



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-NEUVIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

de la Commission permanente
des finances publiques

Le lundi 7 juin 2010 — Vol. 41 N° 75

Étude détaillée du projet de loi n° 100 — Loi mettant en oeuvre certaines dispositions du discours sur le budget du 30 mars 2010 et visant le retour à l'équilibre budgétaire en 2013-2014 et la réduction de la dette (8)

Président de l'Assemblée nationale:
M. Yvon Vallières

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 de l'agriculture, des pêcheries, de l'énergie et des ressources naturelles | 50,00 \$ |
| Commission de l'aménagement du territoire | 100,00 \$ |
| Commission de l'Assemblée nationale | 5,00 \$ |
| Commission de la culture et de l'éducation | 100,00 \$ |
| Commission de l'économie et du travail | 100,00 \$ |
| Commission des finances publiques | 75,00 \$ |
| Commission des institutions | 100,00 \$ |
| Commission des relations avec les citoyens | 25,00 \$ |
| Commission de la santé et des services sociaux | 75,00 \$ |
| Commission des transports et de l'environnement | 100,00 \$ |
| Index (une session, Assemblée et commissions) | 30,00 \$ |

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
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85
Québec, Qc
G1A 1A3

Téléphone: 418 643-2754
Télécopieur: 418 643-8826

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des finances publiques

Le lundi 7 juin 2010 — Vol. 41 N° 75

Table des matières

Étude détaillée

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Financement des établissements de santé, d'infrastructures et mesures relatives à la tarification | |
| Fonds de financement des établissements de santé et de services sociaux | |
| Loi sur le ministère de la Santé et des Services sociaux (suite) | 1 |
| Loi sur la Régie de l'assurance maladie du Québec | 2 |
| Fonds des infrastructures routières et de transport en commun | |
| Loi sur le ministère des Transports | 13 |
| Code de la sécurité routière | 30 |
| Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport | 32 |
| Loi concernant la taxe sur les carburants | 32 |
| Loi sur les transports | 33 |

Intervenants

M. Alain Paquet, président

M. Raymond Bachand
M. Nicolas Marceau
M. François Bonnardel
M. Raymond Bernier
M. Emmanuel Dubourg
M. Jean-Martin Aussant

- * M. Gilles Paquin, ministère des Finances
- * M. Mathieu Paquin, idem
- * Mme Julie Massé, ministère des Transports

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le lundi 7 juin 2010 — Vol. 41 N° 75

**Étude détaillée du projet de loi n° 100 — Loi mettant en œuvre
certaines dispositions du discours sur le budget du 30 mars 2010 et visant
le retour à l'équilibre budgétaire en 2013-2014 et la réduction de la dette (8)**

(Quatorze heures dix minutes)

Le Président (M. Paquet): À l'ordre, s'il vous plaît! Je déclare ouverte la séance de la Commission des finances publiques. Je rappelle à toutes les personnes présentes dans la salle de bien s'assurer d'avoir éteint la sonnerie de leurs téléphones cellulaires afin de ne pas perturber nos travaux.

Nous sommes réunis afin de poursuivre l'étude détaillée du projet de loi n° 100, Loi mettant en œuvre certaines dispositions du discours sur le budget du 30 mars 2010 et visant le retour à l'équilibre budgétaire en 2013-2014 et la réduction de la dette.

Mme la secrétaire, y a-t-il des remplacements?

La Secrétaire: Non, M. le Président.

Étude détaillée

**Financement des établissements
de santé, d'infrastructures et
mesures relatives à la tarification**

**Fonds de financement des établissements
de santé et de services sociaux**

**Loi sur le ministère de la Santé
et des Services sociaux (suite)**

Le Président (M. Paquet): Merci beaucoup. Alors, bon après-midi à tous et à toutes. Alors, lors de l'ajournement de nos travaux vendredi dernier, nous en étions à l'étude de l'article 12.2 introduit par l'article 29 du projet de loi. Est-ce qu'il y a des interventions sur le sujet? M. le député de Rousseau.

M. Marceau: Oui. Sur 12.2, M. le Président, je me demandais si les comptes de la santé vont contenir de l'information... minimalement, la liste et la façon dont ils ont été construits, là, la liste, donc, des indicateurs ou des objectifs de performance qui sont décrits... enfin, qui sont... dont on dit qu'on va les utiliser en 11.2, premier paragraphe.

Donc, vous vous rappellerez, en fait, là, pour situer tout le monde, que le Fonds de financement des établissements de santé et de services sociaux va servir à financer les établissements de santé. Et la façon dont on va répartir les fonds, c'est, entre autres, étant donné le premier paragraphe de l'article 11.2, entre autres, à l'aide d'indicateurs de performance ou ce qu'on appelle des objectifs de performance.

Alors, ma question, toute simple, en 12.2, là: Les renseignements sur... enfin, les renseignements qui sont... qu'on prévoit... dont on prévoit rendre compte dans les comptes de la santé, est-ce que ça inclut les indicateurs de performance qui vont servir de clé de répartition des sommes du fonds des établissements de santé et de services sociaux?

Le Président (M. Paquet): M. le ministre des Finances.

M. Bachand (Outremont): Merci, M. le Président. C'est une bonne question du député de Rousseau pour commencer cette semaine. Essentiellement, les comptes de la santé, on en a un exemple aux pages 43 à 61 de ce merveilleux petit livret *Vers un système de santé plus performant et mieux financé*, qui est notre objectif global comme société, avec l'ensemble des indicateurs et des détails qui sont inclus là-dedans par institutions, par blocs d'institution, pour les médicaments, pour les personnes âgées, les sources de financement, etc., évidemment, ça, ce sera une première passe, si je puis dire, l'automne prochain, mais par la suite, avec les années, le ministre de la Santé verra à ajouter probablement un certain nombre de questions. Je ne voudrais pas m'engager pour lui. À mon avis, on ne retrouvera pas d'indicateur par établissement parce que, là, on rentre dans quelque chose de très détaillé, que vous retrouvez peut-être ailleurs par ailleurs, parce que je pense qu'il y a certains indicateurs d'un établissement qui sont publics sur les sites Internet du ministère, mais il n'est pas exclu qu'un jour on retrouve des indicateurs globaux de performance par types d'institution, ou par types de maladie, ou par...

