



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-CINQUIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente des transports et de l'environnement

Étude des crédits du ministère des Transports (2)

Le lundi 21 avril 1997 — N° 3

Président: M. Jean-Pierre Charbonneau

QUÉBEC



Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats des commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'administration publique	75,00 \$
Commission des affaires sociales	75,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation	25,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture	25,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission de l'éducation	75,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des transports et de l'environnement	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	15,00 \$

Achat à l'unité: prix variable selon le nombre de pages.

Règlement par chèque à l'ordre du ministre des Finances et adressé comme suit:

Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
880, autoroute Dufferin-Montmorency, bureau 195
Québec, Qc
G1R 5P3

Téléphone: (418) 643-2754
Télécopieur: (418) 528-0381

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des
commissions parlementaires sur Internet à l'adresse suivante:
www.assnat.qc.ca

Société canadienne des postes — Envoi de publications canadiennes
Numéro de convention: 0592269

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le lundi 21 avril 1997

Table des matières

Discussion générale	
Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier	
Ventilation du budget révisé	1
Amélioration du réseau municipal et prise en charge du réseau local par les municipalités	8
Question de règlement sur la répartition du temps de parole et le respect du principe de l'alternance	
M. Robert Middlemiss	10
Décision du président	11
Discussion générale (suite)	11
Moyens envisagés afin de financer les travaux routiers	11
Développement des autoroutes	12
Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier (suite)	
Efficacité de ce nouveau poste budgétaire indépendant	12
Développement du réseau de transport en commun	16
Investissements dans la recherche et développement	16
Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier (suite)	18
Prise en charge du réseau local par les municipalités (suite)	18
Gestion intégrée des modes de transport	22
Réorganisation du transport scolaire	24

Autres intervenants

M. Claude Lachance, président

M. Jacques Brassard

M. Serge Deslières

M. Michel Rivard

M. Rémy Désilets

Le lundi 21 avril 1997

Étude des crédits du ministère des Transports

(Quatorze heures dix minutes)

Le Président (M. Lachance): Je déclare la séance ouverte. La commission des transports et de l'environnement est réunie pour procéder à l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports, programmes 1, 2, 3 et 4, pour l'année financière 1997-1998.

Est-ce qu'il y a des remplacements, M. le secrétaire?

Le Secrétaire: M. le Président, il n'y a aucun remplacement pour la séance.

Le Président (M. Lachance): Merci. Alors, bienvenue à tous les membres pour cette deuxième séance de l'étude des crédits. M. le député de Pontiac.

Discussion générale

Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier

Ventilation du budget révisé

M. Middlemiss: Oui, merci, M. le Président. J'avais indiqué mercredi dernier, dans mes remarques préliminaires, que j'aimerais avoir des explications sur le Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier quant aux montants, parce que, au budget 1996-1997, pages 126, 127 et 128, on nous dit que le fonds va être composé de 285 000 000 \$ d'investissements initiaux et d'investissements additionnels de 75 000 000 \$, ce qui fait 360 000 000 \$. Toutefois, on apprend dans les derniers mois que ce n'est pas 285 000 000 \$, mais bien 360 000 000 \$ plus 75 000 000 \$, et j'aimerais bien savoir où est l'autre 75 000 000 \$. Soit dans les crédits de l'an passé ou dans le budget de l'an passé. À quel moment dans le temps, à quelle date précise on a réalisé qu'il manquait 75 000 000 \$? Parce qu'il me semble, moi, que, au moment du budget, c'était clair comme de l'eau de roche qu'on ajoutait 75 000 000 \$ à 285 000 000 \$. Il me semblait que c'était très clair, là. Et d'où provient et à quel moment dans le temps on a décidé qu'il nous manquait, en quelque part, 75 000 000 \$?

Le Président (M. Lachance): M. le ministre.

M. Brassard: M. le Président, pour avoir une bonne compréhension, je voudrais faire distribuer aux membres de la commission un tableau qui, je pense, nous permettra de comprendre ce qui s'est passé en 1996-1997. Alors, pour l'exercice 1996-1997, vous avez trois éléments: le livre des crédits tel que déposé, ce que ça va

donner également après le discours du budget puis l'ajout de 75 000 000 \$ et les dépenses probables après un ajustement des imputations au fonds.

Alors, prenons-les l'un après l'autre. Au livre des crédits, ce qui apparaissait au total, c'est 285 000 000 \$ d'investissements. Il y a la ventilation, là, selon les quatre axes. Il y a aussi la répartition entre ce qui va essentiellement aux travaux et ce qu'on appelle les dépenses connexes. Ça comprend l'expropriation, les plans et devis, etc. Mais retenons que tout ça ensemble, ça fait 285 000 000 \$. C'est ça qui apparaissait aux crédits. Il y a eu le discours du budget. Le discours du budget nous annonçait qu'il y aurait, pour l'année en cours, un ajout de 75 000 000 \$ pour des travaux routiers. Alors, ça a été ajouté et ça a été aussi réparti entre les quatre axes puis en travaux et dépenses connexes, mais 285 000 000 \$ plus 75 000 000 \$, ça donne 360 000 000 \$. Donc, on est passé à 360 000 000 \$ après le discours du budget.

Puis le fonds a été mis en route plus tard dans l'année. La loi a été adoptée en décembre, puis le fonds, bon, il s'est vraiment mis en oeuvre, il a été opérationnel en 1997, et, à sa mise en opération, le ministère des Finances, le Conseil du trésor ont décidé d'imputer au fonds plus d'éléments ou de dépenses que ce n'était le cas avant la création et la mise en oeuvre du fonds, ce qui fait qu'on a ajouté un autre 75 000 000 \$, et on est passé de 360 000 000 \$ à 435 000 000 \$. Et vous avez l'explication de ce qu'on a inclus de nouveau en bas du tableau. L'écart entre 360 000 000 \$ et 435 000 000 \$, c'est le deuxième 75 000 000 \$. C'est des dépenses qu'on a imputées au fonds qui ne l'étaient pas auparavant et qui appartiennent, pour l'essentiel, aux travaux connexes.

Vous avez trois colonnes en bas. Budget révisé: après le budget, ça donne 360 000 000 \$. Dépenses probables: 435 000 000 \$. Donc, qu'est-ce qu'on a imputé de plus? Bien, on a imputé des travaux de plus pour 21 600 000 \$. Ça inclut les ententes avec le gouvernement fédéral. Les revenus des ententes avec le gouvernement fédéral, on les a imputés au fonds. Dépenses connexes, ça va. Traitements: on a imputé 17 000 000 \$ de plus de traitements, dont 11 000 000 \$ pour la contribution de l'employeur, ce qui est noté d'ailleurs. Les frais d'administration: on a imputé 25 000 000 \$ et des frais de financement temporaire parce que le fonds n'était pas opérationnel immédiatement, au début de l'année budgétaire, 11 400 000 \$, ce qui donne 75 000 000 \$ qui ont été imputés au fonds, qui viennent s'ajouter aux dépenses probables pour donner 435 000 000 \$.

Alors, le risque de confusion vient du fait qu'il y a deux 75 000 000 \$. Il y a un 75 000 000 \$ du discours du budget qu'on ajoute aux crédits, et puis, quand on a mis en opération le fonds, on a également imputé 75 000 000 \$

de dépenses de plus pour le porter à 435 000 000 \$. Alors, je pense que le tableau est assez clair. Au moment, d'ailleurs, des crédits provisoires, s'il avait pu y avoir quelque confusion, là, je pense que ça clarifie les choses. Voilà.

M. Middlemiss: Le 75 000 000 \$, l'écart, qu'on appelle, il apparaissait déjà dans les crédits?

M. Brassard: Le 75 000 000 \$ de...

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: Du discours du budget?

M. Middlemiss: Qu'on appelle l'écart, là, tu sais, le budget révisé, dépenses probables. Le dernier 75 000 000 \$, là, à la troisième colonne, il était déjà prévu dans les crédits?

● (14 h 20) ●

M. Brassard: Oui, il y en avait une partie dans les crédits, sauf les frais financiers qui n'étaient pas aux crédits. Le 11 000 000 \$ de contribution de l'employeur, ça, il était à l'Office des ressources humaines. Le 21 000 000 \$, ce n'est pas dans le budget. C'est extra-budgétaire. Le reste était aux crédits.

M. Middlemiss: À quel moment cette dernière opération a été... À quel moment, dans le temps, le budget révisé... parce qu'il semblerait que ce n'était pas dans les livres au moment du budget. Ou on aurait certainement indiqué que...

M. Brassard: C'est à la fin février.

M. Middlemiss: Bien, comment ça se fait que ça ne paraissait pas dans les crédits ou dans le budget? Parce qu'on parlait, dans le budget, de 285 000 000 \$. Ce n'est plus 285 000 000 \$, là. On parle de 285 000 000 \$ plus 75 000 000 \$, plus 75 000 000 \$.

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Ça fait 435 000 000 \$. Il me semble que, à ce moment-là, on aurait dit: L'ordre de grandeur des travaux va être de 435 000 000 \$ et non pas de 360 000 000 \$. Parce que, même dans le budget, on disait ici que la mise en place d'un fonds spécial pour la réalisation des dépenses d'amélioration et de réfection du réseau routier se traduira par une réduction des dépenses budgétaires de 246 000 000 \$. Mais il y a un autre 75 000 000 \$, là, qui n'est pas là, parce que le 246 000 000 \$, c'est la différence, c'est ce qui a été payé l'an passé comparativement au 285 000 000 \$ qui avait été prévu dans les crédits. Donc, si on avait procédé de la même façon que les années passées, on aurait payé 285 000 000 \$. Au lieu de payer 285 000 000 \$, on a payé 39 000 000 \$, ce qui a donné un coussin de 246 000 000 \$ l'an passé au point de vue des dépenses. Alors, en d'autres

mots, plus d'un quart de milliard de réduction des crédits, là, était ici, mais l'autre 75 000 000 \$, lui, il était...

M. Brassard: Bien, il s'agit de voir les ajustements à l'autre 75 000 000 \$. Il y a un 11 000 000 \$, les contributions à l'employeur, ça, c'était à l'Office des ressources humaines. Alors, il était sous forme de crédits, mais à l'Office des ressources humaines. Les frais d'administration, donc le 21 600 000 \$, ça, c'était hors budget. C'était extra-budgétaire, ce n'était pas dans le budget. C'est dans le cadre d'une entente avec le gouvernement fédéral. Le 25 000 000 \$ des frais d'administration, c'est un certain nombre de dépenses qui étaient aux crédits du ministère, qu'on a jugé pertinent d'imputer au fonds routier.

M. Middlemiss: Où, ça?

M. Brassard: Puis le 17 000 000 \$ de traitement de plus, bon, il y a 11 000 000 \$, donc ça veut dire 6 000 000 \$ de traitement de plus. Ça aussi, c'était aux crédits. C'est de la rémunération, mais on a décidé de l'imputer au fonds. En d'autres termes, quand on a mis en oeuvre le fonds, hein, qui est un véhicule extra-budgétaire, hors budget, il a fallu décider ou déterminer quelles sont les dépenses qu'on allait lui imputer. Bon, c'est sûr que les travaux routiers, ça, ce n'est pas difficile. Les travaux routiers, les investissements routiers, les immobilisations, ça va aller au fonds. Les frais connexes aussi, je pense que ça va de soi. Tout ce qui est frais connexes reliés à des immobilisations sur le réseau, ça va aller au fonds. Si on exproprie, si on déplace des utilités publiques, si on fait des plans et devis, bon, tout ça, ça va au fonds.

Maintenant, il y a aussi, évidemment, des effectifs dont le travail, essentiellement, pour l'essentiel, est directement relié aux investissements routiers, aux travaux routiers, et leur rémunération également et les contributions de l'employeur de ces personnels-là également. Donc, on a jugé utile ou pertinent d'affecter au fonds également la part de dépenses en rémunération, en traitements qui était directement reliée aux travaux routiers. Alors, évidemment, au ministère, ils ont fait une analyse avec les Finances, forcément, avec le ministère des Finances. Ils ont fait une analyse — le Trésor a été impliqué également — pour déterminer, bon, c'est quoi, dans l'ensemble du personnel du ministère, la part des effectifs dont on peut dire que c'est rattaché aux travaux routiers, donc pour laquelle c'est tout à fait légitime de rattacher ou d'imputer ces dépenses-là au fonds routier. C'est ça, la question qui s'est posée, et on est arrivé après à une réponse, à une répartition, et c'est ça qu'on retrouve dans le fonds routier. Et, au moment où on a mis en oeuvre le fonds routier, il y a eu davantage de dépenses qui ont été imputées au fonds. C'est le dernier 75 000 000 \$. On l'a ajouté.

M. Middlemiss: En d'autres mots, il faudrait corriger le budget qui dit: Par une réduction des dépenses budgétaires de 246 000 000 \$. Ça serait 246 000 000 \$

plus 75 000 000 \$? En d'autres mots, c'est 300 000 000 \$. L'an passé...

M. Brassard: C'est plus que 246 000 000 \$. Ça, c'est sûr.

M. Middlemiss: Bien oui, mais il y a 75 000 000 \$ qui ne paraissaient pas dans le 246 000 000 \$ du budget.

M. Brassard: Oui, c'est ça.

M. Middlemiss: Donc, l'an passé, le ministère des Transports a contribué à une réduction de 300 000 000 \$ des crédits déposés. C'est encore plus qu'on pensait, là, c'est 300 000 000 \$.

M. Brassard: Il y a un 11 000 000 \$ qui est à l'Office des ressources humaines là-dedans.

M. Middlemiss: Donc, on parle de 300 000 000 \$. Le budget disait clairement que ça allait être 246 000 000 \$. Vous le saviez au mois de février qu'il y avait un autre 75 000 000 \$. Donc, à ce moment-là, au moment du budget, vous ne nous avez pas donné l'heure juste.

M. Brassard: Oui, mais c'est par après que c'est arrivé.

M. Middlemiss: Bien non, mais le mois de février... le budget, il est venu après. Une ou deux choses.

M. Brassard: Oui, mais février 1997 dans l'autre année.

M. Middlemiss: Ah! c'est un an plus tard que vous vous êtes aperçus...

M. Brassard: Oui, oui.

M. Middlemiss: Mon Dieu! Comment ça se fait que ça a pris tellement de temps que ça?

M. Brassard: Bien, c'est parce qu'il a fallu adopter la loi. La loi créant le fonds, ça a été adopté en décembre 1996. Entre-temps, on a financé, de façon temporaire, les travaux routiers. On les a faits quand même, les travaux routiers, mais le financement était temporaire, en attendant que le fonds soit opérationnel. Mais, comme il fallait une loi, donc la loi a été adoptée en décembre 1996, et le Conseil du trésor et les Finances, en concertation, ont adopté le mode d'opération du fonds, et c'est à ce moment-là, en février 1997, qu'il y a eu des dépenses de plus qui ont été imputées au fonds. Et, sur le 75 000 000 \$, il y en a quand même un certain montant qui apparaissait au livre des crédits, comme je l'ai indiqué tout à l'heure. À l'exception du 11 400 000 \$ pour le financement temporaire qui, lui, n'était pas aux crédits, le

reste, le 21 600 000 \$, c'est extra-budgétaire, c'est la suite d'une entente avec le fédéral. Le 17 000 000 \$, il apparaît aux crédits. Il y en a 11 000 000 \$ qui apparaissent aux crédits de l'Office des ressources humaines puis il y en a 6 000 000 \$ qui apparaissent aux crédits du ministère. Les 25 000 000 \$, qui sont des frais d'administration, ils apparaissent aux crédits du ministère également.

M. Middlemiss: M. le Président, donc, en d'autres mots, aux Finances, ils ont décidé d'avoir un fonds puis ils ne savaient même pas combien c'était pour coûter. Si vous vous en êtes aperçus seulement au mois de février, même si on avait passé le projet de loi avant, à moins qu'on aurait questionné à ce moment-là et que le gouvernement se serait réveillé au fait que ça coûtait plus cher... Moi, je ne peux pas comprendre. Tu sais, c'est 75 000 000 \$. C'est beaucoup d'argent. Tu sais, ça n'inspire pas confiance. Bien, c'est vrai, ça a certainement aidé au gouvernement dans l'année fiscale qui vient de finir, là. C'est 300 000 000 \$ de coussin qu'on vient de donner sur les crédits qui avaient été déposés. Ce n'est pas étonnant qu'on réussisse à rencontrer nos objectifs. Tu sais, je ne peux pas comprendre, M. le Président, réellement... Je ne dis pas si c'était 1 000 000 \$, 2 000 000 \$, on peut se tromper, mais qu'on se trompe de 75 000 000 \$, qu'on s'aperçoive un an plus tard que c'est 75 000 000 \$ de plus qu'il y avait dans le fonds, j'ai de la misère à accepter ça.

M. Brassard: Bien, encore une fois, M. le Président, si on reprend item par item, on va se rendre compte que ce n'est pas si exorbitant que ça. Dans les dépenses connexes au fonds, il y a des traitements, de la rémunération, là-dedans. Il y a des effectifs. Mais on a décidé, après une analyse plus fine avec les Finances, d'en rajouter pour 17 000 000 \$. Le 21 600 000 \$, ce n'est pas dans les crédits, c'est de l'extrabudgétaire. Ça vient du fédéral. Comme ça concerne les travaux routiers, il a été décidé par les Finances de l'inclure dans le fonds, de le faire passer par le fonds.

• (14 h 30) •

Dépenses connexes, il n'y en a pas. Les traitements, on ajoute 17 000 000 \$, mais, encore une fois, c'est parce qu'il a été décidé qu'essentiellement la contribution de l'employeur, pour les effectifs rattachés au fonds, serait imputée au fonds. Les frais d'administration, il a été décidé d'en imputer à cette hauteur-là dans le fonds. L'administration, ça comprend l'informatique, les loyers, les déplacements, etc. On a décidé d'en imputer pour 25 000 000 \$ au fonds. Et le 11 400 000 \$, bien, ça, ce n'est pas crédit, c'est sûr. Ce n'était pas aux crédits. C'est ce qu'il a fallu payer pour financer les travaux de façon temporaire. Donc, on les a imputés au fonds parce que c'était directement relié aux travaux routiers.

Le Président (M. Lachance): Je signale qu'un premier bloc de 20 minutes est écoulé. En vertu du principe admis de l'alternance, est-ce qu'un autre député veut intervenir? M. le député de Salaberry-Soulanges.

M. Deslières: Oui. Merci, M. le Président. Mais globalement, ce qui apparaît important, c'est que le ministère des Transports, en 1996-1997, ait dépensé 435 000 000 \$ pour l'ensemble du système routier.

M. Brassard: Pardon? Excusez-moi, M. le député.

M. Deslières: Ça va. Ce que je disais, c'est que globalement — là on cherche à savoir où étaient les colonnes — le ministère des Transports, en 1996-1997, a dépensé pour l'ensemble des programmes aux Transports 435 000 000 \$.

M. Brassard: Pour des investissements, des travaux routiers.

M. Deslières: Oui.

M. Brassard: Tout à fait. Je vous signale également que dans les...

M. Deslières: Excusez-moi. Compte tenu du contexte, c'est quand même un effort considérable. C'est sûr que...

M. Brassard: C'est encore mieux cette année. Oui, ça m'apparaît un effort plus que raisonnable, mais insuffisant, cependant, que j'avais d'ailleurs qualifié comme tel à cette époque-là. C'est d'ailleurs pour cette raison qu'on peut compter, cette année, sur des crédits supplémentaires, donc plus de travaux routiers que l'an passé.

M. le Président, en même temps, pour répondre à la question, c'est que l'opposition officielle avait demandé — évidemment, c'est tout à fait normal et légitime, ça fait partie des questions habituelles qu'on demande — la liste des crédits périmés. On l'a déposée. Les députés l'ont entre leurs mains. Effectivement, en ce qui a trait à la construction des infrastructures de transport, ça se traduit par à peu près 300 000 000 \$ de crédits périmés qui résultent de la modification du mode de financement des travaux routiers, puisqu'il y a création d'un Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier. Ça fait partie des informations transmises. Il n'y a pas de cachotterie là-dedans. C'est clair qu'à partir du moment où on finance les travaux routiers via un fonds spécifique, c'est sûr que les crédits budgétaires du ministère sont réduits, forcément. C'est sûr que ça n'apparaît plus aux crédits du ministère. Et donc, oui, effectivement, ça a un impact sur le niveau des dépenses budgétaires, donc aussi forcément sur le déficit. On ne s'est jamais caché de cet impact-là.

Ce n'était pas l'objectif premier qu'on poursuivait, de participer de cette façon-là à la réduction du déficit et à la réduction des dépenses de programmes, mais on était très conscient qu'en finançant via un fonds routier les travaux routiers, les travaux sur le réseau, on était conscient — et c'était une retombée bénéfique qui n'était pas négligeable — que ça réduisait les dépenses budgétaires. Tant mieux, tant mieux.

M. Deslières: Parce que ce genre de dépenses, on doit l'immobiliser sur plusieurs années, sur plusieurs décennies.

M. Brassard: Oui, et c'est pour cette raison que le Fonds routier est financé par voie d'emprunts. Il n'y a personne dans le monde des finances qui a crié au scandale. On finance des écoles et on finance des hôpitaux...

