



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-CINQUIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

**Étude détaillée du projet de loi n° 38 — Loi instituant
le Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier**

Le jeudi 21 novembre 1996 — N° 45

Président: M. Jean-Pierre Charbonneau

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

| | |
|--|-----------|
| Débats de l'Assemblée | 115,00 \$ |
| Débats des commissions parlementaires | 325,00 \$ |
| Pour une commission en particulier: | |
| Commission de l'aménagement et des équipements | 105,00 \$ |
| Commission du budget et de l'administration | 75,00 \$ |
| Commission des institutions | 70,00 \$ |
| Commission des affaires sociales | 65,00 \$ |
| Commission de l'économie et du travail | 60,00 \$ |
| Commission de l'éducation | 40,00 \$ |
| Commission de la culture | 35,00 \$ |
| Commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation | 20,00 \$ |
| Commission de l'Assemblée nationale | 5,00 \$ |
| Index (une session, Assemblée et commissions) | 10,00 \$ |

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Le jeudi 21 novembre 1996

Table des matières

| | |
|---|---|
| Remarques préliminaires | |
| M. Jacques Brassard | 1 |
| M. Robert Middlemiss | 1 |
| M. François Gendron | 2 |
| Motion proposant de déposer la liste des projets réalisés ou à être réalisés par le biais du budget supplémentaire consenti par le ministre des Finances | 2 |
| Mise aux voix | 2 |
| Étude détaillée | 2 |

Autres intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente

M. Gérard R. Morin
M. André Pelletier
M. Normand Poulin
M. Michel Rivard
M. Camille Laurin
M. Gabriel-Yvan Gagnon
M. Léandre Dion
M. Serge Deslières
Mme Danielle Doyer

Le jeudi 21 novembre 1996

Étude détaillée du projet de loi n° 38

(Dix heures onze minutes)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission de l'aménagement et des équipements débute ses travaux. Le mandat de la commission est de procéder à l'étude détaillée du projet de loi n° 38, Loi instituant le Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier.

Est-ce qu'il y a des remplacements?

La Secrétaire: Oui. M. Quirion (Beauce-Sud) est remplacé par M. Thérien (Bertrand).

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le ministre, est-ce que vous avez des remarques préliminaires?

Remarques préliminaires

M. Jacques Brassard

M. Brassard: Ma foi, je pense qu'à l'occasion de l'adoption du principe du projet de loi j'ai dit ce qu'il y avait à dire sur ce projet de loi. C'est pour donner suite à ce qui avait été annoncé dans le discours du budget du printemps dernier: créer un fonds spécial de conservation et d'amélioration du réseau routier. Et c'est déjà, d'une certaine façon, en opération. L'idée, c'est que tous les travaux routiers et le financement de tous les travaux routiers se fassent par l'intermédiaire d'un fonds spécial ou de ce qu'on a aussi l'habitude d'appeler un fonds dédié. Ça inclut évidemment aussi le coût des effectifs, qui sont directement reliés à ce fonds et reliés aussi aux divers travaux routiers.

Alors, essentiellement, c'est ça. Je ne pense pas qu'il y ait de... On verra aussi lors de l'étude détaillée que ça comporte un certain nombre de dispositions coutumières qu'on retrouve dans la plupart des fonds dits spéciaux. Ce n'est pas le premier qui se crée; il en existe également d'autres. Alors, on s'est largement inspiré de ces fonds existants pour rédiger le projet de loi. Alors, voilà. Je pense qu'on est prêt à entamer l'étude détaillée.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le ministre. M. le député de Pontiac.

M. Robert Middlemiss

M. Middlemiss: Oui, merci, Mme la Présidente. J'aimerais juste indiquer que je déplore qu'au mois de juin on ait jugé bon de ne pas tenter de faire l'étude

article par article. On a fait le principe. On a indiqué, comme opposition, qu'on n'avait pas d'objection, parce qu'on avait indiqué, au moment des crédits, que malheureusement il n'y avait pas suffisamment de fonds pour réellement faire un bon travail sur le réseau routier.

Le fait d'ajouter un 75 000 000 \$, ce n'est pas encore assez, sauf qu'on était... On a dit: D'accord, c'est bien. La seule condition qu'on avait indiquée, c'est de savoir quels vont être les travaux qu'on va faire avec le 75 000 000 \$. Il est tout à fait normal que des parlementaires se posent cette question-là. On a jugé bon encore, le fait que c'était dans le budget, de ne pas passer le projet de loi. Et je suis convaincu qu'aujourd'hui le 75 000 000 \$ est dépensé. À ce moment-là, à quoi sert d'avoir des gens élus au Parlement si on se donne des projets de loi, qu'on passe des lois et qu'on ne donne pas l'occasion aux parlementaires de chaque côté, Mme la Présidente, d'avoir la chance de savoir ce qu'on va faire avec le 75 000 000 \$?

Est-ce qu'on va réellement le faire? J'entendais le ministre nous dire tantôt que c'est tous les travaux routiers. Il me semble que, dans les notes explicatives, on dit: L'amélioration du réseau, le financement des travaux de conservation de la chaussée et des structures et travaux d'amélioration. Donc, est-ce que ça dépasse ces trois-là? Est-ce que c'est ça qu'on a fait avec les sommes cette année? Donc, c'est déplorable, Mme la Présidente, que le ministre et le gouvernement aient décidé... Je suis convaincu qu'ils l'auraient eu, leur projet de loi. La seule condition, c'était de savoir où on dépensait le 75 000 000 \$ à ce moment-là.

Et, en vue de ça, je n'irai pas plus loin, parce que nous sommes d'accord, mais nous trouvons que ce n'est pas tout à fait assez pour conserver notre réseau routier.

J'aimerais faire une motion, Mme la Présidente:

«Que la commission de l'aménagement et des équipements, à qui a été confiée l'étude détaillée du projet de loi n° 38, Loi instituant le Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier, exprime le souhait que le ministre dépose, avec la permission de la présidente, la liste des projets qui seront réalisés ou qui ont été réalisés par le biais de l'enveloppe supplémentaire de 75 000 000 \$ consentie par le ministre des Finances.»

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député de Pontiac, avant de faire la motion préliminaire, il y avait à finir l'étape des remarques préliminaires et il fallait que je demande aux autres membres de la commission s'ils avaient des remarques préliminaires à faire sur le projet de loi. Est-ce qu'il y avait des remarques préliminaires à faire? M. le député d'Abitibi-Ouest.

M. François Gendron

M. Gendron: Bien, très succinctement, parce que je n'ai pas eu l'occasion de participer à l'étude du principe du projet de loi. C'est évident que, au-delà des aspects budgétaires qu'on pourrait voir là-dedans, je voulais juste faire deux phrases pour indiquer qu'il m'apparaît que, sur le fond des choses, d'instaurer un fonds dédié à trois aspects précis, parce que le critique de l'opposition laissait voir que ça peut être variable — ce n'est pas ce que le projet de loi indique, on le verra à 12.30 tantôt — pour couvrir trois éléments très précis et de procéder dans le futur avec un fonds spécifique, cette logique de l'instaurer, d'après moi, est défendable.

Elle est défendable autant dans l'opinion publique qu'au niveau de ce qu'on appelle des meilleurs outils de gestion qui permettent à des contribuables d'avoir plus de garanties qu'un certain nombre de sommes perçues — quels que soient les montants, quels que soient les niveaux, ça, c'est un autre débat — soient parfaitement et clairement identifiées à la vocation dite entretien, restauration des structures, des chaussées, travaux d'amélioration et de développement, en autant qu'on exclut l'aspect entretien courant. On sait que les dépenses dites liées à l'entretien courant ne seront pas couvertes par le fonds.

Alors, moi, je voulais juste rappeler que, sur le fond même, il y a là un geste intéressant du législateur. Je pense qu'en faire un principe, par le projet de loi, pour les années futures devrait permettre plus facilement une bonne identification des sommes qui doivent être retenues, d'autant plus que ça reste libellé sur les trois éléments que j'ai mentionnés tantôt, des dépenses d'immobilisation. Et, dans le temps, ne pas avoir toujours le réflexe de payer à 100 % la même année toutes les dépenses d'immobilisation, je ne crois pas qu'il y ait un illogisme par rapport à ce qu'on appelle des considérations financières. C'est logique de procéder comme ça, et on va le dire à l'ensemble des Québécois. Parce que, lorsqu'il y aura l'étude des crédits en commission parlementaire, à un moment donné, on pourra très bien faire l'étude et l'analyse des sommes qui sont versées au fonds par le biais des crédits du ministère des Transports, ce qui nous permettra de voir comment ça se passe. Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci. M. le député d'Abitibi-Ouest. D'autres interventions?

Motion proposant de déposer la liste des projets réalisés ou à être réalisés par le biais du budget supplémentaire consenti par le ministre des Finances

La motion que la commission de l'aménagement et des équipements, à qui a été confiée l'étude détaillée du projet de loi n° 38, Loi instituant le Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier, exprime le

souhait que le ministre dépose, avec la permission du président, la liste des projets qui seront réalisés par le biais de l'enveloppe supplémentaire de 75 000 000 \$ consentie par le ministre des Finances. Est-ce que la motion est adoptée?

M. Brassard: Je n'ai pas de problème avec ça, Mme la Présidente. Je les ai, d'ailleurs je pourrais les déposer immédiatement. J'ai ici deux feuilles où, là, c'est vraiment par secteur: conservation des chaussées, conservation des structures, amélioration du réseau routier et développement du réseau routier, au total pour l'ensemble du Québec et par direction générale également: Est, Québec, Montréal, Ouest. En plus, j'ai la programmation — vous en avez d'ailleurs dans votre comté, Mme la Présidente, vous verrez ça — du 75 000 000 \$ par direction territoriale.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, c'est déposé.