Le Président (M. Paquet): M. le député de Rousseau.

M. Marceau: Oui, merci. Non, c'est ça, il n'est pas question dans ma tête, là, d'avoir un classement des établissements selon les indicateurs, c'est plus que l'on sache sur la base de quoi les fonds ont été répartis. Puis effectivement ce serait bien de savoir... d'avoir une idée de la performance globale de nos établissements peut-être par types, là, ce serait très bien. Mais donc c'est simplement d'informer le public de la manière dont on répartit les fonds. Puis aussi, peut-être, ce qui est, je pense, utile aussi, c'est de savoir quels sont effectivement les objectifs que visent les établissements de santé, hein? Il faut que les gens sachent les objectifs visés par les établissements de santé, de quelle manière on mesure leur performance.

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

M. Bachand (Outremont): Bien, tout à fait. D'ailleurs, le ministre rendra compte des sommes recueillies par la contribution santé au Fonds de financement des établissements de santé et donc comment elles ont été réparties et par quels critères.

Le Président (M. Paquet): Merci. Y a-t-il d'autres interventions? Alors, je serais prêt à mettre aux voix l'article... l'alinéa, pardon, l'article 12.2 introduit par l'article 29 du projet de loi. Est-ce que 12.2 est adopté?

Une voix: Adopté.

M. Marceau: Sur division, M. le Président.

Le Président (M. Paquet): Adopté sur division. Alors, je mettrais aux voix maintenant l'ensemble de l'article 29. Est-ce que l'article 29 est adopté?

Des voix: Adopté.

M. Marceau: Sur division.

Loi sur la Régie de l'assurance maladie du Québec

Le Président (M. Paquet): Adopté sur division. Nous arrivons maintenant à l'article 30 du projet de loi. Je reconnais M. le ministre des Finances et député d'Outremont.

M. Bachand (Outremont): Merci, M. le Président. L'article 30 du projet de loi. On est toujours dans la section santé, donc on a établi le fonds de la santé. Deuxièmement, on a établi les comptes de la santé, ce portait que les citoyens auront. Et la troisième section, au fond, c'est cet article 30 qui établit la contribution santé.

Alors, au début, vous avez un certain nombre de définitions: l'année civile, à qui s'applique cette contribution. Bien sûr, cette contribution s'applique à tous les adultes du Québec. Donc, ce n'est évidemment pas les enfants dont vous êtes responsables, vous payez pour des adultes.

Par ailleurs, il y a une définition de «revenu familial», parce qu'il y a à peu près 1,4 million d'adultes qui vont être exemptés en dessous d'un certain seuil.

Ça vient établir que cette contribution sera de 25 \$ dans la première année, 100 \$ en 2011, 200 \$ en 2012. Tout ça, bien sûr, dans le but de globalement financer notre système de santé. On en a longuement parlé la semaine dernière. Et pourquoi c'est un montant modeste au début? Parce qu'on n'avait pas besoin de cet argent-là pour financer à 5 % le système de santé.

Par la suite, le sous-article 37.18 évidemment définit le particulier. On parle des adultes. Il faut résider au Québec à la fin de l'année, c'est standard dans toutes les lois fiscales que nous avons. Ça règle les cas de décès. Alors, il y a une série d'articles administratifs.

Le principe fondamental bien sûr de cet article, c'est l'introduction de la contribution santé et son espacement dans le temps de 25 \$ à 200 \$. Je rappelle, M. le Président, que, sur le fond des choses, cette contribution santé vient nous permettre... On sait qu'on va assurer le financement de la santé à raison de 5 % d'augmentation par année, 1,6 milliard de dollars par année de plus l'an prochain; dans deux ans, 3,2 milliards; 4,8 milliards; 6 milliards quelques. Par la suite, on va franchir le cap du 100 millions de dollars par jour en 2012-2013, mais sans fermer le reste du gouvernement du Québec. Donc, le gouvernement contribue ce qu'il peut. Les transferts fédéraux sont inclus. Les entreprises contribuent par leurs cotisations d'employeur. Il y a des revenus autonomes des établissements. Et, pour assurer ce 5 %, il y avait comme une impasse financière que cette contribution santé vient combler.

Pourquoi ce montant de 200 \$, M. le Président? Parce que c'est le montant dont nous avons besoin, parce que nous avons pris la décision aussi, au niveau de l'impôt

sur le revenu, que déjà l'impôt sur le revenu est très progressiste au Québec, on sait que 29 % des contribuables paient près de 70 % de l'impôt sur le revenu des Québécois et que ces impôts et ces taxes viennent payer 16 milliards, c'est-à-dire 50 % de toutes les dépenses de santé du Québec proviennent de nos taxes et des impôts que nous payons comme citoyens.

C'est exactement, par analogie, ce qui a été mis sur pied lors de la contribution à l'assurance médicaments au Québec. Donc, il s'agit d'une cotisation, d'une prime, en quelque sorte, que tout le monde paie, sauf avec un souci de justice sociale, bien sûr, parce que les gens qui ont moins les moyens... Alors que, si vous êtes seul, bien sûr ça sera, en 2012, en bas de 14 900 \$, une personne seule ne paiera pas, mais, jusqu'à un niveau de 30 300 \$ pour un couple ayant plus de un enfant. Alors, si vous êtes un couple sans enfant ou une famille avec un enfant, donc, si vous êtes deux, c'est 24 000 \$; si vous êtes trois, c'est 27 000 \$; si vous êtes quatre, c'est 30 000 \$, dans un souci de justice et d'équité pour protéger les gens. Puis, en plus de ça, avec le crédit d'impôt solidarité, un certain nombre d'autres personnes verront le coût amoindri.