M. Deslières: De la même façon.

M. Brassard: ...par voie d'emprunts, parce que ce sont des équipements qui ont une durée de vie assez longue. Dans le cas des travaux routiers, c'est variable: la conservation des chaussées, la durée, c'est cinq ans, une durée de vie de cinq ans; la conservation des structures, je pense que c'est 10 ans, 15 ans; amélioration du réseau, 10 ans, et développement, c'est 15 ans. C'est les durées convenues. Donc, vous avez la période de vie utile. Conservation des chaussées, de cinq à huit ans; si vous faites un revêtement de couche d'asphalte, c'est cinq à huit ans comme durée. Conservation des structures, si vous faites des réparations à un pont ou à un viaduc, c'est 15 à 20 ans. Amélioration du réseau: de 10 à 15 ans. Et développement du réseau — vous construisez un nouveau tronçon — c'est une période de vie utile de 15 à 20 ans.

Et quand on prévoit, dans le fonds, de l'amortissement, la période d'amortissement qui a été retenue, c'est le minimum de la période de vie utile: cinq ans pour les chaussées, 15 ans pour les structures, 10 ans pour le réseau, amélioration du réseau, et 15 ans pour le développement du réseau. Donc, c'est la période minimum de durée de vie utile qui a été retenue pour l'amortissement.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui. M. le Président, on peut bien tenter de vouloir noyer le poisson, mais il y a 75 000 000 \$ de différence dont vous vous êtes aperçu; vous avez admis vous-même que c'est au mois de février. Pourtant, le 19 mars, on a passé trois quarts d'heure au salon bleu. Comment ça se fait qu'on n'avait pas ces chiffres-là à ce moment-là? Je l'ai posée, la question. Ça peut bien paraître dans les crédits périmés, mais où étaient ces chiffres-là? Je ne les ai pas eus. J'ai posé la question, on ne me les a pas donnés le 19 mars. Non, non, on ne me les a pas donnés en détail comme ça. Vous avez eu un préavis, au 19 mars, que j'étais pour poser la question, mais il y a 75 000 000 \$ qui n'étaient pas dans les crédits — ils étaient dans les crédits, mais partiellement — qui ne sont pas apparus dans le budget. C'est après. On s'est aperçu presque un an après qu'il nous manquait 75 000 000 \$ dans un fonds d'investissement pour les routes.

Il y a quelque chose, tu sais... 1 000 000 \$ peut tomber entre les craques, mais 75 000 000 \$, il me semble

que c'est un gros montant. Parce qu'on va être obligé de le financer, ça. C'est 75 000 000 \$ de plus qu'on finance sur une période de cinq, 10 ou 15 ans, dépendamment des travaux qu'on a faits. Ce n'est pas les travaux que je critique, moi. On a fait des travaux, quelque 1 000 000 000 \$ en... Regardez les années passées. Avant votre arrivée ici en 1994, il y a toujours eu 1 000 000 000 \$ et plus sur le réseau routier. Donc, ce n'est pas une découverte cette année que l'on finit avec 1 000 000 000 \$. On l'a toujours eu, le 1 000 000 000 \$. Mais on le payait la même année, on ne le finançait pas sur cinq, 10 ou 15 ans. Mais on ne se trompait certainement pas de 75 000 000 \$ dans un an.

• (14 h 40) •

M. Brassard: Quand on a fait les crédits provisoires, j'ai peut-être donné des réponses qui manquaient de clarté. Peut-être, mais il reste que je me souviens très bien d'avoir indiqué qu'il y avait deux 75 000 000 \$. Il y en avait deux: il y en avait un qui était le 75 000 000 \$ qui s'ajoutait après le discours du budget, puis il y en avait un autre qui était constitué de dépenses supplémentaires qu'on imputait au fonds.

Dans le budget de dépenses 1997-1998, volume II, intitulé *Message du président du Conseil du trésor et renseignements supplémentaires*, on retrouve, à la page 113: «Réseau routier: Les immobilisations dans le réseau routier devraient être de 360 000 000 \$ en 1997-1998 comparativement à 435 000 000 \$ en 1996-1997.» 435 000 000 \$, on l'indique, là. Le montant prévu en 1997-1998 tient compte du fait que les investissements additionnels de 75 000 000 \$ consentis en 1996-1997 l'ont été sur une base non récurrente. Donc, on reconnaissait qu'il y avait un deuxième 75 000 000 \$, en quelque sorte, qui s'est ajouté au moment de la mise en opération du fonds.

Il n'y a pas là, à mon avis, je dirais, de conduite déshonorante ou indigne. C'est que, au moment où on a mis en opération le fonds, il y a un certain nombre de questions qu'on s'est posées. On s'est dit: Bon, bien, l'argent qui vient du fédéral puis qui est investi dans le cadre d'ententes pour le réseau routier, qu'est-ce qu'on fait avec cet argent-là? Réponse: On va l'envoyer dans le fonds. On va le mettre dans le fonds, puisque ça concerne les travaux routiers. Question qu'on s'est posée: Bon, les contributions des employeurs pour les personnels puis les effectifs qui sont rattachés au fonds, qu'est-ce qu'on fait? Bon, comme c'est relié à la rémunération, on l'a intégré dans le fonds. On l'a rattaché au fonds. Puis, est-ce qu'il n'y a pas lieu d'imputer au fonds une part des frais d'administration, loyer, informatique, déplacements de personnels? Est-ce qu'il n'y a pas lieu d'en imputer une part? Puisqu'il y a une partie des effectifs qui est rattachée au fonds, d'en imputer une partie au fonds? Oui, c'est tout à fait normal, et on en a ainsi imputé une partie au fonds.

C'est vrai que c'est arrivé au début de février, même à la fin, quoique la décision a été prise au début de février et des discussions ont lieu avant. C'est vrai que c'est arrivé à la fin de février, parce qu'il a fallu créer le fonds. Il a fallu adopter la loi. Il a fallu créer le fonds. Il

a fallu convenir d'un mode d'opération du fonds, puis c'est de cette façon-là qu'il y a 75 000 000 \$ de plus qui ont été imputés au Fonds routier. Voilà!

M. Middlemiss: M. le Président, il me semble que le projet de loi a été sanctionné au mois de décembre?

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: On aurait pu le faire au mois de juin, l'an passé, mais le gouvernement a décidé de ne pas le faire. Il trouvait qu'il n'en avait pas besoin. Mais il me semble, moi, qu'un fonds aussi important que ça... Parce qu'on va en avoir d'autres, questions, là. J'ai indiqué dans mes remarques préliminaires que la qualité des travaux, il va falloir regarder ça. Est-ce que, réellement, c'est cinq, 10, 15 ans encore? «C'est-u» encore ça? Parce que là, avant, lorsqu'on le payait à chaque année, ce n'était pas aussi important. Mais le fait qu'on le finance sur cinq, 10, 15 ans, si, au bout de trois ans, il faut recommencer les travaux, on n'a pas réglé le problème. Donc, il me semble qu'avant de créer un fonds de cette envergure-là — gouverner, c'est prévoir — on aurait dû prévoir tout ce dont on avait besoin dans ce fonds-là, incluant un 75 000 000 \$, incluant ça. En passant, je dois vous dire que, l'an passé, au moment des crédits, dans le total de 217 987 000 \$ qu'on avait, on a indiqué que «cette somme comprend des contributions du gouvernement fédéral de 23 000 000 \$, via les programmes PSAR et MFARA». Donc, déjà, on le savait qu'il était là. Il était dedans, l'an passé, d'après ce que j'ai ici, moi, puis c'est un tableau qui vient de chez vous.

On avait dit qu'il y avait 23 000 000 \$ qui provenaient du fédéral, des ententes, dans le budget de l'an passé, dans les crédits de l'an passé. Donc, il était déjà là. Là, c'est 21 000 000 \$. Il en manque quelque 2 000 000 \$, là.

M. Brassard: Bien, ça dépend de la réalisation des travaux financés dans le cadre de ces ententes. Ça peut varier. Ça a varié, effectivement.

M. Middlemiss: Donc, M. le Président, si je comprends bien, on me dit qu'on a découvert, au mois de février 1997, qu'il fallait ajouter un autre 75 000 000 \$.

M. Brassard: On n'a pas découvert. Ce n'est pas une découverte qu'on a faite.

M. Middlemiss: Non?

M. Brassard: C'est une décision qu'on a prise. On n'a pas découvert qu'il y a 75 000 000 \$ qu'il faut... C'est qu'après analyse, examen, on a décidé d'imputer davantage de dépenses au fonds. C'est une décision, ce n'est pas une découverte. C'est une décision de dire: On doit en imputer davantage. Après une analyse de l'ensemble des dépenses qu'on imputait au fonds, on a décidé d'en imputer un 75 000 000 \$ de plus. C'est ça.

Alors, ce n'est pas une trouvaille, là, ce n'est pas une découverte.

M. Middlemiss: M. le Président, ce n'est pas une découverte. Le ministre me dit que, donc: On a fait notre devoir puis on s'est aperçu que, lorsqu'on avait préparé le plan, lorsqu'on avait préparé le fonds, on avait oublié de faire certaines choses, qu'aujourd'hui on peut justifier, mais qu'à ce moment-là on n'y avait pas pensé. C'est un peu ça, là, la situation. Si on ne l'a pas inclus au tout début, c'est parce qu'on n'y a pas pensé.

À ce moment-là, c'est certainement convenable pour aider à réduire le déficit. Aïe! On vient de trouver un autre 75 000 000 \$, en fin d'année, juste un mois ou deux avant la fin de l'année fiscale. Tu parles d'une coïncidence, réellement, là!

M. Brassard: Si vous le prenez comme ça.

M. Middlemiss: Non, non, mais... Écoutez, parce qu'à ce moment-là il me semble... Ces choses-là auraient pu être découvertes au tout début. Vous saviez, je suis certain que les gens le savaient au moment du budget qu'il y avait 23 000 000 \$. C'était marqué ici, le fédéral était là, le 23 000 000 \$. On dit: Ah! on va donner un coup, on va l'ajouter là.

Puis lorsqu'on avait eu des discussions aussi, au mois de décembre. On avait posé des questions, au moment du projet de loi, en commission parlementaire. Quels sont les fonds? Vous vous souvenez, on avait même dit: Il ne faudrait pas que ça retourne au fonds consolidé. Surtout si, éventuellement, on va avoir le péage sur les routes, l'augmentation des frais d'immatriculation, et ces choses-là. On a dit: Ce serait tout à fait normal que les surplus retournent dans le fonds et non pas au fonds consolidé. Donc, à ce moment-là... C'était en décembre, ça.

Est-ce que c'est à ce moment-là qu'on a allumé la lumière puis on dit: Ah! À force de poser des questions, on a dit: Ah! ce n'est peut-être pas une mauvaise idée de mettre les fonds du fédéral, de mettre tous ces fonds-là puis de financer à long terme.

M. Brassard: M. le Président, chacun son point de vue et son interprétation. Le député de Pontiac choisit ou préfère voir dans cette opération un effort pour réduire le déficit. Bon, libre à lui. Mais, effectivement, oui, ça a eu un effet sur le déficit. Ça, c'est indéniable. Est-ce que c'est la motivation première de l'opération? Moi, je vous dis que non, mais il n'est pas obligé de partager mon avis. Ceci étant dit, il me semble que ce qui s'est produit là était tout à fait prévisible.

• (14 h 50) •

Au moment où les crédits ont été déposés, d'abord, le budget n'était pas connu, il a été prononcé pas mal plus tard. Le Fonds routier a été créé beaucoup plus tard également et il a été annoncé dans le budget. C'est le budget qui a annoncé la création du Fonds routier. Et puis il a fallu, par la suite, aussi, raffiner l'opération partage

des effectifs. Il y a beaucoup de monde au ministère, dans les divisions territoriales, dans les centres de services. Il y en a qui font des travaux reliés à l'entretien du réseau ou à l'exploitation du réseau. Il y en a qui travaillent davantage sur des projets reliés aux investissements, aux immobilisations, aux travaux routiers.

Alors, là, il a fallu, je dirais, raffiner le partage. Quelle est la part des effectifs qu'on va imputer au fonds, parce que reliée, rattachée aux travaux routiers? Quelle est la part des effectifs qu'on va continuer d'imputer au budget, parce que, surtout pour l'essentiel, vouée à des travaux d'entretien du réseau? Je vous rappelle que les travaux d'entretien ou d'exploitation du réseau, déneigement, déglacage l'hiver, entretien régulier l'été, ces travaux-là continuent d'être financés par le budget. C'est dans le budget; ce n'est pas dans le fonds. Ce n'est pas dans le fonds parce que, justement, c'est des travaux annuels. Là ce ne serait pas justifiable de les financer par voie d'emprunts. C'est des travaux annuels.

Quand vous passez la niveleuse pour reprofiler les accotements des routes, bon, ça, on fait ça tous les ans. C'est des travaux réguliers d'entretien. Si vous enlevez la neige, l'hiver, c'est des travaux reliés à l'entretien. Alors, ce n'est pas des travaux d'immobilisation. Donc, il n'y a pas lieu de financer ce genre de travaux par des emprunts. Là, ce ne serait pas légitime et ce ne serait pas acceptable. Donc, les travaux d'entretien, c'est toujours au budget. Le personnel qui consacre surtout son temps à des travaux d'entretien, bien, ce personnel-là, sa rémunération, ses traitements, tout cela est au budget.

Alors, il a fallu faire ce partage-là, même si, sur le terrain, ce n'est pas toujours aussi clair que ça. Il peut arriver qu'un fonctionnaire ou un employé du ministère consacre peut-être 15 %, 20 % de son temps à des travaux d'entretien puis 80 % à des travaux d'immobilisation, d'investissement. Mais là il fallait faire un partage. Donc, ce travail d'analyse, ce travail de partage des dépenses pour déterminer lesquelles seront imputées au fonds, il a fallu un certain temps pour qu'il se complète. C'est à partir du moment où il a été complété que, là, il a été décidé que 75 000 000 \$ de plus de dépenses seraient imputés au fonds. C'est ça, finalement, le cheminement.

La même chose pour les frais d'administration. Quelle part des dépenses de loyer on impute au fonds? Quelle part des dépenses de frais de déplacement on impute au fonds? Alors, ça s'est fait conjointement avec les Finances et le Trésor. Puis on en est arrivés à une décision. Ça aurait pu en être une autre. Et le Contrôleur des Finances également a été, évidemment, mis à contribution. Bon.

Ce n'est pas le dogme évangélique; ce n'est pas la Bible ou le Coran, mais ça se justifie. Cette répartition-là, ça se justifie. Il y a une justification.

M. Middlemiss: Je comprends, M. le Président. Ça représente 17 000 000 \$, si je ne me trompe pas. Ça, c'est 17 000 000 \$ à la répartition des traitements.

M. Brassard: Pardon?

M. Middlemiss: C'est 17 000 000 \$ dont on parle, là.

M. Brassard: De plus.

M. Middlemiss: Bien non. Répartition des traitements...

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: ...du ministère des Transports au fonds. C'est ça que vous m'avez dit. Les gens qui travaillent ici et là. Il y a 25 000 000 \$ pour les frais d'administration.

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Ça représente quel pourcentage, ça, 25 000 000 \$ pour frais d'administration?

M. Brassard: Frais d'administration, c'est 28,5 % du total des frais d'administration au ministère.

M. Middlemiss: C'est 28,5 %.

M. Brassard: Alors, il y en a 28 % qu'on impute au fonds.

M. Middlemiss: Non, mais tout ce que vous avez dit tantôt, ça a pris du temps à l'évaluer un peu à travers le Québec, dans une telle direction territoriale, dans des choses comme ça. Il y a des gens qui ont travaillé. Si je ne me trompe pas, c'est 17 000 000 \$, ça, dans le 75 000 000 \$, répartition, traitements du ministère des Transports au fonds et ajout des contributions de l'employeur.

M. Brassard: Le 17 000 000 \$ se ventile en 6 000 000 \$ de traitements de plus qui sont ajoutés au fonds, mais le 11 000 000 \$, ça, c'est les contributions d'employeur. Il a été décidé que les contributions d'employeur pour les effectifs personnels rattachés au fonds, ces contributions-là seraient imputées au fonds. Normalement, c'était imputé à l'Office des ressources humaines. Alors, ça va être imputé au fonds. Ça, c'est une règle. Dans tous les fonds — il y en a d'autres, certains fonds spécifiques qui existent — c'est maintenant la règle, les contributions de l'employeur pour les effectifs ou les personnels rattachés au fonds, ces contributions-là sont imputées au fonds.

M. Middlemiss: Et les frais de financement temporaires de 11 400 000 \$, pour un an, ça? C'est 11 400 000 \$ de frais temporaires de financement.

M. Brassard: Les frais de financement?

M. Middlemiss: Oui, oui, 11 400 000 \$ pour un an?

M. Brassard: Oui.

(Consultation)

M. Brassard: On a fait l'emprunt au mois de mars 1997.

M. Middlemiss: Ça en fait, des travaux, pour 11 000 000 \$!

M. Brassard: Ça a entraîné des frais de financement temporaires.

M. Middlemiss: En tout cas, M. le Président, il me semble que c'est des ajustements de dernière heure qui ont amené un autre 75 000 000 \$, un 75 000 000 \$ qui me semble, moi... Lorsque quelqu'un de sérieux décide d'une politique comme celle-là — parce qu'on va y arriver, on va voir combien ça nous coûte de plus cher, dans nos routes; je vais les poser, ces questions-là — il me semble qu'avant de se lancer dans un fonds comme ça, il faut savoir tout avant de prendre une décision. Il faut savoir combien ça va nous coûter. Parce qu'il faut être assuré qu'en procédant de cette façon-là les citoyens vont être mieux servis. Il va y avoir un meilleur réseau routier et ça ne leur coûtera pas plus cher. C'est ça. Et il me semble que ça, ça se fait dès le début, pas un an après et qu'on dise: Bien oui, mais on aurait dû ajouter ci et ajouter ça. Donc, on voulait tellement. C'est pour ça. Et on ne pourra pas nous blâmer ou me blâmer de penser qu'il y avait peut-être deux volets à ça, deux volets. Comme disait tantôt le député de Salaberry-Soulanges, on a fait pour 435 000 000 \$ de travaux. Bravo! Tout le monde est heureux. Mais ça va nous coûter quoi, comparativement à 435 000 000 \$ lorsqu'on le payait dans la même année? C'est les citoyens qui vont payer ça. Ça va leur coûter quoi, là?

● (15 heures) ●

M. Brassard: Bien, ça, c'est prévu. C'est ce qu'on appelle le service de la dette. Il y a un service de la dette, forcément, puisqu'on emprunte. Alors, il y a un service de la dette et, pour payer le service de la dette, il y a des crédits qui seront prévus au ministère. Ces crédits-là vont servir à payer le service de la dette. En 1997-1998, c'est 116 000 000 \$. Alors, il y a 116 000 000 \$ de prévus pour le service de la dette; 1998-1999, 212 000 000 \$; et 1999-2000, 361 000 000 \$ de prévus pour le service de la dette. Alors, oui, c'est sûr qu'on le savait, forcément. Quand on emprunte, il faut rembourser et il faut payer des intérêts. Alors, c'est clair, c'est évident.

Est-ce qu'il y a d'autres façons de faire? J'ai déjà dit, dans plusieurs interventions publiques, que, oui, oui, on peut financer des immobilisations dans le réseau routier par voie d'emprunt, et c'est ce qu'on fait. C'est ce qu'on a fait l'an passé, c'est ce qu'on fait cette année et c'est ce qu'on envisage de faire l'an prochain également. Mais on peut aussi prévoir ce qu'on appelle des «revenus dédiés». C'est aussi imaginable, envisageable de prévoir des revenus dédiés, de dire que, bon, bien, telle taxe ou tel

droit est perçu et que le fruit de cette taxe est versé au fonds. Ça aussi, ça peut se faire, mais, pour un avenir prévisible, il a été décidé que ce serait l'emprunt qui serait le mode de financement des travaux. Est-ce que, dans l'avenir, d'ici quelques années, il y aura des changements et qu'on va identifier et choisir d'autres modes de financement? Ce n'est pas exclu, mais, pour le moment, c'est par voie d'emprunt.

Et, quand le député de Pontiac nous dit, cependant — parce que je veux relever ça, quand même — nous, on le payait dans l'année, oui, c'est vrai, ils le payaient dans l'année, mais ils ont eu des déficits de 5 700 000 000 \$ et de 6 000 000 000 \$. Alors donc, il y en avait inévitablement une partie qui était financée par emprunt, forcément. Ça va de soi, il fallait le financer, le déficit. Il était financé comment, le déficit? Alors, ce n'était pas les travaux routiers proprement dits qui étaient financés par voie d'emprunt, mais le déficit, lui, l'était, et il y en a certainement une partie qui était empruntée pour des travaux routiers.