Mise aux voix

Ça veut dire que la motion est adoptée?

M. Brassard: Oui. On pourra faire des photocopies, puis me remettre le dossier.

Étude détaillée

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, à partir de là, nous en sommes à l'article 1, M. le ministre.

M. Brassard: Alors, l'article 1, c'est la création même du fonds spécial par une modification à la Loi sur le ministère des Transports à l'article 12.29. On propose, par cet article, de le faire à partir des quatre grands axes d'intervention du ministère des Transports sur le réseau routier. C'est comme ça qu'on fonctionne. Les investissements dans le réseau routier par le ministère des Transports se font à partir de quatre grands axes d'intervention et on veut le spécifier également dans le fonds et fonctionner sur cette base-là également.

• (10 h 20) •

Donc, c'est les travaux de conservation des chaussées, ça, c'est du pavage, des couches d'usure; c'est des travaux de conservation des structures, principalement, bien sûr, les ponts; c'est des travaux d'amélioration du réseau routier, où on apporte des corrections au réseau routier, des corrections de courbes, des reprofilages, des ajouts de voies lentes — donc, ça, c'est de l'amélioration; le quatrième axe, les travaux de développement du réseau routier, où on ajoute des tronçons au réseau.

Alors, tel est le sens et l'objet de l'article 1, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Commentaires, M. le député de Pontiac?

M. Middlemiss: Non, non, c'est bien, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 1 est...

M. Morin (Dubuc): Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui. M. le député de Dubuc.

M. Morin (Dubuc): Est-ce que ça serait possible de faire le lien entre ce que vous venez de mentionner comme étant des travaux assujettis à ce fonds-là et la numérotation qu'on est habitués d'entendre du ministère, à savoir que c'est tel programme, tel programme, tel volet? Parce que tout ça va s'inscrire à l'intérieur des différents programmes. Donc, quel programme, selon la numérotation qu'on connaît, n'intervient pas, n'est pas compris dans le fonds? Vous dites que l'entretien, ça va, mais je voudrais l'avoir au niveau de la numérotation des programmes, si possible.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

M. Brassard: En fait, inclure les numéros des programmes actuels dans le projet de loi m'apparaîtrait...

M. Morin (Dubuc): Non, non, ce n'est pas ça que...

M. Brassard: Non. O.K.

M. Morin (Dubuc): Je ne veux pas que ça soit inclus, je vous demande de faire le lien, de m'expliquer quels programmes et quels volets.

M. Brassard: O.K. Ça, ça concerne les programmes 2.1 et 2.2. Vous le voyez d'ailleurs dans ce que j'ai déposé.

La Présidente (Mme Bélanger): On ne les a pas encore.

M. Brassard: Oui. En tout cas, vous le verrez. Mais, à partir du moment où c'est le fonds routier, c'est clair qu'il y aura des changements. On va regrouper ça dans un programme géré par le fonds routier. Mais quels que soient les numéros qu'on leur donnera, aux programmes, il reste que ça va se situer quand même dans les grands axes. Ça sera soit des travaux de conservation de chaussées, ou de structures, ou d'amélioration, ou de développement. Et ça correspond aux programmes du ministère 2.1 et 2.2.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? Alors, l'article 1 est adopté. J'appelle l'article 2.

M. Middlemiss: Excusez-moi, attendez une minute, là.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est tout... 12.30, 12.31, 12.32.

M. Middlemiss: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, à l'article 1, c'est le...

(Consultation)

La Présidente (Mme Bélanger): Article par article introduit par l'article 1.

M. Middlemiss: C'est ça, article 12.30, le paragraphe...

La Présidente (Mme Bélanger): Mais là, c'est des articles. C'est 12.30, 12.31.

M. Brassard: Article 12.30. C'est ça.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 12.30 est adopté?

M. Middlemiss: Excusez-moi, si c'est 12.30, j'avais une question sur ça. Selon le ministre des Finances, l'enveloppe de 75 000 000 \$ permettrait de doubler le nombre de kilomètres de routes faisant l'objet de travaux, soit de 845 km à 1 550 km. Est-ce que...

M. Brassard: Ce fut le cas.

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: Je ne le sais pas. Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Non. Est-ce que c'était seulement pour la première année ou est-ce que c'est quelque chose qu'on s'est donné pour toutes les années à venir? Est-ce que toutes les années à venir on va faire ça ou c'était spécifiquement pour l'année 1996-1997?

M. Brassard: Non. Vous connaissez... Bon, le ministre des Finances a souvent des expressions imagées. Est-ce que c'est vraiment comme ça que ça s'est passé? Est-ce que ça a vraiment doublé en termes de kilométrage? Peut-être. Parce que l'essentiel du 75 000 000 \$, la plus grande proportion du 75 000 000 \$ a été affectée au premier axe: la conservation des chaussées. Donc, beaucoup de couches d'usure, de pavage, de revêtement. Ce qui s'est traduit évidemment par des travaux sur un nombre de kilométrage assez important de plus.

Parce que la conservation des chaussées, on prévoyait 57 000 000 \$ avant le budget et on est passé à

105 000 000 \$ après budget. Donc, ça veut dire qu'il y a une bonne proportion du 75 000 000 \$ qu'on a consacré à la conservation des chaussées. Alors, ça s'est certainement traduit par une augmentation substantielle du kilométrage où il s'est fait des travaux. Est-ce qu'on a atteint l'objectif signalé par mon collègue des Finances dans son discours du budget? Là, je ne suis pas en mesure de vous le dire à ce moment-ci. Probablement.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente. Donc, je dois conclure que le ministre des Finances est meilleur avec des images que la réalité.

La Présidente (Mme Bélanger): Ha, ha, ha!

M. Brassard: Ha, ha, ha! Non, c'est comme...

M. Middlemiss: Oui, mais c'est ça, la question que j'ai posée.

M. Brassard: Vous pouvez conclure ça, mais ne le concluez pas à partir de mes propos.

M. Middlemiss: Ha, ha, ha! Non. O.K. En d'autres mots, c'était...

M. Brassard: Vous êtes libre de vos conclusions.

M. Middlemiss: D'accord.

M. Brassard: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Maintenant, ce 75 000 000 \$ là, on peut l'utiliser aussi dans les programmes conjoints avec le fédéral, où on a des 50-50? On peut prendre à même ce fonds-là pour réaliser les travaux qui font déjà partie d'ententes Québec-Canada?

M. Brassard: Tout à fait. Ce n'est pas interdit.

M. Middlemiss: En autant que ça rencontre les quatre axes dont vous avez parlé tantôt.

M. Brassard: Ce n'est pas interdit.

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 12.30 est adopté. J'appelle l'article 12.31.

M. Brassard: «Le gouvernement détermine la date du début des activités de ce fonds, ses actifs et passifs ainsi que la nature des coûts qui peuvent y être imputés.»

Alors, c'est une disposition usuelle concernant la gestion de fonds. On trouve des dispositions semblables

dans le cas d'autres fonds. Le Fonds d'aide à l'action communautaire autonome par exemple, la Loi sur les services gouvernementaux, on retrouve une disposition semblable. Donc, c'est déterminé par le gouvernement, ça veut dire par décret. Il y a d'ailleurs un décret du gouvernement, qui est en préparation, où on va déterminer à la fois la date — ce sera rétroactif au 1er avril 1996, évidemment — on va aussi déterminer la nature des coûts qui y seront imputés. Alors, c'est le gouvernement qui, par décret, va préciser ces éléments-là à partir du moment où la loi sera adoptée, Mme la Présidente. Alors, c'est déjà presque prêt, c'est en préparation, ce décret-là. On va faire adopter le décret pour indiquer ces divers éléments, préciser ces éléments.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Middlemiss: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 12.31 est adopté. J'appelle l'article 12.32.

M. Brassard: Alors, je vais avoir un amendement à 12.32, Mme la Présidente, ajouter un troisième élément.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, à l'article 1...

M. Brassard: Oups! Pas celui-là, c'est encore... Je vais vous donner celui-là, parce qu'il y a des notes dessus.

La Présidente (Mme Bélanger): À l'article 1, ajouter, à la fin de l'article 12.32, le paragraphe suivant: «3° les dons, legs et autres contributions versées pour aider à la réalisation des objets du fonds.»

M. Brassard: Alors donc, ça veut dire que le fonds pourrait être constitué de trois éléments.

● (10 h 30) ●

D'abord, les sommes versées par le ministre des Transports sur les crédits alloués à cette fin par le Parlement. Donc, les crédits annuels du ministère, il y en a une partie qui pourrait être versée au fonds.

Deuxièmement, les sommes versées par le ministre des Finances en application du premier alinéa de l'article 12.34 et 12.35. Bon, c'est le cas du 75 000 000 \$, par exemple, qui est versé par le ministre des Finances. Alors donc, une autre origine des fonds, le ministère des Finances.

Puis, on en ajoute un troisième: les dons, legs et autres contributions versées pour aider à la réalisation des objets du fonds. Je ne crois pas qu'on ait beaucoup de legs, mais essentiellement ça veut couvrir les contributions en provenance du gouvernement fédéral. On en parlait tantôt. Le gouvernement fédéral nous verse, en vertu d'ententes, pour la réalisation de travaux routiers, des fonds, et il est important d'ajouter cet élément-là

pour que les versements du gouvernement fédéral puissent transiter par le fonds. Alors, c'est l'expression habituelle qu'on retrouve, là aussi également, dans les lois constitutives de plusieurs fonds, l'expression «dons, legs et autres contributions». Alors, voilà.

