

Dettes de conservation et d'amélioration du réseau routier

Il faut réparer avant de construire, croit l'**APIGQ**

Bisson, Bruno

Le gouvernement du Québec doit concentrer ses énergies et ses ressources dans la réfection des routes existantes et devrait suspendre plusieurs de ses projets de construction routière pour éviter que les générations futures n'aient à payer le prix de nos négligences passées.

C'est ce qu'a soutenu le président de l'Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement du Québec (**APIGQ**), **Michel Gagnon**, en réaction à un article de La Presse qui révélait hier l'existence d'une dette accumulée de plus de 6 milliards de dollars dans le Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier (FCARR).

Ce fonds, créé en 1996, a permis aux gouvernements péquistes de Lucien Bouchard et de Bernard Landry ainsi qu'aux libéraux de Jean Charest d'investir plusieurs milliards de dollars dans la réfection et la construction de routes sans faire de déficits budgétaires apparents. En 10 ans, le fonds a tout de même accumulé une dette qui s'élevait déjà à 6,15 milliards il y a un an et qui doit frôler aujourd'hui les 7 milliards.

Compte tenu des prévisions de dépenses de près de 8 milliards au cours des quatre prochaines années, ce fonds pourrait bien afficher une dette de plus de 10 milliards avant 2010.

En entrevue à La Presse, hier, l'ingénieur **Michel Gagnon** a déploré " l'inconscience des politiciens, qui continuent de se faire élire en promettant des bouts de route comme on le faisait dans le temps de Maurice Duplessis ", à un moment où le réseau routier québécois compte encore 11 000 km de routes en piteux état.

" Si vous possédez une maison et que le toit coule, est-ce que vous allez acheter une piscine? demande-t-il. Non, bien sûr. Vous commencez par réparer le toit. Et s'il vous reste de l'argent après cela, vous l'achetez, votre piscine. Ce n'est pas comme ça que pensent nos dirigeants politiques. Au Québec, on continue de prolonger le réseau routier, alors qu'on ne s'occupe même pas des routes existantes. Pourquoi ne commence-t-on pas par là? "

L'ingénieur s'interroge surtout sur la nécessité d'investir 550 millions de dollars au cours de la prochaine année dans de nouvelles routes, alors que les travaux de réfection toucheront à peine plus de 10 % des routes endommagées, malgré des sommes de 450 millions qui y seront consacrées.

Pour sa part, le professeur Claude Beauregard, de l'École nationale d'administration publique (ENAP), joint hier par La Presse, estime qu'une dette comme celle du FCARR ne peut pas relever du seul ministère des Transports du Québec et doit interpeller l'ensemble du gouvernement.

" Pour gérer une dette publique, affirme-t-il, il faut à un moment se demander si on a atteint sa capacité maximale d'emprunter. Et à ce titre, on le sait, le Québec est la juridiction la plus endettée au Canada. "

" Le gouvernement, poursuit-il, prévoit investir encore des milliards dans les routes au cours des prochaines années. Je ne connais pas assez ce domaine d'activité pour porter un jugement sur la pertinence de ces investissements. Mais est-il absolument nécessaire qu'ils soient tous financés par des emprunts qui s'ajoutent à la dette? "

Illustration(s) :

Wilson, Mark GETTY IMAGES

Le réseau routier québécois compte 11 000 km de routes en piteux état.

© 2007 La Presse. Tous droits réservés.

Numéro de document : news-20070324-LA-0038

PUBLI-C news·20070324·LA·0038

Ce certificat est émis à **Michel Gagnon** à des fins de visualisation personnelle et temporaire.

Date d'émission : **2014-08-07**

Le présent document est protégé par les lois et conventions internationales sur le droit d'auteur et son utilisation est régie par ces lois et conventions.