Mais le grand principe, c'est qu'on retourne à l'équilibre budgétaire, on va régler la dette, et on trouve le moyen de financer la santé, et, comme citoyens, nous aurons une contribution spéciale pour la santé limitée à 200 \$ par citoyen. Alors, voilà, M. le Président, le contenu de la contribution santé qui sera versée dans le fonds spécial qui est instauré, le Fonds de financement des établissements de santé, et sur lequel il y aura une reddition de comptes transparente, avec les comptes de la santé qui seront publiés à chaque automne de chaque année. Merci, M. le Président.

● (14 h 20) ●

Le Président (M. Paquet): Merci, M. le ministre. Juste pour souligner que l'article 30 introduit lui-même huit articles. Et, j'imagine, pour la discussion, je suppose, peut-être, que vous voulez y aller par...

M. Bachand (Outremont): ...on les présente ensemble, M. le Président. J'ai introduit l'ensemble des articles.

Le Président (M. Paquet): Ah! Il n'y a rien qui empêche de le faire, mais, si jamais quelqu'un le demandait...

Une voix: ...

Le Président (M. Paquet): Je posais la question juste pour m'assurer, pour le bon déroulement de nos travaux. M. le député de...

M. Marceau: S'il vous plaît, oui? J'aimerais bien...

Le Président (M. Paquet): Dans l'ensemble donc, vous voulez...

M. Marceau: Non, non, non, j'aimerais bien que nous...

Le Président (M. Paquet): O.K. Non, c'est correct. Parfait. Je me plie à votre demande conformément au règlement.

M. Marceau: C'est simplement pour que ce soit plus simple, là.

Le Président (M. Paquet): Alors, M. le député de Rousseau...

M. Marceau: Merci.

Le Président (M. Paquet): ...sur le premier... donc, le premier article introduit par l'article 30. J'imagine, vous allez intervenir sur 37.16 à ce moment-ci... ou peut-être un peu général aussi, mais... 37.16.

M. Marceau: Oui. Écoutez, sur 37.16, je n'ai rien de particulier à dire. Je pourrais quand même...

Le Président (M. Paquet): Oui, vous pouvez quand même intervenir.

M. Marceau: ...quand même faire un petit bout, dire quelques mots sur l'ensemble de l'article 30 quand même, là, et profiter de ce qu'on est à 37.16 pour le faire.

Bon, nous avons déjà eu l'occasion de dire que nous n'étions pas favorables à la contribution santé et, je pense, nous l'avons dit la semaine dernière ici, en commission parlementaire. Je l'avais dit lorsque nous avons adopté le principe de ce projet de loi. Je l'ai dit aussi à l'occasion du débat sur le budget. Bon, alors, ce n'est pas une grande surprise, nous ne sommes pas favorables à cette contribution santé. Entre autres choses, elle s'apparente à une taxe par tête, une capitation, un «poll tax», et il faut voir que les Québécois qui vont désormais avoir à payer cette taxe n'obtiendront rien de plus en retour.

Et je voudrais simplement répéter ce que j'ai dit la semaine dernière sur le fait que ça n'a pas... ça ne correspond pas à l'assurance médicaments, au régime d'assurance médicaments, ce qui a été fait. La première chose à retenir, c'est qu'à l'occasion de la mise en place du régime d'assurance médicaments, il s'est passé une chose qui ne se passe pas dans le cas de la mise en place de la contribution santé. Lorsque le régime d'assurance médicaments a été mis en place, à cette époque-là il y avait 1,2 million de Québécois qui ne bénéficiaient pas d'assurance médicaments et donc qui payaient eux-mêmes pour leurs médicaments. Et il va de soi que, parmi ces 1,2 million de personnes qui payaient pour leurs médicaments, il y en a qui étaient chanceux, n'étaient pas très souvent malades et n'utilisaient donc pas très souvent des médicaments, alors que d'autres étaient malchanceux, étaient malades plus souvent ou simplement étaient affligés d'une maladie chronique et en conséquence devaient consommer beaucoup de médicaments. Pour certaines personnes, à l'époque, ça pouvait représenter des milliers de dollars par année.

Alors, la mise en place du régime d'assurance médicaments à l'époque a permis de transférer le risque des personnes vers l'État, c'est-à-dire que les gens, en échange d'une contribution, en échange d'un paiement, de ce qu'on appellerait une prime d'assurance, si vous voulez, en échange de cette prime, se voyaient délestés du risque d'avoir à subir... d'avoir à être... d'avoir à payer pour des médicaments très onéreux. Dans le fond, c'est un peu ça, le principe de l'assurance, c'est qu'en contrepartie d'un paiement fixe, hein, d'un montant certain, on est délesté, on n'a plus à supporter un risque. Et, encore une fois, ce risque peut être très important dans le cas de maladies dont le traitement a pour conséquence la consommation de médicaments qui sont onéreux. D'ailleurs, parlez-en aux

Américains, parlez-en aux Canadiens anglais, ils vous diront que le régime d'assurance médicaments du Québec est probablement une chose très, très bienvenue, et plusieurs nous envient ce système-là.

Alors, la prime d'assurance médicaments qui a été mise en place à l'époque, qui a été mise en place à l'époque ressemble effectivement à la contribution santé, c'est vrai, mais n'est pas parfaitement identique et elle comporte une zone qui est plus progressive. Donc, elle est indubitablement plus progressive, même si elle n'est pas... je suis prêt à en convenir, elle n'est pas progressive, là, sur tout, tout... disons, sur l'ensemble des revenus, en tout cas certainement pas jusqu'à des niveaux comme ceux de l'impôt sur le revenu des particuliers, certainement pas. Mais elle est tout de même plus progressive que la contribution santé.