On sait qu'il y a certains programmes Québec-Canada qui sont consacrés à des travaux routiers, particulièrement venant de la Commission de la capitale nationale, dans la région de l'Outaouais. Le programme aussi pour faire la transition au moment de l'abandon des subventions au transport de marchandises, surtout dans la région de l'Est du Québec. Le programme PSAR aussi, programme pour les grandes artères routières, là aussi. Par exemple, cette année, il nous est venu du fédéral une dizaine de millions. À peu près 23 000 000 \$?

Une voix: Au total, 23 000 000 \$.

M. Brassard: Alors, 23 000 000 \$ en provenance du fédéral. Puis peut-être... Il est question d'un programme d'infrastructures. Vous le savez, c'est en discussion. Est-ce que ça va marcher? Je ne sais pas. Certains le souhaitent. Et, si, dans ce programme d'infrastructures, il y a des fonds qu'on décide d'affecter à des travaux routiers, bien, là aussi, à partir de cet amendement-là, on pourrait en faire transiter une partie dans le fonds routier.

Alors, voilà, l'amendement, c'est pour cela, c'est pour permettre de pouvoir accueillir, si l'on veut, des contributions en provenance du gouvernement fédéral.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui. Ce n'est pas un don, c'est-à-dire pour ne pas qu'on considère ça comme un don ou un legs...

M. Brassard: Ça va être plutôt sous l'expression «contribution».

M. Middlemiss: C'est plutôt une contribution versée. D'accord. En d'autres mots, s'il y avait un programme d'infrastructures, ce serait à même ce fonds-là qu'on irait chercher.

M. Brassard: Si on décidait que, dans le cadre du nouveau programme d'infrastructures, il y en a une partie qu'on veut affecter à des travaux routiers, bien, on pourrait à ce moment-là envisager de faire transiter ces fonds-là par le fonds routier.

M. Middlemiss: D'accord. On voit ici, le 1^o: «Les sommes versées par le ministre des Transports sur les crédits...» Pour cette année, on parlait d'une somme de 285 000 000 \$ qui venait des crédits qui avaient déjà été indiqués et on parlait ensuite d'une somme de 75 000 000 \$ qui est ajoutée par le fonds, ce qui fait

360 000 000 \$. Donc, essentiellement, on prévoyait dépenser, cette année, 360 000 000 \$. Je ne sais pas si on l'a dépensé ou non, on verra.

Puisque c'est un fonds, combien, en réalité... Au lieu d'avoir des crédits de 360 000 000 \$, les crédits vont être de combien cette année? En d'autres mots, la dette, est-ce que le gouvernement n'a pas fait un tour de passe-passe? C'est qu'il est allé se sauver 200 000 000 \$ et quelques qui n'apparaîtront pas dans les crédits de cette année, mais qui vont être payés sur une période de cinq à 15 ans. Est-ce qu'on pourrait me dire exactement combien de moins que les sommes prévues? Au lieu de dépenser 285 000 000 \$ cette année, combien ça va coûter, là? Le restant, il est financé.

M. Brassard: Si on regarde comment le fonds, les ressources financières disponibles ont été affectées ou dépensées, c'est de la façon suivante... Et, quand évidemment le fonds va devenir opérationnel, comme le décret du gouvernement va préciser que c'est rétroactif au 1er avril, alors ces opérations-là vont être en quelque sorte... se seront, je dirais, déroulés dans le cadre du fonds routier.

Il y a des travaux comme tels de l'ordre de 261 000 000 \$. Ça, c'est des investissements pour des travaux. Il y a des traitements — donc, les traitements, c'est les salaires et avantages sociaux qui sont consacrés aux personnes ou aux effectifs dont le travail est directement relié au fonds et aux travaux routiers; dépenses connexes de 27 000 000 \$, c'est les acquisitions de terrains; les honoraires professionnels, 27 000 000 \$; puis dépenses administratives, 24 000 000 \$.

M. Middlemiss: Est-ce que les traitements sont inclus dans le 261 000 000 \$?

M. Brassard: Non, non.

M. Middlemiss: C'était combien, ça?

M. Brassard: 85 000 000 \$, traitements. 261 000 000 \$, là, c'est strictement des travaux routiers, des contrats. Des contrats avec des entreprises.

Dépenses connexes, alors, là, c'est les honoraires professionnels entre autres; acquisitions de terrains, 27 000 000 \$; dépenses administratives, 24 000 000 \$; les intérêts sur emprunts temporaires, 7 000 000 \$, ce qui fait un total de 405 000 000 \$.

On me signale avec raison qu'il faut ajouter le 23 000 000 \$ des ententes fédérales-provinciales, ce qui porte à 428 000 000 \$ l'ensemble des dépenses sur le réseau routier, avec essentiellement 261 000 000 \$ directement affectés aux travaux routiers.

M. Middlemiss: La question que je posais, c'est que, s'il n'y avait pas eu de fonds, on aurait dépensé, on aurait payé dans l'année courante 285 000 000 \$. Oui? C'est ça? Plus les dépenses, et ainsi de suite. En réalité, combien de ça, du 428 000 000 \$, va être financé, là?

Sur le 428 000 000 \$, combien, cette année, on va avoir comme dépenses? Parce que le fonds, ça nous permet d'étendre ça sur une plus longue période de temps. Vous allez économiser, dans vos crédits, combien? Combien de moins que prévu?

M. Brassard: Alors, sauf le 23 000 000 \$, c'est 405 000 000 \$, là, le total qui a été financé par un prêt.

Une voix: Qui va l'être.

M. Brassard: Qui va l'être.

M. Middlemiss: Tout à part du 23 000 000 \$?

M. Brassard: À part le 23 000 000 \$.

M. Middlemiss: Donc, il y a 405 000 000 \$, et ça va être financé. Le paiement de ce 405 000 000 \$, c'est combien dans l'année 1996-1997? C'est ça, là. Parce que, avant, on aurait dépensé 285 000 000 \$. Ça nous coûte combien 405 000 000 \$, cette année?

M. Brassard: 43 000 000 \$.

M. Middlemiss: 43 000 000 \$.

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Donc, on a 242 000 000 \$ qui étaient prévus dans les crédits et qui ne seront pas dépensés. En d'autres mots, ça va aider un peu au déficit, ça, là.

M. Brassard: C'est sûr.

M. Middlemiss: Heureusement qu'il y avait 242 000 000 \$ là, avec l'autre 200 000 000 \$ de revenus qui manque, ça fait déjà quasiment 500 000 000 \$. Tu sais, c'est bien...

● (10 h 40) ●

M. Brassard: Ah, bien, vous avez raison de signaler que c'est un sérieux coup de main qu'on a donné au ministre des Finances.

M. Middlemiss: Comme je l'indiquais tantôt, c'est un beau coup de passe-passe.

M. Brassard: Ce n'est pas une passe-passe, c'est un...

M. Middlemiss: Non, mais ça concorde bien avec les images. Tantôt, le ministre des Transports disait que, oui, dans son discours, le ministre des Finances aime ça imager. Il a fait une très belle image d'un déficit qui n'est pas réel. C'est qu'il vient d'aller chercher encore un 200 000 000 \$ et quelques; en plus des erreurs commises dans l'évaluation des revenus, on est rendu presque à 500 000 000 \$.

M. Brassard: L'erreur commise dans l'évaluation des revenus?

M. Middlemiss: Oui, oui, dans l'évaluation des revenus. Il y a moins de revenus. Dans le dernier rapport, on parlait de 200 000 000 \$ et quelques de moins que prévus dans les revenus, avec une dépense de moins de 242 000 000 \$, on approche tout près du 500 000 000 \$.

M. Brassard: Vous verrez à la fin de l'année budgétaire.

M. Middlemiss: On verra, d'accord.

M. Brassard: L'an passé, on a atteint nos objectifs, on a respecté nos objectifs et on a respecté les équilibres, puis cette année aussi on va le faire.

M. Middlemiss: Eh bien!

La Présidente (Mme Bélanger): Et pour revenir à l'article 12.32...

M. Brassard: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): ...M. le député d'Abitibi-Ouest.

M. Gendron: Il y a deux choses. Je veux revenir sur le commentaire du critique. Très amicalement, je veux dire, il ne faut pas être hypocrite avec ça, là. Le 250 000 000 \$, peu important les sommes, ou bien cette année il aurait été dans le budget consolidé du gouvernement du Québec, et nous sommes en déficit, ou bien il est transité dans un fonds dédié et on emprunte temporairement tant qu'on n'a pas le fonds. Alors... Non, mais, je veux dire, quand même, faire accroire qu'il s'agit d'une passe pour cacher quelque chose... On ne cache absolument rien. C'est juste ça que je relève cette année.

M. Brassard: On l'a dit très clairement qu'on empruntait.

M. Gendron: On l'a dit très clairement, les livres sont ouverts, la mention est faite. Que cette somme soit inscrite dans un fonds dédié ou inscrite aux équilibres du gouvernement, ça ne prend pas un grand clerc pour déceler que c'est uniquement un déplacement. Alors, là, je pense qu'il faut dire les choses telles qu'elles sont. Est-ce que ça améliore la situation financière du gouvernement? Non, ça ne fait que la déplacer.

Ma question n'était pas là, ma question... et je reste un peu surpris que le ministre... Je voudrais avoir une explication, d'abord, avant de faire un commentaire, tout d'un coup qu'il l'a demandé. J'ai l'impression ici qu'on procède comme tous les autres fonds, on l'a dit d'ailleurs très ouvertement. Habituellement, dans des

fonds comme ça, on ne comptabilise pas les intérêts, puis les intérêts produits, on les envoie au fonds consolidé. Puis, ça, on dit: C'est parce que ça se fait comme ça qu'on le fait comme ça. Clair de même, là. Donc, c'est franc, c'est public, c'est au vu et au su de tout le monde.

