 1984 tous les budgets que nous avons prévus au moment de la signature de l'entente et, finalement, le

débarcadère de Port-Cartier, pour un budget d'environ 4 000 000 \$ qui ne pourront pas être dépensés, non plus. Tout cela faisait un "pot", si vous acceptez l'expression, de 42 000 000 \$. Nous avons proposé au gouvernement fédéral de réaffecter, de réallouer ces sommes à des travaux routiers de priorité nationale présentement, la reconstruction de la route 132 qui ceinture la Gaspésie, la 117 vers l'Abitibi et la 138 vers la Côte-Nord. Jusqu'à maintenant, pour la moitié du budget prévu, la réponse officielle a été négative. En ce qui concerne l'autre moitié, nous n'avons eu jusqu'à maintenant aucune réponse.

Notre intention au ministère des Transports, c'était d'insister - cela l'est toujours, d'ailleurs - auprès du ministre des Finances pour que, justement, il nous permette d'augmenter tant l'enveloppe de construction de voirie régionale qu'éventuellement cette enveloppe-là. Jusqu'à maintenant, c'était pour moi une façon simple et économique de dépenser de l'argent qu'on avait déjà prévu dépenser au Québec à la satisfaction, je pense, du plus grand nombre de députés des deux côtés de la Chambre. On s'entend sur cela des deux côtés de la Chambre: la priorité, c'est le réseau routier local et régional. C'est sur cela qu'on voulait dépenser de l'argent. Que voulez-vous que je vous dise? C'était le moyen le moins dispendieux que j'avais trouvé pour le faire et jusqu'à maintenant j'ai subi un refus. Je ne veux pas faire de la politique fédérale-provinciale de chicane, mais il n'en demeure pas moins que c'est un fait. Peut-être qu'encore une fois le gouvernement du Québec sera obligé d'agir seul. Mais je pense qu'on avait là une solution possible cette année, à la portée de la volonté des deux niveaux de gouvernement de s'entendre sur cette question.

En ce qui concerne l'ensemble des budgets alloués au comté de Berthier, une chose dont je voudrais assurer le député de Berthier, c'est que son comté n'est pas un comté oublié à ce titre de la voirie régionale. Si on regarde le total de l'argent qui sera dépensé cette année dans le comté de Berthier, sans tenir compte de son enveloppe de député, nous prévoyons dépenser 1 726 000 \$ dans le comté de Berthier en nouvelles initiatives et en parachèvements. C'est donc dire que, si on tient compte qu'il y a 122 comtés au Québec et que les besoins sont grands partout, son comté se situe dans les vingt premiers environ, en termes d'importance de l'enveloppe globale. C'est donc dire que la partisanerie ne joue pas, qu'on tient compte des besoins réels et qu'on essaie de répartir le plus équitablement possible en fonction des besoins les enveloppes de construction et de reconstruction de la voirie régionale.

M. le Président, je ne vous cache pas

que, quand je pense au député de Richmond en particulier, dont le comté occupe le sixième rang en termes de la plus importante enveloppe de reconstruction routière, je me demande parfois pourquoi je m'efforcerais autant d'essayer d'améliorer son sort quand il ne cesse de me dénigrer. Je ne fais pas de chantage, mais je me dis que je devrais peut-être plutôt dépenser cet argent dans le comté de Berthier. Le député de Beauce-Sud, de son côté, est un député qui suit ses dossiers de très près en matière de voirie locale et de voirie régionale; il est en train de mener une opération très utile avec ses municipalités régionales de comté et ses municipalités. Peut-être que je devrais dépenser ces montants dans son comté - je l'ignore - ou dans celui de Bellechasse, de Gaspé où les besoins sont énormes et où, lorsqu'on dépense de l'argent, c'est apprécié.

M. le Président, le comté de Berthier reçoit une enveloppe qui est respectable, dans les vingt plus importantes enveloppes du budget de construction de voirie régionale, en ce qui concerne les diverses municipalités de son comté. Il y a 1400 municipalités au Québec et le ministère des Transports est en contact à peu près avec chacune d'elles parce qu'elles agissent directement dans la région. Le chef de district et les municipalités proprement dites, sont en discussions à peu près constantes quant à leurs priorités, quant à leurs besoins. Je pense que c'est normal que les municipalités fassent parvenir à leurs députés et aux ministres leurs revendications. Mais la responsabilité du député, c'est de ne pas tout demander en même temps, parce qu'il sait que ce n'est pas possible. Il doit essayer de contribuer à l'effort du ministère des Transports pour faire en sorte que les besoins les plus prioritaires soient ceux auxquels on répond et pas simplement se contenter, comme trop de députés de l'Opposition le font, de tout demander en même temps, amenant le ministère, peut-être, à ne pas faire toujours les meilleurs choix politiques, je dirais, mais à répondre purement et simplement d'une façon technique.

Enfin, en ce qui concerne l'aperçu global de l'état structural du réseau routier du Québec dont je parlais tantôt, si les collègues le permettent, M. Tessier, qui est présent ici à ma droite, pourrait vous présenter sommairement en quoi consistent ces différents tests afin d'éclairer mes collègues de l'Opposition et mes collègues ministériels.

Je voudrais simplement dire que le ministère des Transports du Québec, qui se tient à la fine pointe de la technologie dans ce domaine, a participé à l'élaboration du Guide de gestion routière, qui a été publié en 1978-1979. Il avait été préparé par l'Association du transport et des routes du

Canada et publié par l'Association québécoise du transport et des routes. C'est un volumineux guide scientifique qui est reconnu par l'ensemble des provinces canadiennes et qui sert, justement, à l'évaluation de l'état du réseau routier. Je voudrais laisser la parole à M. Tessier en lui disant qu'on pourrait compter sur - combien de temps me reste-t-il? - sept ou huit minutes.

Le Président (M. Champagne): Vous avez commencé à 11 h 16. Vous avez vingt minutes. Cela donnerait 11 h 36. Vous avez encore sept ou huit minutes.

M. le député de Berthier.

M. Houde: Oui, juste une question. Je ne voudrais pas m'opposer au ministre Clair, mais étant donné que M. Mathieu, le député de Beauce-Sud, n'a pas parlé et qu'il va peut-être parler de la même chose, est-ce que ce serait mieux qu'il attende en dernier pour nous l'expliquer? Je n'ai pas d'objection, on va le laisser parler tantôt. Avez-vous des objections, M. le ministre?

M. Clair: Cela pourrait être utile maintenant, cela va être bref.

Le Président (M. Champagne): Selon les règles de procédure, M. le député de Berthier, le ministre a droit à vingt minutes, mais il peut donner aussi son temps de parole à des fonctionnaires pour compléter les vingt minutes. M. Tessier, vous avez la parole.

M. Clair: J'imagine qu'étant des profanes vous voulez savoir exactement en quoi consistent les essais proprement dits ou bien vous voulez savoir de quelle façon on a fait les calculs pour arriver au portrait global du comportement.

M. Vallières: Il serait intéressant de connaître, d'abord, le genre d'appareils et la façon dont cela fonctionne, la façon dont vous êtes arrivé aux données. On pourrait peut-être prendre connaissance du rapport qu'on mentionnait tantôt. Ces petites bibites, on se demande ce qu'elles sont et ce qu'elles font. On aimerait que vous nous l'indiquiez. (11 h 30)

M. Clair: Étant donné qu'une image vaut mille mots, j'ai apporté ici deux photos de l'appareil, qu'on pourrait peut-être faire circuler. Disons qu'en un mot nous faisons deux types d'essais pour connaître le comportement des chaussées. Le premier type d'essais, c'est un appareil qui donnera la capacité du support des chaussées, qu'on appelle la poutre Benkelman, dont on se sert depuis les années cinquante un peu partout dans le monde, notamment aux États-Unis et dans plusieurs provinces canadiennes. Cet appareil a aussi servi en Europe. Les

premiers essais ont été faits pour l'Association canadienne des bonnes routes durant les années 1959 à 1962. C'est une étude qui a servi dans pratiquement les dix provinces canadiennes pour établir la façon normalisée de procéder. C'est une façon normalisée qui consiste à prendre une poutre métallique qu'on place sur la chaussée, avec une jauge; près de cette poutre, on a un camion qui est chargé à 18 000 livres sur l'essieu arrière. Étant donné que le camion est chargé, la charge fait descendre légèrement la chaussée ou le pavage. Quand le camion quitte, le pavage remonte, c'est ce qu'on appelle le rebondissement. Ce rebondissement est calculé et mesuré par la poutre Benkelman et on inscrit la mesure au millième de millimètre, c'est-à-dire au micromètre.

Ces essais sont faits au rythme de huit lectures par sous-section de route, c'est-à-dire environ 1,7 kilomètre. Toutes les routes numérotées de la province ont été sectionnées, tronçonnées en sections, sous-sections. En 1980, nous avions 22 300 kilomètres de routes pour 12 676 sous-sections. Chacune de ces sous-sections a été inventoriée à l'aide de la poutre Benkelman au rythme de huit tests par sous-section. Est-ce qu'il y a des questions?

M. Vallières: Peut-être sur le profilomètre dont nous avons parlé en commission parlementaire.

M. Clair: Quant au profilomètre - d'abord, je n'ai pas de photos à vous présenter - c'est un appareil qui mesure les bosses et les trous de la chaussée. C'est un appareil avec lequel on roule sur les routes en pavage. C'est un appareil qui consiste essentiellement en une planchette avec huit segments. Chaque segment est relié à des compteurs. Les compteurs enregistreront les déflexions ou les petites bosses de 1/8 de pouce. C'est relié au différentiel d'une voiture standard. On roule à une vitesse normalisée de 65 kilomètres/heure. Sur la longueur d'une même sous-section qu'on a inventoriée avec l'appareil Benkelman, on enregistre la sommation de ces petites dénivellations de 1/8 de pouce. On transmet cela en coefficient de roulement. Plus le coefficient est près de 100, plus la route est unie.

Juste pour compléter, M. Tessier, je crois que le cycle - on s'imagine bien qu'on ne fait pas le tour du Québec avec ces appareils tous les ans - est de quatre ans. Trois ans pour la profilométrie et cinq ans pour la déflexion. Ce qui fait que, si on veut établir des comparaisons, nous avons des chiffres pour 1972, 1976, 1980 et j'imagine que la compilation sera prête pour 1984.

Le Président (M. Champagne): Les 20

minutes sont écoulées, à moins qu'il n'y ait de petites questions très courtes. Mais on retient le droit de parole du député de Beauce-Sud et, ensuite, je retiens aussi le droit de parole du député de Bellechasse.

M. le député de Berthier, la parole est à vous.

M. Houde: J'en ai pour seulement 30 secondes. M. le ministre, tantôt vous avez dit que trois ou quatre MRC, peut-être plus, avaient demandé d'être reconnues pour des projets pilotes. Est-ce que vous pouvez me dire en même temps si vous avez sollicité des MRC pour des projets pilotes? Je vais finir parce que je ne reviendrai probablement pas après. Je n'aurai peut-être pas l'occasion de revenir.