M. Middlemiss: M. le Président, est-ce que le ministre a des chiffres pour démontrer que ça va être plus avantageux de cette façon-ci? Et qu'on ne se conte pas de romances, hein, c'est encore le citoyen qui paie pour. Il vient d'avoir une augmentation de 28 \$ pour l'immatriculation, même si on lui donne un rabais sur l'assurance. Mais, l'an prochain, est-ce qu'il va en avoir un rabais? Ça, on n'en est pas certain. Le 30 \$ n'est pas nécessairement là...

Une voix: ...M. le député.

M. Middlemiss: O.K.

M. Brassard: Non, c'est sûr. C'est évident, ça, ça dépend des surplus qui vont apparaître. Ça, je l'ai très bien dit aussi, quand j'ai annoncé qu'il allait y avoir un crédit, en quelque sorte, sur les contributions d'assurance de 30 \$ cette année, que ce n'était pas récurrent, que c'était relié à un surplus qui était dégagé cette année. L'an prochain, s'il y a un autre surplus qui se dégage, ce qui est toujours possible — pas planifiable, mais toujours possible — bien, il sera retourné aux usagers à ce moment-là. Ça, c'est l'engagement du gouvernement.

Mais la question que pose le député: Est-ce que c'est avantageux pour les usagers de la route de procéder de cette façon-là? Ce qui est important, c'est que le niveau des investissements qu'on fait dans le réseau soit suffisant pour maintenir dans un état convenable ce réseau, et c'est ce que le budget prévoit. Les documents budgétaires prévoient — c'est quand même des documents officiels — qu'il y a un plan d'investissement sur trois ans et que, en l'an 1999-2000, on atteint, avec 638 000 000 \$ d'investissements dans le réseau, un niveau que tous ceux qui s'y connaissent considèrent comme étant le niveau suffisant pour maintenir le réseau en bon état. Alors, c'est ça qui compte, au fond, pour les usagers de la route, c'est qu'on investisse un niveau suffisant de ressources pour maintenir dans un état de qualité le réseau.

Une fois qu'on a déterminé ça, l'autre question qui se pose, c'est: Comment finance-t-on ces travaux? Comment finance-t-on ces niveaux d'investissement? Le choix du gouvernement, le choix des Finances, c'est de le faire par voie d'emprunt. Est-ce que ce sera toujours comme ça? Est-ce que ce sera toujours le seul mode de financement des travaux? Ce n'est pas évident. Il est possible que, d'ici quelques années, on considère que des revenus dédiés constituent un mode de financement intéressant et avantageux puis il est possible aussi, même, qu'on considère qu'une combinaison de l'emprunt et des revenus dédiés, c'est aussi une bonne façon de financer les travaux routiers. Mais, dans le fond, pour l'usager, ce qui compte, c'est qu'on investisse dans le réseau les ressources suffisantes pour s'assurer que le réseau est de bonne qualité.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Limoilou.

M. Rivard: M. le Président, je pense que le ministre a bien décrit la pertinence d'aller sur le fond du dossier. Un petit point technique, l'emprunt temporaire se fait par le ministère, est-ce que vous êtes quand même tenus à des règles du ministère des Finances pour l'emprunt à long terme? Est-ce que c'est les Finances qui empruntent à votre place ou si c'est le ministère?

M. Brassard: Oui, c'est les Finances qui empruntent. Tous les emprunts — pas juste de ce fonds-là, là, de tous les fonds spécifiques du gouvernement — sont faits par les Finances.

M. Rivard: Alors, ce qui veut dire que vous n'avez pas un mot à dire sur la longueur du temps que dure l'emprunt temporaire, parce qu'il y a bien des façon de le faire. Il y a certains projets, par exemple, qui peuvent se financer à long terme dès le début des travaux. Donc, on sauve sur le financement temporaire lorsque les taux sont favorables, mais, dans ce cas-ci, il faudrait poser la question au ministre des Finances.

M. Brassard: Oui, quoique le financement temporaire, c'est vraiment temporaire. Maintenant que le fonds est opérationnel, qu'il a ses règles de fonctionnement, le financement, il va se faire selon les règles dont je parlais tout à l'heure, puis l'amortissement va se faire selon les règles également. Donc, ça devient du long terme. Les emprunts qu'on fait, c'est maintenant du long terme. Pour cette année, là, ça va être du long terme.

Amélioration du réseau municipal et prise en charge du réseau local par les municipalités

Le Président (M. Lachance): M. le ministre, par les temps qui courent, dans plusieurs municipalités, on se pose des questions — et le député de Pontiac l'a évoqué la semaine dernière — par rapport à certains programmes, et

en particulier l'un des programmes qui découlent des effets de la réforme Ryan. On s'en souvient, il y avait eu transfert de 31 000 km de route, en 1993, à partir du 1er avril 1993, et, à ce moment-là, un programme qu'on a appelé le programme de prise en charge avait été mis sur pied pour une durée de cinq ans, qui devait être réévalué au terme des cinq années. Or, ces cinq années se terminent au terme de l'exercice financier en cours, précisément le 31 mars 1998, d'où les inquiétudes du monde municipal qui peut compter sur des subventions, en ce qui concerne l'entretien d'été et d'hiver, que les municipalités peuvent obtenir pour la prise en charge.

Alors, j'aimerais ça, si ça vous est possible, de nous donner vos intentions en ce qui concerne ce programme qui, je pense, coûte quelque chose comme 88 000 000 \$, 90 000 000 \$ annuellement au gouvernement — ça fait partie des crédits — et également, de façon concomitante, un autre programme qui intéresse pas mal les élus municipaux et les députés des comtés ruraux, le programme d'amélioration au réseau routier municipal, qui a connu une réduction assez substantielle depuis un an. Alors, M. le ministre, est-ce qu'on pourrait savoir vers quoi on s'enlène là-dessus?

M. Brassard: Bien, je pense que, vous l'avez rappelé avec raison, il y a une réévaluation qui devra se faire, les cinq années se complétant avec l'année budgétaire 1997-1998. L'an passé, dans ce programme de voirie locale, il s'est dépensé 117 525 000 \$. Le volet le plus important, vous le savez, c'est l'aide à la prise en charge. C'est des subventions, inconditionnelles d'une certaine façon, qui sont versées aux municipalités. L'an passé c'était 88 500 000 \$, cette année ça va être du même ordre, 88 100 000 \$, et c'est la dernière année selon ces règles-là. Ce qui avait été annoncé, c'est que ça durait cinq ans. Au bout de cinq ans, il y a une possibilité de réévaluer ou de revoir ce volet de programme.

• (15 h 10) •

L'aide à l'amélioration du réseau municipal, l'an passé, c'était 20 000 000 \$, dont 12 000 000 \$ dans ce qu'on appelle l'enveloppe des députés. Cette année, ça va être 23 655 000 \$, puisqu'il y aura 8 650 000 \$ de parachèvement comparativement à 5 000 000 \$ seulement l'an passé, l'enveloppe des députés demeurant la même, à 12 000 000 \$. Si on passe de 117 000 000 \$ à 125 000 000 \$ cette année, ça s'explique par le volet structures, réfection des ponts. L'an passé, c'étaient 9 000 000 \$ qui étaient prévus. Cette année, ça sera 13 250 000 \$. Pourquoi? Parce que nous avons remis aux municipalités les ponts dits complexes qui se situaient sur leur réseau tout en prenant l'engagement — je l'ai indiqué dans des lettres aux élus municipaux — que le ministère continuerait d'assumer l'inspection et l'évaluation des structures. Je pense que tout le monde reconnaît que des municipalités de 700, 800 ou de 1 000 habitants n'ont pas l'expertise nécessaire pour évaluer et inspecter un ouvrage, un pont, par exemple. On va continuer de le faire et on va continuer aussi à subventionner la réparation de ces ponts. Donc, la propriété est municipale. On les a remis aux

municipalités, mais on va continuer de les inspecter, de les évaluer puis on va continuer à subventionner les travaux de restauration. C'est ce qui explique qu'il y a, par rapport à l'an passé, presque 5 000 000 \$ de plus. C'est pour subventionner les travaux sur les ponts complexes remis récemment aux municipalités.

L'an prochain, puisque je pense que la question portait aussi sur mes intentions ou les intentions du gouvernement, d'abord, je peux vous dire qu'il m'apparaît nécessaire de maintenir un programme d'aide financière aux municipalités. Ça doit continuer. Les municipalités — enfin, un bon nombre de municipalités — ont besoin d'un soutien pour entretenir et améliorer leur réseau routier. Est-ce que ça doit se faire, cependant, de la même façon, selon les mêmes paramètres ou les mêmes règles que ce fut le cas pendant cinq ans? Je n'en suis pas certain. Je n'ai pas encore de réponse précise, mais je pense qu'il y a une réévaluation des règles qui doit être faite. Pour ce qui est de l'enveloppe, nous pensons prévoir, dans les budgets qui suivront, une enveloppe réduite, qui pourrait se situer autour de 100 000 000 \$, réservée au soutien aux municipalités. Maintenant, cette enveloppe-là, je pense, devrait comporter les trois volets déjà connus: une aide à la prise en charge, une aide à l'amélioration, avec le rôle joué par les députés, puis une aide à la réfection des ponts et des structures. Donc, les trois volets devraient demeurer. Mais la répartition du 100 000 000 \$ pourrait être modifiée. Il se pourrait que, pour l'aide à la prise en charge, plutôt que près de 90 000 000 \$, on prévoie moins de ressources puis qu'on en prévoie davantage pour l'aide à l'amélioration, ce qui nous permettrait d'augmenter, par exemple, l'enveloppe réservée aux députés. Et il se pourrait aussi — ce serait parfaitement justifiable — que l'aide à la réfection des ponts soit également augmentée, puisqu'on a décidé, comme je l'ai dit tantôt, de continuer d'aider les municipalités à restaurer ou à réparer les ponts complexes.

Alors, ce que je peux dire, c'est qu'il y a quand même des choses qu'on va devoir préciser dans l'année: quels seront les nouveaux paramètres, les nouvelles règles pour la prise en charge? On va poursuivre notre réflexion, mais, d'ores et déjà, on peut dire premièrement, d'abord, que, au ministère, on est convaincu qu'il faut continuer à aider les municipalités. Donc, ça veut dire qu'un programme d'aide financière aux municipalités pour leurs réseaux doit être maintenu. L'enveloppe requise devrait, quant à nous, se situer autour d'une centaine de millions plutôt que 125 000 000 \$ cette année ou 117 000 000 \$ l'an passé, avec les trois volets qu'on connaît, mais des règles différentes, des règles à revoir pour faire une répartition un peu différente. Je pense qu'il faut plus d'argent pour l'aide à l'amélioration. Ça m'apparaît évident qu'il faut plus d'argent pour l'aide à l'amélioration. Il en faut plus aussi pour la restauration des structures parce que les municipalités sont maintenant propriétaires des ponts dits complexes, donc il va falloir les aider davantage pour réparer ces ouvrages-là. C'est un peu l'état d'avancement de la réflexion. Alors, vous voyez, il y a des orientations de prises, mais il y a encore bien du travail de réflexion à faire pour peaufiner tout ça.

Le Président (M. Lachance): Bon. Je constate que ça suscite de l'intérêt autour de la table. M. le député de Maskinongé.

M. Désilets: Oui.

Le Président (M. Lachance): Sur le même sujet?

M. Désilets: Non, sur un autre.

Une voix: On «peut-u»...

Le Président (M. Lachance): Sur le même sujet?

**Question de règlement sur la répartition
du temps de parole et le respect
du principe de l'alternance**

M. Robert Middlemiss

M. Middlemiss: L'alternance, c'est des blocs de 20 minutes, là, ou...

(Consultation)

Le Président (M. Lachance): On m'indique que les règles qui ont cours dans l'étude des crédits sont à l'effet que la personne qui pose la question a une période de 20 minutes. Donc, la règle de l'alternance ne s'applique pas de façon aussi stricte que lors des commissions parlementaires pour l'étude des projets de loi article par article. Maintenant, écoutez, jusqu'à maintenant, ça s'est bien déroulé, avec souplesse, et je suis prêt à entendre des commentaires là-dessus. À moins qu'on applique de façon stricte, rigide la procédure dans un tel cas, je suis prêt à accueillir, peut-être, des commentaires sur cette façon de procéder. M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui. En d'autres mots, M. le Président, vous considérez qu'une formation a un bloc de 20 minutes, hein? Parce que, moi, j'ai eu mon 20 minutes, le député de Limoilou a posé une question, vous, vous en avez posé une. Est-ce que vous avez eu, chacun, droit à 20 minutes? Parce que, moi, quand j'ai fini mon 20 minutes, j'ai fini mon 20 minutes. Ça fait deux fois que je me fais interrompre parce que j'ai fini mon 20 minutes.

Le Président (M. Lachance): Mais je voudrais remarquer que personne, de ce côté-ci, à ma droite, n'a utilisé son bloc de 20 minutes.

M. Middlemiss: Je vous ai posé la question: Est-ce que c'est des blocs de 20 minutes pour chaque formation ou si c'est des 20 minutes pour chaque individu?

Le Président (M. Lachance): Bon. On m'indique que la pratique est par individu.

• (15 h 20) •

M. Middlemiss: Donc, en d'autres mots, tantôt, lorsque le député de Limoilou a fini son intervention — ça ne lui a pas pris 20 minutes — selon l'alternance, ça aurait dû être à moi. C'est ça que vous me dites?

Le Président (M. Lachance): Vous avez remarqué que les députés ministériels n'ont pas, en bon français, essayé de gruger du temps en utilisant le 20 minutes. Encore une fois, moi, je souhaite que, au cours des travaux de cette commission, on puisse agir de façon souple, parce que, si on est rigide, ça risque d'être plate pour tout le monde. Alors, moi, la pratique est à l'effet que, effectivement, c'est 20 minutes par individu, par personne, mais, jusqu'à maintenant, les députés ministériels n'ont pas utilisé la totalité des 20 minutes auxquelles ils avaient droit lorsqu'ils sont intervenus. Alors, M. le député de Pontiac, est-ce que vous tenez absolument à ce qu'on...

M. Middlemiss: Non, M. le Président. Le problème, c'est que, tu sais, je n'ai pas vidé tout un sujet, moi, puis je n'ai aucune objection. Maintenant, si on aborde un autre sujet avec l'autre député pour que le bloc ait le 20 minutes, là — je ne parle pas du Bloc à Ottawa, là, je parle du bloc ici — à ce moment-là...

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: ...c'est que, à tout bout de champ, je vais être obligé de revenir, moi, avec un sujet que je n'aurai pas vidé. Donc, moi, ça ne me cause aucun problème, puis je ne veux certainement pas enlever le temps d'intervention aux collègues, c'est juste que ça devient un peu décousu dans ce sens-là. C'est tout.

Le Président (M. Lachance): Ce qui est souhaitable, c'est d'aborder un sujet puis de pouvoir en discuter jusqu'à ce que les parlementaires soient satisfaits, puis, ensuite, on passe à d'autres sujets. Sinon, vous avez raison, ça va devenir extrêmement décousu et, en même temps, ça va être plate sur la façon de travailler. Bon. À ce moment-ci, j'ai une demande qui m'est indiquée. Est-ce qu'on continue sur le même sujet, M. le député de Salaberry-Soulanges?

M. Deslières: Oui, mais, juste pour clarifier le point d'ordre, là, on va fonctionner sur 20 minutes ou on demande la souplesse?

M. Middlemiss: M. le Président, c'est vous, le président?

Le Président (M. Lachance): Oui.

M. Middlemiss: Il me semble que c'est clair, on n'a pas besoin d'un autre intervenant pour prendre les décisions, c'est vous qui prenez les décisions. C'est très clair, vous avez dit: C'est la règle de l'alternance. On a jusqu'à 20 minutes. Moi, je peux y tenir. Je vous ai dit

que, moi, je suis très prêt à coopérer, sauf que, à un moment donné, là, moi, j'ai encore des questions sur un sujet que je n'ai pas vidé. On va avoir abordé le sujet de la prise en charge, de l'amélioration du réseau routier municipal, on va arriver avec d'autres, puis, moi aussi, j'en ai des questions sur ces sujets-là...

Le Président (M. Lachance): Je n'en doute pas, M. le député.

M. Middlemiss: ...et c'est pour ça que j'essaie de trouver une façon pour empêcher le ministre et son équipe de se répéter sur les mêmes sujets.

Le Président (M. Lachance): Alors, si vous voulez, on peut suspendre quelques instants pour clarifier ça puis on va revenir.

M. Middlemiss: D'accord, envoyez donc.

(Suspension de la séance à 15 h 23)

(Reprise à 15 h 29)

Décision du président

Le Président (M. Lachance): Ça fait assez surprenant de pouvoir se citer soi-même ou à peu près. J'ai déjà établi de la jurisprudence le 12 avril 1984 à titre de président de la commission du budget et de l'administration.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Lachance): Concernant l'alternance lors de l'étude des crédits, il faut bien se rappeler que, à l'époque, c'était la formule des commissions parlementaires que nous avons maintenant et que, à l'époque, c'était tout à fait nouveau. Alors, évidemment, ça a été soulevé, déjà, dans le passé, et je vois que la jurisprudence est assez abondante de la part aussi d'un ex-collègue du député de Pontiac, M. Jean-Guy Lemieux, qui était député de Vanier et président de la commission du budget et de l'administration. «En ce qui concerne l'alternance lors de l'étude des crédits, vu l'absence de débats contradictoires, l'alternance entre les députés de la majorité et ceux de l'opposition n'est pas un principe rigide. Le président jouit d'une grande discrétion dans l'octroi des droits de parole. La seule exigence consiste à répartir le droit de parole de façon équitable.» Alors, je vais utiliser avec discernement cette jurisprudence.

• (15 h 30) •

Une autre, ici, de l'ex-député de Vanier: «Rien dans nos règles — et ça, c'est le 25 avril 1989 — de procédure ne favorise les membres d'une formation politique par rapport à une autre. Ainsi, tous les membres de la commission jouissent de droits équivalents, et je dois veiller à ce que chacun puisse exprimer ainsi son point de

vue.» Alors, voilà. Je pense que les thèmes, les sujets... parce que, autrement, si un député intervient pendant une période de deux minutes, si on appliquait la règle stricte de l'alternance, ça voudrait dire que, une fois son deux minutes terminé, on doit passer à quelqu'un d'autre. Alors, M. le député de Vaudreuil-Soulanges.

M. Deslières: Salaberry-Soulanges.

Le Président (M. Lachance): De Salaberry-Soulanges.

M. Deslières: C'est le député de Pontiac qui a mélangé tout à l'heure...

Une voix: ...

Des voix: Ha, ha, ha!

Discussion générale (suite)

M. Deslières: Merci, M. le Président. Juste pour revenir sur le sujet, vous avez mentionné que toutes les décisions étaient en cours, en évolution. M. le ministre, un point: Le temps, la durée de ce nouveau programme, est-ce qu'il est figuré? Est-ce qu'on parle de trois ans, cinq ans? Parce qu'on sait qu'il y en avait de trois ans puis de cinq ans. Première question.

M. Brassard: Ça va faire partie des décisions à prendre.

M. Deslières: Mais on pense à...

M. Brassard: Il est clair, cependant, qu'il va falloir annoncer la couleur et indiquer au monde municipal quelle est la durée. Si c'est cinq ans, je pense que ça devra être cinq ans sur l'ensemble des volets.

Maintenant, c'est clair aussi, je ne l'ai pas dit tantôt, qu'on va consulter les unions, les deux unions municipales, sur le réaménagement et les changements qu'on compte apporter. On va les consulter.

Moyens envisagés afin de financer les travaux routiers

M. Deslières: D'accord. Autre question, M. le Président. Tout à l'heure, vous mentionniez que les investissements sur le réseau routier ça pouvait se faire et que ça devait se faire par emprunt et, également, par d'autres scénarios, d'autres sources de revenus, on parle de revenus dédiés. Bien sûr, qu'on pense en premier lieu au péage, peut-être pas au péage qu'on a connu, à la forme de péage qu'on a connue, mais on peut penser à d'autres sources. Est-ce qu'au ministère on étudie différents scénarios en termes d'enveloppes, de revenus dédiés possibles pour l'avenir? Est-ce qu'on étudie la situation dans ce sens-là, pour dégager d'autres sources de revenus dédiés qui seraient autres que le péage? Hypothèse.

M. Brassard: On l'a examinée. On a examiné diverses sources. Au fond, quand on réfléchit là-dessus, on se rend compte qu'il n'y a pas une multitude de sources de financement. Si, encore une fois, on veut appliquer, d'une certaine façon, le principe de l'utilisateur-payeur, parce que c'est ce dont il s'agit, il n'y en a pas un si grand nombre que ça. Il y a les droits d'immatriculation, voilà une contribution spécifique de l'usager de la route. Il y a la taxe sur les carburants, ça aussi, c'est une contribution bien spécifique de l'usager de la route. Il y a aussi, évidemment, le péage qui est une contribution directe de ceux et celles qui utilisent le réseau routier. Dans certains pays, il existe un système de vignettes; les automobilistes achètent une vignette et cette vignette leur donne un droit d'accès au réseau, autoroutier surtout. Mais la liste est vite épuisée, hein. Quand on a examiné ces divers modes de financement, péage, vignette, taxe sur les carburants, droits d'immatriculation, on s'arrête assez vite.