Sauf que, là, j'ai un peu de misère avec ça. Au début, le principe — rappelez-vous le principe du projet de loi — on a dit: C'est un fonds dédié et ça serait important de bien identifier que les dépenses de... ainsi de suite. Alors, ma question très simple: Est-ce que le ministre des Transports aurait souhaité que les intérêts générés par ce fonds demeurent au fonds dédié, pour la même logique? On le crée pour identifier... ainsi de suite. Alors, il me semble que... Moi, en tout cas, je l'aurais demandé, puis j'aurais été ferme là-dessus au Comité de législation: Ce n'est pas parce que vous êtes habitués de faire toujours la même chose que vous allez continuer de faire la même chose dans le présent cas. En termes clairs, ça aurait été simple, d'après moi, de conserver la génération marginale d'intérêts que ce fonds reproduit, justement parce qu'il est dédié, justement parce qu'il doit être spécifique, justement parce que... ainsi de suite. Je ne plaide pas davantage, je voudrais avoir, d'abord, votre...

M. Brassard: Ce serait intéressant...

M. Gendron: Oui, alors...

M. Brassard: ...souhaitable, mais ça n'a pas été le cas.

M. Gendron: Mais pour quelle raison?

M. Brassard: Bien...

M. Gendron: L'habitude?

M. Brassard: C'est la règle.

M. Gendron: Bien oui, mais...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brassard: Dans plusieurs fonds, c'est comme ça que ça fonctionne.

M. Gendron: Je vais voter pour.

M. Brassard: Vous connaissez, je dirais, la culture des Finances, qui est très respectueuse des règles et des traditions. Alors donc, ils ont tenu à ce que, pour ce fonds-là aussi, la même règle s'applique et que...

M. Gendron: Mettons que, ça, je m'en doutais. C'était ce que je disais, M. le ministre. Je m'en doutais qu'ils vous avaient dit: On ne peut pas, on a toujours fait ça. Sauf que j'aurais aimé entendre, un: Y a-t-il eu

une demande de la part du ministère des Transports, de dire... Justement parce que c'est un fonds dédié, puis des fonds dédiés, à moins que je me trompe, le législateur n'a pas l'intention d'en créer 15, 20, parce que, là, on va revenir avec des fonds généraux dans les fonds dédiés. Alors, s'il y en a un spécifiquement, il me semble que, là, il avait un bon argument pour dire: On sort de la routine, on sort de l'habituel, puis on a de bons éléments pour s'appuyer, pour le revendiquer.

M. Brassard: Oui, on l'a signalé et on l'aurait souhaité, mais on n'a pas agréé à notre requête.

M. Gendron: Le non-agrément vient du ministre des Finances ou du Comité de législation?

M. Brassard: Des Finances.

M. Gendron: Alors, on va suspendre, on va consulter les collègues.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Dubuc.

M. Morin (Dubuc): Dans le même sens que mon collègue. Est-ce qu'il y a des raisons, M. le ministre, pour lesquelles on n'a pas intégré un autre paragraphe qui aurait fait référence à d'autres sources de financement provenant d'une éventuelle tarification ou autre? Même s'il n'y a pas, au moment où on se parle, de nouvelles sources de financement, qu'est-ce qui aurait empêché le ministre d'inclure cette provenance-là à l'intérieur de cet article 12.32? Parce qu'on pense que ce que souhaitent les gens, c'est que ce fonds... Parce qu'on sait que, lorsqu'il y a une tarification qui est imposée, ce qui différencie une tarification d'une taxe, c'est que la population est en droit de s'attendre que ce pourquoi elle a payé, si c'est au niveau du transport, elle est en droit d'attendre un retour direct et que ces argents-là ne soient pas affectés ailleurs.

Alors, pour toutes ces raisons-là, je répète ma question: Qu'est-ce qui a empêché le ministre d'introduire dans son projet de loi un paragraphe qui aurait fait référence à de nouvelles sources de revenus reliées à des formules de tarification ou autres? Voilà, Mme la Présidente, ma question au ministre des Transports.

M. Brassard: C'est une question tout à fait pertinente. Actuellement, on a des échanges et des discussions avec le ministère des Finances, justement pour déterminer dans les années futures, à partir de l'an prochain et les années subséquentes, comment et de quelle façon on va alimenter le fonds, comment on va le financer. Parce que cette année, on vient d'en parler, on l'a financé par voie d'emprunt. Mais c'est clair qu'on ne peut pas faire ça indéfiniment. Si on finance tout par voie d'emprunt pendant cinq ans, 10 ans — on a fait des

courbes, au ministère, pour voir ce que ça donnerait — ça devient exponentiel et, à ce moment-là, ça nous donne un service de dette, au bout de 10 ans, qui est très élevé, et ça va compromettre, finalement, les fins mêmes pour lesquelles on a créé un fonds, c'est-à-dire investir à un niveau suffisant dans le réseau routier pour le remettre en état.

On discute actuellement avec les Finances. Évidemment, il n'y a pas de décision de prise, il n'y a pas de choix de fait, mais c'est clair que, aux Finances, on nous dit — parce qu'on en a discuté au moment où on a rédigé le fonds: On ne veut pas, dans le projet de loi, actuellement, indiquer quelque piste que ce soit en matière de financement parce qu'on n'a pas pris de décision là-dessus et qu'on ne veut pas non plus, à ce moment-là, lancer un message ou un signal qui pourrait s'avérer faux dans le prochain discours des Finances, puisqu'on n'a pas encore décidé comment on va assurer le financement du fonds. Ça sera annoncé dans le discours du budget. Dans le discours du budget, le ministre des Finances va indiquer — parce qu'on aura, à ce moment-là, pris des décisions et fait des choix — comment le fonds sera financé pour 1997-1998 et les années subséquentes. À partir des choix qu'on aura faits, on apportera, si c'est nécessaire, les amendements requis, appropriés à la loi — ça sera une loi, à ce moment-là, la loi sur le fonds routier.

● (10 h 50) ●

M. Morin (Dubuc): Bon, Mme la Présidente, vous me permettez de revenir un peu à la charge. Je comprends qu'il serait sans doute prématuré d'inclure dans le projet de loi une piste, ou une modalité, ou de préciser une source de revenus. Ça, je comprendrais que ça serait imprudent de préciser une source de revenus. Mais sans préciser la source — là, je pose la question à voix haute, peut-être une question que je devrais poser à voix basse; Est-ce qu'il serait si embarrassant pour le ministre d'inclure à tout le moins le principe que, sans aller très, très loin, le fonds serait constitué, entre autres, de nouvelles sources? Sans plus. Je pense que le gouvernement, sans risquer de lancer un faux message, tout le monde trouverait convenable qu'on inclue dans le projet de loi le fait que ce fonds-là pourrait être constitué, entre autres, de nouvelles sources. Sans aller plus loin, avec toute la prudence dont veut faire preuve le ministre. Est-ce que ma question aurait des chances que le ministre, finalement, puisse penser à ce qu'un amendement soit envisageable et qu'il aille dans le sens de ma suggestion?

M. Brassard: C'est parce que, là, si... Dans le sens très général que vous dites là, écoutez, le paragraphe 2^o le couvre: «Les sommes versées par le ministre des Finances...»

M. Morin (Dubuc): Non, je regrette, Mme la Présidente, mais non...

M. Brassard: Le ministre des Finances avait décidé de verser des sommes sur la base des...

M. Morin (Dubuc): M. le ministre, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant. M. le député de Dubuc.

M. Morin (Dubuc): Oui, mais le ministre nous induit mal, parce qu'il fait référence à 12.34 et 12.35. Si on regarde 12.34 et 12.35 ce n'est pas ça que ça veut dire. Je m'excuse de l'avoir interrompu.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

M. Brassard: Les articles 12.34 et 12.35 font référence à des avances et à des emprunts.

M. Morin (Dubuc): Oui, mais, Mme la Présidente, vous savez que ces avances-là doivent être retournées à celui qui fait les avances.

M. Brassard: Oui.

M. Morin (Dubuc): Donc, à ce moment-là, si c'est une avance qui vient du ministre des Finances, on ne peut pas présumer que ça puisse être...

M. Brassard: Ce n'est pas une source de financement.

M. Morin (Dubuc): ...des argents provenant d'une nouvelle source de financement.

M. Brassard: Non.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

M. Brassard: Non, moi, je préfère attendre qu'on ait bien fait le choix des sources de financement et qu'à ce moment-là on apporte les modifications pertinentes. Si c'est une taxe, si c'est des... Toute source de financement: taxe, droit, péage, ajoutez-en. Toute source de financement. On est en train d'examiner et de faire le tour de ça, puis on fera des choix. Les choix seront annoncés et rendus publics dans le discours sur le budget du printemps prochain, puis, à ce moment-là, on modifiera la loi en conséquence.

M. Morin (Dubuc): Alors, très bien, Mme la Présidente. Dernier petit mot. J'accepte la réponse du ministre, toutefois...

M. Brassard: Eh bien, merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Pas le choix.

M. Morin (Dubuc): Hein? Non, bien, faites attention là, quand vous dites qu'on n'a pas le choix, là...

La Présidente (Mme Bélanger): Non, mais on ne doit pas mettre en doute la parole du ministre.

M. Morin (Dubuc): Non, je ne mets pas sa parole en doute, mais je sais qu'avant même... Si une majorité des députés était en faveur, ne me dites pas que je n'ai pas le choix. Alors, ça, c'est... Bon. Ce que je voulais dire, je voulais attirer l'attention du ministre à l'effet que, si la réflexion pouvait se poursuivre, je lui rappelle qu'il n'est pas défendu qu'un ministre, lors de l'étude du rapport en Chambre, il puisse apporter un amendement. Alors, si la réflexion pouvait se poursuivre et qu'au niveau des Finances on acceptait de faire preuve de plus de souplesse, peut-être... J'invite le ministre à continuer sa réflexion puis, peut-être, considérer la proposition que je lui ai faite. Je vous remercie Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Dubuc. Est-ce que l'amendement à l'article 12.32 est adopté? Alors, l'article 12.32, tel qu'amendé, est adopté. J'appelle l'article 12.33. M. le ministre.