M. Clair: Je ne pourrais pas répondre à la question parce que ce n'est pas une initiative du ministère des Transports, mais bien du ministère responsable de l'aménagement, la décentralisation et le développement régional. Je sais que le ministre délégué à l'Aménagement avait comme souci d'avoir des municipalités régionales qui soient les plus représentatives, si on veut, de l'ensemble du territoire québécois et de ne pas aller chercher, par exemple, quatre MRC dans le Bas-Saint-Laurent-Gaspésie qui donneraient exactement le même aperçu des difficultés éprouvées. Je pense donc que vous pourriez poser la question à mon collègue, le ministre délégué à l'Aménagement, je ne peux pas vous répondre.

M. Houde: Merci.

Le Président (M. Champagne): Cela va? Merci beaucoup, M. Tessier et M. le ministre.

La parole est au député de Beauce-Sud.

M. Hermann Mathieu

M. Mathieu: Merci, M. le Président. J'aurais un conseil à donner à M. Tessier, soit de ne pas venir dans nos rangs, dans la Beauce, avec son profilomètre parce qu'il pétera sa machine, c'est certain. Il est mieux d'avoir des segments qui ont des choses assez longues pour aller dans le fond des trous.

Je voudrais d'abord féliciter mon collègue, M. Vallières, le député de Richmond, de l'initiative qu'il a prise ce matin de provoquer cette question avec débat relativement au réseau routier. C'est une chose très importante, c'est une question fondamentale pour la province de Québec. On ne peut juger suffisamment de l'importance d'un bon réseau routier en milieu rural. D'abord, c'est un droit fondamental des citoyens d'avoir des voies de communication

qui soient décentes et je pense qu'on doit ce respect à la population.

Je rappellerai brièvement, avec votre permission, M. le Président, deux des tableaux que mon collègue a évoqués tout à l'heure, en commençant par l'importance relative du budget alloué à la construction du réseau routier par rapport au budget global. En 1976-1977, nous avions un budget global de 9 745 000 \$. La part allouée à la construction du réseau routier était de 498 400 000 \$, soit 5,1%, autoroutes comprises. Cette année, en 1983-1984, avec un budget de 24 300 000 000 \$, 400 000 000 \$ sont alloués à la construction du réseau routier, soit 1,6%. On passe de 5,1% à 1,6%.

Je voudrais prendre un second tableau parce que, dans le premier tableau, les autoroutes étaient incluses. Nous allons simplement enlever les autoroutes pour avoir un meilleur aperçu dans un comté rural. Donc, en 1976-1977, autoroutes non comprises, sur un budget de 9 745 000 000 \$, nous avions 294 100 000 \$ alloués à la construction du réseau routier, soit 3%. Pour 1983-1984, autoroutes non comprises, sur un budget de 24 300 000 000 \$, 274 400 000 \$ sont alloués à la construction du réseau routier, ce qui fait 1,1%. On est passé de 3% à 1,1%; c'est donc pratiquement coupé des deux tiers.

Or, dans les comtés ruraux du Québec - je fais, bien sûr, référence au comté de Beauce-Sud que je représente ici, de même qu'à l'Estrie, au Bas-Saint-Laurent, aux Laurentides, au Saguenay-Lac-Saint-Jean, à l'Abitibi, tout cet ensemble de comtés ruraux - nous avons des parcs industriels très importants. On ne les appelle pas comme cela, mais il y a un rang dans mon comté, le rang 9, Saint-Benoît, Saint-Honoré, par exemple, où il doit y avoir une quarantaine de fermes évaluées à environ 500 000 \$ par ferme, ce qui fait des investissements de 20 000 000 \$. Le chemin est dans un état impraticable et cela arrive ailleurs également. Imaginez-vous, dans le secteur industriel, on prévoit des investissements de quelques millions, on crée des infrastructures raisonnables. Ce n'est pas le cas chez nous. Notre épine dorsale est tout à fait défaillante.

Je ne voudrais pas que le ministre voie de l'agressivité envers lui dans mes propos, ni envers les personnes qui l'entourent, les fonctionnaires. Je les remercie d'être venus nous rencontrer ce matin et nous donner des renseignements utiles. Je remercie également le ministre de son approche plutôt sympathique. Mais je pense que nos revendications sont de nature à l'aider et à aider probablement le caucus du Parti québécois à convaincre le président du Conseil du trésor et le ministre des Finances

qu'il faut investir de l'argent dans le réseau de voirie rurale.

Outre les coupures que j'ai mentionnées tout à l'heure, il existait un budget pour les chemins à vocation agricole qui était administré par le ministre de l'Agriculture. Je crois que ce budget existe encore, mais il est fondu avec le budget d'aide aux municipalités pour les petits bouts d'asphalte. Dans mon comté, si mes renseignements sont exacts, en 1976 et 1977, il y avait environ 300 000 \$ pour les chemins à vocation agricole, et 100 000 \$ pour l'asphalte, ce qui faisait 400 000 \$. L'année dernière, nous avions 100 000 \$ pour les deux programmes. C'est une diminution considérable.

Je voudrais rappeler brièvement quelques résolutions adoptées à une réunion que j'avais convoquée le 29 juin 1982. Des choses très importantes ont été dites. La population constate que le budget pour le transport des personnes, c'est-à-dire ce qui va plutôt aux grandes villes, a passé de 91 000 000 \$ en 1976-1977 à 364 000 000 \$ cette année. Tout à l'heure, le ministre nous disait que c'était le choix du gouvernement de développer le transport en commun. Nous n'avons rien contre cela, M. le Président. Nous n'avons rien contre le fait que les gens habitant les villes aient une plus large part, mais nous, de la campagne, voulons notre part.

À l'occasion d'une réunion que j'ai tenue cette semaine, des gens dans la salle m'ont fait remarquer qu'à Montréal on les paie pour qu'ils prennent l'autobus. Nous autres, on fournit les véhicules et on n'a même pas de chemins. Comment voulez-vous qu'on circule? C'est une récrimination très importante. Ensuite, on a fait une suggestion, une recommandation, celle de réduire les normes de construction. Le ministre, tout à l'heure, a indiqué que ce serait mis en application, si je ne m'abuse, au cours de la présente année. Eh bien, je suis le premier à m'en réjouir. Si, avec les mêmes budgets, on peut faire le double et le triple de routes, ce sera fortement appréciée.

Un autre point qui est ressorti, ce sont les ports d'attache. Dans mon comté, il y a trois ports d'attache. Les niveleuses du ministère des Transports se rendent à un port d'attache le soir. Supposons que la niveleuse quitte le port d'attache Saint-Gédéon à 9 heures, le matin, pour aller à Courcelles, elle a peut-être 15, 18 ou 20 milles à parcourir. D'abord, c'est un danger public sur la route pendant le trajet. Elle arrive à destination pour commencer à travailler et il est presque l'heure du dîner. Le pauvre chauffeur ne peut se rendre au bout du rang et revenir. Les gens nous disent: Quand vont-ils arrêter de faire du taxi avec les "graders"? Je n'ai jamais pu sensibiliser les autorités du ministère à ce facteur-là, d'autant plus que ces voitures

usent prématurément. Elles ne sont pas faites, semble-t-il - il n'y a pas de lames de ressort là-dessous - pour circuler sur les chemins.

Ensuite, on parle de remettre l'entretien des routes aux municipalités. Les municipalités de mon comté m'ont demandé de faire des études, des approches, pour que, justement, le ministère fasse l'entretien l'été comme il le fait l'hiver. L'hiver, il y a un budget qui va aux municipalités et ces dernières sont responsables du déneigement. Je voudrais dire au ministre que, chez nous, les gens ont été d'accord pour remettre l'entretien des routes d'été aux municipalités, mais pas aux MRC, pour ne pas retomber dans le même problème que nous vivons présentement, pour diminuer le fonctionnarisme. Supposons qu'un matin, un chemin, dans un rang d'une paroisse, est défectueux; c'est facile pour le citoyen d'appeler son conseiller municipal ou son maire, comme cela se fait l'hiver, d'ailleurs. Les gens sont satisfaits. Maintenant, si on régionalise encore, on ne voit pas l'amélioration que cela pourrait apporter. (11 h 45)

Juste un mot au sujet du tatillonnage du zonage agricole en matière de reconstruction de routes. Je sais que cela ne dépend pas du ministre du Transport, mais je trouve aberrant que pour un simple élargissement de route d'un rang, où on améliore le patrimoine agricole, qu'il faille passer par le processus de la Commission de protection du territoire agricole avec les délais que cela comporte. Un jour, dans une municipalité de mon comté, il suffisait de prendre deux bouts de ponceaux pour allonger une sortie de rang sur une route parce que cela tournait plus qu'à angle droit. On a fait appel au bureau local du ministère des Transports. On a dit: Il faut commencer par aller au zonage agricole parce qu'il faut déplacer la clôture d'à peu près cinq pieds. Je me suis permis de dire au maire: Si c'est pour retarder les travaux d'une couple d'années, regardez ce que cela va coûter juste en frais d'administration. Il me semble qu'il y a des abus considérables et on devrait enlever ces tracasseries purement dilatoires.

Je voudrais dire quelques mots de mon comté, maintenant. On parle souvent du miracle beauceron, du dynamisme de la Beauce et j'en suis fier. C'est vraiment du dynamisme extraordinaire. À quoi cela est-il dû? C'est dû à l'esprit d'initiative, d'entrepreneurship des Beaucerons et à l'efficacité de la main-d'oeuvre. Il faut comprendre que, dans ma région, nous devons souvent importer la matière première d'autres pays et nous devons exporter le produit fini. De là, un plus grand besoin de routes qu'ailleurs avec tout ce que cela peut comporter.

Nous avons donc besoin de bonnes

routes et je considère que le comté que je représente n'a pas sa part. Je veux le dire sans amertume au ministre et sans agressivité. Nous n'avons pas notre part. L'année passée, le ministre avait annoncé un budget de 1 000 000 \$. Je m'en souviens, je crois que nous étions en commission parlementaire. Le ministre m'a dit: Le député va être content, je lui annonce 1 000 000 \$. Oui, j'étais content, mais quand j'ai reçu les documents, j'étais un peu moins content. Je me suis mis à regarder cela. Il y avait, là-dessus, un montant de 10 000 \$ prévu pour Saint-Zacharie. J'ai averti le maire, 10 000 \$. Au bout d'un an, on s'est aperçu que c'étaient des travaux qui avaient été exécutés en 1981-1982. Donc, il faut enlever cela.

Deuxièmement, je vois un projet à Saint-Jean-Chrysostome: 96 000 \$. Mais c'est dans Beauce-Nord. Même sans l'inflation, mon budget venait d'être dégonflé. Si je prends le budget global des programmes de construction de routes, les programmes 3.2, 3.3, 4.1 et 5.4, il y a un budget global de 267 000 000 \$. Si je divise cela par à peu près 90 comtés - c'est peut-être un chiffre moindre, mais je veux en mettre assez pour être représentatif, j'imagine que D'Arcy McGee et Notre-Dame-de-Grâce n'ont pas accès à ces budgets - cela fait à peu près 2 500 000 \$ par comté, grosso modo. On a eu 1 000 000 \$ chez nous. Je pense qu'on n'a pas eu notre part.