M. Deslières: C'est ce qu'on retrouve un peu partout lorsqu'on a appliqué les revenus dédiés, que ce soit en Europe ou...

M. Brassard: Voilà! C'est ce qui existe chez nous aussi. Ça ne va pas dans le fonds, ce n'est pas des revenus dédiés. C'est à peu près autour de 500 000 000 \$ que les automobilistes, finalement, paient en droits d'immatriculation. C'est vrai que ça s'en va au fonds consolidé, mais c'est une contribution en tant qu'usager de la route. C'est la même chose pour les taxes sur les carburants, les taxes sur l'essence. C'est en quelque sorte le contribuable en tant qu'automobiliste qui paie ces taxes-là.

La question qui se pose après ça, c'est: Est-ce qu'on décide d'en dédier le total ou une partie pour financer un fonds consacré à des travaux routiers? C'est ça, la question qu'on se pose.

M. Deslières: Travaux routiers, on parle de développement surtout?

M. Brassard: On parle de travaux routiers. Dans le cas qui nous intéresse, ce n'est pas uniquement du développement. On peut imaginer une combinaison où on pourrait dire: Le développement routier, on va le financer par emprunt; les travaux d'amélioration puis de revêtement des chaussées, on va les financer par des revenus dédiés. Il y a toutes sortes de combinaisons possibles. Le choix du gouvernement, pour le moment, l'an passé, cette année et dans un avenir prévisible, encore une fois, c'est de financer tous les travaux routiers, tous les investissements routiers par voie d'emprunt. C'est ça, le choix. Mais il y a toutes sortes de combinaisons possibles. Et là on est dans les hypothèses.

Développement des autoroutes

M. Deslières: Dernière question, M. le Président. On a sûrement évalué, au ministère, le coût du

développement au cours des prochaines années pour, exemple, les autoroutes. Quel est-il? Quelle est la hauteur prévisible?

M. Brassard: Si on additionne tous les projets d'autoroutes qui sont, disons, dans le décor ou qui correspondent à une attente d'une population — je vous regarde puis je pense à la 30; je regarde le député de Pontiac puis je pense à la 50 — si on fait l'addition de tout ça, prolonger la 20 jusqu'à je ne sais pas où, dans la péninsule gaspésienne, enfin c'est plusieurs milliards.

M. Deslières: 2 000 000 000 \$

M. Brassard: Ah, sûrement 2 000 000 000 \$, et plus. Mais, encore une fois, c'est évident que c'est une chose que les attentes d'une population ou les projets d'autoroutes, c'en est une autre que de décider de les faire puis de les développer. Mais, dans nos cartons, pourrait-on dire, si vous me permettez l'expression, dans les cartons du ministère, il y a certainement pour plus de 2 000 000 000 \$ de projets d'autoroutes, soit d'autoroutes complètement nouvelles, soit de prolongements d'autoroutes existantes.

M. Deslières: Merci.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le député de Salaberry-Soulanges. M. le député de Pontiac.

Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier (suite)

Efficacité de ce nouveau poste budgétaire indépendant

M. Middlemiss: Merci, M. le Président. Pour revenir à notre fonds, on m'indique qu'on s'est aperçu, au mois de février, qu'il y avait d'autres montants qu'on pouvait financer dans le fonds. Avant de créer ce fonds, comme le ministère des Transports fait toujours, que ce soit de décider si une route devrait être en béton bitumineux ou en béton ciment, ou si on devrait procéder avec une autoroute ou non, on fait toujours les coûts-bénéfices. Il me semble que, à ce moment-ci, on parle de grosses sommes d'argent.

• (15 h 40) •

Est-ce que le ministère — c'est peut-être le ministère des Finances qui a fait ça, c'est peut-être une commande qui est venue du ministère des Finances — a regardé quels étaient les bénéfices? Sachant fort bien que, si on néglige de faire les travaux sur le réseau routier, il faut payer des sommes plus grandes après. Il me semble que c'est le raisonnement qu'on devrait faire dans de telles circonstances, parce que, en bout de piste, c'est encore le même citoyen qui va payer pour ça. Que ce soit sous forme de déficit, que ce soit sous forme d'amortissement, que ce soit une augmentation de l'immatriculation, c'est toujours le même citoyen.

Il me semble que, aujourd'hui, lorsqu'on dit qu'on vise telle chose, le déficit zéro, c'est des choses qu'on devrait faire. On devrait s'assurer, avant de s'embarquer dans des choses comme ça, qu'on a fait l'étude et que c'est avantageux pour nous autres. Si ça ne l'est pas, bien, on n'est pas gagnant. C'est ça qui me surprend. Parce que ça me donne l'impression, moi, que le fait qu'on vient de s'apercevoir, au mois de février 1997, presque un an après qu'on ait créé le fonds, qu'il y a des choses où on dit: Ah, ça devrait aller là... Je me la pose, la question. Gouverner, c'est prévoir. Il me semble que sur des choses comme ça, on devrait le faire. Ou bien, c'est juste de la poudre aux yeux, de dire: On est un bon gouvernement puis de bons gestionnaires. Ce n'est pas nécessairement vrai.

M. Brassard: M. le Président, je commencerais en disant que le premier constat que j'ai fait en arrivant au ministère des Transports, c'est que ce qu'on investissait dans la réseau routier pour le maintenir en bon état puis assurer un développement raisonnable, ce n'était pas suffisant. Ça, on en avait parlé. Ça, c'est le premier constat. L'autre réflexion qui vient à la suite de ce constat, c'est de se dire: Qu'est-ce qu'on peut faire ou qu'est-ce qu'on doit faire pour que le niveau de ressources consacrées au réseau atteigne une hauteur suffisante? Or, on se pose ces questions-là dans un contexte précis. Dans quel contexte? Dans un contexte d'une opération majeure d'assainissement des finances publiques, un contexte de compression de dépenses considérable. C'est dans ce contexte-là que ces questions sont posées et que ce constat-là est fait.

Par conséquent, si on maintient dans les crédits budgétaires le financement des travaux routiers, on risque de ne pas pouvoir les augmenter au niveau qu'on juge requis pour maintenir en bon état. Comme ça fait partie d'un budget du ministère, que ce ministère-là est mis à contribution, comme tous les autres, dans une opération d'assainissement des finances publiques et de compression, c'est ça le risque. C'est un peu à partir de là... C'est très concret comme démarche ce qu'on a fait. On s'est dit: Quelle est la meilleure façon, dans un contexte comme celui-là, d'en arriver quand même à mettre plus d'argent dans le réseau routier? Alors, la réponse, c'est: Sortons ça du budget, sortons le financement du budget, mettons-le à part, mettons-le, comme on dit, extrabudgétaire. Comment? Bien, en créant un véhicule qui s'appelle un fonds spécifique. Dans ce fonds-là, puisque ce n'est pas budgétaire, là, on pourra décider de l'alimenter de diverses façons pour qu'on puisse atteindre notre objectif d'avoir plus de ressources à consacrer au réseau routier.

Et là le choix qui s'est fait au gouvernement, c'est l'emprunt. On va emprunter. Ça se justifie. C'est des immobilisations. Ce qu'on investit et ce qu'on dépense, ça a une durée qu'on peut déterminer, qui peut aller jusqu'à 20 ans, par exemple, quand c'est du développement. Donc, c'est justifiable. D'ailleurs, il n'y a personne dans le monde de la finance qui a reproché au gouvernement de financer par emprunt ces travaux-là. Avez-vous entendu un

reproche? Personne. C'est normal. C'est tout à fait légitime. On peut les financer d'une autre façon aussi, par des revenus dédiés, comme on l'a dit tantôt. Mais le financer par emprunt, c'est parfaitement justifiable et légitime. La même façon qu'on finance par emprunt une nouvelle école ou un hôpital, ça se justifie. De cette façon-là, l'ayant sorti du cadre budgétaire, on peut, à ce moment-là, envisager de mettre plus de ressources et de faire plus de travaux, d'investir davantage dans le réseau routier. Et c'est précisément ce qui va se produire cette année, l'an prochain et dans l'autre année. On a mis au point et on a conçu un plan d'investissement en accord avec les Finances. Ce plan-là se retrouve dans les documents budgétaires officiels déposés à l'Assemblée nationale. Donc, c'est formalisé. Et on va investir davantage.

Alors, la réponse à la question du député: Est-ce que c'est avantageux pour les usagers? Oui, c'est avantageux pour les usagers parce qu'on investit davantage, donc on améliore le réseau. On va se retrouver avec un réseau de meilleure qualité? C'est oui. Est-ce que ça a des effets budgétaires intéressants pour le gouvernement? La réponse, c'est oui aussi, parce qu'on sort ça du cadre budgétaire, donc c'est moins de dépenses budgétaires. C'est davantage d'investissements routiers cependant, mais c'est moins de dépenses budgétaires. Oui, alors c'est avantageux dans un contexte d'une opération de compression budgétaire, de réduction de dépenses. C'est avantageux pour le gouvernement, mais c'est aussi avantageux pour l'utilisateur parce qu'on l'a sorti du budget et on finance plus de travaux par la voie de l'emprunt. C'est un peu ça, le cheminement.

Pourquoi en est-on arrivé là? C'est un peu ça. Parce que je m'étais rendu compte — et je n'étais pas tout seul à m'en rendre compte — que, si on laissait ça dans le budget, si ça continuait d'être un programme budgétaire du ministère, bien, forcément, à partir du moment où on est toujours dans une période de compression budgétaire, que ce programme-là serait aussi touché que les autres et qu'on ne réussirait pas à voir le moment où on augmenterait ces investissements routiers. En le sortant, bien, ça devient possible. C'est ça un peu le cheminement qu'on a suivi pour en arriver à ce genre de décision là.

M. Middlemiss: Oui, M. le Président. Est-ce que la commission pourrait bénéficier de l'exercice qui a été fait et qui démontre que de procéder de cette façon-ci c'est plus avantageux pour les Québécois, les utilisateurs de la route? Est-ce qu'on pourrait être, nous autres aussi, sensibilisés à ça? Quels que soient les comparatifs, combien de moins ça va nous coûter comme collectivité?

• (15 h 50) •

M. Brassard: Bien, il y a une chose qui est sûre, M. le Président, c'est que ce que vous n'investissez pas maintenant dans un réseau routier quand on a constaté des déficiences dans le réseau, si on attend deux ans, trois ans pour le faire — ça, il y a des études — au lieu de 1 \$ qui serait nécessaire d'investir cette année, si on attend trois ans, je ne sais pas, je pense que ça double. C'est 2 \$ qu'il

faut investir parce que le réseau, entre-temps, il s'est dégradé; la dégradation s'est accentuée. Donc ça, il y a des études qui sont faites, des chiffres qui démontrent que, si vous n'investissez pas immédiatement dans le réseau, si vous attendez trop, si vous laissez le réseau se dégrader, vous êtes appelés, à ce moment-là, pour le remettre en état, à investir deux fois plus.

Par conséquent, c'est clair que, si on n'avait pas créé le Fonds routier prévoyant des augmentations substantielles des investissements, si on ne l'avait pas fait, ce qui se serait produit, bien, le réseau aurait continué de se dégrader. Au moment où on aurait été prêt, une fois l'opération déficit zéro complétée, à augmenter les investissements, il aurait fallu en investir encore davantage pour obtenir le même résultat qu'on aurait obtenu si on avait investi immédiatement, au moment où c'était nécessaire, où c'était requis.

M. Middlemiss: Oui, M. le Président, avec toutes ces données-là, sachant que ça coûte plus cher si on ne le fait pas, sachant combien ça nous coûte pour le faire aujourd'hui, sachant comment ça va nous coûter si on a un fonds routier, où sont ces chiffres-là? Y a-t-il quelqu'un qui a fait l'exercice pour prendre la décision coûts-bénéfices? Il me semble que ça se fait toujours. On change d'un à l'autre. On a discuté des routes en béton ciment; on a discuté des routes en béton bitumineux et on a dit qu'on a décidé de le faire en béton bitumineux parce qu'il y avait un avantage coûts-bénéfices. Il me semble, moi, lorsqu'on change, qu'on devrait au moins avoir comme support ces choses-là. On est tous d'accord que ça coûte plus cher. J'étais l'un de ceux qui disaient peut-être le plus souvent que, si on ne fait pas les travaux aujourd'hui, ça va nous coûter plus cher. J'ai toujours dit que c'était un investissement qu'on faisait dans le réseau routier.

Ceci étant dit, il me semble que, avant de changer, on devrait avoir comme support... Si on avait fait ça, probablement qu'on se serait aperçu que ce n'était pas 360 000 000 \$, c'étaient 435 000 000 \$, l'an passé. Dans le budget, on n'aurait pas fait ce qu'on a fait là. Ça nous donne l'impression qu'on est allé au pif, là, parce qu'il n'y a pas personne qui nous donne... à moins que vous ne les ayez, les études et les chiffres qui démontrent clairement que le Québécois, le citoyen, pour l'utilisation de la route, ça va lui coûter moins cher et qu'il va avoir de meilleures routes. C'est ça. Il me semble qu'on prend des décisions, de cette façon-là, bien mesurées. Et tant mieux. C'est ça, il me semble, qu'on devrait avoir avant de se lancer. À moins que ce soit le ministère des Finances qui ait décidé et non pas le ministère des Transports. Ça, ça pourrait s'expliquer parce qu'ils n'ont certainement pas les données et pas nécessairement les connaissances, au ministère des Finances, pour être capable d'évaluer ces choses-là. Ou ils n'ont pas demandé au ministère des Transports de donner des chiffres à l'appui pour dire: Regardez, on vit des moments difficiles, il faut descendre le déficit à zéro, il faut s'assurer que les citoyens du Québec vont en avoir pour leur argent, et on fait ça. Là, on est tous gagnants: on a de meilleures routes et on ne paiera pas plus cher.

Là, je ne suis pas certain. C'est la question que je pose: Est-ce qu'on a des chiffres à l'appui pour cette thèse-là qui vous a incités à procéder à créer le fonds?

M. Brassard: Bien, M. le Président, ce qu'on a fait, une opération indispensable qu'on a menée au ministère des Transports — de concert d'ailleurs avec les Finances aussi, parce qu'il a fallu également convaincre et les Finances et le Trésor, convaincre le gouvernement que nos données étaient fondées, justifiées — c'était quoi? De quoi s'agissait-il? Il s'agissait de déterminer les besoins. La première chose qu'il nous a fallu faire, ça a été de déterminer les besoins dans le réseau routier. Parce qu'on entendait de multiples observateurs qui disaient: On n'investit pas assez dans le réseau routier. Le réseau routier se dégrade, se détériore, puis on n'y met pas suffisamment de ressources pour le remettre en état. C'est ça qu'on entendait.

La première question qu'on s'est posée puis à laquelle on a cherché à répondre, c'est: Quels sont les besoins? Qu'est-ce qu'il faut investir et combien faut-il investir dans le réseau routier pour qu'il soit maintenu dans un état convenable, compte tenu de son âge — c'est un réseau vieillissant — compte tenu du taux de déficience qu'on y a constaté aussi? Qu'est-ce qu'il faut y investir? C'est ça, la question. On l'a fait. Écoutez, je peux bien vous déposer une tonne de documents là-dessus, mais c'est une opération sérieuse qui s'est faite pour déterminer les besoins. Puis, une fois qu'on a déterminé les besoins, les hauts fonctionnaires ont rencontré ceux des Finances pour les convaincre que c'était ça, les besoins. Je pense qu'on était suffisamment bien outillés puis bien équipés, puisqu'on a réussi à convaincre les Finances et le Trésor que les besoins qu'on avait déterminés c'étaient des besoins réels.

Et c'est ça qui donne lieu au plan d'investissement qu'on retrouve dans le budget: 515 000 000 \$ cette année, 574 000 000 \$ l'an prochain et 638 000 000 \$ en 1999-2000. Ça, ces chiffres-là n'apparaissent pas par hasard. C'est à la suite d'une évaluation précise, sérieuse des besoins de ce qu'il faut investir dans le réseau. C'est à partir des besoins bien identifiés qu'on a cernés, qu'on a mis au point ce plan d'investissement de trois ans.

Disons que ce n'est pas tout à fait exact ce que je vous dis là, il faut enlever 50 000 000 \$. En l'an 2000, c'est 588 000 000 \$. C'est ça, le chiffre. Qu'est-ce qu'il faut pour maintenir le réseau en bon état? Réponse: 588 000 000 \$. Mais comme il y a des problèmes de congestion majeurs — on en parlera sûrement au cours de l'étude des crédits — du réseau autoroutier de la région de Montréal, on a dit: Il faut faire quelque chose. Et là, on a ajouté 50 000 000 \$ pour le porter à 638 000 000 \$. Voilà les besoins identifiés.

Et là, une fois qu'on connaît les besoins, l'autre question qui vient à l'esprit, c'est: Est-ce qu'on est en mesure d'y répondre, aux besoins? Est-ce qu'on est en mesure d'investir 515 000 000 \$ cette année puis 638 000 000 \$ en 1999-2000? Bien là, je ne vous reprendrai pas le raisonnement que je vous ai fait tout à l'heure. Si on le laisse dans les crédits budgétaires, c'est douteux

qu'on y arrive parce que ça va être pris dans l'opération de compression, comme tous les autres programmes de tous les ministères, puis c'est loin d'être certain qu'on va se retrouver avec 515 000 000 \$ de travaux. Alors, qu'est-ce qu'il faut faire pour éviter ce risque-là? Sortons-le du budget; isolons ce programme-là puis mettons-le à côté dans un fonds.

Les analyses approfondies, surtout celles qui sont faites au ministère, c'est essentiellement pour bien déterminer les besoins du réseau, parce qu'on savait très bien qu'il ne suffisait pas de dire aux Finances: Ça nous prend 500 000 000 \$ sur le réseau. Il fallait le démontrer, il fallait le justifier, il fallait avoir un argumentaire solide pour les convaincre. Alors, c'est ça qui s'est fait comme travail. Ce travail-là a été fait.

● (16 heures) ●

M. Middlemiss: M. le Président, en chiffres, combien, comme utilisateur routier, ça va me coûter moins cher avec cette façon-ci que si on avait procédé de l'autre façon, qu'on soit obligé d'emprunter et de payer la même année? Il me semble que c'est ça, la question. Gouverner, c'est prévoir.

Et, en parlant de la décote: *Le crédit du Québec, menacé d'une décote*. «M. Bergeron surveille et analyse l'état de la dette des gouvernements canadiens pour la firme UBS Securities LLC. Celui-ci a signalé, dans un rapport, qu'il y a un risque significatif d'une décote d'une coche du crédit du Québec. "Nous recommandons une approche prudente dans le court terme aux investisseurs", a-t-il écrit. Celui-ci signale que "même si le gouvernement a coupé ses dépenses de programmes, il a annoncé pour 1 100 000 000 \$ de dépenses en capital qui n'apparaissent pas, précise-t-il, dans son bilan des dépenses".»

Donc, ce n'est pas moi, là, et c'était dans les journaux de vendredi dernier. Donc, j'ai une préoccupation. Si ces gens-là ont une préoccupation, ils doivent se poser la question, à savoir: Est-ce que ça va coûter plus cher de cette façon-là? Donc, ils ont dit: Ah! c'est une autre façon aussi de dire: On a réussi à maintenir notre déficit, mais on en a mis pour 1 000 000 000 \$ en investissements en capital qu'on devra payer, là. Tôt ou tard, on va être obligé de le payer, ça. Au moment où on va le payer, est-ce que, collectivement, ça va nous coûter plus cher? C'est ça que j'aimerais savoir. J'aimerais avoir des chiffres.

M. Brassard: Bien là il faudrait demander les chiffres aux Finances. C'est eux autres qui empruntent pour nous, là. Mais, ceci étant dit, écoutez, d'abord, la décote, elle n'a pas eu lieu. Les rumeurs ne se sont pas avérées fondées.

M. Middlemiss: ...qui nous a parlé tantôt.

M. Brassard: Oui, ça...

M. Middlemiss: Vous m'avez dit qu'il n'y avait personne qui en avait parlé et c'est pour ça que j'ai lu ça, là.

M. Brassard: ...bien beau en parler. De la décote, ça, on en parle souvent. Mais je vous signalerai que, depuis deux ans — puis ce n'est pas arrivé souvent au cours des 10 dernières années; je ne veux pas insister davantage, là — les objectifs de dépenses, les prévisions de dépenses ont été atteintes, ont été respectées. Les prévisions de déficit ont été respectées. Le plan d'opération d'assainissement des finances publiques est suivi et respecté scrupuleusement et on va l'atteindre, le déficit zéro, en l'an 2000. On a bien beau citer des articles de journaux, là, il reste que, dans les milieux financiers, la crédibilité des budgets de ce gouvernement, je pense qu'elle est avantagement comparable à celle du gouvernement précédent, pas mal, pas mal. Puis c'est sûr qu'il y a toujours de l'investissement en capital, là. Ce n'est pas parce qu'on va avoir atteint le déficit zéro qu'on va cesser d'emprunter.