M. Brassard: Alors, ça concerne la gestion du fonds. Le ministre des Finances y joue un rôle, mais également le ministre des Transports. Alors, la gestion du fonds relève du ministre des Finances, comme c'est le cas du fonds consolidé, mais les opérations comptables courantes sont, elles, confiées au ministre responsable de l'application de la loi, en l'occurrence, dans le présent cas, le ministre des Transports.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Pontiac. C'est correct?

M. Middlemiss: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 12.33 est adopté. J'appelle l'article 12.34, M. le ministre.

M. Brassard: Alors, on y faisait référence tout à l'heure. C'est la possibilité d'avoir des avances en provenance du ministre des Finances et aussi pour combler des besoins de crédits à court terme.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui. De quelle façon les membres de l'Assemblée nationale vont être informés? Quand le ministre des Finances va vous avancer, est-ce que ça va être suite à votre programmation, là? Vous allez indiquer au moment des crédits qu'il y a des sommes, des crédits qui vont venir du fonds. De quelle façon on va être avisés de tout ça?

M. Brassard: Alors, évidemment, lors des dépôts des crédits, on va déterminer le niveau d'investissement du fonds pour cette année financière là. On saura que, bon, pour l'année 1997-1998, les dépenses, les investissements en provenance du fonds vont être de tel

niveau, ce qui va donner lieu évidemment à des travaux et à des dépenses. Et une partie pourrait être financée par emprunt, donc l'emprunt ne sera pas complètement abandonné; une autre pourrait être financée par diverses sources de financement qu'on aura déterminées. Ce dont on parlait tantôt.

Mais, entre-temps, jusqu'au moment où on va faire les emprunts requis pour obtenir le fruit des sources de financement qu'on aura déterminées... Bon, d'ici là, il faut fonctionner, il faut opérer, il faut payer des contrats. Donc, c'est pendant cette période-là que le ministère des Finances va faire des avances au fonds pour que les travaux prévus puissent se faire et qu'on n'ait pas à attendre que les fruits des sources de financement qu'on aura identifiées arrivent ou que les emprunts qu'on envisageait de contracter soient faits. Alors, pendant cette période-là, le ministre des Finances pourra faire des avances au fonds.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui. D'accord, Mme la Présidente. Je ne sais pas si c'est l'endroit ici, mais, pour l'année courante, le tableau que vous avez indiqué, on n'est pas rendu à 75 000 000 \$ encore. On est rendu à 70 000 000 \$, grosso modo, et, selon le budget, la conservation des chaussées, ça serait amorti sur une période de cinq ans, ainsi que la conservation des structures qui est sur une période de 15 ans. Donc, déjà, il y a un 47 000 000 \$ qui va être...

M. Brassard: Affecté au service de la dette.

M. Middlemiss: Oui, pour cinq ans, sur une période de cinq ans, et il y a un...

M. Brassard: Le service de la dette.

M. Middlemiss: ...3 000 000 \$ qui va l'être sur 15 ans.

M. Brassard: Effectivement, l'amortissement est calculé de façon différente selon le type de travaux, et tout ça ensemble, ça se traduit par un service de la dette qui est intégré au budget du ministère. Alors, pour cette année, c'est 43 000 000 \$.

M. Middlemiss: Donc, avec le développement qui est sur 15 ans, l'amélioration sur 10 ans, la conservation des structures sur 15 ans...

M. Brassard: C'est ça.

M. Middlemiss: ...et la conservation des chaussées sur cinq ans...

M. Brassard: Oui, la durée des infrastructures.

● (11 heures) ●

M. Middlemiss: Et, si on lit bien, on pourrait transférer de ces fonds-là au fonds consolidé. Donc, c'est un fonds qu'on disait dédié, là...

M. Brassard: Les avances.

M. Middlemiss: Les avances?

M. Brassard: Les avances. Oui, les avances sont remboursables.

M. Middlemiss: O.K.

M. Brassard: Alors, les avances... Quand on aura contracté les emprunts permanents, bien, ce que nous aura avancé le ministre des Finances, il faudra le lui retourner, puisqu'il s'agit d'une avance.

M. Middlemiss: O.K. En d'autres mots, le ministre des Finances peut prendre le fonds et le mettre dans le fonds consolidé. Sur ces avances-là, c'est ça, là.

M. Brassard: Les avances.

M. Middlemiss: «Il peut, inversement, avancer à court terme au fonds consolidé du revenu, aux conditions qu'il détermine, toute partie des sommes constituant ce fonds qui n'est pas requise pour son fonctionnement.» Mais ces avances-là au fonds consolidé reviennent au fonds? Ça, c'est garanti, hein?

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: O.K. Mais on va voir tantôt que tout surplus va au fonds consolidé.

M. Brassard: Oui, les surplus, oui. Ça, on verra tantôt, là, pour l'article...

M. Middlemiss: S'il y a un principe que les avances reviennent, mais que les surplus peuvent partir de façon permanente, c'est quoi, la logique de ça?

M. Brassard: Bien, encore que la disposition sur les surplus, on le verra tout à l'heure, c'est en fonction, évidemment, des autres sources de financement dont on parlait tantôt. Le fonds, il va fonctionner à partir d'un niveau d'investissement qu'on aura déterminé dans le cadre des crédits budgétaires. Bon, on va déterminer qu'en 1997-1998 le fonds va procéder à des investissements — faisons des chiffres ronds pour illustrer — de 500 000 000 \$. En 1997-1998, c'est 500 000 000 \$ prévus dans le budget et dans le livre des crédits; 500 000 000 \$.

Ça, comment ces investissements-là seront-ils financés? Bien, de diverses façons. Il n'est pas exclu qu'il y en ait toujours une partie qui soit financée par voie d'emprunt. Mçi, je pense, par exemple, à tout ce qui est développement, du vrai développement. Des

ajouts de tronçons d'autoroute, par exemple, ça peut continuer d'être financé par voie d'emprunt, parce que là c'est quand même des infrastructures qui ont une longue durée de vie. Donc, une partie pourra continuer d'être financée par emprunt, une autre partie pourra être financée via des sources de financement qu'on aura identifiées, mais il est clair que ces sources de financement pourraient produire plus que ce qu'on a prévu comme niveau d'investissement dans le fonds. Ça pourrait arriver, c'est possible. Si c'est une taxe, par exemple, on peut bien évaluer qu'une taxe va rapporter tant, mais c'est possible aussi que ça rapporte plus.

Donc, le 500 000 000 \$ — je prends toujours mon exemple — on a déterminé qu'on va faire des investissements de niveau de 500 000 000 \$. Et, s'il arrive que, à la suite des sources de financement qu'on aura identifiées et prévues, on se retrouve — parce que ça rapporte bien, les sources de financement qu'on a identifiées — avec des fonds de 550 000 000 \$, alors qu'on a quand même prévu des investissements de 500 000 000 \$, ce que la loi dit — puis le fonctionnement des fonds, c'est comme ça... Ça veut dire qu'il y aura un surplus par rapport au niveau d'investissement prévu dans le livre des crédits, il y aura un surplus d'une cinquantaine de millions. Ce 50 000 000 \$ là, étant donné que les sources de financement ont rapporté plus que prévu et que ce qu'on avait prévu également pour les investissements dans le fonds, la disposition de la loi dit qu'à ce moment-là ce surplus-là peut être retourné au fonds consolidé. C'est comme ça que ça fonctionne dans la plupart des fonds.

M. Middlemiss: Sauf qu'il me semble que — je suis un peu d'accord avec le député de Dubuc — si on prend des façons spéciales de tarification spécifiquement pour le réseau routier et qu'on envoie ça au fonds consolidé, j'espère qu'on va aviser les utilisateurs avant. Parce que je peux comprendre, tu sais, si on fait une avance, on la remet. Mais, de façon permanente, ces sous-là vont être dédiés pour l'entretien du réseau routier. Donc, il me semble, moi, que les surplus... Si les surplus proviennent de cette façon de financement, comment on peut réellement les renvoyer au fonds consolidé?

M. Brassard: Encore une fois, ça demeure et ça va demeurer des fonds dédiés, mais en regard et en fonction d'une programmation se traduisant par un niveau d'investissement déterminé dans le livre des crédits, dans les documents budgétaires. Si on détermine, on se fixe comme objectif de dépenser 500 000 000 \$, ça suppose une programmation, ça suppose que le ministre a ce qu'il faut, en termes de projets, dans ses cartons, pour atteindre ce niveau d'investissement là. Et c'est ça qui est annoncé par le fonds puis c'est ça que les usagers de la route vont savoir aussi. Ils vont savoir également que, par le biais de certaines sources, en tout cas identifiées, ils vont contribuer à alimenter ce fonds-là, mais à un niveau d'investissement déterminé à l'avance et connu

du public, puisque intégré ou inclus dans les documents budgétaires.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je peux comprendre que, si on n'avait pas de travaux à faire, qu'on réussirait à exécuter toute la programmation, que ces sommes-là retourneraient au fonds consolidé, mais l'année après, puis les années... Donc, ces sous-là devraient... Les surplus, c'est ça... Au bout d'un an, on a accumulé des surplus, on les met au fonds consolidé, mais il y a encore des travaux à faire. L'année d'après, on demande encore une autre tarification aux gens, on accumule un surplus. Il me semble que, si c'est un fonds réellement qui est dédié pour le réseau routier pour ces quatre éléments-là qu'on a indiqués, on devrait trouver une façon que les surplus demeurent là pour l'exécution des travaux routiers.