Si je regarde une publication du ministère, qui s'appelle Investissements routiers du ministère des Transports du gouvernement du Québec. Tous les comtés sont indiqués. Ce n'est peut-être pas exhaustif, mais en tout cas. J'ai calculé ce qui est accordé à Beauce-Sud et je me suis comparé, non pas à un comté très loin, au comté de Beauce-Nord, qui est tout près, adjacent, contigu. Beauce-Nord: 2 571 180 \$. Cela entre dans la norme dont j'ai parlé tantôt, 2 500 000 \$ à peu près. Beauce-Sud: 987 800 \$. Cela veut dire qu'on a eu 38% de ce que Beauce-Nord a eu.

J'ai deux critères pour vous démontrer que Beauce-Sud n'a pas eu sa part. Je le répète, c'est fait sans amertume et sans agressivité, mais nous voulons des résultats. Face à cette situation, la semaine dernière, j'ai tenu une réunion à Saint-Georges, le 27 avril, réunion à laquelle ont participé des représentants de 37 municipalités sur 37, 28 maires, échevins, Fédération de l'UPA, Conseil de développement de la Chaudière, Conseil économique de Beauce, et je remercie le ministre d'avoir délégué également le directeur régional. Sa présence fut très utile. J'avais bien indiqué, en ouvrant la réunion, que ce n'était pas une assemblée de partisanerie, d'insultes ou d'injures envers qui que ce soit. J'ai dit: Je veux que le représentant du ministère prenne

acte du consensus qui est en train de se développer dans la région et ensuite que nous formions un comité pour avoir un moyen de dialoguer et d'obtenir une suite à la réunion.

M. le Président, une résolution a émané spontanément de l'assemblée: Faire déclarer la région de la Beauce, zone sinistrée. J'ai pris quelques photos dans diverses paroisses du comté et vraiment quand je disais tout à l'heure: Il a décidé de venir avec ses appareils, je pense que si le ministre regarde les photos que j'ai prises dans mon comté, il va certainement voir les raisons. Le but de cette réunion était de développer un consensus, parce que le ministre m'avait dit, l'année passée: Quelles sont vos priorités? Il y a deux ans il m'avait demandé: Quelles sont vos priorités? Je constate qu'il n'appartient pas seulement au député de choisir les priorités pour une population. Il appartient aux élus municipaux, aux corps intermédiaires, à la population. Donc, nos priorités, nous allons les développer graduellement. Nous allons avoir besoin d'un dialogue avec les officiers du ministère, le ministre m'a semblé réceptif à ce dialogue, je suis bien content qu'il en soit ainsi. Quel est mon but? C'est de servir le bien commun. C'est d'en venir à sortir la Beauce de son marasme routier.

Or, à cette réunion - je voudrais juste faire part des plus grands besoins, les plus urgents - il y a une dame, Mme Odette Gareau, présidente du comité de l'école du Couvent de l'Assomption, un couvent sur lequel vont s'écraser souvent des camions dans la 127e rue. Il y a encore une maison qui a été démolie récemment. Il va falloir qu'on trouve une solution au détournement de cette artère avant qu'il n'arrive une hécatombe. C'est presque un miracle. Cela va finir dans les catacombes, si on continue comme c'est parti là. Dans les autres grands travaux, il y a le grand Saint-Georges. Il n'y a pas eu là d'amélioration depuis des années. Les ponts sont complètement désuets. Aux entrées de la ville, trois ponts à refaire. Saint-Martin... Sans compter, M. le Président, les besoins de chaque paroisse. Je dis que pour le comté de Beauce-Sud, il faut aller chercher 100 000 \$ pour 25 municipalités, cela veut dire 2 500 000 \$ par année, pour reprendre le temps perdu et pour venir à avoir un réseau routier satisfaisant.

M. le Président, vous me faites signe que mon temps achève. C'est dommage parce que j'aurais eu long à dire sur les besoins du comté. Je veux dire au ministre que je veux continuer avec lui le dialogue que nous avons entrepris dans un esprit positif, dans un esprit où il n'y a pas d'agressivité. Les 250 participants à ma réunion du 27 avril m'ont dit de faire le message suivant: Si on n'a pas notre part, on va aller la chercher. Je pense que le ministre n'aimerait pas voir ses bureaux occupés. On est mieux de ne pas

sortir les Beaucerons de la Beauce, parce qu'une fois sortis de la Beauce, soyez sûr qu'ils sont capables de faire valoir leurs revendications. Je conclus là-dessus. J'espère avoir sensibilisé le ministre aux besoins de notre région. Je veux que notre comté obtienne la moyenne des autres comtés que j'ai démontrée tout à l'heure par deux moyens différents, c'est-à-dire en se comparant à la moyenne des comtés, 2 500 000 \$ par année et en se comparant également au comté voisin, Beauce-Nord. Je pense que notre réseau est encore plus délabré que celui de Beauce-Nord, parce que dans Beauce-Nord il y a plusieurs rangs qui sont asphaltés alors que chez nous c'est tout à fait le contraire.

Merci, M. le Président.

Le Président (M. Champagne): Merci au député de Beauce-Sud.

Maintenant, la parole est au député de Bellechasse.

M. Claude Lachance

M. Lachance: Merci, M. le Président, avant de faire part de certains points particuliers au ministre des Transports, j'aimerais peut-être relever quelques points soulevés par mon collègue de Beauce-Sud, comté voisin, et d'abord le féliciter pour ses propos empreints de sérénité, cela tranche un peu avec ce qu'on est habitué d'entendre de la part des collègues d'en face.

En ce qui concerne le programme d'aide à l'amélioration au réseau routier municipal, le député de Beauce-Sud sait fort bien qu'il est permis, à l'intérieur de ce programme, de s'occuper des chemins, ce qu'on appelait anciennement les chemins municipaux à vocation agricole. Il appartient à la municipalité de décider elle-même si elle affecte les sommes disponibles soit aux rues sous sa juridiction, dans le village, ou encore de les affecter aux rangs. C'est toujours en proportion des sommes d'argent qu'on peut obtenir. Il reste que cette latitude existe. Donc, le programme comme tel on ne peut pas dire qu'il est carrément aboli.

En ce qui concerne la remarque du député de Beauce-Sud sur Montréal. C'est une remarque qu'on entend souvent dans des comtés comme le mien qui, soit dit en passant, possède 1665 kilomètres de routes par rapport à quelque 1200 kilomètres dans Beauce-Sud. Donc les problèmes de réseau routier on connaît cela chez nous également. Il faudrait tout de même être juste et être équitable. Il faut se rendre compte que la population de Montréal, l'agglomération montréalaise, c'est la moitié de la population totale du Québec. Quand on dit que les gens des comtés ruraux paient pour permettre aux gens de Montréal de prendre l'autobus ou le

méto, j'ai l'impression qu'il ne faut pas charrier, il faut être juste. Sur ce, on n'a pas besoin de faire un exercice de réflexion très approfondi. Les gens de Montréal paient des taxes et des impôts aussi, il faut bien se le rappeler.

En ce qui concerne le programme à normes réduites je m'en réjouis également. J'ai été en commission parlementaire cette semaine où j'ai pris connaissance que le ministère des Transports a l'intention, cette année, de faire quelque 160 kilomètres de route avec ce programme dont les coûts seront approximativement 60 000 \$ du kilomètre. Je suis heureux qu'on aille dans ce sens et j'espère qu'à la suite de l'expérience qu'on vivra cette année on pourra le développer davantage pour répondre aux besoins d'une façon accélérée.

M. le député de Beauce-Sud nous a parlé tantôt des routes que les municipalités aimeraient reprendre et non pas la MRC mais la municipalité locale pour l'entretien, par exemple, en été comme cela se fait en hiver. J'aimerais lui demander, il pourra toujours répondre sur ce sujet, je comprends la préoccupation des municipalités locales mais est-ce qu'il a l'intention de retourner au régime des cantonniers qu'on a connu à une certaine époque?

M. Mathieu: Oui, parce qu'il y avait des meilleurs services.

M. Lachance: Il y a aussi un problème d'équipement, vous savez dans ce temps on travaillait avec des grattes en bois, je me souviens d'avoir vu cela.

M. Mathieu: On en a ressorti.

M. Lachance: Je me demande si chaque municipalité, quand on connaît les possibilités financières de chacune, pourrait se permettre de s'acheter, par exemple, l'équipement pour le faire, d'arriver avec des niveleuses, des camions, des pépines, des bulldozers, etc. Je me pose de très sérieuses questions à ce sujet. C'est une chose de recevoir des demandes de la part des municipalités mais il faut aussi être en mesure de voir quelles sont les conséquences de l'application concrète de ces mesures. Pour avoir été maire d'une municipalité, je sais effectivement que dans un grand nombre de municipalités de mon comté qui ont moins de 1000 ou 1200 de population, cela ne sera absolument pas possible de pouvoir adéquatement s'occuper du réseau routier en été si cette responsabilité leur était confiée. Il faudrait au moins que certaines se regroupent. À première vue, je vois très bien que cette responsabilité puisse être plutôt confiée aux municipalités régionales de comté...

Si vous voulez me permettre de

terminer, M. le député de Beauce-Sud et ensuite.

Le Président (M. Champagne): Voici, M. le député de Bellechasse va finir son exposé, il y a droit. Ensuite on pourra vous permettre une réplique ou une question. (12 heures)

M. Lachance: Je peux vous dire que cela ne prendra pas vingt minutes.

Quand on parle des budgets qui sont consacrés au ministère des Transports, en particulier à la voirie pour la construction ou l'entretien, évidemment je suis comme les députés de l'Opposition, comme mes collègues ministériels qui l'ont manifesté à maintes reprises. Nous aimerions avoir des budgets accrus de façon considérable. Cependant, je vois aussi les interventions des collègues de l'Opposition qui n'hésitent pas à critiquer le gouvernement concernant un niveau de taxation, un niveau d'impôt, concernant les déficits, concernant les budgets qui sont élevés. Il faut bien se dire que l'argent vient de quelque part. Par exemple, lorsque le ministre des Transports fait ses demandes au président du Conseil du trésor, ou au ministre des Finances, ce dernier doit tenir compte des besoins d'autres domaines. Le député de Beauce-Sud, qui est critique en matière d'agriculture, aurait-il été d'accord pour qu'on enlève le financement agricole aux producteurs pour l'envoyer à la voirie? Ce problème se pose de façon très concrète.