Il y a des investissements dont le financement est davantage justifié par voie d'emprunts que d'autres. Quand vous faites une immobilisation qui a une durée de vie très longue, c'est tout à fait justifiable de la financer par emprunt. C'est un peu comme pour un ménage. Ce n'est pas illégitime pour quelqu'un, par exemple, qui s'achète une voiture, une auto, de la financer par emprunt, compte tenu de sa durée de vie. Compte tenu de la durée de vie des investissements qu'on fait sur le réseau routier ou de la durée de vie des investissements qu'on fait dans le système scolaire, dans les écoles ou dans le système de santé, le recours à l'emprunt est parfaitement légitimé, puis il va continuer. Puis, même quand on va avoir atteint le déficit zéro, je suppose qu'il y a des choses qui vont se financer par emprunt, qui vont continuer d'être financées par emprunt.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Maskinongé.

M. Désilets: Merci, M. le Président. Ma question concerne surtout le programme 2, Systèmes de transport, et puis...

M. Brassard: À ce moment-là, M. le Président, je ne sais pas, moi, comment on veut fonctionner. Est-ce qu'on épuise un sujet, puis on...

M. Désilets: Moi, c'est fini...

M. Brassard: ...peut aborder d'autres sujets? Moi, ça ne me dérange pas. C'est à vous d'en convenir.

Le Président (M. Lachance): Le problème que ça pose, c'est qu'on risque de passer énormément de temps sur un sujet. Ça, c'est à la décision. Il n'y a pas à imposer les sujets qui sont discutés. Et, en même temps, de permettre aux parlementaires des deux côtés de pouvoir aborder aussi des sujets, à leur convenance.

M. Brassard: M. le Président, c'est tout simplement une directive que je vous demandais.

Le Président (M. Lachance): Je comprends très bien votre remarque. Mais, si je comprends, à ma droite, il n'y a pas d'interventions qui vont dans le sens de ce qui vient d'être discuté.

Alors, M. le député de Maskinongé. Ce qui n'empêche pas le député de Pontiac de revenir sur le sujet ou sur d'autres sujets. Allez-y, M. le député de Maskinongé.

Développement du réseau de transport en commun

M. Désilets: Le programme 2 concerne surtout les frais du système de transport versus les trains de banlieue, le métro de Montréal, les immobilisations, le transport adapté, le transport en commun. Je veux dire, la vision globale qui se dégage, y «a-tu», dans un avenir rapproché, une tendance à investir dans le transport en commun?

M. Brassard: Globalement, la réponse, c'est oui. Toutefois, il est utile de rappeler, pertinent de rappeler qu'en créant l'Agence métropolitaine de transport, le ministère des Transports s'est, en quelque sorte... Il avait déjà abandonné avant, s'était retiré du financement des opérations comme telles. On ne finance plus les opérations. On continue cependant de financer les immobilisations. Comme vous le voyez, il y a encore des montants importants pour financer les immobilisations dans le transport en commun.

À Montréal, vendredi, avec mon collègue le ministre d'État à la Métropole, on annonçait des centaines de millions d'investissements, pour, entre autres, des achats d'autobus, donc renouvellement de la flotte. On continue de subventionner ça. On va enclencher aussi tout un programme important de restauration des 26 premières stations de métro à Montréal.

Il y a beaucoup d'investissements faits par l'Agence métropolitaine de transport, conjointement avec le ministère, qui visent à favoriser le transport en commun, indéniablement, et à favoriser ce qu'on appelle le transfert intermodal, le transfert de la route vers le transport en commun. Par exemple, cette année, on l'annonçait, il y a plusieurs stationnement incitatifs qui vont être soit agrandis, soit créés. On a investi 23 000 000 \$, dont 20 000 000 \$ par le ministère des Transports, pour les stationnements d'incitation. Ça, ça vise, évidemment, le transfert d'un mode à l'autre. Les gens stationnent leur auto, soit qu'ils prennent le train de banlieue, soit qu'ils prennent l'autobus. Donc, ils prennent le transport en commun. Il y a donc moins d'automobiles sur les routes. Il y a diverses mesures de cet ordre-là qui ont pour effet ou qui ont pour but de favoriser le transport en commun.

Il y a aussi le mandat premier de l'Agence métropolitaine. Ça doit se faire, c'est une de ses missions qui est d'harmoniser les tarifs des diverses sociétés de transport. C'est au cœur de sa mission. Ça aussi, ça devrait favoriser le transport en commun. Les tarifs actuellement ne sont pas harmonisés, la rive sud,

Montréal, île de Montréal, rive nord. Un des principaux mandats de l'Agence, c'est de procéder à une harmonisation tarifaire.

• (16 h 10) •

Mon collègue d'État à la Métropole, vendredi, signalait que, depuis un certain nombre d'années, l'achalandage dans le transport en commun, dans la grande région de Montréal, est en déclin. Il se situe actuellement, je pense, si ma mémoire est bonne, à 25 %; 25 % des déplacements, dans la grande région de Montréal, se font par le transport en commun. Mais ça a déjà été beaucoup plus que ça. Ça a déjà dépassé les 30 %. Il y a une décroissance. Et il signalait, avec raison — et on est partie prenante de ces objectifs — qu'il faut commencer d'abord par stopper la décroissance, l'arrêter et, progressivement, par toute une série de mesures, repartir la croissance.

M. Désilets: Il faut l'arrêter.

M. Brassard: Il faut l'arrêter, tout à fait, et, autour de 2005, 2010, passer de 25 % à 28 % des déplacements. Il y a un effort à faire. Je résumerais, pour répondre à votre question, en disant qu'on a encore beaucoup de programmes, des programmes majeurs avec des fonds considérables, pour soutenir le transport en commun, mais au chapitre des immobilisations, et que, deuxièmement, il y a également toute une série d'investissements qui sont faits dans la région de Montréal et dont l'effet sera de favoriser le transport en commun.

Quand on regarde l'ensemble de la région métropolitaine de Montréal, quand on regarde les millions de déplacements qui se font et dans le transport en commun et sur le réseau routier dans cette région-là, quand on anticipe l'augmentation du parc de voitures, je pense que, d'ici une dizaine d'années, il y aura 500 000 voitures de plus dans la région de Montréal, des autos de plus. Quand on regarde ça, c'est évident que, si on ne fait rien, si on ne bouge pas, si on laisse aller les choses, on s'en va vers une situation où il y aura encore plus de kilomètres d'autoroutes saturées, engorgées, congestionnées que ce n'est le cas présentement, il y aura plus de véhicules sur les routes, plus de déplacements sur le réseau, et c'est clair à ce moment-là qu'il y aura des pressions encore plus fortes pour qu'on ajoute des infrastructures, pour qu'on développe le réseau autoroutier encore davantage, et avec les coûts que ça veut dire. Ça signifie donc qu'il faut absolument, dès maintenant, poser un certain nombre de gestes, faire un certain nombre d'investissements qui vont avoir pour effet de favoriser le transport en commun, pour éviter qu'on ne se retrouve dans cette situation anticipée.

Investissements dans la recherche et développement

M. Désilets: Dans un autre ordre d'idées, je ne sais pas si c'est parce que je fais une mauvaise lecture ou j'ai de la difficulté avec les crédits, mais, au niveau de la recherche, est-ce que le ministère investit en recherche? Je

pense, entre autres, quand je dis ça, à des projets de fusion. Exemple, au lieu de mettre des patches sur les routes... Si on réchauffe l'asphalte et on patche le trou, il y a «tu» de quoi de prévu là-dedans? On voit aussi souvent, sur le bord des autoroutes, «Essai de peinture». Mais quels sont les résultats, ou ça nous coûte combien, tout ça? Je voudrais savoir si on investit aussi dans la recherche, au ministère.

M. Brassard: Absolument. Oui, oui. Il y a toujours eu des investissements de faits dans la recherche, parce que c'est important. Évidemment, vous nous donnez un certain nombre d'exemples. Cette année, il y aura 3 200 000 \$ d'investis dans la recherche; l'an passé, on était à 3 700 000 \$. Alors, on continue. Et ça prend diverses formes, évidemment. C'est des recherches, effectivement, sur les composés de bitume, les différentes recettes de bitume. Il y a des recherches qui se font dans ce domaine-là. Il y a des recherches qui se font sur la résistance des peintures également pour le marquage des routes. Ça se continue. Il y a des recherches qui se font sur la structure d'une route sur des matières isolantes aussi qu'on utilise sur certains tronçons de routes pour empêcher les déformations dues au gel et au dégel. Il y a toutes sortes de recherches qui se font. Il y a des recherches qui se font sur la signalisation aussi. Il y a des recherches qui se font sur les objets fixes qu'on retrouve sur le réseau routier. Il y a toutes sortes de recherches qui se font et qui sont largement financées par le ministère des Transports, et il faut continuer, forcément. Là, on va continuer.

M. Désilets: O.K. Mais, la recherche, est-ce qu'elle se fait à un endroit fixe? Si je vous dis ça, c'est parce que, dans une autre commission parlementaire, il y a des gens du centre de recherche à Varennes qui sont venus nous présenter leurs documents. Ils faisaient de la fusion. Il y avait une entente avec le fédéral, mais le fédéral s'est retiré. Ça fait qu'ils sont en difficultés financières présentement.

M. Brassard: Tokamak.

M. Désilets: Oui, entre autres. C'est celui-là dont on parle. Et, justement, le projet de fusion pour le bitume, on a jérémy de ça avec les personnes en question. Le projet de recherche, eux autres... Ils avaient commencé un début de recherche là-dessus et ça avait tombé à l'eau par manque d'argent. Je ne sais pas si les Transports subventionne eux autres ou d'autres ou...

M. Brassard: On ne vit pas de problèmes similaires, d'abord parce que le projet dont vous parlez est un projet d'envergure et de très long terme — ça concerne la fusion nucléaire; on est dans le très long terme — tandis que les projets dont on parle au ministère des Transports concernant le réseau routier, c'est des projets à durée bien, bien précise dans le temps. Donc, par conséquent, on en prévoit le financement pour toute la durée du projet. Ça se fait avec un certain nombre de... Ça se fait à l'interne

aussi. On a un laboratoire de chaussée, chez nous, au ministère.

Donc, il y a de la recherche qui se fait à l'interne également. Il y a de la recherche qu'on confie à l'externe par voie de contrats. À l'externe, c'est souvent des universités, par exemple, des universitaires qui sont impliqués ou des firmes de consultants ou des firmes qui oeuvrent dans le domaine de la construction de routes, qui souvent consacrent une certaine part de leurs fonds à des recherches. Ils font des demandes et le ministère y contribue, y apporte une certaine contribution.

Donc, ce genre de situation qu'on retrouve à Varennes, où il y a un retrait prématuré du gouvernement fédéral, ce qui met le projet en danger, ça ne se produit pas, compte tenu quand même de la dimension des projets et de la durée déterminée dans le temps, connue à l'avance.

M. Désilets: Oui. Ça me va, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Juste une petite rapide avant de passer la parole au député de Pontiac. M. le ministre, est-ce que quelqu'un dans votre entourage ou vous-même pourriez nous dire si, dans les recherches faites par les gens du ministère, étant donné les rigueurs de notre climat, il y a déjà eu des expériences de faites avec un isolant style panneau rigide, genre styrofoam, pour la stabilité des routes?

M. Brassard: Oui. C'est en cours. C'est en cours, puis c'est en cours sur la rive sud, je pense, en plus. C'est dans votre région, M. le Président. C'est en cours où on fait des essais. J'ai visité ça d'ailleurs au laboratoire de chaussée où ils nous ont fait un exposé sur cette recherche-là. Oui, genre styrofoam, effectivement, mais d'autres types d'isolants ou de matières isolantes. On fait l'essai avec des débris de pneus, des pneus déchiquetés. On le fait aussi avec du bran de scie, de la sciure. Puis il me semble qu'on avait un autre matériau... Mais oui, effectivement, c'est en cours présentement.

• (16 h 20) •

Le Président (M. Lachance): J'imagine que c'est assez dispendieux.

M. Brassard: Le styrofoam, c'est dispendieux. Par contre, d'autres peuvent l'être moins, comme la sciure de bois. Ça, je pense que si ça s'avère... Encore une fois, les conclusions ne sont pas faites, il faut évaluer, il faut compléter le projet. Le projet n'est pas complété. Il y a un projet de recherche en cours sur ce sujet-là bien précis.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Limoilou.

M. Rivard: Une très courte, M. le Président, si vous permettez, toujours sur les recherches, pour M. le ministre. Toujours dans le domaine des recherches, M. le ministre, on sait que l'incinérateur de la Communauté urbaine de Québec produit 80 000 tonnes de mâchefer

par année. On sait également qu'en France, entre autres, on se sert énormément de cette matière pour faire des fonds de routes. Est-ce qu'ici on étudie ça ou si ça a été écarté?

M. Brassard: Non, il n'y a pas eu de recherche à cet égard. Vous dites qu'en France il y a utilisation de ce genre de...

M. Rivard: Oui. En France, on se sert, pour faire le fond des routes...

M. Brassard: ...résidu?

M. Rivard: ...la préparation des routes, des résidus d'incinération. C'est des mâchefers. On sait qu'à Québec c'est 80 000 tonnes qui s'en vont à Saint-Tite-des-Caps, au lieu d'être enfouies, qui pourraient servir aux fonds de routes. C'est très populaire en France. Moi, je me souviens très bien d'avoir vu un document à cet effet-là. Je suis même surpris de voir qu'au ministère des Transports c'est comme si c'était totalement nouveau. Je vais demander à la Communauté urbaine de vous faire parvenir cette étude. Ce sera peut-être à considérer, parce que c'est de la matière qui est enfouie.

M. Brassard: Il y aurait peut-être pertinence pour examiner cette possibilité-là, cependant.

M. Rivard: On vous revient avec ça. Merci.

Le Président (M. Lachance): Excellente suggestion, M. le député de Limoilou.

M. Brassard: Au lieu de l'enfouir dans un site, un lieu d'enfouissement, ça pourrait être utile.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Pontiac.

Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier (suite)

M. Middlemiss: Oui. Merci. Je vais essayer de vider le sujet du fonds, M. le Président. Pardon?

M. Désilets: Je réfléchis comme ça, tout haut.

M. Middlemiss: Le ministre peut bien dire que c'est un article de journal, mais, moi, la même préoccupation que j'ai eue et qu'est-ce que ces gens-là disent... M. Bergeron, ce n'est pas un membre du Parti libéral, c'est une personne qui s'occupe de ça. Lui, il dit qu'il avait une préoccupation. Il disait: «Cette somme, ajoute l'analyste, n'apparaît pas parce que la province fait un amortissement de ses dépenses en capital et parce qu'une partie de cette somme sera en réalité dépensée par les municipalités.» Ça, c'est autre chose, mais on parle de quelque 1 000 000 000 \$.

Donc, avec le financement aux Transports, vous faites partie de toute cette somme-là, un investissement en capital. Lorsqu'on parle de déficit zéro... Ça, c'est pour un an, là. C'est que la dette, elle est encore là et la dette va augmenter. La dette va augmenter, là, parce que... Le déficit, pour cette année, oui, il va être réduit, mais la dette va augmenter du montant qu'on a investi. Donc, c'est ça qui préoccupe les gens. C'est pour ça qu'on parle d'une possibilité. Donc, ce n'est pas moi qui l'ai créée et certainement que ce n'est pas dans mon intérêt. Moi, ce qui me préoccupe... Et c'est une réponse qu'on pourrait dire aux citoyens du Québec: La façon dont on procède là, oui, on va atteindre le déficit zéro en passant toutes sortes de choses aux municipalités et aux individus qui vont payer pour, mais, en bout de piste, ça va vous coûter moins cher pour le volet des routes. C'est ça que je veux savoir. Parce que, si on n'a pas fait cet exercice-là, on a juste trouvé un moyen de réduire plus vite le déficit zéro, pour rencontrer nos échéanciers, mais, en d'autres mots, on a juste pelleté dans l'avenir des coûts que l'individu devra payer en plus de l'augmentation... Cette année, c'est l'augmentation de l'immatriculation; l'an prochain aussi. C'est toujours le même citoyen qui paie pour.

Donc, ma préoccupation, on devrait agir, comme gouvernement, pour trouver des façons pour que ça coûte le moins cher possible... la meilleure qualité pour le meilleur prix possible. C'est un peu dans ce sens-là que je me dis: Si on a pris cette route-là, est-ce qu'on a vérifié avant si c'était économiquement, financièrement avantageux pour les citoyens du Québec? Il semblerait que je n'ai pas eu de réponse, donc je vais laisser aller ce sujet-là.

Prise en charge du réseau local par les municipalités (suite)

Je vais revenir au transfert du réseau routier. Déjà, au moment où vous étiez, vous, M. le ministre, dans l'opposition — vous êtes le seul parmi votre équipe ici, aujourd'hui — vous en avez déchiré, des chemises. C'est épouvantable, de transférer ces responsabilités-là aux municipalités. Mais ça avait été fait avec un budget de 151 000 000 \$. Aujourd'hui, les municipalités ont encore les mêmes responsabilités, mais moins de subventions: 117 000 000 \$, l'an passé; 125 000 000 \$, cette année; et là, maintenant, on parle de 100 000 000 \$, fort probablement, sans nous dire exactement quelles sont les modalités. Mais le problème est encore là. Les municipalités sont encore responsables de ces mêmes routes qu'on a remises en 1993, que c'était épouvantable, épouvantable de faire ça aux municipalités. Puis je me souviens... Bien, fort probablement qu'il y en a parmi eux qui disaient: Bien, si on est élus, on va changer ça, nous autres, on va tout reprendre ça.

Est-ce que le ministre, M. le Président, a considéré de tout reprendre le réseau routier, puis les ponts qui ont été remis aux municipalités?

M. Brassard: Non.

M. Middlemiss: Donc, vous trouvez aujourd'hui que c'est équitable, même avec quelque 25 000 000 \$, 30 000 000 \$ de moins aux municipalités pour faire soit l'entretien d'été et d'hiver, les améliorations, soit les ponts... Vous trouvez qu'aujourd'hui c'est adéquat, puis vous m'indiquez qu'est-ce qui a changé depuis 1993, au moment du transfert, qu'est-ce qui a changé que, aujourd'hui, c'est plus acceptable, avec moins d'argent, que ce ne l'était dans ce temps-là?

M. Brassard: On peut bien refaire l'histoire, là, puis ressortir nos vieux discours de l'opposition, à l'époque. Je n'ai pas l'impression que c'est le meilleur moyen d'utiliser efficacement le temps qui nous est imparti, parce que, quand une chose est faite, une chose est faite.

En 1993, il a été décidé par le gouvernement d'alors de transférer aux municipalités quelque 30 000 km de routes. Voilà! Ça s'est fait. Ça c'est fait en l'accompagnant d'un programme de soutien. Maintenant, c'est chose faite. Les municipalités gèrent ce réseau-là, l'entretiennent, l'améliorent aussi, dans bien des cas. Plusieurs ont acquis de l'équipement pour assumer leur responsabilité d'entretien.

Alors, quand on regarde la situation, ce n'est pas parce qu'au moment de l'opération on était peut-être en désaccord qu'il faut nécessairement revenir en arrière, reprendre 30 000 km de réseau, dire aux municipalités: Bien, maintenant, vous vous êtes acheté des niveleuses puis des équipements pour entretenir ça, vendez-les à l'encan, on revient en arrière. Soyons sérieux. Une opération de cette envergure-là, une fois qu'elle est faite, elle est faite et il faut vivre avec. Il faut composer avec et c'est ce qu'on fait. Il n'est pas question, d'aucune façon... Au contraire, je le dis sans ambages, on l'a complétée, l'opération, puisqu'on a avisé les municipalités que les ponts complexes feraient désormais partie de leur réseau, les ponts complexes qui sont sur leur réseau, mais on va continuer d'en assurer l'inspection et de leur apporter un soutien financier quand ce sera nécessaire de faire des réparations de ces structures. Alors, d'une certaine façon, on a complété l'opération.

C'est faire de l'histoire que d'essayer de voir s'il faut revenir en arrière et reprendre 30 000 km de réseau. La réponse, c'est non, c'est certainement non. On ne reviendra pas en arrière, sûrement pas.

M. Middlemiss: Merci. M. le Président, peut-être qu'on ne revient pas en arrière avec ça, mais on est revenu en arrière avec la loi 102. Ça, c'était acceptable. Ceci étant dit, je comprends les préoccupations. Les coupures aux fonctionnaires, tu sais, ça, c'était surtout avant le référendum.

M. Brassard: Il y a des choses pour lesquelles on peut revenir en arrière et il y en a d'autres pour lesquelles on ne peut pas. C'est une question de jugement et de discernement.

• (16 h 30) •

M. Middlemiss: Oui, oui, sauf que, tu sais, le ministre a certainement, M. le Président, donné de bons exemples pourquoi on ne devrait pas retourner en arrière. Les municipalités ont acheté des niveleuses, les municipalités ont acheté de l'équipement, oui, mais elles ont moins d'argent maintenant. Elles vont en avoir moins, là, mais elles ont tout acheté ça. Elles vont avoir les mêmes entretiens, mais moins d'argent. Et, lorsqu'on a fait le transfert, on disait que c'était épouvantable, qu'on n'en donnait pas assez, au gouvernement. Mais là c'est ça que je trouve réellement... Pourquoi? Sur quelle base on justifie les coupures qui ont été faites? Est-ce qu'on a vérifié si les routes sont améliorées depuis? Est-ce qu'on a vérifié si, en réalité, les montants qui avaient été décidés pour l'entretien d'hiver et d'été ou bien la richesse foncière, là, qui était impliquée, là, c'était trop demander des municipalités, l'affaire de le donner sous la richesse foncière? Qui est-ce qui peut, aujourd'hui, tu sais, dire qu'on peut justifier un geste, avec moins d'argent, qui n'était pas justifiable il y a deux ans passés?