Et surtout, et là je pense que c'est la différence majeure, je le répète, les contribuables... les Québécois qui ont vu apparaître un jour le régime d'assurance médicaments, au moins ils obtenaient quelque chose de très significatif en contrepartie, alors que, dans le cas des Québécois d'aujourd'hui, tout ce qu'ils savent, c'est que l'État vient piger dans leurs poches. Et, encore une fois, l'assurance d'un meilleur contrôle des dépenses, on verra... on constatera si c'est vérifié l'année prochaine, mais ce dont les Québécois peuvent être certains, c'est qu'ils vont payer plus cher, que la contribution santé va s'appliquer, sans par ailleurs savoir s'il va y avoir des améliorations au système d'assurance santé du Québec.

Alors, c'est ce que j'avais à vous dire, M. le Président, pour l'instant. Sur 3.16 en particulier... 37.16, pardon, en particulier, je n'ai pas de commentaire spécifique, là, c'est un article assez... ce sont des définitions. Alors, j'arrête là.

Le Président (M. Paquet): Merci, M. le député de Rousseau. M. le ministre, ça va? M. le député de Shefford.

M. Bonnardel: Bon après-midi, M. le Président. Bonjour, M. le ministre. Bonjour aux collègues de l'équipe ministérielle. M. le Président, l'article 37.16, on arrive donc à la contribution santé. Et, comme vous le savez, la contribution de 25 \$ cette année, 100 \$ l'an prochain et 200 \$ dans trois ans, c'est un montant assez substantiel et même énorme, à hauteur de 2,6 milliards pour les trois prochaines années.

J'essaie, M. le Président, de comprendre l'article 37.16, où, ma foi, ce que je constate, c'est que, après le 31 octobre... donc l'année fiscale du gouvernement qui débute le 1er avril, à partir du 31 octobre, donc six, sept mois plus tard, on va taxer les morts. Alors, M. le Président, ce que je constate, c'est que, si quelqu'un décède le 6 novembre, sept mois plus tard, la contribution santé va être quand même applicable sur la succession. Je veux juste bien comprendre si c'est une règle juridique vis-à-vis le ministère du Revenu aussi ou si c'est quelque chose qu'on a ajouté dans le projet de loi.

Parce que j'aurais aimé comprendre, si la contribution santé est de 200 \$ et que la personne décède, bien, pourquoi on n'rait pas au prorata des mois que le contribuable malheureusement a eu à avoir des soins dans les hôpitaux, j'imagine, ou sinon un accident. Alors, j'aimerais ça qu'on puisse me renseigner si c'est un article de loi qui vient directement du ministère du Revenu ou si on a appliqué ça pour aller chercher le plus de sous possible malgré le fait que la personne soit décédée.

Le Président (M. Paquet): Merci. M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Merci, M. le Président. Je veux juste m'assurer de répondre correctement. Je vais demander... Parce que je pense qu'il y a toujours... quand quelqu'un décède, là, il y a toujours une règle qui existe dans la plupart des lois du Revenu. Alors, celle-ci, elle est écrite de cette façon-là pour quelle raison, maître... M. Paquin? Me Paquin, c'est à ma gauche; M. Paquin, c'est à ma droite.

Le Président (M. Paquet): M. Paquin, M. le sous-ministre.

M. Paquin (Gilles): Bien, moi, je peux répondre. Gilles Paquin. En fait, en impôt, c'est toujours le même principe, lorsqu'une personne décède, si le décès survient après le 31 octobre et avant le 1er mai de l'année suivante, dans ce cas-là on donne un délai additionnel pour produire... dans le fond, pour donner le temps aux gens qui s'occupent de la succession, là, de préparer les documents et de produire le rapport d'impôt. Dans les autres cas, bien, la déclaration d'impôt de la personne décédée doit être faite pour le 30 avril. Ça, c'est partout en impôt. Et, si je ne m'abuse, sous toute réserve, le gouvernement fédéral, l'impôt, au Canada... l'impôt, au Canada, c'est la même chose.

M. Bonnardel: Vous ne trouvez pas...

Le Président (M. Paquet): M. le député de Shefford.

M. Bonnardel: Oui, M. le Président. Si une personne décède subitement, subitement... La personne a payé ses impôts sur son dernier chèque de paie. Et malheureusement c'est une situation qui arrive, on ne le souhaite pas pour personne, mais, ce que je constate, donc sa contribution va être applicable à 100 %, pas au prorata, là.

Le Président (M. Paquet): M. Paquin.

M. Paquin (Gilles): Oui, la contribution est applicable en totalité en fonction des revenus gagnés dans l'année naturellement, hein? Donc, dans ce cas-là, ça va dépendre si la personne a suffisamment de revenus ou pas. Mais c'est la même chose à l'inverse pour un crédit d'impôt, par exemple, pour la TVQ, là, le montant en totalité peut être versé alors que la personne a pu décéder en cours d'année. Donc, ce principe-là...

Des voix: ...

M. Bonnardel: Bon.

Le Président (M. Paquet): M. le député de Shefford.

● (14 h 30) ●

M. Bonnardel: Non, écoutez, je trouvais ça quand même particulier qu'on aille chercher malgré tout des sous d'une personne décédée, que ce soit subitement ou... Alors, il faut comprendre que le gouvernement a certainement des enjeux importants à aller chercher ses argentés malgré le fait qu'une personne puisse mourir dans l'année. Mais bon, si c'est une règle qui va directement... qui est prise directement selon les lois du ministère du

Revenu, je vois bien que, même si on essayait d'ajouter le fait que ça soit une contribution qui pourrait être calculée progressivement, à la fin de l'année, pour la succession, je ne pense pas que... je ne pense pas que j'y arriverais, à faire passer un amendement là-dessus, là, mais... Mais donc voilà. Merci, M. le Président. C'était mon commentaire pour ça.

Le Président (M. Paquet): Merci. M. le ministre. M. le député de Rousseau.

M. Marceau: Juste pour... Merci, M. le Président. Juste pour dire qu'une différence supplémentaire entre l'assurance médicaments et la cotisation santé, c'est que, dans le cas de l'assurance médicaments, si on meurt subitement, on ne paiera pas la prime d'assurance médicaments, parce qu'il faut cocher dans le rapport d'impôt.