Finalement, on a un gâteau qui n'est pas élastique. Par exemple, le budget de l'aide sociale qui a dû être augmenté - on a vu les crédits qui ont été déposés il n'y a pas tellement longtemps - de 300 000 000 \$ cette année, si on avait pu prendre seulement la moitié de cette somme et l'affecter à l'amélioration du réseau routier, ce serait fantastique, mais il y a des choix à faire. Ce sont des choix qu'un gouvernement doit faire à un moment donné. Je comprends que quand on est dans l'Opposition, on se préoccupe peut-être moins de ces problèmes. Je pense aussi à l'assurance-maladie et à l'aide aux étudiants. Il y a vraiment des choix qui sont déchirants, qui ne sont pas intéressants à faire. Il faut les faire. C'est la raison pour laquelle on n'a peut-être pas les budgets qu'on aimerait avoir en matière de reconstruction ou d'entretien. Je comprends très bien les préoccupations du député de Beauce-Sud. Quand on a un grand nombre de municipalités comme il y a dans Bellechasse - j'en ai 34 - on tire dans le même sens. On aimerait que cela s'améliore. J'espère qu'on aura la possibilité, après avoir traversé deux ou trois ans de difficultés concernant les budgets, d'avoir des budgets accrus.

M. Vallières: L'année des élections.

M. Lachance: Pas nécessairement, M. le député de Richmond, parce que des années d'élections, ce n'est pas tous les ans.

J'aimerais faire part de préoccupations que les maires de mon comté m'ont exprimées il n'y a pas tellement longtemps. Je les ai rencontrés à la MRC de Bellechasse le 20 avril, cela fait une dizaine de jours. Il y a 24 maires de cette municipalité régionale de comté qui me sensibilisaient aux problèmes très concrets d'entretien du réseau routier. J'aurais peut-être trois éléments à faire valoir au ministre: Premièrement, c'est la fin de la période de dégel. Il semble que cette notion - cela dépend du temps - est assez élastique. Il semble aussi que cela dépend un peu de l'humeur ou de l'attitude du chef de district, ou encore du directeur régional pour savoir à quel moment les niveleuses vont sortir pour aller travailler sur le terrain. Les maires de la MRC de Bellechasse, M. le ministre, m'ont demandé qu'on puisse préciser une date fixe dans l'année où, de toute façon, qu'il y ait de la neige ou non, le ministère accepte de reprendre à sa charge l'entretien des routes. On a même parlé - je pense qu'il y a une résolution qui va suivre - du 15 avril, comme étant une date acceptable. En ce qui concerne un autre élément, on peut appeler cela l'ébranchage, l'élagage ou le "serpage" le long des routes, il semble qu'il y ait là une zone grise. Les municipalités sont surprises d'apprendre que c'est de leur juridiction de s'occuper de couper les branches ou les arbustes le long des routes. Là-dessus, je pense qu'il conviendrait d'apporter des précisions sur l'attitude du ministère des Transports.

Un dernier point - ce sont surtout les individus, ce ne sont pas tellement les municipalités - des individus viennent me rencontrer pour me faire part de problèmes auxquels ils ont à faire face lorsqu'ils décident d'avoir une entrée de béton comme accès à leur propriété, à leur terrain le long d'une route. Dans le passé et selon les personnes en place, encore là, il semble qu'il y a eu une grande tolérance. Maintenant, on applique de façon plus rigide des dispositions que, personnellement, je n'ai jamais vues dans aucun règlement, mais qui semblent bel et bien exister en ce qui concerne la largeur d'une entrée qui est autorisée par le chef de district. Quant à ces fameux problèmes de ponceaux de béton - plusieurs cas qui m'ont été soumis au bureau de comté - j'aimerais savoir s'il existe quelque chose de très précis qu'on peut transmettre aux municipalités de façon que tout le monde soit sur la même longueur d'onde là-dessus. Cela va, M. le Président, je vous remercie.

Le Président (M. Champagne): Pour compléter, on demandera au ministre des Transports de poursuivre. Le temps alloué

était de 20 minutes; M. le député de Bellechasse en a pris 10, alors il reste 10 minutes.

M. Clair: Je n'ai pas d'objection, M. le Président, si le député de Beauce-Sud voulait mener une petite discussion rapide.

M. Mathieu: Oui, avec votre permission.

Le Président (M. Champagne): Oui. Allez-y.

M. Mathieu: Peut-être que cela pourrait vous permettre, M. le ministre, de répondre à ma question et à la sienne.

Le Président (M. Champagne): M. le député de Beauce-Sud, la parole est à vous.

M. Mathieu: Un instant seulement. Le député de Bellechasse m'a demandé tout à l'heure si on voulait retourner à l'époque du cantonnier. Chez nous, c'est oui; peut-être que cela vous surprendra. Les gens se disent: Nous sommes capables d'entretenir nos chemins l'hiver et nous savons que c'est plus difficile à cause des tempêtes et des cataclysmes qui peuvent arriver. Pour l'été, vous disiez: Si c'est la MRC, ce sera plus fonctionnel; cela est vrai. Mais les gens nous disent qu'ils seront encore loin de la décision, tandis que si c'est localement administré, le cultivateur qui a un problème appelle l'échevin de son rang, l'échevin appelle le maire... On sensibilise rapidement. Maintenant chez nous, chaque municipalité s'est refait des petites grattes; elles étaient disparues de la circulation. Il a fallu qu'elles s'en refassent toutes. Il y a une municipalité dans mon comté, Saint-Hilaire-Dorset, qui a une population de 139 personnes. Ce n'est pas très gros, mais ces gens ont dû se refaire une petite gratte et ils s'arrangent pour entretenir leur chemin eux-mêmes.

Nos municipalités, compte tenu du territoire assez grand de la MRC, ne désirent pas du tout et elles sont très réfractaires à l'idée de transmettre l'entretien des chemins d'été à la MRC, mais elles veulent bien que cela demeure une responsabilité municipale. Alors, cela pourrait être laissé au choix, selon ce que chacun pourrait décider. Je verrais mal une politique générale du ministère qui dise: On le transmet à la MRC.

M. Lachance: Un petit mot.

Le Président (M. Champagne): Oui, M. le député de Bellechasse.

M. Lachance: M. le Président, je voudrais signaler au député de Beauce-Sud que la disparition des cantonniers remonte à l'époque du gouvernement libéral de M.

Lesage. Alors peut-être qu'il y a eu une erreur à ce moment; je me souviens de l'avoir vécu dans je dirais presque ma tendre enfance. Je pense qu'on ne doit pas quand même imputer la responsabilité de la disparition des cantonniers au gouvernement actuel.

Le Président (M. Champagne): M. le ministre, pour compléter.

M. Michel Clair

M. Clair: Je commencerai précisément, M. le Président, sur cette question de l'entretien d'été. La raison pour laquelle nous sommes embarqués dans des expériences pilotes avec les municipalités régionales de comté - actuellement deux et éventuellement trois ou quatre d'entre elles - c'est pour essayer de voir dans quelle mesure on pourrait avoir une approche nouvelle à l'égard, dans un premier temps, de l'entretien d'hiver, de l'entretien d'été et, éventuellement, de la construction de la voirie tertiaire, de voir ce qui pourrait être fait. Là-dessus, je partage totalement l'opinion de mon collègue, le député de Bellechasse. Je pense que ce serait vraiment de revenir en arrière que de revenir à la période des cantonniers. Je n'ai pas vécu cette période, mais j'ai vécu cependant une expérience au cours de - pas cet hiver - l'hiver dernier, aux Îles-de-la-Madeleine qui m'a indiqué les problèmes que pouvaient représenter la décentralisation, si on veut, de l'entretien des chemins d'hiver aux Îles-de-la-Madeleine. Il y a un entrepreneur dans le comté qui, dans le fond, joue un peu sur le plan de l'équipement, le rôle du ministère sur l'entretien d'hiver aux Îles-de-la-Madeleine et qui est chargé de l'entretien du réseau numéroté. Par ailleurs, les municipalités ont de l'équipement pour entretenir leurs propres chemins. Est arrivée une tempête de neige historique aux Îles-de-la-Madeleine. Les chemins ont été bloqués, les îles, isolées. Je me suis rendu moi-même sur place afin de voir comment les activités pouvaient être accélérées pour désenclaver des villages aux Îles-de-la-Madeleine. Ce que j'ai constaté à ce moment - justement ce que le député de Bellechasse souligne - l'équipement dont disposaient les municipalités pouvait effectivement être utile pour les travaux pour lesquels cet équipement était prévu, mais, cependant, à compter du moment où les équipements des municipalités qui n'étaient nullement de la taille de ceux du ministère des Transports ou de l'entrepreneur, se sont mis à essayer d'entretenir la route principale, sont arrivés bris mécanique par-dessus bris mécanique. On s'est retrouvé dans une situation où, aux Îles-de-la-Madeleine, il n'y avait à peu près plus de pièces d'équipements qui

fonctionnaient, il n'y avait que les équipements de dégagement de Transport Canada pour l'aéroport ou à peu près, ce qui nous a obligés à prendre des souffleuses les plus puissantes dont le ministère est propriétaire à Rimouski et dans la région de Québec et à les amener, avec l'aide de la garde côtière du Canada, aux Îles-de-la-Madeleine pour désenclaver les villages.

Je sais que c'est une question d'entretien d'hiver, mais d'envisager qu'on puisse revenir à chaque municipalité pour que celle-ci ait un équipement de nature à suffire à tous les besoins d'entretien d'été, je pense que ce serait beaucoup trop coûteux pour la collectivité. À ce compte-là, que ce soit payé par les municipalités ou par le gouvernement, finalement c'est toujours, comme on dit parfois, Baptiste payeur qui paie les taxes. En fin de compte, c'est toujours le contribuable qui paie les taxes.

Ce qu'il faut essayer de voir, c'est dans quelle mesure, pour l'entretien d'hiver, l'entretien d'été, la construction de la voirie tertiaire, la petite voirie rurale, on peut faire mieux avec les mêmes sommes sans alourdir les responsabilités fiscales ni des municipalités ni du gouvernement. Il faut voir comment on pourrait tirer plus des ressources financières disponibles et aussi de l'équipement disponible. C'est l'esprit dans lequel on travaille avec les municipalités régionales de comté pour voir comment on pourrait ne pas revenir aux cantonniers des années cinquante, mais plutôt comment on pourrait évoluer vers une solution encore plus efficace.

Quant au problème soulevé par le député de Beauce-Sud avec la Commission de protection du territoire agricole, je dirai là-dessus que dans la mesure où on a une Loi de la protection du territoire agricole, c'est évident que cela impose des contraintes au ministère des Transports. Je pense qu'avec les années, les procédures entre la Direction de la protection du territoire agricole et le ministère des Transports et la Commission de la protection du territoire agricole se sont améliorées et qu'on connaît une rapidité plus grande que celle qu'on connaissait auparavant. Je pense qu'il faut être très prudent à ce sujet. Si le ministère des Transports n'est pas soumis à la Commission de la protection du territoire agricole, je vous dis franchement qu'on vient, à toutes fins utiles, de libérer largement le gouvernement des obligations que comporte la Commission de la protection du territoire agricole et la loi à ce sujet-là et on aurait un peu un régime double, un régime où le ministère des Transports fait ce qu'il veut et où par contre, les municipalités, les individus, les citoyens, sont régis par une procédure stricte. Voilà sur ce point-là.