M. Brassard: Bien, M. le Président, on peut bien reprendre à chaque année ce débat-là, puis je ne réussirai sûrement pas à convaincre le député de Pontiac, mais je vous rappelle que, au moment où ce transfert de 30 000 km de route s'est fait, à ce moment-là, on a prévu des programmes de soutien à durée limitée dans le temps. À durée limitée. Le C.T. qui prévoyait le programme de prise en charge parlait de trois ans. Les normes d'application du programme de prise en charge étaient de cinq ans. La lettre de M. Claude Ryan, à l'époque ministre des Affaires municipales — la lettre aux élus municipaux — parlait de cinq ans pour le programme de prise en charge. C'est la dernière année, cette année, ce qui signifie que, pour le programme de prise en charge, l'an prochain, ça pourrait être zéro et que le gouvernement ne pourrait pas être accusé de violer des engagements. Ça pourrait être zéro. Donc, le gouvernement précédent, qui a opéré le transfert du réseau routier rural aux municipalités, avait prévu, oui, des programmes de soutien, mais des programmes de soutien limités dans le temps, avec une durée limitée.

Pour les ponts et autres ouvrages dehors, le C.T. parlait de trois ans, et le soutien technique du ministère des transports était prévu pour quatre ans. Je leur ai annoncé, là, qu'on le maintenait, le soutien technique. Pour le programme d'amélioration du réseau, le troisième volet, le C.T. parlait de trois ans; les normes d'application, de trois ans. Donc, quand on a fait le transfert, en 1993, oui, on a prévu un soutien, mais un soutien pour une période limitée dans le temps. C'est donc que le gouvernement précédent jugeait que, au bout d'un certain temps, les municipalités avaient la capacité financière, l'expertise pour prendre en charge, toutes seules, comme des grandes, leur réseau routier transféré cinq ans plus tôt, ce qui veut dire que, l'an prochain, les engagements pris étant terminés, le gouvernement pourrait — puis il n'y a personne qui pourrait l'accuser de violer des engagements — on pourrait dire: Voirie municipale, zéro sou. Zéro, oui.

Bon, je sais que c'est un débat interminable, qui n'en finit plus. On le reprend à chaque année, et le député de Pontiac prétend qu'il y avait des intentions du gouvernement, à l'époque, de perpétuer, sans limite dans le temps, ces programmes. Ce n'est pas ce qu'on retrouve ni dans les C.T., ni dans les normes d'application, ni dans la lettre du ministre à l'époque. Ce n'est pas ça qu'on retrouve, on retrouve des durées limitées dans le temps pour chacun des trois volets. Ça, c'est la réalité, preuves à l'appui, documents officiels à l'appui, ce qui veut dire que, une fois que ce temps est passé, le gouvernement n'est plus lié puis que ça pourrait être zéro.

Mais, je vous répète ce que je vous ai dit tout à l'heure, M. le Président, ça ne sera pas zéro, ça va être une enveloppe moindre, parce qu'on reconnaît qu'il y a lieu de poursuivre un certain soutien financier aux municipalités, surtout à certaines municipalités. Pas toutes, certaines municipalités. Il y a des municipalités qui sont petites, qui ont peu de moyens, qui ont peu de ressources et qui, pourtant, ont hérité d'un réseau vaste, de beaucoup de kilomètres de route. Alors donc, ça, c'est une réalité, et ça nous incite à maintenir une forme de soutien. C'est ça qu'on va faire. Et, encore une fois, tenant compte des engagements pris, tenant compte des durées dans le temps qu'on retrouve aussi bien dans les C.T. que dans les normes d'application et dans les lettres de ministre à l'époque, on pourrait, l'an prochain, dire: Voirie municipale, zéro sou.

M. Middlemiss: M. le Président, je suggérerais au ministre, surtout pour la prise en charge, de bien lire. Ça disait que, au bout de cinq ans, on devrait faire une réévaluation du réseau.

M. Brassard: C'est ce qu'on va faire.

M. Middlemiss: Oui, d'accord. Et, donc, quelqu'un devra faire la réévaluation. Est-ce que ça voulait dire que, au bout de cinq ans, le programme était fini? Ce n'est pas ça que j'ai conclu. Et on parlait de normes. Pour les normes, certainement que les montants pouvaient changer, mais sur une base de justification. Et, l'an passé, lorsque je vous ai demandé sur quelle base vous avez coupé le budget d'amélioration, vous m'avez dit que c'est parce qu'il n'y avait pas d'argent. Aucune justification de dire que le réseau s'était amélioré. C'est ça que vous m'avez répondu l'an passé. Si vous m'avez dit: Ah! on a fait une vérification. Parce qu'on a dépensé tant de millions sur tant d'années, les routes sont améliorées, et là on a décidé qu'elles n'en ont plus besoin autant, tout à fait normal. Le même raisonnement qu'on a fait au début, lorsqu'on a créé le programme: Combien ça coûte? Combien on devrait transférer? Ça, c'est tout logique et c'est les normes dont on parlait. Regardez, c'est les normes qu'on disait qu'elles allaient changer au bout de trois ans parce que les municipalités faisaient un budget triennal, et c'est pour cette raison-là. Ça, c'est ça.

L'autre, dans le cas de la prise en charge, c'est qu'il y avait la richesse foncière qui entraînait en ligne de

compte. On a dit: Regarde, on va prendre le rôle d'évaluation d'une telle année et, au bout de cinq ans, on aura un autre rôle d'évaluation. C'est ça, le raisonnement derrière ces choses-là, les périodes de trois et cinq ans. Quatre ans pour les ponts, bien, ça, c'est qu'on aurait voulu remettre les ponts au bout de trois ans, mais on a dit: Regarde, on va voir les choses et on va tenter d'aider ces gens-là. C'était ça, là. Ceci étant dit, c'est bien. Moi, je dis que ce n'était pas notre intention, et je vous donne toutes les raisons pourquoi. Mais, maintenant, là, vous dites qu'on va peut-être en mettre plus dans l'amélioration que dans la prise en charge. Est-ce que, dans ce programme, on va prendre en ligne de compte la richesse foncière des municipalités dans la répartition? Parce que ça n'existait pas dans le programme d'amélioration. Le seul facteur qu'il y avait dans l'amélioration, c'était l'état du réseau routier qui était surtout la base de ça.

M. Brassard: C'est ce qui devra être réévalué. Quand on parle de réévaluation, c'est de ça qu'on parle. On va réévaluer les critères utilisés, les divers paramètres de ce programme. L'indice de richesse, bon, ça ne veut pas dire que les critères du programme de prise en charge, actuellement, sont inappropriés. Si on veut aider les petites municipalités ayant peu de ressources, mais, par contre, un réseau complexe ou important, il faut, d'une certaine façon, tenir compte de leur richesse foncière, de l'indice de richesse. Donc, l'indice de richesse sera sûrement un facteur qui va être difficile à mettre de côté, à mettre au rancart.

• (16 h 40) •

Par contre, ce qui devra être réexaminé, c'est: Est-ce qu'il y a moins municipalités qui devraient être aidées? Dans chacun de nos comtés, on peut faire l'inventaire, et je pense qu'on arriverait sans doute à la conclusion — en tout cas, dans mon cas, c'est ça — qu'il y a peut-être moins de municipalités qui mériteraient d'être aidées véritablement pour ce qui est du programme de prise en charge, ce qui me permet d'avancer — mais, encore une fois, ça reste à décider, on est en phase de réflexion — qu'on pourrait envisager de réduire l'enveloppe du programme de prise en charge pour augmenter d'autres enveloppes ou d'autres volets. Bon. Est-ce que c'est à ça qu'on va arriver? On verra à ce moment-là. Il faut faire la réévaluation, et ce qui va en résulter, c'est probablement une répartition ou une ventilation peut-être différente de ce que c'est présentement. Mais, encore une fois, je reviens aux réponses que je donnais au président tout à l'heure, ce que je peux dire à ce moment-ci, au mois d'avril 1997, c'est qu'on a l'intention, au ministère des Transports, de maintenir le programme avec les trois volets qu'on lui connaît, mais de procéder à une réévaluation des critères et des règles ou de ce qu'on appelle aussi les normes d'application.

M. Middlemiss: Oui, M. le Président. Tantôt le ministre m'a donné comme réponse que, oui, quelqu'un est en train de faire la réévaluation ou la condition du réseau. Qui la fait? Est-ce que c'est le ministère? Est-ce que c'est les MRC? Est-ce qu'on a engagé quelqu'un?

M. Brassard: Non, non, on ne fait pas l'évaluation du réseau comme tel, on va faire une réévaluation des normes d'application du programme. Le réseau municipal, là, il appartient aux municipalités, et ce n'est pas au ministère des Transports de faire l'évaluation de la qualité du réseau qui appartient aux municipalités. Ce qu'on continue de faire, cependant, parce qu'on reconnaît que les municipalités n'ont pas l'expertise pour ça et que, nous, on l'a, on va continuer de faire l'inspection des ponts et l'évaluation des ponts. Ça, on va continuer de le faire pour le compte des municipalités, et, quand il y aura des réparations ou de la restauration requise, les municipalités pourront avoir accès à un programme d'aide pour les ponts. Alors, pour les ponts, on continue ce qu'on faisait. Encore une fois, c'est une question d'expertise. Nous on l'a, les municipalités n'ont pas cette expertise-là. Mais le réseau comme tel, les 30 000 km de route, c'est clair que c'est la propriété des municipalités. C'est donc aux municipalités d'en évaluer la qualité puis de prévoir ce qu'il faut faire pour maintenir cette qualité. Le transfert est fait. Il est fait, il est fait. Là, là-dessus, j'oserais m'aventurer en disant que le gouvernement précédent avait sans doute cette intention-là en transférant, c'était de cesser d'assumer la tâche d'évaluer la qualité de ce réseau-là.

M. Middlemiss: M. le Président, malheureusement, je n'ai pas ma copie ici, moi, mais je ne sais pas si quelqu'un pourrait lire la condition de la prise en charge, au bout de cinq ans, ce qui surviendrait. Est-ce qu'il y a quelqu'un qui l'a, la copie du document qui a été envoyé aux municipalités?

M. Brassard: Les normes d'application?

M. Middlemiss: Oui, oui, le programme. Ça dit exactement que, au bout de cinq ans, quelqu'un devra faire la réévaluation. J'y ai pensé tantôt. Vous m'avez dit: Oui, on est en train de vérifier l'état. Mais, c'est ça, vous êtes en train de changer les normes. C'est toute une autre paire de manches, ça, là. Donc, en d'autres mots, on va changer les sommes pour la prise en charge, l'amélioration, mais sans avoir le bénéfice, à savoir si, pendant ces années-là, les municipalités ont réussi à améliorer leur réseau routier. Parce que la base même de la prise en charge était ce que ça coûtait au ministère pour l'entretien d'été et d'hiver avec une formule, et on y a ajouté la richesse foncière. Puis, pour moi, c'est clair que dans ça... Puis, si personne ne l'a aujourd'hui, je vais l'apporter demain, parce qu'il me semble que c'étaient des engagements qui ont été pris et qui faisaient du sens, de dire: Voici, on établit ça de cette façon-ci. Avant de le changer, on devrait — puis sans spécifier, là. Ce n'était pas spécifié qui le ferait — spécifier que, au bout de cinq ans, il y aurait une autre évaluation du réseau qui serait faite et, à ce moment-là, même, peut-être, changer le rôle d'évaluation et la taxe foncière. Et c'est là où il y aurait des changements pour reconnaître les conditions du temps cinq ans plus tard. C'était dans ce sens-là.

Et, M. le Président, la plus grosse partie du budget de 151 000 000 \$, c'était 89 000 000 \$ qui étaient pour la prise en charge. Si j'ai bien compris le ministre tantôt, il m'a dit que ça serait de l'ordre de 100 000 000 \$, mais que ça serait plutôt pour augmenter l'enveloppe de l'amélioration. Ça veut dire, donc, que c'est la prise en charge du réseau, entretien d'été et d'hiver, qui serait réduite et que, à ce moment-là, c'est les municipalités qui ont un grand réseau à entretenir l'hiver et l'été, plus que des villages ou des paroisses... Et, donc, à ce moment-là, sur quelle base avons-nous décidé ou sommes-nous en train de décider qu'on est mieux de mettre plus de sous dans l'amélioration que dans la prise en charge? Parce que, qu'on le veuille ou qu'on ne le veuille pas, l'hiver, il faut faire l'entretien, il faut enlever la neige, il faut que ce soit sécuritaire, et, si c'est dans ce domaine-là qu'on coupe le plus, est-ce qu'on va atteindre l'objectif ou est-ce qu'on va aider les municipalités à atteindre le même objectif que se donne le ministère des Transports?

● (16 h 50) ●

M. Brassard: M. le Président, d'abord, établissons une chose, là. Je pense que le député de Pontiac n'est pas en mesure d'affirmer que, au moment du transfert, le ministère avait procédé à une évaluation du réseau, des 30 000 km transférés. En tout cas, la réponse, c'est non. Il n'y a pas eu d'évaluation de la qualité du réseau. C'est clair que, s'il faut faire ça, là, c'est considérable comme tâche et ce n'est pas de la responsabilité du ministère de le faire, d'une part.

D'autre part, pour le programme de prise en charge, les critères qu'on a utilisés, qu'on utilise encore cette année, c'est le kilométrage, le nombre de kilomètres transférés, c'est le coût de référence de l'entretien ainsi que sa modulation, c'est l'effort fiscal proportionnel à la richesse foncière uniformisée, c'est l'indice de richesse. Alors, nulle part il n'est fait mention qu'on a fait l'évaluation de la qualité du réseau. Ça n'a pas été fait. Ça ne pouvait pas être fait aussi, probablement. 30 000 km, est-ce qu'on y pense un peu? C'est sur la base de ces critères-là qu'il y a des subventions qui ont été déterminées et accordées et qui sont encore accordées à des municipalités. Des subventions inconditionnelles, dans le sens où ça va dans leur fonds général, ce qui veut dire qu'on n'oblige pas les municipalités à investir cette subvention-là nécessairement dans leur réseau routier. Elles ne sont pas obligées de le faire. Ça va dans leur fonds général compte tenu des critères que je viens de mentionner. Alors donc, c'est chaque municipalité qui décide d'elle-même, de son propre chef — c'est sa responsabilité — quel est l'effort qu'elle veut faire, qu'elle veut consentir à son réseau pour en améliorer la qualité, pour en faire son entretien. C'est elle qui détermine ça. C'est sa responsabilité. Ça lui appartient, c'est son réseau, et, donc, la subvention qu'on lui accorde dans le cadre du programme de prise en charge est une subvention sans conditions. Elle n'est pas obligée de la consacrer à son réseau routier.

(Consultation)

M. Brassard: Chaque municipalité détermine son budget. Chaque année, il y a un poste budgétaire pour l'entretien de son réseau. C'est comme ça que ça fonctionne, et ce qu'elle prévoit pour l'entretien de son réseau ne correspond pas nécessairement à ce qu'on lui accorde en subventions pour ce faire.

J'ai un paragraphe du guide, là. Je vais vous le lire, M. le Président: «Il faut souligner que le gouvernement n'exercera aucun contrôle sur l'utilisation par les municipalités de l'aide financière qu'elles recevront dans le cadre de ce programme, puisqu'il ne conservera aucune responsabilité à l'égard du réseau local. C'est pourquoi l'aide financière que le gouvernement accordera aux municipalités au titre de la prise en charge du réseau local sera inconditionnelle.» Ça, ça fait partie du guide. Alors, c'est on ne peut plus clair, elles sont responsables du réseau, donc c'est les municipalités qui ont la responsabilité de faire, je dirais, le suivi de la qualité de leur réseau. C'est leur réseau, comme il appartient au ministère des Transports d'assurer le suivi, l'évaluation de la qualité de ce qu'on appelle le réseau supérieur, le réseau qui appartient au ministère des Transports.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Maskinongé.

Gestion intégrée des modes de transport

M. Désilets: Dans un autre ordre d'idées, j'aimerais connaître un peu les intentions du ministère concernant l'intégration des modes de transport. On en entend de plus en plus parler chez nous, là, de l'intégration des différents modes, et on se dirige vers quoi?

M. Brassard: Bien, si on se réfère aux intentions du ministère, les intentions du ministère, ce que l'on souhaite, c'est de faire ce qu'on appelle l'intégration des divers modes de transport. Actuellement, on fonctionne, on peut dire, un peu, pas mal de façon cloisonnée. Chaque mode de transport a son programme de financement. Il y a le transport scolaire, le transport adapté, le transport interurbain, puis il y a des programmes de financement pour chacun de ces modes. Bon. C'est quelque 430 000 000 \$, par exemple, pour le transport scolaire, mais il n'y a pas d'intégration, il n'y a pas d'arrimage entre ces divers modes de transport, et on pense, nous, qu'il y aurait certaines économies à faire si ces modes de transport étaient intégrés. On pourrait aussi mieux utiliser les équipements, les flottes, surtout la flotte d'autobus scolaires, qui est largement sous-utilisée.

Donc, le projet du ministère des Transports — c'est encore à l'état de projet — c'est d'intégrer ces modes de transport puis de les faire gérer dans un cadre décentralisé. Donc, on pense que le module territorial approprié, c'est le territoire de la MRC, de faire en sorte que tous ces divers modes de transport soient gérés par un seul organisme et que, de cette façon-là, ça serait plus efficace, plus efficient et que les équipements seraient mieux utilisés. C'est en discussion actuellement au niveau

du gouvernement pour décider si on va passer du stade de projet au stade d'implantation, de réalisation, parce qu'il y a toute la question du financement qui se pose aussi. Un transport collectif de personnes géré dans un cadre décentralisé, comment en assure-t-on le financement? Grande question, c'est le moins qu'on puisse dire.

M. Désilets: L'expertise des transporteurs actuels dans chacun des trois volets, est-ce qu'elle va être mise en commun? Est-ce qu'ils vont être amenés à en discuter, à réfléchir, à proposer quelque chose au gouvernement ou ça va sortir d'une boîte...

M. Brassard: C'est sûr que, si on s'engage dans une voie comme celle-là, ça va demander, ça va exiger, en quelque sorte, un débat public. Il va falloir qu'on en discute, qu'on en débâte, que les principaux intéressés puissent exprimer leur point de vue. Alors, il y aura un débat. Maintenant, il ne faut pas penser que, si on s'engageait dans un projet comme celui-là, ça signifierait des changements majeurs sur le terrain. Prenons le transport scolaire, par exemple. Le transport scolaire, au Québec, je pense, est très sécuritaire. Les entreprises privées qui, par contrat, dispensent ce service-là, le font, je pense que tout le monde en convient, de façon remarquable, efficace, sécuritaire, et, donc, dans le cadre d'un projet comme celui-là, ça, ça ne changera pas. C'est encore des entreprises privées, même dans le projet dont on parle, qui vont assurer le service du transport scolaire. Ça ne changera pas.

M. Désilets: Oui. Quand je pense, des fois, aux problèmes que le monde rural vit avec l'exode des jeunes et puis au fait qu'il n'y ait pas de transport en commun, et là ce qu'on parle... Quand on dit qu'on intègre les modes de transport, y «a-tu» une ouverture pour que le public utilise le transport scolaire, au moins sur les heures de... C'est ça qu'on va discuter probablement dans les ouvertures que vous allez...

M. Brassard: Bien, ça devient possible. Ça devient possible. Dans une MRC où il n'y a pas de transport interurbain, aucun transport en commun...

M. Désilets: Il y en a plusieurs.

M. Brassard: ...et il y en a quand même plusieurs — en milieu rural, c'est la règle — à partir du moment où il y a un organisme sur le territoire de la MRC qui gère les modes de transport, il est tout à fait pensable que, compte tenu que les véhicules de transport scolaire sont largement sous-utilisés, on puisse aménager du transport interurbain avec ces véhicules-là. Dans des territoires ruraux où il n'y a pas d'autres types de transport collectif, c'est pensable. Ça peut se concevoir.

M. Désilets: Il n'y a pas d'économies à grande échelle, à part cette fusion-là, peut-être.

M. Brassard: Bon, globalement, pour l'ensemble du Québec, il y a sûrement quelques millions d'économies qui pourraient se dégager d'une intégration ou d'une gestion intégrée des modes de transport. Comment la...