M. Brassard: La disposition, c'est «dans la mesure que détermine le gouvernement». Donc, ce n'est pas obligatoire. Il se pourrait bien que le gouvernement puisse aussi décider de ne pas toucher à des surplus, s'il y en a, s'il y a des surplus qui apparaissent. Mais ces surplus-là vont quand même être affectés l'année suivante à des travaux, puis à un niveau d'investissement qui, lui aussi, sera déterminé. Ça veut dire, à ce moment-là, qu'on aura peut-être à moins emprunter ou que, bon...

M. Middlemiss: Est-ce que vous êtes...

M. Brassard: Ce n'est pas automatique ou obligatoire que les surplus soient remboursés au fonds consolidé. C'est «dans la mesure que détermine le gouvernement»: il peut les laisser.

• (11 h 10) •

M. Middlemiss: Est-ce qu'on ne serait pas mieux de dire: C'est l'exception et non pas la règle que les surplus vont au fonds consolidé et que la règle, c'est que ces fonds-là soient maintenus pour l'exécution de travaux sur le réseau routier? Est-ce que ça ne serait pas mieux dans ce sens-là? Parce que vous me dites: Bien oui, mais ça sera au gouvernement de décider. Mais, d'une autre façon, de quelle façon on va être capable de convaincre les citoyens qu'il y a une tarification quelconque et que ça va être accepté, sachant fort bien que déjà les gens disent: On dépense des milliards par année pour la taxe sur l'essence, on dépense sur l'immatriculation, sur le permis de chauffeur? Toutes ces choses-là, ça fait une somme de 2 000 000 000 \$, mais on ne met certainement pas ça sur le réseau routier. Donc, si on revient encore avec une autre tarification et qu'on ne garantit pas à ces gens-là... Je pense que c'est assez clair que la population du Québec a dit: Oui, on est prêt, en autant que ces sous-là vont aller dans le réseau routier.

M. Brassard: Oui, mais qu'est-ce qui est important? Ce qui est important, c'est qu'on s'entende sur un

niveau requis de ressources à affecter ou à consacrer au réseau routier. C'est qu'on se dise — et je pense qu'il y a un large consensus, d'ailleurs, parmi tous les groupes et les intervenants et ceux qui s'intéressent à cette question — quel est le niveau de ressources requis pour que le réseau routier soit maintenu en bon état. Ça, on peut arriver à un chiffre. Qu'est-ce qu'il faut également pour assurer un certain développement du réseau? On additionne tout ça et on arrive à un chiffre: voici ce qu'il faut investir dans le réseau routier pour le maintenir en bon état et, en même temps, voici ce qu'il faut également investir pour assurer un développement convenable du réseau.

Je donnais le chiffre de 500 000 000 \$. Bon, c'est un exemple. C'est juste pour illustrer. Si on convient que c'est 500 000 000 \$, le niveau requis d'investissement, qu'est-ce qui est important? Il est important que le 500 000 000 \$ soit investi. C'est ça qui est important et c'est ça qui est important pour les usagers de la route aussi. Et c'est ça qui va apparaître dans le livre des crédits à l'item «fonds routier», qui va déterminer le niveau des investissements de façon précise, en s'efforçant évidemment d'atteindre le niveau que tout le monde considère comme requis pour maintenir le réseau en bon état et assurer une certaine part de son développement.

Après ça, il s'agit de financer ces investissements-là pour atteindre ce niveau-là. Ce qui importe aux usagers, aux automobilistes, aux camionneurs, à ceux qui utilisent la route, c'est que ce qu'on a déterminé comme niveau d'investissement requis soit effectivement dépensé, requis. Si les sources de financement qu'on a prévues, identifiées pour financer ce niveau d'investissement là rapportent plus, ce que la loi dit, bon, c'est qu'à ce moment-là le gouvernement peut décider que les surplus retournent au fonds consolidé. C'est ça. Et, moi, je pense que ce qui est important, c'est que le niveau d'investissement qu'on a déterminé comme étant nécessaire pour maintenir le réseau en bon état et assurer son développement soit effectivement dépensé. C'est ça qui importe. C'est ça qui devient plus transparent à partir d'un fonds routier. Ça devient bien identifié sur la base d'un outil comme le fonds routier.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, en autant qu'on arrive à l'exécution de travaux qui ne sont pas basés sur la capacité, là, que c'est sur les besoins. Et aujourd'hui le ministre lui-même l'a dit que cette année on parlait de 285 000 000 \$ aux crédits et que ça prendrait quelque 400 000 000 \$. À quel moment dans le temps... Si on a atteint cet objectif-là, que, oui, on exécute les travaux qui sont absolument nécessaires... Mais encore, le fait que ce fonds-là soit payé par les gens qui utilisent les routes, il me semble qu'ils devraient être mis de côté, là, spécifiquement, que les surplus devraient demeurer... Qu'on les prête à quelqu'un d'autre, mais qu'ils soient toujours là, parce qu'un jour va venir encore qu'il va peut-être y avoir un manque de fonds, et le réseau routier, vous savez que c'est un outil de développement. C'est un outil de développement puis c'est très bon pour notre

économie. C'est un investissement qu'on met là-dedans. Pourquoi on demande encore aux gens qui vont utiliser nos routes, qui paient déjà énormément: Regarde, on va prendre ça pour faire d'autre chose?

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que ça va?

M. Middlerniss: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Dubuc.

M. Morin (Dubuc): Oui. Bon, évidemment, je reçois l'explication du ministre à l'effet que tout est en fonction de la satisfaction des besoins. Et, que le ministre des Finances puisse venir chercher des sommes dans le fonds, en autant que le présent projet de loi est concerné, ça ne me fatigue pas plus qu'il ne le faut, puisque le ministre, tout à l'heure, a refusé d'y inclure un article touchant de façon précise des nouvelles sources de revenus.

Mais ma question au ministre: Là, où il risque d'être embarrassé et d'embarrasser l'ensemble des députés, c'est à partir du moment où une mesure sera décrétée afin d'obtenir une nouvelle source de financement, mettons à partir de péages, à partir de sous sur les litres d'essence, en tout cas, peu importe la formule, où le ministre aura l'obligation de dire: Il s'agit là non pas d'une taxe, mais d'une tarification où on met à contribution une catégorie plus précise de la population à l'effet que les revenus provoqués par cette nouvelle mesure soient retournés directement en amélioration du réseau routier. Alors, comment le ministre pourra-t-il prendre cet engagement-là si la loi que nous nous apprêtons à adopter permet au ministre des Finances d'aller chercher ces mêmes fonds? Alors, je présume qu'il aura l'obligation d'amender cet article-là pour fermer la porte. Sinon, c'est dangereux que, bon, il ait un problème de crédibilité, et puis ça, je suis convaincu que, si la population est prête à déboursier, à subir une augmentation, une participation... Je suis convaincu qu'elle est prête, mais en autant qu'elle a la certitude que les nouveaux argents qu'elle débourse vont servir uniquement pour les fins pour lesquelles la mesure serait instituée.

Alors, moi, évidemment, ce qui m'intéresse, c'est de voir un ministre à l'aise dans l'annonce d'un tel décret, et, avec la loi que nous allons adopter, bien, j'ai peur qu'il ait de la difficulté à prendre cet engagement auprès de la population à l'effet que les argents retournés à ce pour quoi ils ont été tarifés. Alors, voilà ma question au ministre des Transports.

M. Brassard: D'abord, quand on aura fait le choix des sources de financement — c'est actuellement en discussion intensive avec les Finances — c'est clair que ça va être indiqué dans le discours du budget que, pour financer le fonds, voici les sources de financement et ça peut prendre diverses formes. Ça peut ne pas être

qu'une seule source, il peut y en avoir plusieurs, mais ces sources de financement sont créées pour alimenter le fonds routier. Ça va être clairement indiqué. Ça va être clairement indiqué...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le...

M. Brassard: ...et, évidemment, on va anticiper le rendement de ces sources de financement pour pouvoir financer adéquatement les investissements dont on aura également fixé le niveau. Alors, il faudra que l'addition des sources de financement qu'on aura choisies, l'addition du rendement de ces sources-là nous permette de financer le niveau d'investissement qu'on aura fixé au préalable dans le livre des crédits. Alors, si ça rapporte plus — c'est ça, la question — si le rendement est supérieur, hein, puis que ça rapporte plus que ce dont on a besoin pour financer nos investissements, c'est là que, compte tenu des pouvoirs, de la mission et des fonctions du ministre des Finances, la possibilité de rembourser les surplus apparaît dans le projet. Mais on aura quand même atteint le niveau d'investissement qu'on s'était fixé au départ. C'est ça qui est important. On aura investi dans le réseau routier ce qu'on a déterminé comme étant requis et nécessaire.

• (11 h 20) •

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député d'Abitibi-Est.

M. Pelletier: Mme la Présidente, je vous remercie. M. le ministre, la possibilité que le fonds consolidé du Québec vienne repiger dans le surplus du fonds, cette question-là me semble assez théorique. Comment penser que... Dans les prochaines années, les deux décennies qui s'en viennent, le fonds, j'ai bien l'impression qu'il va toujours manquer de fonds. En d'autres mots, par les travaux qu'on a à faire, il y aura toujours plus de travaux que la capacité qu'on aura à bâtir ce fonds-là. Donc, la discussion sur la possibilité que le gouvernement vienne repiger les surplus, il me semble que je ne le vois pas... Donc, cette phrase-là est plus théorique que d'autre chose.