En ce qui concerne maintenant la comparaison que le député de Beauce-Sud

faisait tantôt entre les budgets alloués à Beauce-Nord et à Beauce-Sud, comme à chaque année, tantôt le député disait qu'il y avait une facture de 10 000 \$ sur les 1 000 000 \$. Ce genre de choses est susceptible de se produire dans tous les comtés. En termes d'ordre de grandeur, on prévoit dépenser cette année, en parachèvement et en nouvelles initiatives, 1 478 000 \$ dans Beauce-Sud et, dans Beauce-Nord, 1 614 000 \$.

La tentation est grande de conclure: c'est l'ancien adjoint parlementaire du ministre des Transports, il est ministre de l'Environnement. Je ne dis pas que le député de Beauce-Sud a conclu, mais la tentation serait grande pour les électeurs de Beauce-Sud de conclure cela.

Je pense que quand on regarde l'étendue du réseau routier cependant dans ces deux comtés, le comté de Beauce-Nord a un réseau routier de 1438 kilomètres de route alors que Beauce-Sud en a 1197, soit 1200 kilomètres. Je vous dis que si on fait la même proportion en termes budgétaires, 1 614 000 \$ dans Beauce-Nord et 1 478 000 \$ dans Beauce-Sud, je pense que, honnêtement, on peut dire qu'on n'est pas très loin de l'équité.

Bien sûr qu'on pourra prétendre, et c'est peut-être vrai, je le reconnais, du moins la connaissance que j'ai personnellement - je ne fais pas appel à celle de mes fonctionnaires - du réseau routier dans Beauce-Nord et dans Beauce-Sud, probablement que dans Beauce-Sud ou dans certaines régions effectivement les besoins sont plus grands, mais je pense que si on regarde cela d'un point de vue d'équité, on ne peut pas dire que le ministre de l'Environnement est servi grassement par rapport au député de Beauce-Sud qui, lui, serait privé. Je sais que le député ne l'a pas dit, mais je veux être sûr qu'il ne le pense pas, de même que ses électeurs.

M. Mathieu: Vous ne prenez pas de chance.
(12 h 15)

M. Clair: Je ne prends pas de chance.

Sur ce, M. le Président, je reconnais que les besoins sont énormes dans des comtés comme celui de Beauce-Sud et je ne peux que me réjouir de l'initiative prise par le député de Beauce-Sud et d'autres députés d'essayer de collaborer avec le ministère à l'établissement des priorités et à faire des choix.

Je n'ai plus beaucoup de temps, trois minutes pour les trois points soulevés par mon collègue, le député de Bellechasse. En ce qui concerne l'entretien à la fin de la période de dégel, c'est basé également sur des normes scientifiques de fin de période du dégel. Cela ne varie pas selon le bon vouloir du chef de district ou directeur de la région.

Le Québec est divisé en deux grandes zones, si on veut, et, cette année, la période de dégel est prévue pour le 2 mai pour la partie sud, je dirais, et, pour la partie nord-est...

Une voix: Nord.

M. Clair: Pour la partie qu'on identifie comme étant la partie nord, elle est prévue pour le 16 mai. C'est quelque chose qui est fait scientifiquement et c'est fait en vertu de la Loi sur la voirie qui prévoit que l'entretien d'été est à la charge du ministère des Transports à compter de la fin de la période du dégel. C'est ce qui explique que, souvent, il y a des problèmes qu'on reproche au ministère, soit de ne pas vouloir entretenir, de ne pas vouloir sortir les niveleuses avant la fin de la période du dégel, alors que, souvent, selon toute apparence, le dégel est complété. Je pense que, là-dessus, je ne peux pas déroger aux obligations qui sont les miennes en vertu de la Loi sur la voirie.

En ce qui concerne le "fardochage" le long des routes, couper l'herbe et entretenir la propriété dans toute son emprise, je dirais, l'entretien esthétique des fossés le long des routes, ce n'est pas, en vertu de la Loi sur la voirie, une obligation qui est faite au ministre des Transports. C'est la raison pour laquelle, dans la mesure où, au fil des années, le ministère a eu à faire des choix, il a plutôt abandonné des responsabilités qui ne lui incombaient pas en vertu de la loi.

Cependant, je reconnais - cela apparaît dans les documents que j'ai remis - que l'entretien des bords de fossés va beaucoup avec le drainage qui est une activité essentielle pour la conservation des structures. Là-dessus, les mêmes mesures scientifiques nous apprennent que les chaussées se sont améliorées. On a remarqué aussi que, pour le drainage, il y avait un effort à consentir et, dans la mesure où on améliore le drainage, je pense qu'on procède aussi à l'amélioration des abords des routes.

En ce qui concerne la largeur des entrées par le ministère des Transports, on fait de notre mieux pour respecter des normes qui ont été mises de l'avant par la Direction du génie, au ministère des Transports, afin d'être équitable pour tout le monde. Dans le cas d'une entrée résidentielle, c'est une entrée d'une largeur de six mètres et, pour une entrée agricole, la norme prévue est une entrée de huit mètres.

Le Président (M. Champagne): Merci beaucoup, M. le ministre. La parole est maintenant au député de Richmond.

M. Yvon Vallières

M. Vallières: M. le Président, il va de soi que, jusqu'à maintenant, à tout le moins, le ministre n'a pas réussi à me convaincre

qu'il accordait suffisamment d'importance à l'amélioration du réseau routier en milieu rural.

Je veux également mentionner que le député de Bellechasse doit être heureux que nous ayons pu avoir cette séance, ce débat, qui lui aura permis de parler au ministre des Transports, de l'interroger sur certains points d'importance primordiale relativement à l'entretien du réseau. D'autres collègues du Parti québécois auraient pu participer à ce débat et faire part de leurs doléances, publiquement, auprès du ministre des Transports. Je retiens également de l'intervention du député de Bellechasse qu'il est d'accord pour un transfert d'une partie du réseau routier aux municipalités régionales de comté.

Je voudrais porter, à nouveau, à l'attention du ministre le tableau concernant la conservation du réseau routier. Il disait, tout à l'heure: Vous reconnaissez qu'il y a eu une augmentation réelle des crédits. Si on les compare à 1976-1977, effectivement, il y a eu augmentation des crédits qui sont passés, en 1983-1984, une fois dégonflés de l'inflation, à environ 251 000 000 \$. Cela représente, pour la période d'exercice du pouvoir par le Parti québécois, environ 2% d'augmentation annuelle. Si le ministre estime que c'est suffisant, nous nous lui disons qu'on estime que c'est nettement insuffisant. Si, pour lui, cela est suffisant, les électeurs porteront un jugement nécessaire.

Je voudrais demander également au ministre, puisqu'on a parlé tantôt d'instruments pour mesurer le degré d'usure des routes, etc., quand il aura à se déplacer prochainement, d'utiliser sa propre voiture au lieu de la limousine gouvernementale. Peut-être qu'il remarquera de visu, dans le comté de Richmond en particulier, ou dans le comté de Beauce - on nous indiquait tantôt que les routes étaient dans un piteux état - l'état lamentable du réseau routier. Quand c'est notre véhicule, on est toujours porté à constater davantage le mauvais état des routes.

Je veux également indiquer au ministre qu'en 1983-1984, selon les crédits qui nous ont été présentés, 65% du budget de construction ont été alloués aux autoroutes et aux routes principales, 12% aux routes régionales et 22,5% aux routes locales, sur le réseau tertiaire. Pour nous, elle est nettement insuffisante, cette proportion consacrée à l'amélioration du réseau routier dit tertiaire, soit les rangs dans nos campagnes.

Je voudrais attirer l'attention du ministre sur le petit tableau que j'ai ici devant moi. Il ne l'a pas commenté et j'aimerais qu'il le commente. Comment explique-t-il que le gouvernement libéral, en 1976-1977, au niveau du budget global de la

voirie, dépensait près de 500 000 000 \$? Si on dégraisse de l'inflation le budget de cette année, de 400 000 000 \$ du ministre actuel, en dollars de 1976, cela veut dire 233 000 000 \$. Comment expliquer cette disproportion qui s'est établie au cours des années sous le règne du Parti québécois? Depuis longtemps, le gouvernement actuel nous parle d'accorder la priorité à la voirie régionale. Quand on va voir le budget de cette année, on constate que le transfert d'une partie du budget des autoroutes a été affecté entièrement aux routes principales. Le ministre a laissé tomber quelques miettes pour les routes dites régionales ou les routes à caractère municipal.

Qu'on songe au fardeau fiscal dont on afflige l'automobiliste par des taxes de toutes sortes. Qu'on pense, par exemple, à la taxe sur l'essence qui rapporte 1 200 000 000 \$, aux taxes d'immatriculation, de permis de conduire, 296 000 000 \$ sont prévus à cet effet cette année. Mon collègue parlait du péage sur les autoroutes. Qu'on pense à la taxe de vente. L'automobiliste paie et le ministre récupère ces sommes pour financer le transport en commun. Le ministre laisse les automobilistes à leur sort. Au seul titre de la taxe sur l'essence, qui est perçue dans les régions, le gouvernement serait tout à fait justifié d'investir davantage pour améliorer et entretenir un réseau routier plus acceptable. L'impression que nous laisse le gouvernement est qu'il se moque du milieu rural. Le ministre des Transports réagit d'abord en citadin et semble se ficher, un peu à la légère, du monde de la campagne.

M. Clair: Je ne le prends pas!

M. Vallières: Regardons la taxe sur l'essence dans les régions; qu'est-ce que cela donne? Juste pour que les électeurs qui nous écoutent prennent conscience de ce fardeau fiscal que nous impose le ministre des Finances actuel: dans la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean, c'est 56 000 000 \$ pour 1982-1983; dans la région de Trois-Rivières, 91 000 000 \$; dans l'Estrie, 45 000 000 \$; dans l'Outaouais, 51 000 000 \$, je pourrais continuer ainsi, pour un total de 1 200 000 000 \$.

En plus de ne pas accorder l'importance requise à l'amélioration du réseau, il semblerait aussi que nos collègues d'en face, de façon générale, les députés des circonscriptions rurales du Parti québécois ont abdiqué et ont décidé de laisser aller la situation, de laisser tomber et de ne prendre que les miettes qu'a décidé de laisser tomber le ministre des Transports dans les milieux ruraux. J'aurais aimé, ce matin, leur présence beaucoup plus active et beaucoup plus importante à ce débat. N'ont-ils aucune plainte qui leur a été formulée ou transmise

par leurs électeurs? Ils ont choisi la voix du silence, la voix de la soumission. C'est tellement vrai que le Parti libéral du Québec est obligé de s'occuper des comtés représentés par des collègues péquistes. Voyons ce qui se passe dans la région de Rimouski. C'est un ministre, par surcroît, qui représente ce comté. Le Parti libéral du Québec, dans ce comté, écrivait récemment, en émettant un communiqué, et j'en lis le titre: La route 232, un dossier noir d'Alain Marcoux. L'Association du Parti libéral du comté de Rimouski déplore la mauvaise foi du ministre et le tatillonnage administratif entre la Commission de protection du territoire agricole et le ministère des Transports dans le dossier de la réfection de la route 232 reliant principalement les municipalités de Rimouski, Sainte-Odile, Sainte-Blandine, Mont-Label, Saint-Narcisse, Trinité-des-Monts, Esprit-Saint, Lac-des-Aigles et Cabano.