Le Président (M. Paquet): Merci. M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Parce que c'est une assurance.

Le Président (M. Paquet): Donc, est-ce qu'il y a d'autres interventions? Sinon, je mettrais aux voix l'article 37.16 introduit par l'article 13... 30, pardon. Excusez-moi, 30. L'article 37.16 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Une voix: Sur division.

Le Président (M. Paquet): Adopté sur division. 37.17. M. le ministre. Bien, vous pourrez commenter à nouveau tout à l'heure, mais peut-être qu'il y a des choses...

M. Bachand (Outremont): Bien, j'ai eu l'occasion, M. le Président, tout à l'heure, de... 37.17, c'est le montant, le montant de 25 \$ en 2010, 100 \$ en 2011, 200 \$ en 2012, bien sûr, on le verra plus tard, payable au moment de votre rapport d'impôt. Donc, le 25 \$ de 2010 sera payable au printemps 2011, lors de votre rapport d'impôt, et ainsi de suite, au printemps 2012 et au printemps 2013 des années suivantes, M. le Président.

Le Président (M. Paquet): Merci. M. le député de Rousseau.

M. Marceau: Oui. Comment en êtes-vous arrivé au montant de 200 \$? Pourquoi pas 300 \$? Pourquoi pas 150 \$? Et... Donc, je vais commencer comme ça puis je reviendrai par la suite, là.

Le Président (M. Paquet): M. le ministre. Oui, excusez, M. le député de Rousseau.

M. Marceau: Bien, juste pour dire que je comprends... Non, je vais laisser ça comme ça, puis je poseraï des questions par la suite.

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

M. Bachand (Outremont): Oui, mais peut-être que je pourrais poser au député de Rousseau la question,

c'est: Est-ce qu'il est d'accord pour prendre une ponction chez le contribuable pour payer la santé? Ça, c'est une question... c'est une question fondamentale.

Nous, ce que nous avons décidé, c'est d'avoir une ponction, qu'elle était au-delà d'un certain seuil de revenu, qu'elle était équivalente... Parce que ce n'est pas une contribution de 300 \$, 400 \$, 500 \$. Parce que les autres provinces qui ont des contributions qui sont proportionnelles au... qui sont, au fond, des impôts santé, au fond, c'est une augmentation des tables d'impôt avec un certain nombre qui ne sont pas tout à fait... le même, mais, dans la classe moyenne, ceux qui ont 50 000 \$, 60 000 \$ vont payer, selon que vous êtes en Colombie-Britannique ou en Ontario, des montants de 500 \$ à 700 \$. Et on reprendra les chiffres précis si vous voulez.

Dans ce cas-ci, pourquoi 200 \$? Parce qu'on avait deux éléments: on voulait assurer un financement de la santé à 5 % de croissance par année; puis par ailleurs on voulait contrôler nos dépenses de programmes globales du gouvernement. Et, quand on essaie de contrôler les dépenses globales de programmes du gouvernement, en gelant les 18 ministères, hein...

Au fond, le budget, là, il s'est construit en se disant: J'ai besoin d'argent pour la santé, pour la famille, pour l'éducation et pour le transport. Le transport, c'est les amortissements, les intérêts de ce qu'on fait. La famille, c'est l'ensemble de nos politiques familiales. Et les 18 autres ministères fondamentalement sont à zéro collectivement — certains ont un peu plus, certains ont... — cette année, dans deux ans, dans trois ans.

Étant donné la croissance de nos revenus comme État, on sort de la récession, mais nos revenus ne sont pas encore... Ils vont revenir, lors de la croissance économique, en 2013-2014, à leur niveau... à leur niveau d'augmentation historique, mais la base de revenu globale est plus basse, hein? L'océan des revenus a baissé, le PIB a baissé. Alors, étant donné ce qu'on a dans... le revenu, donc on est capables de mettre dans la santé des sommes venant des dépenses de programmes, additionnelles, mais on n'est pas capables de mettre toute la somme requise, à moins de sabrer dans les dépenses publiques autres considérablement.

Qu'est-ce qu'il manque? Fondamentalement, l'an prochain, il manque 180 millions, 575 millions en 2011-2012 et 945 millions à partir de 2012-2013. Mais, en 2013-2014, on sait qu'il manque un 500 millions additionnel. Et là évidemment la question se pose: Comment aller chercher cet argent-là? Par une contribution. Pourquoi ce montant-là? Il part de 2012-2013, où on a besoin de près de 1 milliard, 945 millions, à 200 \$ par contribuable, en exemptant les plus démunis, et on a pris des taux d'exemption qui existent ailleurs. On a besoin, à ce moment-là, en 2012-2013, de 945 millions, donc, de 200 \$.

Mais, quand on revient cette année, cette année, on n'a pas besoin de cet argent-là. On a pris la ponction la plus petite qu'on peut faire chez le contribuable, qui est de 25 \$. Tel est le montant dont on avait besoin pour assurer un financement de la santé croissant de 5 % par année. Puis, l'an prochain, il nous manque 575 millions. Donc, c'est 100 \$ — on fait des chiffres ronds, aussi, là — et 500 \$ dans l'année... 200 \$, pardon, dans l'année... dans l'année subséquente et par la suite. Puis on ne voulait pas prendre une ponction plus grande que ça non plus. Alors, on s'est dit: On va trouver une autre solution pour 2013-2014, pour un autre montant d'argent.

Évidemment, il y a eu toutes sortes de simulations qui ont été faites, comme vous pouvez vous imaginer, y compris sur la progressivité possible d'une telle contribution. Si c'était une contribution, comme en Ontario, de 600 \$, 700 \$, 800 \$, éventuellement, même — j'ai mes tableaux ici, j'y vais de mémoire — ça va jusqu'à 900 \$ dont on avait besoin puis des sommes plus considérables, bien sûr, on aurait pensé l'affaire... on aurait pu penser l'affaire différemment. Mais, à partir du moment où vous voulez... Parce qu'on regarde même Castonguay, ce qu'il suggère, qui est jusqu'à 1 % par... en utilisant les soins de santé, mais... taxer jusqu'à 1 %, en un sens ça donne juste 500 millions. Alors, voilà pourquoi on a fait cette cotisation. Mais voilà pourquoi on l'a faite graduelle. Et c'est un montant qui est... Tous les adultes bénéficient, au fond, du système de santé.