M. Désilets: L'appliquer ou trouver la barre.

• (17 heures) •

M. Brassard: À quel niveau ça se situerait en termes d'économie, il y a bien des chiffres qui circulent au ministère, là. Il y en a même qui avancent que, sur quelque 800 000 000 \$ de subventions aux divers modes de transport collectif, il est pensable que ça puisse générer des économies de 40 000 000 \$ à 50 000 000 \$. Est-ce que ce serait vraiment le cas? Est-ce que ça se situerait à cette hauteur-là? C'est des hypothèses qui circulent. Parce que, si on additionne tout ce qu'on donne en termes de transport collectif des personnes, transport adapté, transport interurbain, transport scolaire, ce que le réseau de la santé donne aussi pour le transport des malades et des patients, si on met tout ça ensemble, c'est à peu près 800 000 000 \$. C'est ça? C'est à peu près 800 000 000 \$ qu'on donne, qu'on distribue dans le cas de toute une série de programmes. Est-ce qu'en intégrant tout ça on peut penser arriver à économiser, par la rationalisation en quelque sorte, des sommes autour de 50 000 000 \$? Au ministère, on pense que c'est possible, que c'est atteignable. Moi, je dis qu'il va sûrement y avoir des économies. À partir du moment où on intègre tout ça puis que tout ça est géré de façon intégrée, ça va sûrement entraîner des économies.

M. Désilets: Vous évaluez une période de combien de temps pour faire le tour de tout l'ensemble du projet, se faire une tête et le rendre opérationnel?

M. Brassard: Bien, ça veut dire sûrement un an; au moins un an.

M. Désilets: Septembre 1998?

M. Brassard: Bien, c'est pour ça que, en 1997-1998, dans le budget de cette année, il n'y a pas de changements qui ont été apportés au transport scolaire. Il y a une compression, oui, que j'ai annoncée et qui apparaît dans le livre des crédits, il y a eu une réduction des crédits, mais il n'y a pas de changement au programme puis à ses paramètres. Tout ce qu'il y a, c'est une réduction de crédits. Ce qui veut dire que les changements dont on parle, ça peut peut-être s'envisager pour l'année scolaire 1998.

M. Désilets: Quoi que, c'est vite.

M. Brassard: À condition qu'on commence à en parler, là. On est rendu à la fin avril.

M. Désilets: Mais, on commence aujourd'hui à s'en parler.

M. Brassard: Oui, oui, sauf qu'il en est question depuis un bon bout de temps, mais on n'a pas vraiment encore enclenché un vrai débat, une vraie consultation. J'en ai déjà parlé, puis j'en ai parlé à la Table Québec-municipalités. Je suis allé les rencontrer il y a quelques mois, on a évoqué cette possibilité-là. Je l'ai évoquée aussi avec Mme Drouin, les commissions scolaires, les transporteurs scolaires. Bon. Tout le monde est au courant dans le milieu. Dans les milieux concernés et intéressés, tout le monde est au courant qu'il y a de la réflexion puis des documents qui ont été rédigés sur la base de ce projet-là. Il n'y a pas encore eu de véritables consultations formelles sur un projet bien précis, bien dessiné, bien articulé, ça ne s'est pas encore fait.

M. Désilets: Les gens dans le milieu ont hâte que la consultation se fasse.

M. Brassard: Oui.

M. Désilets: Parce qu'il y a de l'insécurité, puis il y a toutes sortes d'hypothèses qui circulent. C'est le temps de mettre ça clair.

M. Brassard: C'est sûr qu'à partir du moment où le projet n'est pas vraiment connu dans tous ses contours, c'est évident que, là, ça peut susciter à la fois des incertitudes puis toutes sortes de rumeurs.

M. Désilets: Je vous remercie.

Le Président (M. Lachance): M. le ministre, avant de passer la parole au député de Pontiac, est-ce qu'on peut s'attendre à ce que — et là ce n'est pas un blâme envers vous, mais, vous le savez, vous êtes parlementaire depuis 20 ans — avant que ce soit rendu trop loin, par respect pour les parlementaires, les documents qui circulent puissent aboutir ici avant qu'on le lise dans les journaux?

M. Brassard: Sur le sujet dont on parle, là?

Le Président (M. Lachance): Effectivement, oui. Je comprends qu'il y a des scénarios, il y a des choses qui circulent, mais c'est toujours un peu frustrant pour les députés, les parlementaires de...

M. Brassard: C'est parce que ce sont des fuites, M. le Président, à ce moment-là. Il faut dire les choses telles qu'elles sont, il faut les appeler par leur nom. S'il y a des documents qui circulent en quelque milieu que ce soit, c'est parce qu'il y a eu fuite. Il n'y a pas eu de décision arrêtée de la part du gouvernement. Moi et d'autres de mes collègues concernés, nous n'avons pas donné notre aval à un document précis sur la question. Et, forcément, vous le savez très bien, quand on discute de ces choses-là, comme de bien d'autres, dans l'appareil de l'État, il y a toujours plusieurs scénarios qui sont cogités, il y a toujours plusieurs versions de documents qui sont

rédigées. Il peut peut-être arriver qu'il y ait une de ces versions qui ait coulé ou qui se retrouve là où elle ne devrait pas être, où elle ne devrait pas se retrouver. Alors, si c'est le cas — ça peut être le cas — je peux vous dire, M. le Président, que ce n'est certainement pas un manque de respect délibéré de ma part à l'endroit de la commission parlementaire et de mes collègues, sans le moindre doute.

Le Président (M. Lachance): Mais on s'entend qu'une réforme aussi majeure que celle-là nécessite des modifications législatives.

M. Brassard: Tout à fait. Sans doute que ça va...

Le Président (M. Lachance): Par conséquent, ça reviendra ici un jour ou l'autre.

M. Brassard: Absolument. C'est clair que les députés, les élus, vont être impliqués dans un cheminement comme celui-là, et sûrement la commission parlementaire des transports et de l'environnement.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui. Je vais continuer sur ce sujet-là pour un bout, ça ne veut pas dire que je ne reviendrai pas à d'autres.

Est-ce que, M. le Président, le ministre est en train de nous dire que ce n'est pas à l'automne qu'on va déposer un projet de loi pour le passer au mois de décembre ou est-ce que les rumeurs puis les documents qui circulent ne sont pas bien fondés?

M. Brassard: Encore une fois, je ne sais pas à quelle version on fait allusion, puis cette version de document là s'est retrouvée où, vous ne me donnez pas de précisions, alors je ne peux pas...

M. Middlemiss: Le document du 7 avril, par exemple.

M. Brassard: Le document du...?

M. Middlemiss: Du 7 avril 1997. Je vous ai posé une question en Chambre.

M. Brassard: Le document du 7 avril 1997.

M. Middlemiss: Oui. Dans ce document-là, on indiquait une consultation qui débiterait bientôt, avec un dépôt d'un projet de loi à l'automne pour le passer au mois de décembre, qui semble être à peu près six mois plus vite que ce que vous m'avez dit au moment des engagements financiers au mois de janvier. On avait indiqué plutôt un an de consultation avec un projet de loi peut-être en 1998 au lieu de 1997. Et là, on semblait, disons, préférer la session d'automne 1997 comme dépôt et...

• (17 h 10) •

M. Brassard: Ah! Il peut être déposé. Il pourrait être déposé. Est-ce qu'il sera adopté? Ça, c'est une autre chose.

M. Middlemiss: Ça donne un an.

Réorganisation du transport scolaire

M. Brassard: En tout cas, je vise... L'un des plus gros programmes de tous ces programmes-là, c'est le transport scolaire. C'est la moitié. C'est un peu plus de la moitié du montant total de subventions. C'est le plus gros programme. Alors, il faut être en mesure d'en tenir compte puis de tenir compte, donc, de l'année scolaire. Alors, ce n'est pas l'année scolaire 1997. Sûrement pas. Donc, ça nous reporte à l'année scolaire 1998. Ce qui veut dire que c'est possible, en tout cas. Toujours en présupposant qu'on va de l'avant, toujours en faisant cette hypothèse-là, on peut penser déposer un projet de loi — probablement que ce sera requis, le projet de loi — à l'automne pour compléter le processus à la session du printemps.

Moi, vous le savez, ça fait déjà plusieurs lois qu'on regarde ensemble, j'ai une préférence marquée pour cette façon de faire: dépôt d'un projet de loi à une session, adoption du principe, donc débat à l'Assemblée nationale, et les autres étapes à la session suivante. Ça évite la bousculade et ça permet aux élus de... ça leur donne le temps de faire une réflexion, ça leur donne le temps de faire un examen minutieux du projet de loi puis d'en faire une adoption, par conséquent, dans un climat convenable. C'est comme ça qu'on a fait pour les amendements majeurs au Code de la sécurité routière, la Loi sur les véhicules hors route. C'est ma façon de faire. J'ai la prétention de penser qu'elle est meilleure que celle qui consiste à vouloir, dans une seule session, tout adopter puis compléter. Remarquez qu'il peut y avoir urgence parfois. C'est sûr que des fois il y a des urgences puis qu'il faut adopter dans la même session un projet de loi. Ça arrive. Je conviens que ça arrive. Mais, de façon générale, quand un projet de loi est important, j'aime mieux le planifier sur deux sessions.

Alors, on pourrait le déposer. Encore une fois, toujours dans l'hypothèse où on va de l'avant, ce n'est pas encore arrêté, on pourrait déposer un projet de loi à l'automne, en faire le débat sur le principe, faire une commission parlementaire après la période des fêtes puis compléter à la session du printemps. Ça pourrait être ça, dans la perspective où l'horizon temporel c'est l'année scolaire 1998.

M. Désilets: Il n'est pas assez avancé pour être déposé tout de suite?

M. Brassard: Non. Mais il faut aussi, d'une certaine façon, tenir compte de ce que d'autres de mes collègues font. Par exemple, ce que ma collègue de l'Éducation est en train de faire en termes de réorganisation, de redécoupage des territoires des commissions scolaires, elle aussi son échéance c'est

l'année scolaire 1998. Des élections, si évidemment le cheminement est respecté pour les nouvelles commissions scolaires, linguistiques seulement, j'espère, c'est juin 1998, pour que les conseils scolaires des nouvelles commissions scolaires soient en place en juillet, de telle sorte que ce soit opérationnel pour l'année scolaire 1998. Alors, vous voyez, il faut s'arrimer. Il y a des arrimages à faire, et qu'on fait aussi.

M. Middlemiss: M. le Président, comme m'indiquait tantôt le ministre, c'est le transport scolaire qui est le transport le plus important, mais est-ce que la plupart des contrats de transport scolaire se terminent en juin 1997? Donc, ça veut dire qu'on va renouveler pour un an? C'est ça qui est la possibilité? Donc, qui nous amènerait à 1998 pour une solution...

M. Brassard: Différente.

M. Middlemiss: ...permanente. Donc, c'est un peu ça le calendrier d'échéance.

M. Brassard: Oui. Moi, quand j'ai rencontré Mme Drouin puis aussi les autres organisations regroupant les commissions scolaires protestantes et les privées pour leur dire — avant le budget puis avant les crédits, je m'étais engagé à le faire: Écoutez, voici, les compressions dans le transport scolaire seront de l'ordre d'une cinquantaine de millions pour l'année scolaire. À ce moment-là, ils m'ont posé la question évidemment: Oui, mais là... Pourquoi on pouvait faire ça maintenant? C'est justement parce que la très grande majorité des contrats venait à échéance au mois de juin qui vient. Donc, cela, ça nous permettait de prévoir une compression dans ce programme-là, qui n'en avait pas connue dans les années précédentes, donc d'en prévoir une parce que les contrats étaient échus.

Et la question s'est posée évidemment à ce moment-là — c'est Mme Drouin, je pense, qui la posait: Il faut donc renégocier ces contrats-là et les prévoir pour une durée d'un an? J'ai dit: Oui, c'est nettement préférable que les contrats soient renégociés pour un an seulement parce qu'il pourrait y avoir des changements importants pour l'année scolaire 1998.

M. Middlemiss: Dans ce contexte-là, M. le Président, est-ce que les commissions scolaires ont une garantie que les sommes qui seront disponibles l'an prochain, même si c'est juste un contrat d'un an, ils vont avoir les mêmes subventions au transport scolaire pour l'année 1998-1999?

M. Brassard: Non, pour l'année 1998-1999 et les années subséquentes, ça dépendra de ce qu'on aura fait et mis en place; ça dépendra des décisions qui auront été prises quant au financement des nouvelles organisations qui auront été créées. Là, on fait des hypothèses. Est-ce que ces changements-là vont voir le jour? Cette question-là n'a pas reçu de réponse encore formelle du gouvernement. C'est encore en discussion. Donc, là, on fait des

hypothèses. Si on fait l'hypothèse qu'il y a des changements qui vont se faire, que les modes de transport seront gérés de façon intégrée et aussi dans un cadre décentralisé sur la base des territoires des MRC, si c'est ça qui arrive, si c'est ça qui se passe, ça va supposer aussi peut-être un mode de financement différent de ce qui existe présentement. Mais lequel? Ça reste à déterminer.

M. Middlemiss: Toutefois, M. le Président, c'est réglé pour cette année, les crédits pour le transport.

M. Brassard: Pour 1997-1998, oui.

M. Middlemiss: Oui, jusqu'au mois de mars 1998, d'accord? Vous avez indiqué tantôt qu'il va falloir négocier cette année, à partir du mois de juin, pour un an, mais il n'y a pas de crédits pour la partie de mars 1998, pour finir l'année scolaire.

M. Brassard: Bien, c'est-à-dire.. Oui, oui.

M. Middlemiss: Oui, mais c'est ça. Donc, à ce moment-là, qu'importe...

M. Brassard: L'année scolaire 1997-1998 va être financée selon les paramètres connus. Ça, c'est assuré. Ce que je leur ai annoncé d'ailleurs, c'est une compression qui porte sur l'année scolaire. Si vous regardez les crédits, ce n'est pas 50 000 000 \$ de moins parce que l'année scolaire ne coïncide pas avec l'année budgétaire. Il n'y a pas de coïncidence, mais leur financement est assuré pour toute l'année scolaire, avec une compression connue, qu'ils connaissent déjà, pour toute l'année scolaire, donc jusqu'à la fin juin.

● (17 h 20) ●

M. Middlemiss: D'accord. Vous avez indiqué tantôt, M. le ministre, à des réponses que, d'après les évaluations, les études qui ont été faites au ministère, tous les genres de transport qu'on a, en santé, etc., il y aura certainement... si je ne me trompe pas, vous avez parlé peut-être d'un 50 000 000 \$ d'économies à faire. Donc, déjà, au sein du ministère, il y a une étude d'évaluation coûts-bénéfices qui a été faite dans ce domaine-là. Il semble assez évident que, là, vous ne vous en allez pas à l'aveuglette. Vous semblez savoir que, au bout du tunnel, la lumière qui est là, ce n'est pas un train qui s'en vient. C'est: Oui, on va réussir à économiser 50 000 000 \$. Je ne dis pas que c'est mauvais, mais comment ça se fait que, lorsque le ministère a le contrôle, le ministère le fait — je veux juste comparer ça avec ce dont on parlait tantôt — vous ne bougez pas sans vous assurer que le geste que vous allez poser va être dans le meilleur intérêt des citoyens, de tout le monde? Ça va nous coûter 50 000 000 \$ de moins, tant mieux, mais pourquoi cette partie-là? C'est peut-être dû au fait que, ce que j'ai dit tantôt, ce n'est pas vous autres qui avez décidé, c'est le ministère des Finances qui a envoyé une commande puis vous a dit: Aïe, le fonds routier, vite, vite, c'est tant d'argent, dépêchez-vous, j'ai des annonces à faire.

C'est surprenant que le ministère ne l'ait pas fait dans ce sens-là. Là, vous le faites, avec raison, de dire: On va intégrer le transport parce qu'on va avoir un transport de bonne qualité à meilleur prix possible. C'est ça. Pour ça, je l'ai constaté, je vous félicite de le faire. Comment ça se fait qu'on ne l'a pas fait, parce que c'est des sommes d'argent qui sont assez appréciables dans le fonds? Est-ce que le citoyen a le meilleur pour ce placement?

M. Brassard: L'objectif premier, ce n'est pas nécessairement d'économiser, disons, 50 000 000 \$, c'est un chiffre qui circule. Et là, moi, je vous avoue que je ne suis pas sûr non plus que ça va être 50 000 000 \$, parce qu'on vient d'imposer au transport scolaire une cinquantaine de millions. Alors, déjà, par compression, on leur impose 50 000 000 \$. Moi, personnellement, je ne suis pas certain qu'il y a un autre 50 000 000 \$. Mais, enfin, ce que je veux dire, c'est que ce n'est pas l'objectif premier. L'objectif premier, c'est d'assurer une meilleure qualité de service aux élèves, aux patients dans les réseaux de la santé, aux personnes handicapées dans le transport adapté, de faire en sorte que, sur le terrain, le service soit meilleur. C'est ça, l'objectif. Si, en plus, ce faisant, ça génère des économies, bien, tant mieux. Mais je veux replacer les choses dans leur bon sens, l'objectif premier, ce n'est pas de faire des économies d'énergie si on s'engage dans cette voie-là, l'objectif premier, c'est d'avoir un système qui va faire en sorte que le service sera de meilleure qualité.

M. Middlemiss: Est-ce que je peux conclure de ça que, si, après consultation, on dit: C'est la meilleure façon de procéder, on va intégrer tous ces transports-là mais ça va nous coûter plus cher, on va le prendre?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Non, non, vous venez de dire que c'est la qualité du transport. Dans ce contexte-là, s'il y a une suite logique, on consulte, on s'aperçoit qu'il n'y a pas d'économie mais qu'on peut améliorer le service aux citoyens, on dit: On y va, mais ça va coûter plus cher. Est-ce que c'est une possibilité?

M. Brassard: Même dans le cadre actuel, avec les programmes actuels, c'est sûr que, si on mettait 100 000 000 \$ de plus, le service serait sans doute amélioré. Le transport adapté, par exemple, si on mettait 25 000 000 \$ de plus, mon ami Denis Lazure serait sans doute bien content. C'est sûr, il y aurait plus de monde. Il y a des endroits où il y a des listes d'attente; là, il n'y en aurait pas. On pourrait épuiser les listes d'attente, donc donner le service à toutes les personnes qui y ont droit ou qui pourraient y avoir droit. Donc, maintenant, en mettant plus d'argent, il y aurait plus de services.

En faisant l'intégration, inévitablement ça va avoir un effet plutôt à la baisse des coûts. Il va y avoir moins d'instances qui gèrent, donc une meilleure qualité de

gestion. Je l'ai dit et je l'ai répété, il y a 300 organismes qui sont subventionnés. Il y en a 300 à travers le Québec: des commissions scolaires, des organismes de transport adapté, des organismes de transport interurbain. Et, en plus de ça, il y a 400 établissements de santé qui font du transport de patients. Ça commence à faire pas mal d'organisations, ça. Il y en a 300, actuellement, qui sont subventionnées par le ministère des Transports. Je suis convaincu qu'en ramenant ça à un nombre qui se rapprocherait du nombre de MRC, par exemple autour de 80, de 300 à 80, ça ne peut pas faire autrement que d'avoir un effet sur les coûts. Donc, ça coûterait certainement moins cher.

C'est sûr que, si — on est toujours dans les hypothèses — on me faisait la démonstration qu'en faisant l'intégration ce n'est pas moins cher que ça coûterait, c'est plus cher, bien là j'hésiterais à m'engager dans cette voie. Je suis convaincu que mon collègue du Trésor, lui, il ne ferait pas juste hésiter.

M. Middlemiss: En d'autres mots, ce n'est pas nécessairement de donner la meilleure qualité, c'est de donner la qualité qu'on peut payer, qu'on peut se permettre de payer.

M. Brassard: La meilleure qualité à moindre coût. Ce qu'on peut se payer.

M. Middlemiss: Oui, oui, c'est exactement ça. Donc, si on est en train de faire une consultation pour intégrer ça, le but visé, c'est réellement d'économiser, de dépenser moins de sous, mais aussi il faut avoir un souci de s'assurer de la qualité, surtout probablement pour les gens qui sont malades. Les gens qui ont besoin d'un transport parce qu'ils sont malades, il faudrait certainement s'assurer...

M. Brassard: Disons que c'est d'assurer une meilleure qualité de service au coût le moins élevé possible. On pourrait dire ça.

M. Middlemiss: Il me reste une minute, si quelqu'un d'autre veut y aller, je reviendrai.

Le Président (M. Lachance): C'est beau, vous pouvez y aller, M. le député.

M. Middlemiss: Ah! Mon Dieu! Je suis bon jusqu'à 18 heures.

Donc, en réalité, on sait que l'an prochain le transport scolaire devra être financé de la même façon qu'il est financé là, pour l'année scolaire 1997-1998?

M. Brassard: Pour 1997-1998, oui.

M. Middlemiss: O.K. Est-ce qu'on prévoit qu'il va y avoir d'autres coupures comme cette année? C'est des choses qu'il faudrait savoir parce que, s'ils l'apprennent seulement l'an prochain à ce temps-ci...