Le ministre doit connaître ce secteur. Faut-il rappeler qu'il s'agit d'une promesse que de procéder, dans les meilleurs délais, à la réfection de la route 232? Cette promesse fut énoncée deux fois en autant de campagnes électorales par celui qui se conduit depuis plus de six ans comme le représentant du gouvernement du Québec dans le comté de Rimouski. L'Association du Parti libéral du comté de Rimouski s'interroge à propos de la responsabilité du ministre lorsque la Commission de protection du territoire agricole, s'appuyant sur des règlements dénués de sens pratique, émet un avis qui retarde, actuellement, et peut-être même annulera l'exécution des travaux de réfection de la route 232. J'aimerais que le ministre, tantôt, donne quelques précisions sur cet important projet routier dans cette région. Évidemment, il pourrait peut-être prendre un peu la défense de son collègue et nous dire comment il se fait qu'un ministre, dans une région aussi importante que celle de Rimouski, ne réussit pas à livrer la marchandise après six ans, et que c'est le Parti libéral, avec les faibles ressources dont il dispose dans les comtés où on est dans l'Opposition, qui est obligé de prendre la défense des électeurs du comté à cause de la faiblesse du ministre.

Dans la région de la Mauricie - j'ai eu l'occasion d'y aller récemment - les députés péquistes doivent être en congé. J'ai dû constater l'état absolument lamentable du réseau routier secondaire, en particulier, dans cette région. À la suite de questions que je lui posais récemment lors de l'étude des crédits, le ministre nous a confirmé les crédits qui allaient être alloués à l'autoroute 40 dans la région de la Mauricie. Il nous a confirmé aussi qu'il nous faudrait attendre jusqu'en 1984 pour que le tout soit entièrement complété. Je proposerais au ministre qu'il aille, au cours de la prochaine

fin de semaine ou au cours d'un prochain congé, rouler avec son propre véhicule sur quelques-unes des routes que je vais lui mentionner, en particulier, dans le comté de Champlain.

La route 159 reliant Sainte-Anne-de-la-Pérade, Saint-Prosper et Saint-Stanislas. Essayez de rouler là-dessus, vous nous donnerez un petit aperçu de votre expérience. La route 359, de Saint-Narcisse à Champlain. La route Notre-Dame qui mène de Saint-Maurice au Cap-de-la-Madeleine. Le boulevard Saint-Alexis entre Saint-Louis-de-France et Saint-Louis-de-Vincennes. La route 361 entre Sainte-Geneviève-de-Bastican et Batiscan. Il y a environ deux kilomètres de route à paver à cause des sorties de l'autoroute 40. La route 157 qui est la principale artère entre Cap-de-la-Madeleine et Grand-Mère et qui passe, comme vous le savez, par Saint-Louis-de-France. Le ministre aurait peut-être des choses à nous apprendre là-dessus. Le chemin Red-Mill entre la route 138 et Red-Mill. Lors de cette visite en Mauricie, j'avais un autre de mes collègues, le député de Marquette qui, lui, s'est rendu dans le comté de Laviolette. Ce dernier m'a fait part qu'une des grandes préoccupations des citoyens de la région de La Tuque avait trait à la route 155, qui est la seule voie d'accès - comme vous le savez - entre Grand-Mère et La Tuque.

Le Président (M. Champagne): M. le député de Richmond, si on veut quand même une espèce d'équilibre dans le partage du temps, il faudrait peut-être conclure et, ensuite, on donnera la parole au ministre pour, ensuite, que vous reveniez pendant dix minutes et pour que le ministre, lui aussi, dispose de dix autres minutes.

M. Vallières: Je croyais, M. le Président, que je disposais de 20 minutes.
(12 h 30)

Le Président (M. Champagne): Non. C'est que, à ce moment, juste avant votre droit de parole, chacun des partis avait parlé le même temps, à peu près soixante-cinq minutes. Vous allez en avoir peut-être beaucoup plus que le côté ministériel. Pour avoir un juste équilibre du temps, il vous faudrait peut-être conclure.

M. Vallières: Je vais donc conclure sur la question des dossiers régionaux. Je veux rappeler également au ministre qu'on lui fait savoir qu'en ce qui concerne la route 265 dans la région de l'Amiante en particulier, des engagements électoraux ont été pris et n'ont pas été respectés à ce jour. J'aimerais qu'il nous fasse connaître sa position dans ce dossier. Des choses ont été annoncées et peuvent être accomplies dès cette année; celles-ci ne demandent aucune expropriation ni aucune autorisation de qui que ce soit à

part celle du ministre.

Évidemment, j'aurais aimé parler longuement au ministre de la route 116 dans le comté de Richmond. Il devait s'attendre que j'en parle. Peut-être que, tantôt, j'aurai l'occasion de lui en glisser un mot. Je veux simplement lui faire remarquer, qu'une fois de plus, ce n'est pas un caprice du député de Richmond, car plus de 5000 personnes ont signé une pétition jusqu'à maintenant pour ce dossier et au-delà de 150 lettres d'appui me sont parvenues de tous les milieux dans le comté de Richmond.

À ce sujet, je demanderais au ministre de commenter les quelques propos que je viens de tenir. J'aurai l'occasion d'y revenir lors de la conclusion.

Le Président (M. Champagne): Merci beaucoup, M. le député de Richmond. La parole est au ministre.

M. Michel Clair

M. Clair: M. le Président, je redis la même chose. Le député de Richmond soulève de nouveau la question du budget alloué à la construction du réseau routier québécois qui a diminué par rapport à l'ensemble des dépenses gouvernementales depuis 1976-1977. Je ne le nie pas, j'en donne une explication très valable, non seulement valable, mais valide au sens des chiffres que nous avons devant nous. Il y a essentiellement deux raisons: il y a eu, effectivement, une accélération de l'intervention du gouvernement dans le domaine du transport en commun et non pas seulement à Montréal, mais aussi dans des régions comme celle de Trois-Rivières, Sherbrooke, Laval, de l'Outaouais, des Cantons de l'Est - à Sherbrooke justement - d'une intervention dans la région de Chicoutimi-Jonquière, Shawinigan-Grand-Mère. Il s'agit d'une intervention importante quant au transport des personnes adaptées.

Si ma mémoire est bonne, on dépensera, cette année, 11 000 000 \$ pour assurer le transport adapté aux personnes handicapées. C'est sûr, le gouvernement précédent ne s'occupait pas de ces dossiers. La contribution au transport en commun était minime. Des réseaux entiers étaient dans un état de délabrement à peu près total: Métropolitain Sud Inc., Métropolitain provincial Inc. Je pourrais en énumérer toute une série qui exploitaient de vieux autobus qui étaient, à toutes fins utiles, en train de tomber en ruine et des compagnies qui allaient tomber en faillite. Il a fallu réorganiser cela. Pour les personnes handicapées, pas un dollar n'avait été dépensé pour l'organisation du transport public de ces personnes. Je ne parle pas du transport adapté pour les centres d'accueil, cela existait déjà, mais pour organiser du

transport parallèle pour les personnes handicapées, il n'y avait pas d'argent pour cela. C'est vrai qu'on a diversifié l'activité du ministère des Transports pour la démocratiser, pour ne pas juste s'occuper du réseau routier, mais également penser à ceux qui n'ont pas les moyens de se payer une automobile, qui vivent dans des régions urbanisées et qui ont besoin, eux aussi, d'un moyen de transport le moins coûteux possible.

La deuxième raison pour laquelle le budget a diminué, c'est que nous avons ralenti, de façon très importante, notre intervention en matière de construction autoroutière. Ce sont les deux grandes raisons pour lesquelles le budget global par rapport à l'ensemble du budget gouvernemental en matière de construction routière a diminué. S'il y a un reproche que je ne prends pas de la part du député de Richmond, c'est quand il dit que je me comporte comme un citoyen. Je ne prends pas ce reproche-là en aucune façon; non pas que je pense que les citoyens aient moins de qualités que les ruraux, mais je crois que ce qu'il veut dire par sa remarque c'est que je n'aurais qu'une préoccupation à l'égard du transport en commun. Les données que j'ai mises de l'avant, cette année, les efforts que je consacre en mettant au point un nouveau programme de construction à normes réduites pour le milieu rural, vous auriez pu les faire depuis 1960. Qui le fait pour répondre aux besoins du milieu rural? Ce serait un citoyen dans le sens qu'on ne se préoccuperait pas des besoins en matière de réseau routier rural. Je pense que l'affirmation du député de Richmond ne tient tout simplement pas quand on regarde les faits: augmentation substantielle, toutes proportions gardées, des budgets alloués à la conservation du réseau routier, à l'amélioration des routes et rangs et chemins municipaux. Je pense que les faits contredisent purement et simplement les affirmations du député. Quant à la collaboration de mes collègues au ministère des Transports, je dois dire que de façon générale, des deux côtés de la Chambre, le ministère des Transports peut bénéficier d'une très bonne collaboration de tous les députés de l'Assemblée nationale à quelques exceptions près, dont fait malheureusement partie le député de Richmond lui-même, à savoir que le député de Richmond se contente de revendiquer tout, d'essayer de mousser, d'aggraver les problèmes auxquels on fait face. Par exemple, son panneau que je vois devant nous "Urgence 50-116", j'aimerais qu'il l'éleve. Cela nous permettrait de voir justement qui a imprimé ce panneau. Il nous disait l'autre jour que c'était un mouvement populaire du milieu de son comté. C'est écrit en toutes lettres: Parti libéral, comté de Richmond.

M. le Président, c'est une initiative

partisane - je le dis comme je le pense - de la part du député de Richmond, qui n'améliore en rien l'avancement du dossier, qui vient simplement compliquer la situation du ministère des Transports dans sa région, alors que comme je l'ai indiqué, et il ne peut pas le nier, son comté reçoit la sixième plus grosse enveloppe de travaux régionaux. Je pense aux nouvelles initiatives. Là-dessus, le député de Richmond - je ne le dis pas avec amertume, mais je le dis parce qu'il me semble que c'est vrai - est purement et simplement injuste envers les efforts que fait le ministère des Transports pour améliorer la voirie rurale et régionale, et dans son propre comté, en particulier.

Il utilise d'autres arguments partisans. Il n'a pas produit des communiqués émis par un conseil régional de développement ou par un organisme comme celui-là. Que nous produit-il pour la route 232 à Rimouski? Il nous produit un communiqué de presse du Parti libéral du Québec. Je vous dis que c'est crédible de nous produire un communiqué de presse du Parti libéral. En Mauricie, le député nous dit que l'autoroute 40 ne progresse pas conformément à l'échéancier prévu. Sait-il les difficultés auxquelles nous avons fait face sur le prolongement de l'autoroute 40? Il n'en tient nullement compte et il se contente encore là d'entretenir ce que son collègue de Portneuf - je ne veux pas l'accuser, parce que je n'ai pas lu la coupure de presse - fait circuler dans son comté, la rumeur selon laquelle ce n'est même plus sûr qu'on compléterait l'autoroute 40, alors que c'est absolument faux. Le dernier contrat de terrassement et gravelage est octroyé. Ce n'est que pour des raisons de volume de travaux possibles à l'intérieur de la même saison que les travaux ne pourront pas être entièrement complétés sur l'autoroute 40 entre Trois-Rivières et Québec.