Et c'est clair que, quand on pense à la classe moyenne, qui est celle qui paie le gros des impôts indirects, en un sens, la taxe de vente, etc., ce 200 \$ là, si on veut le faire très progressif, ça aurait fait des petites différences, mais il aurait fallu aller chercher des sommes considérables, parce qu'on n'a pas une classe riche très, très forte, hein? On a fait des simulations aussi: si toutes les personnes de 100 000 \$ et plus, 150 000 \$ et plus, on leur demandait ça, mais ça faisait des efforts considérables. Et on sait que nos impôts sur le revenu sont beaucoup plus élevés que dans les autres provinces au Canada. Alors, voilà, je pense que ça... j'ai essayé de faire le tour de la question.

Le Président (M. Paquet): M. le député de Rousseau.

M. Marceau: Oui. Merci, M. le Président. Merci pour cette réponse qui est claire. Donc, je... Mais, pour être certain de... que nous sommes au même diapason, vous êtes donc partis des équilibres macro, donc des besoins qu'il y avait... qu'il était nécessaire de faire pour maintenir la croissance des dépenses à 5 %, tout en maintenant les dépenses de programmes à 3,6 %, ce qui correspond, pour la période, au rythme... à la croissance de l'économie, là. Et, si je comprends bien, partant de là, vous avez identifié les manques, et puis, bon, les manques étant de 180, 575, 945 et éventuellement 1 445 000 000 \$, vous avez convenu que ce manque à gagner serait comblé par une contribution santé.

Bon. Alors, ça pose la question évidemment de... — puis j'avais déjà évoqué cette situation-là — ça pose la question de ce qui va se passer en 2014-2015. En 2014-2015, tout comme en 2013-2014, il va manquer... Enfin, ça dépend comment on fait les calculs, là. Si on suppose un taux de croissance des dépenses de programmes à 3,6 %, il va manquer un 500 millions encore. Ou bien on peut faire croître les dépenses de programmes à un rythme plus rapide, peut-être plus en ligne, à ce moment-là, avec le taux de croissance de l'économie — évidemment, on est loin, là, mais enfin — auquel cas il manquerait un peu moins d'argent.

Mais ma question, M. le ministre, vous vous en doutez, à ce stade-ci, c'est: À partir de 2012-2013, là, on prévoit ce que vous avez appelé la franchise santé dans le fascicule... Est-ce que vous avez plus d'information à nous donner là-dessus? Et puis, le cas échéant, lequel, de la franchise santé puis de la contribution santé, sera utilisé pour combler des manques qu'il pourrait y avoir, là?

Une voix: Ou qu'il y aura.

M. Marceau: Ou qu'il y aura? Est-ce que vous avez... Est-ce que vous avez un... Est-ce que vous... Est-ce qu'il y a une mesure que vous préférez à l'autre? C'est une façon de le dire.

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

● (14 h 40) ●

M. Bachand (Outremont): J'ai surtout, quelles que soient mes préférences, l'humilité de nous dire que 2014-2015, là, faire le budget du Québec aujourd'hui pour 2014-2015... On aura 2011-2012, 2012-2013, 2013-2014, là. Vous parlez du quatrième budget du Québec, qui va suivre celui-ci. C'est très loin, c'est très, très loin dans le temps. Mais il est clair, puis vous avez raison sur une chose, quand on regarde la ligne du haut ou la ligne qui est... quand on regarde les dépenses de la santé... Puis je vous réfère au tableau dans le livre, qui est à la page... Moi, je l'ai à une autre page, ici, parce que...

Le Président (M. Paquet): 14.

M. Bachand (Outremont): À la page 14, hein? C'est ça, c'est la page 14. Quand on regarde les dépenses de santé et on voit ce qui vient des contribuables, hein, impôts et taxes, fonds consolidé du revenu, à 18 milliards en 2013-2014, et ce sont des progressions de 3,5 % par année à peu près, à ce moment-là, qui sont les mêmes que les progressions globales des dépenses de programmes, on peut penser qu'en 2014-2015, avec la croissance économique stable — mettez-la à 4 % — que cette somme-là pourra monter de 4 % par année au lieu de 3,5 %, donc qu'une partie... Normalement, là, ce serait raisonnable de penser que la partie qui vient, au fond, de l'ensemble des revenus globaux du Québec va monter d'au moins 4 % par année et nous permettrait de contribuer, pour une partie de ce qui sera requis par le système de santé, par cette ligne-là.

Est-ce qu'il en manquera en plus? Et, si oui, si oui, combien? Est-ce que les efforts de productivité dans le système de santé seront tels qu'au fond le système de santé n'aura plus besoin de ce 5 % par année? J'aimerais bien le penser. Je ne suis pas sûr. Je ne suis pas sûr. Soyons... soyons francs, je pense que le système de santé va continuer à augmenter de 5 % par année pendant plusieurs années.

Mais on est sur une question qui est en 2014-2015, et beaucoup d'eau va couler sous les ponts. C'est pour ça qu'on a invité les Québécois à un débat, un vaste débat sur ce qu'on a appelé la franchise santé non seulement pour 2013-2014, mais par la suite. Et puis c'est intéressant de voir un sondage aujourd'hui au niveau canadien sur cette idée de franchise santé qui est même plus directe que la nôtre, là, qui commence à évoluer. Alors, on verra ce qui arrive.

Et on verra aussi... Tu sais, dans les sources de financement qui viennent pour la santé, il y a la taxe des employeurs au Fonds des services de santé. On sait que nos taxes sur nos salaires sont plus élevées que partout au Canada, et de beaucoup, hein, 4 %, 3 % à 4 % plus élevées. Il y a une limite à ce que ça... Est-ce qu'on aura un espace additionnel dans le temps ou est-ce qu'on aura moins d'espace, dépendant de ce qui arrive dans les autres provinces?