M. Brassard: Vous avez raison, c'est plus théorique qu'autre chose, parce que, comme il y aura aussi une partie des investissements qui sera financée par emprunt... Vous comprenez — ça va être prévu aussi — tout ce qui est développement, je pense que c'est parfaitement justifiable de continuer de le financer par emprunt. Quand vous construisez une autoroute, la durée de vie d'une autoroute, c'est plusieurs dizaines d'années. C'est une infrastructure qui dure longtemps, donc c'est parfaitement raisonnable de financer un développement de cet ordre-là par voie d'emprunt. Donc, il y aura encore un volet emprunt pour alimenter le fonds. Ça veut dire, à ce moment-là, que les sources de financement nouvelles qu'on prévoit, le total n'atteindra jamais le niveau maximum d'investissement qu'on aura prévu parce qu'il y en a une partie de ces investissements-là qu'on va continuer de

financer par emprunt. Donc, si ça rapporte plus, les sources, si le rendement est meilleur qu'on l'a anticipé, c'est tout simplement notre niveau d'emprunt qui va être plus faible. Dans le fond, c'est ça, on empruntera un peu moins.

M. Pelletier: Puis il y aura toujours d'autres projets.

M. Brassard: Oui.

M. Pelletier: C'est insupportable de penser qu'on aura trop d'argent un jour. Théoriquement...

La Présidente (Mme Bélanger): C'est assez utopique.

M. Brassard: Sauf qu'on se fait autoriser quand même un niveau d'investissement par l'Assemblée nationale. Alors, pour le dépasser... On n'est pas autorisé à le dépasser.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'article 12.34 est adopté?

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente, sauf qu'il ne faut pas se leurrer, là. C'est que les travaux qu'on exécute, c'est des travaux qu'on peut se payer, pour lesquels on a les sous. Qu'on le finance, qu'on aille le chercher par tarification, c'est là le problème. Si on va le chercher par tarification, il me semble que ces sous-là doivent être dépensés sur le réseau routier. C'est assez hypothétique de dire: Ah! ça n'arrivera jamais.

M. Brassard: Absolument.

M. Middlemiss: Il me semble qu'il y en a des fonds qui ont été dans ce contexte-là qui...

M. Brassard: Vous le savez vous-même.

M. Middlemiss: Oui, oui, d'accord. Bien, parlons de l'assurance automobile. Oui, parlons-en. Nous autres, au moins, on en a mis une grosse partie sur le réseau routier, contrairement à ce que vous autres, vous avez fait. Vous l'avez pris et vous ne l'avez pas mis sur le réseau routier. Donc, nous autres, au moins... Moi, je me dis, ça, oui, parce que les gens qui paient l'assurance sur l'immatriculation, les gens qui paient l'assurance sur leur permis, ces sous-là, c'est qu'on a amélioré le réseau routier — et ce n'est pas moi qui le dit, si vous voulez: «Le réseau routier s'est amélioré. Depuis trois ans, l'état des routes du Québec a changé pour le mieux.» Ça, c'est le 7 mai 1994. Et les gens qui étaient là, ils le savent que les montants qui ont été dépensés... À ce moment-là, ça, c'est tout à fait normal, d'après moi, que, si quelqu'un paie, c'est que le réseau routier en bonne condition empêche d'avoir des accidents, donc moins d'accidents, moins de réclamations, et ainsi de

suite. Ça, c'est associé et c'est pour la même raison que je dis: Une tarification encore plus. La tarification, elle est faite, elle, pour maintenir le réseau routier et améliorer le réseau routier. Donc, c'est tout à fait normal que ces sous-là demeurent strictement pour faire des travaux routiers. Et vous savez qu'on en a besoin, on en a besoin énormément. Et je ne vois pas le jour où on va avoir atteint un réseau parfait. Impossible.

M. Brassard: Ça va être le cas, Mme la Présidente. Ça va être des sources dédiées. Ça va être des sources dédiées, et le ministre des Finances va, de façon très claire...

Une voix: Ah! Il va t'imaginer ça, lui.

M. Brassard: ...l'indiquer dans son discours.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Middlemiss: Oui, c'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 12.34 est adopté. J'appelle l'article 12.35, M. le ministre.

M. Brassard: Alors, je pense que c'est là aussi coutumier. Il y a un fonds de financement au ministère des Finances, et il est plus avantageux de passer par ce fonds pour contracter des emprunts. Les conditions sont meilleures. D'ailleurs, ce fonds-là, créé en vertu de la Loi sur l'administration financière, est également utilisé par les réseaux. Par exemple, les réseaux de la santé, les réseaux de l'éducation, ils passent par le fonds de financement parce qu'ils peuvent emprunter ainsi à de meilleures conditions. Alors, on fera la même chose pour ce qui est du fonds routier.

M. Middlemiss: C'est une disposition qui est assez standard, en d'autres mots?

M. Brassard: Oui, on retrouve ça dans tous les fonds.

M. Middlemiss: Oui. C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 12.35 est adopté. J'appelle l'article 12.36. M. le ministre.

M. Brassard: Alors, là, il s'agit de la rémunération et des dépenses des effectifs, des personnes qui accomplissent des tâches ou un travail qui sont directement reliés aux activités du fonds. Alors, on a fait l'opération à travers le ministère, l'analyse de tous les effectifs du ministère pour voir ce qu'on va considérer comme financé par le fonds, quel sera le niveau d'effectif qui sera financé par le fonds. On a fait le tour des directions territoriales, des services centraux également, et le niveau, en dollars, c'est 85 000 000 \$, et, en ETC, c'est 1 500.

(Consultation)

M. Brassard: 1 500 ETC et aussi, me dit-on, une couple de 100 occasionnels, ce qui fait 85 000 000 \$ pour les deux.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui. 85 000 000 \$ basés sur... Comme cette année, ça devrait être de l'ordre de 460 000 000 \$? Est-ce que vous avez un pourcentage? Ça représente quel pourcentage total des opérations ou des travaux qu'on va faire avec cette somme-là?

M. Brassard: Par rapport à ce que je vous disais tout à l'heure, vous savez, pour cette année, là... Alors, c'est par rapport à 261 000 000 \$ de travaux proprement dits, mais il y a aussi le 27 000 000 \$ de dépenses connexes qui sont des acquisitions, des frais d'honoraires professionnels.

M. Middlemiss: Donc, en d'autres mots, il y a 260 000 000 \$ de travaux à exécuter?

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Et le restant, 85 000 000 \$ pour ça...

M. Brassard: 85 000 000 \$, c'est des traitements.

M. Middlemiss: 25, 24, sur 397.

• (11 h 30) •

M. Brassard: Oui, c'est ça, ce dont on parlait tantôt: 27, dépenses connexes, dépenses administratives. Donc, 405 000 000 \$ au total plus 23 000 000 \$ provenant du fédéral. Donc, 428 000 000 \$ de dépenses, là, du fonds, de tous ordres, incluant les 261 000 000 \$ de travaux proprement dits. Il y a 85 000 000 \$ là-dessus qui sont des rémunérations et avantages sociaux pour les effectifs affectés aux activités reliées au fonds.

M. Middlemiss: Ça semble être un pourcentage assez élevé. On parle de 25 % ou entre 20 %... À 20 %, là, c'est assez élevé.

M. Brassard: Mais ça ne devrait cependant pas bouger. À partir du moment où on hausse le niveau des travaux, ce qui est évidemment notre intention, en tout cas c'est ce que je souhaite ardemment, c'est que le niveau des interventions et des investissements augmente, mais je ne pense pas qu'il y ait augmentation équivalente des effectifs.

On peut maintenir... Ça peut paraître une proportion élevée, cette année, de l'ordre de 20 %, mais, en augmentant le niveau d'investissement, en augmentant les dépenses des travaux routiers, ça ne se traduira pas

par des augmentations proportionnelles pour ce qui est des effectifs. Donc, on va maintenir ce niveau de dépenses concernant la rémunération, le maintenir là où il est, tout en augmentant les investissements dans les travaux routiers.

M. Middlemiss: En d'autres mots, Mme la Présidente, le ministre est en train de me dire qu'avec tous ces effectifs-là on pourrait en faire plus qu'on n'en fait là, parce que, si on va augmenter les dépenses, ça veut dire qu'on va faire plus de travaux et ça veut dire que le personnel en place pourrait exécuter plus que ce qu'on n'a présentement.

M. Brassard: Tout à fait. Ça ne veut pas dire qu'ils ne font rien, là.

M. Middlemiss: Non, non, non. Ce n'est pas ça que j'ai dit, là.

M. Brassard: Ça veut dire qu'ils font des choses, mais ça ne se traduit pas nécessairement par des travaux. Ils font des inventaires, des études d'opportunité, ils travaillent à des études d'impact, à des plans et devis, mais ça reste dans les cartons. Ça ne se traduit pas par des travaux routiers. Donc, on peut, par conséquent, prévoir que ce 85 000 000 \$, ça va demeurer sensiblement le même, mais on peut augmenter substantiellement les travaux routiers.

M. Middlemiss: Est-ce que le ministre pourrait me dire pourquoi ça ne se traduit pas par des travaux?

M. Brassard: Bien, parce qu'on n'a pas de ressources.

M. Middlemiss: On n'a pas d'argent. «Good!» D'accord.

M. Brassard: Bien oui, c'est évident.

M. Middlemiss: C'est bien. D'accord. C'est bien.

M. Brassard: Ça saute aux yeux.

M. Middlemiss: C'est ça. Il y a des surplus, mon cher ami.

M. Pelletier: Les suggestions sont... Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: C'est de garder les surplus.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'article 12.36?

M. Middlemiss: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 12.36 est adopté. J'appelle 12.37. M. le ministre.

M. Brassard: Bien, voilà. C'est l'article dont on a longuement parlé tout à l'heure.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je voudrais faire un amendement. L'article 12.37, introduit par l'article 1 du projet de loi n° 38, Loi instituant le Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier, est remplacé par le suivant: Les surplus accumulés sont réinvestis dans le fonds et affectés au financement des travaux de conservation des chaussées et des structures ainsi que des travaux d'amélioration et de développement du réseau routier.