Quant à la route 157 et aux autres routes qu'il mentionnait, s'il y a un de mes collègues qui suit de très près ces dossiers en matière de construction routière, c'est bien le député de Champlain, M. Gagnon. Ce député a effectivement des problèmes importants dans sa région, comparables à ceux d'autres comtés. Je pense que le député est bien mal informé parce que les travaux sur la route 157 vont commencer cette année. Il y a un projet de 1 500 000 \$ qui devrait commencer en 1983-1984. Quant à la route 155, on prévoit dépenser environ 2 000 000 \$ pour un projet global de 16 000 000 \$. Concernant la route 232 à Rimouski, au programme des travaux régionaux pour 1983-1984, on prévoit dans Sainte-Odile et Sainte-Blandine, pour une longueur de 4,5 kilomètres, du terrassement et gravelage pour 250 000 \$. Pour la route 155, je l'ai indiqué.

Le Président (M. Champagne): En concluant, s'il vous plaît;

M. Clair: En concluant, M. le Président, concernant les deux dernières routes qu'il a mentionnées, j'aurai peut-être l'occasion de revenir sur la route 116, mais quant à la route 265, il n'y a aucun engagement électoral qui a été pris. C'est l'année dernière, un an après l'élection, à la suite de l'avancement d'un projet de construction d'autoroute entre Thetford et l'autoroute 20, que j'ai pris l'engagement de mettre sur pied un programme de reconstruction et d'amélioration de la route 265 et les travaux pourront commencer en 1984-1985, et non pas cette année. Malheureusement, ils ne pourront pas commencer cette année. Quand le député dit que c'est un engagement électoral, c'est inexact. Quand il dit: On ne le fera pas, c'est inexact, il y a des travaux qui pourraient commencer en 1984-1985. Voilà, ma conclusion, d'après les propos du député de Richmond.

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

Conclusion

M. Yvon Vallières

M. Vallières: M. le Président, cela me fait plaisir effectivement de remonter au ministre et à la population cette affiche qui parle d'un engagement électoral non tenu dans le comté de Richmond et, par surcroît, je lirai ici une partie d'un communiqué émis par le ministre lui-même - c'est vous, ce ne sont pas les autres - le 2 décembre 1981, qui disait ceci: "Dans la périphérie de Danville, quatre voies contiguës d'une longueur de deux kilomètres sont programmées pour 1983-1984, au montant de 1 500 000 \$." Récemment, il m'a fait savoir que cela ne pourrait démarrer cette année non plus. Il a des problèmes, il a toujours des problèmes! Quand ce n'est pas la CPTA, c'est l'environnement, quand ce n'est pas l'environnement, ce sont les plans, mais le ministre a toujours des excuses.

M. Clair: Quand ce ne sont pas les plans, c'est le député.

M. Vallières: Pour ce qui est de l'affiche, mentionnons que c'est le Parti libéral du comté de Richmond qui l'a confectionnée. Nous sommes fiers de l'avoir fait; nous sommes fiers de cela parce que, vis-à-vis le gouvernement, il faut prendre les moyens nécessaires pour se faire entendre. Si le fait que 5000 personnes ont signé une pétition, cela ne veut rien dire pour le ministre, si 150 organismes du milieu, dont plusieurs conseils municipaux, chambres de

commerce, cercles d'affaires ont donné leur appui à la reconstruction de cette route au député de Richmond, si cela ne veut rien dire pour le ministre, soit! On en prend note, on en prend acte et les gens porteront un jugement sur ce que le député de Richmond aura fait et, aussi, sur l'inaction du ministre dans ce dossier.

Mais je veux passer - parce que le temps passe rapidement - aux municipalités régionales de comté dont nous avons parlé tout à l'heure et de la possibilité de voir une partie du réseau transférée aux municipalités régionales de comté. Je vous dirai en ce moment, je ne peux pas croire les déclarations du ministre là-dessus. Je ne vois autre chose, dans ses déclarations, qu'une volonté du ministre de s'aligner sur les déclarations d'autres ministres du cabinet du gouvernement actuel: le ministre des Affaires municipales, M. Léonard et le ministre délégué à l'Aménagement et au Développement régional, M. Gendron, afin de dire qu'on ne remettra pas une nouvelle responsabilité aux municipalités régionales de comté.

J'aimerais quand même que le ministre m'explique comment il se fait, entre autres, que, dans un rapport publié par le ministère des Transports intitulé Orientations générales relativement à l'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, on retrouve, en page 9 de ce rapport "Orientation. Le ministère est actuellement à mettre en place une nouvelle numérotation du réseau routier. Cette classification, nous dit-on - la classification actuelle - ne répond plus adéquatement aux besoins de gestion actuels du réseau routier." On nous indique qu'on numérottera maintenant les routes de façon différente, en particulier les routes tertiaires. On nous dit plus loin: "Cette classification fonctionnelle pourra fournir, enfin, les éléments de base d'un nouveau partage de responsabilités routières entre le gouvernement central - cela doit être vous autres, central, ce n'est pas le gouvernement fédéral - et les instances locales." J'aimerais que le ministre nous précise cela. Ces déclarations viennent de son propre ministère. Tantôt, il pourra, dans les dix minutes qui lui seront allouées, nous dire comment il se fait qu'on retrouve cela et qu'à l'intérieur de son ministère, on semble se préparer à transmettre le réseau routier et que les hommes politiques, les hommes publics, nous disent: Bien non! Ce n'est pas vrai; il n'y a rien là. C'est hors de question, comme nous disait le ministre tantôt. Comment se fait-il que, par la même occasion, la partie du réseau qu'on semble vouloir se préparer à remettre aux municipalités régionales de comté, c'est la partie la plus affectée, celle qui a fait l'objet du moins d'investissement de la part du gouvernement actuel, celle qui est dans

un état des plus lamentables. On retrouve 25 000 kilomètres de routes non pavées dans le réseau tertiaire sur un total de 38 000 kilomètres environ. C'est cette section qu'on voudrait éventuellement remettre aux municipalités régionales de comté.

Le ministre nous dit: Ce sont des canards; cela n'a pas de bon sens; c'est probablement véhiculé par l'Opposition. Mais dites-moi donc, une fois vos expériences pilotes enclenchées dans les MRC, une fois que vous aurez eu bien du "fun" avec cela, qu'allez-vous en faire? Pourquoi le faites-vous? Pourquoi faire des expériences pilotes, au point de départ, si ce n'est pas pour les appliquer, dans l'avenir, à d'autres municipalités régionales de comté?

J'aimerais que le ministre soit très clair dans ses affirmations là-dessus parce que c'est un dossier important pour un grand nombre d'intervenants dans le secteur municipal. Je dois vous dire qu'il devra être très convaincant s'il veut être en mesure de nous prouver que les intentions de son gouvernement ne sont pas de remettre... L'impression qu'on a actuellement, c'est que le ministre joue à la cachette, comme le ministre de l'Aménagement, et qu'on a peur d'annoncer aux gens ce qu'on se prépare à leur donner ou ce qu'on leur donnera seulement lorsque le temps sera propice.

Tantôt, le ministre a quelque peu commenté les tableaux qu'on a ici, mais j'aimerais quand même dire, avant de terminer, que la proportion du budget allouée à l'époque des libéraux était de 5,1% en termes de reconstruction et de construction de routes, alors que, actuellement on a 1,6%. Prenez au moins 30 secondes tantôt pour nous parler de cela. Comment expliquez-vous cela? C'est cela l'importance relative qu'un gouvernement apporte au réseau routier...

M. Clair: Cela fait deux fois que je le fais et le député n'écoute pas mes arguments.

M. Vallières: ...5% par le Parti libéral, 1,6% par le gouvernement actuel. Ce sont les chiffres, ce ne sont pas des choses démagogiques, ce ne sont pas des choses subjectives, ce sont les chiffres qui apparaissent dans les états financiers. J'aimerais donc que le ministre nous en reparle. J'aimerais aussi demander au ministre pourquoi il s'entête à dire que le réseau tertiaire est meilleur actuellement qu'il ne l'a jamais été.

M. Clair: La preuve en est faite.

M. Vallières: Véhiculez-vous un peu, déplacez-vous un peu, sortez de votre limousine et allez en campagne. Je vous le dis, tout le monde est après nous et on le constate chez nous également. Le réseau se

détérioré, il n'a plus d'allure. Vous avez tellement peu investi dans le domaine de la construction que la faible augmentation que vous avez consentie à l'amélioration, à la conservation du réseau... C'est sûr que, moins on construit de routes, plus cela prend d'argent pour entretenir les routes existantes. Le fait que vous ayez négligé la construction, cela aurait pris un budget de conservation beaucoup plus élevé et je soupçonne le ministre d'avoir volontairement omis d'augmenter ce budget de conservation du réseau routier parce que, tantôt, quand il fera le transfert aux municipalités régionales de comté d'une partie de la voirie, il dira: Nous, à la voirie, on s'administrait avec tant pour cent, avec telle enveloppe et maintenant, les MRC, vous administrerez aussi sur cette base le réseau tertiaire.

J'espère que les débats comme celui qu'on tient aujourd'hui lui permettront d'avoir un peu plus d'effet et d'influence au Conseil des ministres. J'aimerais pouvoir l'aider. Dans le budget de subventions aux municipalités, cette année, on aurait besoin, au bas mot, de 10 000 000 \$ de plus pour fonctionner, pour que cela ait un minimum d'allure. C'est nettement insuffisant. Je ne parle pas seulement en mon nom, je vous parle au nom de tous les élus municipaux du Québec qui font des demandes et on se doit, en tant que représentants ici, d'acheminer ces demandes auprès du ministre.

Au niveau du réseau tertiaire, par exemple, si le ministre veut vraiment prouver sa bonne foi et que son gouvernement veut vraiment prouver qu'il accorde l'importance et la priorité au réseau, c'est 250 000 000 \$ à 300 000 000 \$ de plus que ce que vous avez prévu qu'il faudrait accorder. Évidemment, cela créerait des emplois. Ce seraient des centaines de chantiers au Québec sur des routes à vocation vraiment rurale. Il y a quand même un minimum à apporter. Cela peut vous paraître astronomique que de demander 250 000 000 \$ à 300 000 000 \$, mais c'est dû au retard qu'on a pris avec ce gouvernement. Si on n'avait pas pris tant de retard, on ne serait pas obligé, aujourd'hui, de demander au ministre de nous consacrer 300 000 000 \$ de plus dans le réseau tertiaire. Cela ne représente que 25% de votre taxe matraque sur l'essence. Je vous donnais des chiffres, tantôt, dans les régions. Il me semble que ce n'est pas trop exiger de la part du ministre.