Qu'est-ce qui va arriver avec les transferts fédéraux? Il y aura, à ce moment-là... Je pense que c'est en 2013-2014 ou en 2014-2015 que l'on doit renégocier un nouveau système de transferts fédéraux. Ça fait 10 ans que ce système-là existe, et donc il y aura un nouveau système. Est-ce qu'il y aura plus d'argent qui viendra de ce côté-là? Parce que c'est un besoin qui va exister à l'échelle du Canada.

Alors, c'est très loin, là, on parle du quatrième budget qui suit celui-ci, donc du cinquième budget en mettant celui-ci. Je pense que c'est une question assez hypothétique pour l'instant. Mais j'aimerais ça que le député de Rousseau me réponde à sa question: Lui, est-ce qu'il aurait fait une ponction? Et comment l'aurait-il faite? Parce que les chiffres sont les chiffres pour tout le monde.

Le Président (M. Paquet): M. le député de Rousseau.

M. Marceau: Merci, M. le Président. Bon. Sur l'horizon — parce qu'on doit parler de l'horizon un peu — deux, trois choses à dire. La première, c'est que le budget contient des dispositions qui s'appliquent jusqu'en 2018, il me semble. Donc, évidemment, je me dois de réfléchir en ces termes-là si je veux arriver à une réponse exacte.

Deuxième chose. Dans votre effort... dans toute la partie publicité du budget que vous avez faite, vous avez évoqué beaucoup le 62 % qui s'applique sur quatre ans, là, quand même. Alors, on est... je vous parle de jusqu'à 2013-2014, puis là je vous... Enfin, dans votre publicité, vous parlez d'un effort sur quatre ans, et là, moi, je vous parle de ce qui se passe juste après, là. Donc, on n'est pas dans un... Il me semble que je suis encore dans une période de temps, dans un... dans un intervalle temporel raisonnable, là, étant donné le fait que, vous-même, vous invoquez les efforts que vous allez faire puis étant donné que le projet de loi évoque des choses qui vont se passer jusqu'en 2018. Bon.

Puis, pour finir, je reviens sur la franchise santé et je peux vous répondre que nous aurions privilégié d'autres façons de financer la santé. Ça aurait pu être à même les fonds généraux... le fonds consolidé du revenu, mais certainement pas par une contribution, une capitation ou/et encore moins par un ticket modérateur, là. Ça, je peux vous... je peux vous en assurer. Mon collègue de Nicolet-Yamaska, j'en suis certain, en conviendra avec moi.

Alors, bon, regardez, là-dessus, c'est pas mal tout ce que j'avais à dire. Je comprends comment vous avez calculé votre 200 \$. Ce qu'évidemment nous ne savons pas, puis, bon, je comprends que vous n'êtes pas en mesure de nous le dire à ce stade-ci, c'est comment ça va évoluer pour 2013-2014, là, c'est-à-dire comment...

Une voix: ...

M. Marceau: Mais, même 2013-2014, il y a un 500 millions, là, qui est prévu pour la franchise santé. Est-ce qu'on préférera tout simplement laisser tomber la franchise santé puis prendre le 500 \$ sous la forme de la contribution santé, ce qui pourrait être possible en augmentant la contribution santé? On verra bien. De toute façon, rendus là, effectivement, il y aura beaucoup d'eau qui aura coulé sous les ponts. Je vais, pour l'instant, m'arrêter là, M. le Président. Je vais laisser la parole à mon collègue de Shefford. Je crois qu'il voulait parler.

Le Président (M. Paquet): Merci. À moins que le ministre veuille ajouter quelque chose à ce moment-ci. M. le ministre, est-ce que vous souhaitez intervenir à ce moment-ci?

M. Bachand (Outremont): Oui, simplement pour... Je pense qu'on a un cadre budgétaire beaucoup plus détaillé que d'habitude parce qu'on l'amène jusqu'au retour à l'équilibre budgétaire dans tous ses détails. Dans le cas de la santé, on fait quatre ans, pas cinq. Et, si vous allez à la page A.47 du budget, on prévoit quand même une année 2014-2015, à la page A.47, parce que, ça, c'est quinquennal. Et vous voyez, au fond, que les revenus autonomes sont en croissance et que les dépenses de programmes, qui montent à 2,2 % jusqu'au retour à l'équilibre budgétaire, montent de 3,9 % en 2014-2015.

C'est normal. À un moment donné, on va laisser... tout en étant en équilibre budgétaire, on va enlever le goulot d'étranglement qu'on met. On va être revenus à l'équilibre budgétaire à ce moment-là, ce qui fait qu'ici, alors que, dans un 2,2 %, vous avez quand même une augmentation dans les dépenses de programmes, pour la santé, à 3,6 %, alors, si on passe de 2,2 % à 3,9 % pour l'ensemble du gouvernement, des dépenses de programmes, il est raisonnable de penser que celles de la santé, la contribution qui vient de l'ensemble du fonds consolidé du revenu pour la santé, il va y avoir un espace d'oxygène, une marge de manoeuvre considérable. Quel est le montant précis, là? Ça, on est assez loin pour en discuter aujourd'hui.

Le Président (M. Paquet): Merci. M. le député de Shefford.

M. Bonnardel: Oui. M. le Président, on arrive à un article du projet de loi important, où on a à discuter, donc, la contribution, la contribution santé que les Québécois auront à déboursier dès cette année. Chaque adulte va déboursier 25 \$ cette année, 100 \$ l'an prochain, 200 \$ dans trois ans.

Le Parti libéral du Québec, aujourd'hui, M. le Président, laisse certainement... nous laisse certainement face à un terrible héritage économique. Et, là-dessus, ce qu'il y a de plus choquant, c'est de voir qu'on est allés dans une... on est allés dans la facilité, M. le Président. La facilité, c'est quoi? Bien, c'est certainement de trouver des façons de ramener l'équilibre budgétaire en taxant, en imposant les Québécois de toutes les façons possibles.