C'est pour ça qu'on en parle.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que vous avez des copies à remettre aux membres de la commission?

(Consultation)

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'amendement est recevable, évidemment. Est-ce qu'on peut commencer à discuter de l'amendement, M. le député de Pontiac?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je pense que j'ai fait l'argumentation tantôt. J'en ai profité, à l'autre article, lorsqu'on parlait d'avance et j'ai expliqué mon point de vue. Mais je ne veux certainement pas du tout faire perdre le temps à la commission. Il me semble que c'est la façon que je crois — surtout si on a une tarification — que ces surplus-là demeurent pour faire exécuter des travaux. Et de me dire qu'il n'y aura pas de surplus, pourquoi en parler, d'abord? Pourquoi le gouvernement met un article... Le député d'Abitibi-Est... Le gouvernement a décidé d'avoir un article là. À moins que ce ne soit farfelu... Si ce n'est pas important, qu'on l'enlève. Moi, si on n'est pas prêt à accepter l'amendement, qu'on enlève ça. Il n'y en aura pas, de surplus? Pourquoi en parler? Donc, si on inclut un article pour prévoir, dans l'éventualité d'un surplus, que ça retourne au fonds consolidé, moi, je dis, dans ce contexte-là, surtout sur la partie de la tarification, qu'il devrait retourner, être maintenu pour faire exécuter des travaux routiers. Et je pense que le débat a été fait tantôt. Donc, on n'est certainement pas pour faire perdre le temps à la commission.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

M. Brassard: Mme la Présidente, de la même façon que c'est prématuré d'amender la loi en ce qui a trait aux sources de financement — on le fera au printemps prochain, quand le ministère des Finances aura déterminé les sources de financement — un amendement comme celui-là m'apparaît peut-être, moi, prématuré. C'est peut-être à ce moment-là qu'on pourra revoir l'article 12.37, pour l'adapter à partir du moment où on aura déterminé des sources de financement.

Ce n'est pas le cas présentement, on n'a pas fait nos choix. On ne sait pas comment. On s'en doute un peu, il n'y a pas 36 mesures pour financer un fonds routier, on a vite fait le tour. Mais il faut faire des choix et des combinaisons, puis déterminer des niveaux requis d'investissement. À partir de ce moment-là, on pourra peut-être envisager une disposition de cet ordre-là. Mais, comme on ne prévoit pas, dans le projet de loi actuellement, les sources de financement, donc il m'apparaît, quant à moi, prématuré d'introduire un amendement de cette nature-là.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Est-ce qu'on pourrait avoir le vote, à ce moment-là?

La Secrétaire: M. Middlemiss (Pontiac)?

M. Middlemiss: Pour.

La Secrétaire: M. Poulin (Beauce-Nord)?

M. Poulin: Pour.

La Secrétaire: M. Brassard (Lac-Saint-Jean)?

M. Brassard: Contre.

La Secrétaire: Excusez-moi. Mme Bélanger (Mégantic-Compton)?

La Présidente (Mme Bélanger): Pour.

La Secrétaire: M. Rivard (Limoulu)?

M. Rivard: Contre.

La Secrétaire: M. Pelletier (Abitibi-Est)?

M. Pelletier: Contre.

La Secrétaire: M. Morin (Dubuc)?

M. Morin (Dubuc): Abstention.

La Secrétaire: M. Laurin (Bourget)?

M. Laurin: Contre.

La Secrétaire: M. Gendron (Abitibi-Ouest)?

M. Gendron: J'ai envie d'être pour pour les aider, mais contre.

La Secrétaire: Contre. M. Gagnon (Saguenay)?

M. Gagnon: Contre.

La Secrétaire: M. Dion (Saint-Hyacinthe)?

M. Dion: Contre, par égard pour le ministre.

La Secrétaire: M. Deslières (Salaberry-Soulanges)?

M. Deslières: Contre.

La Secrétaire: Mme Doyer (Matapédia)?

● (11 h 40) ●

Mme Doyer: Contre. M. Middlemiss, êtes-vous pour? Si vous êtes pour, je suis contre.

La Présidente (Mme Bélanger): Ah bon! C'est tout un raisonnement, ça, là.

La Secrétaire: L'amendement est rejeté: 3 voix pour, 9 contre et 1 abstention.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je recommanderais un autre amendement: Que l'article 12.37 du projet de loi soit abrogé. Le ministre a dit: Regarde, on n'a pas établi encore... On ne peut pas?

La Présidente (Mme Bélanger): L'amendement n'est pas recevable parce qu'il y a juste le ministre qui peut abroger un article.

M. Middlemiss: Je demanderais au ministre. Parce que c'est lui qui a dit qu'on est rendu au point où on est en train de discuter de tarification, qu'on n'a pas établi ça. Mais, tant et aussi longtemps qu'on ne l'a pas fait, l'article 12.37 en soi n'est pas...

M. Brassard: Vous avez raison. Je vais y réfléchir et, à l'étape...

M. Middlemiss: Ah!

M. Brassard: ...de la prise en considération du rapport...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, là, on adopte l'article 12.37 avec possibilité de l'abroger à la prise en considération du rapport.

M. Brassard: C'est ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 12.37 est adopté sur division. J'appelle l'article 12.38. M. le ministre.

M. Brassard: L'article 12.38, c'est toute une série d'articles de la Loi sur l'administration financière qui s'appliquent au fonds. En d'autres termes, les opérations du fonds sont soumises aux mêmes règles de gestion que les ministères ou les organismes publics. Alors, ça concerne la forme, la teneur des livres de comptes,

les demandes d'imputation d'engagements, les ordres de paiement, les comptes publics. Voilà. Les ministères sont soumis à ces règles-là, les organismes publics aussi, donc il va de soi que les fonds spéciaux doivent l'être également.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Pontiac, ça va?

M. Middlemiss: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 12.38 est adopté. J'appelle l'article 12.39.

M. Brassard: C'est l'année financière. Ça coïncide avec l'année budgétaire.

La Présidente (Mme Bélanger): Adopté?

M. Brassard: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'article 12.40.

M. Brassard: Ça aussi, c'est une disposition usuelle de garantie des créanciers, qui pourraient, autrement, me dit-on, arguer que, par la constitution de fonds spéciaux, le gouvernement cherche à réduire le fonds consolidé. Les dispositions usuelles.

M. Middlemiss: C'est la même qu'on a dans le Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun?

M. Brassard: Oui. Tous les fonds spéciaux comportent cette disposition-là.

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 12.40 est adopté. L'article 1 dans son ensemble, tel qu'amendé, est adopté. J'appelle l'article 2. M. le ministre.

M. Brassard: Ça s'avère nécessaire pour donner application à l'article 12.36. Les crédits ont déjà été alloués à l'Office des ressources humaines pour ce qui est des avantages sociaux et autres conditions de travail. Ça a déjà été fait depuis avril pour les personnes qui sont affectées au service du fonds, aux activités du fonds. Le transfert au ministère des Transports pour alimenter le fonds s'avère donc nécessaire.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: D'accord. On nous a indiqué tantôt le nombre de personnes qui sont affectées ainsi que la masse salariale, globalement. D'accord. C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 2 est adopté. J'appelle l'article 3.

M. Brassard: Évidemment, ça a un effet rétroactif. Les opérations du fonds commencent rétroactivement à partir du 1er avril 1996 pour couvrir l'ensemble de l'année budgétaire.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 3 est adopté. J'appelle l'article 4.

M. Brassard: Le jour de sa sanction. «Indiquer ici la date de la sanction...»

M. Middlemiss: Il a déjà été exécuté. Est-ce que la présente loi entre en vigueur le... Est-ce que c'est important, la date? Parce que c'est déjà fait. On a déjà commencé à dépenser. On a dépensé 70 000 000 \$ avant que le projet de loi soit adopté. Et on aurait pu continuer pendant des années à le faire.

M. Brassard: Je pense que... «La présente loi entre en vigueur», c'est le... La date, ce sera la date de la sanction.

M. Middlemiss: O.K. La loi, d'accord, sauf... C'est l'article 1.

M. Brassard: La date de la sanction, c'est-à-dire la date où le lieutenant-gouverneur va apposer sa signature.

M. Middlemiss: Bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Même s'il n'est plus en fonction?

M. Brassard: Son remplaçant.

M. Middlemiss: Dans son bureau. Il n'aura pas de résidence, ça va être dans son bureau.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 4 est adopté?

M. Brassard: C'est toujours dans son bureau qu'il signe les projets de loi.

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 4 est adopté. Est-ce que le titre du projet de loi, Loi instituant le Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier, est adopté?

M. Brassard: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'ensemble du projet de loi, tel qu'amendé, est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le ministre, pour les remarques finales.

M. Brassard: Merci pour la collaboration de tous et de vous aussi, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Non, Mme la Présidente. Je pense que ce qu'il y avait à dire a été dit, et on attend, au moment de la prise en considération du rapport, de voir si le ministre, après un examen de conscience assez sérieux, pourra abroger l'article 12.37. Parce que, si on n'est pas rendu au point où on établit de quelle façon on va aller chercher une autre tarification, je ne vois pas la nécessité d'avoir un article qui parle des surplus. Et il a été secondé dans tout ça par le député d'Abitibi-Est que c'est impossible de penser à des surplus. Donc, à ce moment-là, pour que le député d'Abitibi-Est, lui aussi, soit en paix avec lui-même, on ne devrait certainement pas avoir un article de cette nature-là.

M. Brassard: Le printemps prochain.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, la commission ayant accompli son mandat, elle ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 11 h 48)