Je souhaite que nos interventions fassent en sorte qu'il puisse convaincre ses collègues du Conseil des ministres et son premier ministre qu'on doit investir davantage dans les milieux ruraux, dans le réseau tertiaire, prioritairement. Ce n'est pas avec des grenailles et des miettes qu'on va y arriver. Ce que nous offre le gouvernement actuellement, ce sont des miettes, M. le

Président.

Le Président (M. Paré): En concluant, s'il vous plaît!

M. Vallières: Je conclus en remerciant mes collègues qui ont participé au débat et je veux vous dire, M. le Président, que nous reviendrons à la charge. Ce n'est pas terminé. Si le ministre ne donne pas un meilleur rendement, on va se rencontrer pas mal souvent. Merci.

Le Président (M. Paré): La parole est maintenant au ministre des Transports.

M. Michel Clair

M. Clair: M. le Président, d'abord, concernant la route 116, je maintiens l'affirmation que j'ai faite tantôt, que le député de Richmond politise inutilement un dossier qui est en progression. Nous avons même fait le tout premier contrat sur la route 116, à Richmond même, à la sortie de Richmond, en direction de Danville, pour 1 500 000 \$. C'est là que cela a commencé.

Mais cette route 116 va de Richmond à Princeville, Plessisville, de l'autre côté de Victoriaville. Nous avons l'intention de maintenir le volume d'investissements sur cette route 116, qui fait partie des priorités du gouvernement et du ministère, entre 2 000 000 \$ et 4 000 000 \$ par année. Il y a eu de dépensés, l'an dernier, environ 4 000 000 \$ sur la route 116. Il y aura encore, cette année, des montants appréciables qui seront dépensés. En ce qui concerne la construction d'une route à quatre voies contiguë à Danville, pour ceinturer Danville, les travaux sont programmés pour 1984-1985.

Là-dessus, M. le Président, le député de Richmond essaiera de faire tout ce qu'il voudra. Tout ce qu'il peut réussir à faire, c'est de semer le doute dans son comté, de nuire à l'avancement de certains dossiers, parce qu'il refuse d'établir des priorités dans son comté. Il y a d'autres députés qui ont déjà eu un comportement semblable et qui, finalement, se sont ravisés. Je pense que le député de Richmond, quand il sait qu'il a la sixième enveloppe de comté en importance en termes de voirie régionale, rendrait un bien meilleur service à ses électeurs en travaillant en collaboration avec les maires, les chambres de commerce et les organismes intermédiaires pour essayer d'établir avec eux des priorités, plutôt que de mener des campagnes partisans comme celle qu'il essaie de mener concernant la route 116.

M. le Président, pire que cela, dans le comté de Richmond, s'il y a un retard, le député de Richmond en est l'un des tout premiers responsables parce qu'il s'est laissé berné pendant des années par la

construction de la fameuse autoroute 55 qu'on prévoyait construire et qui contournait Victoriaville, qui ne desservait pas adéquatement Victoriaville, et qui passait parallèlement à la route 116 qu'on est justement en train de reconstruire. Le député de Beauce-Sud, qui connaît les problèmes de voirie locale dans son comté, va trouver cela effrayant, car, entre Warwick et Richmond, sur environ vingt-cinq milles de distance, la route 116 et l'autoroute 55 venaient s'entrecroiser à six reprises; six viaducs, six infrastructures pour faire une espèce de spaghetti d'autoroute qui circulait parallèlement à la route 116. Tant que le député de Richmond s'est laissé berner par ses ministres des Transports, en se faisant promettre une autoroute qui ne s'est jamais réalisée, il a laissé se détériorer son réseau routier régional et, aujourd'hui, c'est un ministre péquiste, qui est son voisin de comté, qui vient essayer de lui donner un coup de main en mettant dans son comté plus d'argent qu'on n'en met dans l'immense majorité des autres comtés. Il est le sixième en nouvelles initiatives. Je n'ai donc pas de leçon à recevoir du député de Richmond sur cette question.

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

M. Clair: Je n'ai pas interrompu le député.

M. Vallières: Je ne prendrai pas beaucoup de votre temps, c'est juste au sujet de la route 116. Cela fait longtemps que vous me parlez de 1 500 000 \$ dans la région de Richmond.

Le Président (M. Paré): Je m'excuse, mais il ne s'agit pas d'une question de règlement, M. le député de Richmond.

M. Vallières: Je voudrais vérifier vos chiffres. C'est une question de règlement. Le ministre induit la commission en erreur quand il parle de 1 500 000 \$. Ce n'est pas 1 500 000 \$; c'est beaucoup plus près de 1 000 000 \$ que de 1 500 000 \$. Ce n'est pas suffisant, je vous le dis tout de suite.

Le Président (M. Paré): Je m'excuse, il ne s'agit pas d'une question de règlement. M. le ministre, veuillez poursuivre.

M. Clair: Je ne me souviens pas de la soumission telle qu'elle est sortie, mais ce sont les chiffres dont je dispose. L'important, c'est qu'il sache que les travaux sont faits et que c'est par là qu'on a commencé.

M. Vallières: 615 000 \$.

M. Clair: En ce qui concerne

maintenant le retard accumulé dans la voirie régionale au Québec, les tableaux que j'ai distribués, le député de Richmond n'y fait pas référence, parce qu'il sait qu'ils le démentent complètement, sur toute la ligne. En 1972-1973, M. le Président, pour vous donner un exemple, en matière de construction d'autoroutes, le Parti libéral, gouvernement de l'époque, y consacrait 200 000 000 \$ sur un budget de 393 000 000 \$. Ce n'est pas compliqué. Où allait l'argent? Dans la construction d'autoroutes. Je ne dis pas que ce n'était pas nécessaire ou utile, mais les faits sont les faits. C'est écrit, c'est dans les livres du ministère des Transports. En 1975-1976, sur un budget de 528 000 000 \$, il consacrait 270 000 000 \$, soit près de 60% du budget de la construction routière, au dossier de la construction d'autoroutes.

Les difficultés que nous connaissons aujourd'hui, le retard que nous connaissons en matière de voirie locale, rurale et régionale est dû au fait qu'il s'est accumulé pendant vingt ans sous les gouvernements qui se sont succédés, et principalement, pour les chiffres qu'on possède, qui sont disponibles, de 1972-1973 à 1976-1977, alors qu'on a commencé à faire un rajustement. On ne peut pas corriger vingt ans d'erreurs libérales en cinq ans de gouvernement du Parti québécois. C'est une réorientation qui va devoir s'échelonner sur plusieurs années parce que c'est impossible d'abandonner complètement les autoroutes que les libéraux ont mises en chantier. Ils ont fait des dépenses en termes d'expropriation. Jusqu'à l'année dernière, mon budget d'expropriation était de 52 000 000 \$ et près de la moitié a servi à payer des expropriations inutiles qui ont été faites en 1975. Voici le plus bel exemple. Entre Farnham et Iberville, est-ce imaginable, les libéraux avaient prévu la construction d'une autoroute à quatre voies? Comment voulez-vous qu'on ait pu se dégager de cela en six mois, un an? Cela n'a pas été possible. Il a fallu payer les expropriations. Aujourd'hui, on est engagé dans des mesures de rétrocession.

Au niveau de la conservation du réseau routier, le député de Richmond lui-même reconnaît qu'aujourd'hui il y a une amélioration modeste, mais réelle, en tenant compte de l'inflation, des dépenses allouées à la conservation du patrimoine routier du Québec. En se reportant au document que j'ai distribué, on peut ridiculiser le Parti libéral, le ridiculiser. Quand on sait que pour un rapiéçage manuel, l'enrobé bitumineux, un travail délicat de conservation du réseau routier, ces gens dépensaient, en 1972-1973, 849 000 \$. Pendant ce temps, ils mettaient 200 000 000 \$ sur les autoroutes. Cela ne devait pas en faire bien long rendu dans le comté de Richmond - le député actuel était déjà là à cette époque - mais cela lui faisait un beau gros rêve. Il rêvait à l'autoroute 55

et ces travaux ne se faisaient pas dans son comté.

Quand on sait qu'aujourd'hui, on en dépense 9 900 000 \$, il n'est pas étonnant qu'il y ait du retard d'accumulé. Vous avez vécu dans le rêve et, en particulier, le député de Richmond, dans la rêverie des autoroutes dont 80% d'entre elles étaient justifiées. En termes de rythme de dépenses, de priorités accordées au choix budgétaire à faire, vous avez fait pendant des années le choix des autoroutes et aujourd'hui le Québec en paie le prix. C'est un ministre péquiste des Transports qui vient corriger les erreurs que vous avez commises dans votre propre comté, M. le député de Richmond.

En terminant, sur la question des municipalités régionales de comté, le député nous reproche d'être en train de faire une nouvelle classification routière qui va nous permettre de mieux connaître l'ensemble des 40 000 kilomètres de chemins municipaux. Il nous reporte au document d'orientation générale que nous avons fourni aux municipalités régionales de comté. Pourquoi faisons-nous cela? Essentiellement, pour trois raisons. D'abord, c'est pour assister justement les municipalités régionales de comté dans la confection de leur schéma d'aménagement. Deuxièmement, c'est pour aider le ministère quant à ses politiques d'entretien et de construction. Sur un réseau de 40 000 kilomètres c'est important qu'une classification adéquate soit faite de ces routes et dans la mesure où des municipalités régionales de comté ou des municipalités, comme le député de Beauce-Sud lui-même le propose, que l'entretien d'été éventuellement relève des municipalités. Je pense qu'il n'y a pas de bataille de clocher, ou idéologique à faire sur ce sujet. Est-ce que ce serait mieux les municipalités régionales de comté ou les municipalités? C'est en termes pratiques qu'il faut aborder le problème. Il nous est apparu utile pour la plus grande efficacité des budgets alloués à l'entretien et à la construction de la voirie tertiaire de vivre des expériences pilotes avec les municipalités régionales de comté - j'insiste sur cela encore une fois - désireuses de vivre ces expériences pilotes afin de voir comment on peut faire plus avec le même argent. Si ce n'est pas affirmer clairement ses couleurs, je ne sais pas ce que cela prend pour le député. J'ajouterais même que sur ce sujet, le ministère des Transports est très prudent dans la progression de ces travaux parce qu'il a acquis au fil des ans une expérience certaine et il a considérablement amélioré la situation par rapport à celle qui prévalait au début des années soixante; il ne voudrait pas, à la faveur d'une décentralisation, mettre en péril les acquis de la réforme qui a été faite depuis 20 ans.

M. le Président, je termine sur cela,

convaincu d'avoir démontré que celui qui vous parle est particulièrement préoccupé de la priorité accordée à la voirie régionale et à la voirie rurale, avec preuve à l'appui.

Le **Président (M. Champagne)**: Merci beaucoup M. le ministre. Merci beaucoup messieurs les députés, messieurs les fonctionnaires du ministère des Transport.

La commission élue permanente des transports avait comme mandat d'étudier la question avec débat du député de Richmond au sujet de la construction et l'entretien du réseau routier en milieu rural. Ce mandat a été exécuté et sur ce, la commission élue permanente des transports ajourne ses travaux sine die.

Merci messieurs.

(Fin de la séance à 13 h 01)