M. Brassard: Si on maintient les systèmes tel que ça existe présentement.

M. Middlemiss: Pour un an?

• (17 h 30) •

M. Brassard: On l'a dit à plusieurs reprises, cette année, l'année 1997-1998, c'est la plus difficile à passer. C'est l'année la plus difficile non seulement parce qu'il y a un gel, mais il y a également une réduction de dépenses. Dans le plan d'assainissement des finances publiques qui est prévu par le gouvernement, les deux années qui suivent, 1998-1999 et 1999-2000, sont des années où on devrait normalement se contenter du gel des dépenses, donc moins difficile, moins dur à assumer comme effort. Ce qui signifie, à ce moment-là, que les compressions majeures auront été faites, qu'on pourrait envisager l'avenir avec des opérations de compression moins dures que celles qu'on connaît cette année. Parce que le transport scolaire, cette année, c'est 50 000 000 \$ sur une année scolaire. Moi, ça m'apparaît un effort substantiel. Je le reconnais. Je l'ai dit d'ailleurs à nos interlocuteurs du monde de l'éducation que c'est un gros effort. Là, je ne suis pas certain qu'on puisse leur imposer un autre effort aussi important sans à ce moment-là toucher au mode de financement.

Même actuellement, vous le savez, sur le plan de l'impôt foncier scolaire, les commissions scolaires sont plafonnées à 0,35 \$ du 100 \$ d'évaluation. Nous, les évaluations qu'on avait faites au ministère — puis on a réussi à convaincre encore une fois les instances gouvernementales — c'était que 50 000 000 \$, ça pouvait s'absorber sans qu'on touche au mode de financement et qu'on avait simulé les choses.

Les simulations qu'on avait faites nous indiquaient que, si on allait au-delà de 50 000 000 \$ comme compressions, si on demandait 60 000 000 \$, 70 000 000 \$, 80 000 000 \$, 90 000 000 \$, plus de 50 000 000 \$, là c'est clair qu'il aurait fallu envisager, par exemple, le déplafonnement parce que les commissions scolaires n'auraient pas été en mesure d'assumer ce fardeau supplémentaire. Ce qu'on ne voulait pas faire parce que là ça aurait déclenché tout un débat qu'on a déjà connu. Donc, c'est ce qui fait qu'on a pu se limiter ou s'arrêter à 50 000 000 \$, tout en reconnaissant que c'est un effort important qui peut s'assumer.

Il y a certains surplus... Il y a des commissions scolaires qui font des surplus dans le transport scolaire. Il y a des surplus qui peuvent être utilisés. Il y a aussi certaines modifications de la façon de donner le service, certains changements aux circuits. Bon. Il y a des choses qui peuvent se faire à la marge pour qu'elles puissent absorber ce 50 000 000 \$, et c'est ce qu'elles sont en train de faire de toute façon.

M. Middlemiss: Maintenant, avec la maternelle à plein temps, il semblerait qu'il y a un écart entre ce que le ministère a eu comme coût additionnel versus ce que la Fédération croit. C'est quoi, l'écart, ou est-ce que vous entendez que les montants avec la maternelle à plein temps

qui va aussi... On va avoir ça l'an prochain. Est-ce qu'on a les chiffres? Est-ce qu'il va y en avoir plus qui vont venir dans l'année 1997-1998, qui pourraient forcer globalement? S'il y a des commissions scolaires qui ont trop de sous, je ne comprends pas de quelle façon. À ce moment-là, si on a donné trop à des commissions scolaires puis pas assez à d'autres... J'en connais d'autres, moi, qui grattent et elles ont des grands parcours. Donc, peut-être que la façon de distribuer n'est pas une façon équitable.

M. Brassard: Oui. Bien, ça, de toute façon c'est comme pour les municipalités. La richesse ou la capacité financière des commissions scolaires varie, sur le territoire québécois. Il y a des municipalités pauvres puis il y a des municipalités riches. Il y a aussi des commissions scolaires moins pourvues que d'autres. C'est inégal. Mais je dois dire cependant que, quand j'ai annoncé ça aux commissions scolaires, évidemment, elles ne m'ont pas félicité, là, je n'ai pas eu droit à une ovation, mais elles ne sont pas non plus entrées en état d'insurrection. J'interprète leur attitude, mais j'ai senti que ce qu'on leur demandait était faisable. C'était faisable. D'ailleurs, on le voit sur le territoire, il n'y a pas de situation d'une gravité telle que ça va compromettre le service. Donc, je pense qu'on a visé un montant qui est absorbable par les commissions scolaires.

Maintenant, la maternelle plein temps, je leur ai dit, puis je me suis engagé devant les commissions scolaires: C'est 50 000 000 \$ pour une année scolaire qu'on vous demande. La maternelle plein temps, comme c'est un service qui s'ajoute, on va faire un effort au sein du ministère pour trouver les ressources, les crédits nécessaires pour financer ce service. Donc, il n'y aura pas de compressions supplémentaires par suite de la mise en place des maternelles plein temps en septembre prochain. Il n'y en aura pas. Je leur ai dit: On va s'organiser, au ministère. On va regarder partout pour ramasser les crédits puis les fonds requis.

On estime... Il a circulé 20 000 000 \$, là, ça nous apparaît trop. On pense que la maternelle plein temps, ça va probablement entraîner des coûts supplémentaires de l'ordre de plutôt une dizaine de millions. Ça va tourner autour d'une dizaine de millions. Une dizaine de millions, on va être en mesure de les trouver et de les accorder. Évidemment, les commissions scolaires nous disaient: Oui, bon, là vous nous demandez 50 000 000 \$, mais il y aura la maternelle plein temps. Et la maternelle plein temps, d'après nos calculs, en fait, ce qu'elles nous disaient, c'est 15 000 000 \$, c'est 20 000 000 \$ de plus. Alors, là, ça va venir s'ajouter aux 50 000 000 \$ qu'on nous demande. Et, là-dessus, je les ai rassurées en leur disant: Non. On va l'assumer, la maternelle plein temps. Vous aurez le 50 000 000 \$ seulement.

M. Middlemiss: M. le Président, je suis convaincu que, M. le ministre, vous aussi, vous avez entendu les préoccupations des transporteurs scolaires qui se disent que déjà le montant qu'ils ont pour leur contrat, c'est peut-être le plus bas possible.

Est-ce qu'on s'assure que, dans les montants qu'on va remettre aux commissions scolaires, la sécurité, qui devrait tous nous préoccuper dans le transport scolaire, va toujours être le niveau de sécurité maximum pour s'assurer de ne pas avoir... Tu sais, je pense qu'à date, et heureusement, notre record dans les dernières années s'est amélioré. On n'a pas eu de perte de vie, heureusement, des étudiants. Mais de s'assurer... Parce que je pense que c'est ça qui est le plus important, au point de vue du transport scolaire, d'avoir un transport scolaire sécuritaire pour les jeunes.

Donc, on s'assure, au niveau du ministère, d'une façon que, si on s'aperçoit que le seuil de subvention pourrait réduire cette qualité et cette sécurité, on y repenserait.

(Consultation)

M. Brassard: D'abord, je pense qu'il faut dire que — puis je le reconnais avec vous — le service de transport scolaire au Québec, c'est un très bon service. Je pense qu'il faut le dire, c'est un service à très haut niveau de sécurité pour nos enfants. Il le faut aussi. Il le faut. Ça concerne nos enfants. Donc, c'est essentiel qu'il faut que ce soit un service éminemment sécuritaire. C'est le cas.

• (17 h 40) •

Vous parliez du bilan. Je pense qu'il fait foi du niveau élevé de sécurité. Les conducteurs, les chauffeurs sont vraiment des professionnels du transport scolaire. Ils font preuve de compétence, de professionnalisme. Bref, je pense qu'on n'a rien à envier à personne en cette matière. Notre système de transport scolaire, il est bon, il est efficace puis il est sécuritaire. C'est évident qu'il ne faut pas faire en sorte qu'il se dégrade et qu'il devienne moins sécuritaire. C'est évident. Aussi bien les commissions scolaires, les transporteurs — je les ai rencontrés, d'ailleurs, récemment, l'Association des transporteurs scolaires — tout le monde, tous les intervenants dans le domaine du transport scolaire conviennent forcément qu'il faut maintenir le niveau de sécurité. Il y a des règles à respecter. Il y a des normes à respecter en matière de sécurité, puis il n'est pas question de faire preuve de laxisme ou d'être complaisant en cette matière. C'est pour cette raison, d'ailleurs, que, quand on les a rencontrés, on a convenu qu'il ne faut pas qu'en matière de sécurité il y ait la moindre baisse sur ce plan-là. C'est pour ça, d'ailleurs, qu'une bonne partie de la compression, c'est la récupération d'une forte partie des surplus qui se sont dégagés dans un bon nombre de commissions scolaires. Une bonne partie de la compression, c'est qu'on récupère ces surplus-là.

Les négociations actuellement sont en cours. Moi, les échos que j'en ai, c'est que ça se déroule assez bien et que les modifications quant au service qui sont apportées par les commissions scolaires, c'est vraiment à la marge. Alors, il n'est pas question, par exemple, que, dans les zones dangereuses, on remette en question le transport scolaire. Tu sais, c'est évident. Il n'y a pas une commission scolaire qui envisage le moins le moins de faire ça. Moi, je peux dire qu'on a la certitude que ce qu'on

leur demande comme effort ne compromet d'aucune façon et n'aura pas pour effet de compromettre la sécurité de nos enfants qui prennent place dans les autobus scolaires. Ça, je pense qu'on peut en être assuré. Il n'y a pas une commission scolaire, je ne pense pas, sur le territoire — ce sont quand même des élus, donc responsables, qui ont des comptes à rendre — je n'imagine pas, même le moins, il n'y a pas une commission scolaire qui va faire des choses ou qui va poser des gestes qui vont avoir pour effet d'affecter le moins le moins la sécurité des enfants. Ça, ça m'apparaît...

Je comprends que ce soit une préoccupation, puis je pense que la question est pertinente, aussi. Quand on parle de transport scolaire, évidemment on pense à nos enfants puis on pense à leur sécurité, puis c'est normal. La question est tout à fait pertinente, puis c'est une préoccupation, je dirais, qui est mienne aussi. Mes enfants ne sont plus en âge de fréquenter les autobus scolaires, mais mes petits-enfants, oui. J'ai des petits-enfants qui se retrouvent dans les autobus scolaires. Donc, vous pouvez être assuré que cette préoccupation-là, je l'ai, puis je l'ai tout le temps. C'est évident qu'on peut être convaincu que l'effort demandé n'aura pas d'effet négatif et ne compromettra pas la sécurité des enfants.

M. Middlemiss: M. le Président, en d'autres mots, c'est cette assurance-là, parce qu'il faut que quelqu'un s'assure que les sommes disponibles vont donner cette sécurité. Parce que la commission scolaire, elle est obligée de faire des arbitrages, à un moment donné, et de faire un arbitrage entre donner une qualité d'éducation et de transport. C'est un arbitrage qui, à un moment donné, devrait être fait. Et je me dis que, nous autres, on s'assure, comme gouvernement, que les sommes qui vont être disponibles pour le transport scolaire... on va toujours prendre en ligne de compte la sécurité avant tout.

M. Brassard: Oui, sûrement. Puis je voudrais rajouter que... On parle de 50 000 000 \$. C'est vrai que c'est 50 000 000 \$ pour l'année scolaire, mais la façon dont on fait le calcul, au ministère, finalement, concrètement, c'est moins que ça aussi, finalement, concrètement. On part toujours de l'enveloppe budgétaire 1996-1997. C'est ça, la base de départ. L'enveloppe budgétaire 1996-1997, c'est 443 000 000 \$. Et, avant de faire des compressions, on prévoit toujours l'indexation et l'ajustement de clientèles. Ça, c'est une opération qui se fait. Alors, on a fait l'indexation et l'ajustement de clientèles, ça nous porte à 460 000 000 \$; on ajoute 17 000 000 \$. Donc, avant compressions, l'enveloppe est de 460 000 000 \$. On fait une compression budgétaire, 50 000 000 \$ pour l'année scolaire 1997-1998, ça veut dire, pour l'année budgétaire, 34 000 000 \$, ce qui fait que l'enveloppe qu'on retrouve dans les crédits est de 424 000 000 \$.

L'autre élément que j'oubliais... Il y avait l'utilisation des surplus, qui compte pour pas mal, puis l'autre élément, c'est la non-indexation des enveloppes aux commissions scolaires.

M. Middlemiss: En d'autres mots, les commissions scolaires qui avaient un surplus, elles n'ont pas eu d'indexation. C'est ça que vous me dites? Comment est-ce qu'on a pu aider celles qui n'avaient pas de surplus? De quelle façon on a pu aider à ce qu'elles aient une somme adéquate pour un transport scolaire sécuritaire?

M. Brassard: Selon le scénario, la cible de 50 000 000 \$ serait obtenue de la façon suivante: une récupération de 50 % des surplus normalisés, c'est 9 400 000 \$; la non-indexation des allocations, c'est 9 200 000 \$; puis une compression uniforme de 7,2 %, pour 31 400 000 \$. Cela qui donne le 50 000 000 \$.

Encore une fois, c'est faisable parce que c'est ce que les commissions scolaires sont en train de faire. Puis, à ma connaissance, on les entend souvent sur bien des sujets et je ne les ai pas entendues là-dessus. Elles le font. Encore une fois, ce que je dis, c'est que ça semble faisable, c'est faisable.

M. Middlemiss: À la question que j'ai posée, M. le Président, vous avez parlé de certaines commissions scolaires qui ont des surplus. Il y en a certainement d'autres qui n'en ont pas. Est-ce qu'il y a eu un genre de compensation pour celles, disons, qui étaient moins bien nanties? Et vous avez mentionné qu'il n'y a pas eu d'indexation. Qui n'a pas eu d'indexation? Est-ce qu'il y a des commissions scolaires qui n'en ont pas eu?

M. Brassard: Toutes.

M. Middlemiss: Pas d'indexation.

M. Brassard: C'est la non-indexation pour toutes. On n'indexe pas les allocations. Les allocations qu'on leur accorde ne sont pas indexées.

• (17 h 50) •

M. Middlemiss: Mais c'était quoi, l'indexation, tantôt, que vous avez dit, les 17 000 000 \$? Vous m'avez dit 443 000 000 \$ plus 17 000 000 \$, ça fait 460 000 000 \$. C'est une indexation, là?

(Consultation)

M. Brassard: Effectivement, pour déterminer l'enveloppe, ce que je disais tantôt, c'est que, si on avait fait cette année la même chose que l'an passé — on serait parti de l'enveloppe de l'année précédente puis on ajoutait une indexation et un ajustement de clientèles — on se serait retrouvé avec une enveloppe de 460 000 000 \$. C'est ça qu'on avait fait les années précédentes à cause des contrats puis des conventions signées, des ententes. Année après année, on ajoute l'indexation, on ajuste les clientèles, puis ça donne l'enveloppe budgétaire.

Si on avait laissé les choses aller ou si on avait fait la même chose que les années précédentes, l'enveloppe serait de 460 000 000 \$ plutôt que de 424 000 000 \$, comme ça apparaît aux crédits. Mais dans l'indexation et l'ajustement de clientèles, il y a à peu près 9 000 000 \$. Ici,

on dit qu'il y a 9 200 000 \$ pour l'indexation, puis l'ajustement de clientèles, pour le reste, 17 395 000 \$.

Quand on arrive aux compressions ou aux façons d'absorber le 50 000 000 \$, ce qu'on ne fait pas à l'égard des allocations qu'on verse aux commissions scolaires, c'est qu'on ne les indexe pas. On ne les a pas indexées, mais on a tenu compte cependant de l'ajustement de clientèles. Une commission scolaire qui a plus d'élèves, on en tient compte, mais l'allocation n'a pas été indexée, l'indexation ne s'est pas faite.

M. Middlemiss: Lorsque vous avez indiqué qu'il y en a qui avaient des surplus, c'est des surplus de sommes que le ministère leur avait transférées les années passées?

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Vous n'avez pas tenté, le fait que ces gens-là avaient un surplus, pour être équitable... Parce que c'est certain que les gens qui n'avaient pas de surplus, puis ils ne l'ont pas gaspillé, puis ils ont bien géré leur transport, ils vont être obligés de faire un plus gros sacrifice, eux, parce qu'ils n'ont pas de surplus. Et il n'y aura pas eu d'indexation cette année.

M. Brassard: Les règles étant ce qu'elles sont — on ne les a pas changées et on n'a pas voulu les changer non plus — une règle qui dit que... L'allocation qu'on leur donne, si je comprends bien les règles, la commission scolaire n'est pas obligée d'utiliser cette enveloppe-là de façon exclusive et totale pour des fins de transport scolaire. Selon un certain nombre de paramètres et de normes, on lui verse une allocation. C'est une enveloppe fermée. Elle doit organiser le transport scolaire sur son territoire, mais, si elle le fait à moindre coût, ça dégage les surplus. Elle peut actuellement utiliser ces surplus à d'autres fins.

L'inverse est vrai aussi. Si elle fait des déficits, si elle n'a pas assez de l'allocation qu'on lui verse pour financer son transport scolaire, bien, elle doit le financer autrement, soit par la taxe ou en allant à d'autres postes budgétaires. Mais l'inverse est vrai aussi.

J'avoue ma méconnaissance ou mon ignorance de ce qui fait que certains commissions scolaires dégagent des surplus puis que d'autres sont déficitaires, ou que d'autres utilisent complètement ou totalement l'enveloppe. C'est des négociations avec les transporteurs, les normes quant au service dispensé, les circuits. Dans certaines commissions scolaires, le transport ne commence qu'à partir d'une certaine distance. Cette distance-là, ça varie. Pour toutes ces raisons-là, il y en a qui font des surplus, d'autres pas, et d'autres arrivent kif-kif.

M. Middlemiss: Disons que...

Le Président (M. Lachance): Est-ce qu'il y a d'autres personnes qui veulent intervenir? C'est juste pour signaler qu'on fait preuve de souplesse, à l'heure actuelle. Vous avez dépassé le temps.

M. Middlemiss: Oui, oui. C'est la réponse du ministre.

M. Désilets: On échangera mercredi. C'est du temps en banque pour nous autres.

Le Président (M. Lachance): De l'argent en banque, du temps en banque. Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Avez-vous des questions? Ne vous gênez pas. Il reste encore quatre minutes, là. Si vous ne voulez pas poser de questions...

M. Désilets: On attend mercredi, nous autres. Ha, ha, ha!

Le Président (M. Lachance): Moi, j'en aurais une, M. le ministre. Si je comprends bien vos propos, il n'est pas question, dans l'état actuel des choses, que le budget concernant le transport scolaire soit transféré au ministère de l'Éducation.

M. Brassard: Ce n'est pas dans les plans du gouvernement pour le moment.

Le Président (M. Lachance): Parce que, à titre d'ex-directeur d'école, j'ai eu connaissance de certaines attitudes où une commission scolaire pouvait être prompte à fermer une école, une dernière école de village, en ignorant ce que fait la main gauche. C'est-à-dire que, comme le budget de transport venait d'un autre ministère, si c'était venu du ministère de l'Éducation, ça aurait peut-être été moins problématique. Ça fait un peu bizarre, dans le sens que, pour tout le reste du budget, les sources viennent surtout du ministère de l'Éducation, avec un petit peu pour le 0,35 \$ du 100 \$ d'évaluation, mais, pour le transport, c'est une enveloppe qui vient du ministère des Transports. Donc, en bref, il y a des gens qui avaient la tentation de dire: Ah! ce n'est pas grave, l'argent vient du ministère des Transports pour transporter les élèves.

M. Brassard: Il y avait des gens qui avaient tendance à?

Le Président (M. Lachance): Bien, qui avaient tendance à y aller assez rapidement sur l'hypothèse de transférer des élèves d'une paroisse à l'autre, d'une municipalité à l'autre, étant donné que le budget pour le transport venait d'un autre ministère que celui de l'Éducation.

M. Brassard: Oui, oui. Peut-être que ça a cet effet pervers.

Le Président (M. Lachance): Ce n'est pas quelque chose qui est questionné à l'heure actuelle? C'est exclu ou bien ça fait encore partie de l'hypothèse des scénarios?

• (18 heures) •

M. Brassard: Bien, peut-être que la solution se trouve dans le projet qu'on met sur la table, d'intégrer tout cela puis de gérer ça sur la base d'un territoire de MRC.

M. Middlemiss: De façon générale, est-ce que vous êtes satisfait des critères pour l'allocation des budgets de transport, au sens de l'équité? Est-ce qu'il y aurait des commissions scolaires qui sont de bons gestionnaires, mais, à cause de certaines distances, de grandes distances, qui seraient en soi, avec les critères que vous avez là, pénalisées, et vous n'avez pas de façon de compenser pour ça?

Le Président (M. Lachance): Ce sera la dernière réponse pour aujourd'hui.

M. Brassard: C'est évident que... C'est comme pour les municipalités. Il y a des commissions scolaires qui sont moins riches que d'autres, qui ont déjà atteint le plafond. Dans le programme tel qu'il est conçu — il est perfectible, sans doute — il y a une volonté de péréquation. Encore une fois, est-ce que ça ne pourrait être amélioré? Non seulement on s'efforce, mais on tient compte, d'une certaine façon, de l'inégalité de la richesse des commissions scolaires et qu'il y a une dimension péréquation dans le programme et dans l'enveloppe.

Le Président (M. Lachance): Comme il est déjà passé 18 heures, j'ajourne les travaux sine die.

(Fin de la séance à 18 h 2)