Une des premières, c'est certainement la TVQ, c'est de rajouter un autre point de TVQ dès le 1er janvier 2012. Les deux points de TVQ sur une période de quatre ans, ce sera près de 8,2 milliards que les Québécois vont déboursier en plus dans leurs achats. La taxe sur l'essence, la taxe sur l'essence, qui sera de 1,2 milliard sur une période de quatre ans, c'est un sou par année, pour les quatre prochaines années. C'est l'indexation des tarifs, qui va être à peu près de 500 millions de dollars. C'est une contribution santé, comme je l'ai mentionné tantôt. Ces trois montants, additionnés sur une période de trois ans, c'est près de 2,6 milliards de dollars. Au total, c'est près de 12,5 milliards, M. le Président, qu'on a pu quantifier facilement, facilement. C'est les montants auxquels les Québécois vont avoir à contribuer de par leurs poches dans les prochaines années. C'est à peu près 1 000 \$ par famille que les familles vont avoir de moins dans leurs poches, à partir de cette année,

pour contribuer, pour démontrer leur effort à ramener l'équilibre budgétaire pour le Québec dans les prochaines années.

Ça, c'est la partie quantifiable, c'est la partie facile, c'est la partie où on se dit: Le contribuable québécois, encore une fois, va avoir à payer pour les erreurs du passé. Puis, les erreurs du passé, c'est toujours intéressant de voir les commentaires qu'on peut ramener de la part du ministre des Finances, parce qu'à la Commission des finances publiques, le 30 avril 2010, le ministre des Finances disait: La grande partie de la dette, c'est les déficits qui ont été faits par les gouvernements depuis 30 ans, les deux partis confondus, même quand on était en croissance économique. Ça s'appelle vivre au-dessus des ses moyens. Ça, M. le Président, comme je le disais tantôt, c'est un terrible héritage économique qu'on laisse à nos jeunes aujourd'hui.

● (14 h 50) ●

Et ce qu'on a trouvé de plus fantastique, à l'article où on en est aujourd'hui, c'est cette contribution santé, c'est de dire aux gens: Vous savez, le système de santé, on en a un des très bons dans le monde, mais il coûte extrêmement cher. Chaque dollar d'impôt que les Québécois envoient à Québec, à chaque semaine, à chaque deux semaines, selon l'état de la paie, c'est 45 % du budget total du Québec, donc 0,45 \$ par dollar d'impôt que les Québécois envoient à Québec, 0,45 \$ présentement, près de 0,24 \$ pour le système d'éducation, et on est à près de 0,10 \$ seulement pour le service de la dette, seulement pour les intérêts. On va être à près de 13 % d'ici 2013-2014. Et ça, M. le Président, le poste de dépenses qui va augmenter le plus d'ici 2013-2014, ce n'est pas celui de la santé ni de l'éducation, c'est le service de la dette. Ça, on en reparlera un peu plus tard quand on arrivera au Fonds des générations, M. le Président.

Ce qui est encore plus fâchant, c'est de voir qu'à 45 % du budget total de la santé, M. le Président, on a déjà un Fonds des services de santé qui existe, qui existe, qui va être à hauteur de 6,5 milliards en 2013-2014 quand on va arriver à l'apogée de toutes ces mesures. 6,5 milliards, ça, c'est les retraités qui y contribuent, c'est les travailleurs autonomes, c'est les entreprises du Québec. 6,5 milliards, c'est déjà un fonds qui est là, là, qui existe déjà pour les services de santé, qui est amené directement au fonds consolidé des revenus et qui est retourné, on l'espère, en grande majorité, en services pour les usagers, aux infrastructures des hôpitaux.

Et c'est particulier, M. le Président, de voir... le ministre cite souvent le budget 2010-2011, *Vers un système de santé plus performant et mieux financé*. Quand je vois les autres impôts et taxes du fonds consolidé du revenu, donc les impôts des Québécois, à hauteur de 18 171 000 000 \$ en 2013-2014, ça, c'est ce que les Québécois paient déjà, et on n'ose même pas mettre le Fonds des services de santé, comme je vous le mentionnais tantôt, et cette contribution santé dans des impôts directs. Parce que, ça, c'est un impôt direct qu'on va aller chercher dans les poches des gens dès cette année, dès cette année. Et ceux qui vont payer, comme je le disais souvent, bien, ils doivent se dire: Qu'est-ce que j'ai en échange? Qu'est-ce que j'ai en échange pour améliorer la situation du système de santé? Qu'est-ce que j'ai en échange. Si, moi, je contribue 25 \$ cette année, 100 \$ l'an prochain, 200 \$ dans trois ans, est-ce qu'il y a un médecin de famille qui

cogne à ma porte demain matin? Parce qu'il y a près de 30 % des familles ou des Québécois qui n'ont pas accès à un médecin de famille encore en 2010, aujourd'hui. Est-ce que le temps d'attente dans les hôpitaux s'est amélioré depuis 2003? Est-ce qu'il s'est amélioré depuis l'arrivée du Parti libéral du Québec, quand leur principale promesse n'était pas de le réduire, le temps d'attente, c'était de l'éliminer, quand on a lu dans *La Presse* du 27 mai dernier, encore des histoires d'horreur dans la majorité des hôpitaux du Québec?

Moi, M. le Président, je veux bien croire, je veux bien croire qu'il faut être capables, parce que les revenus sont moindres, d'aller taxer encore plus les Québécois, mais, de l'autre côté, M. le Président, je ne peux pas accepter, je ne peux pas accepter qu'on ait eu le courage, qu'on ait eu le courage de ce qui était mentionné dans le fascicule n° 2, que le gouvernement du Québec a mis en place, a écrit un beau dépliant tout en couleurs, *Le Québec face à ses défis*, des économistes engagés par le gouvernement du Québec, par le ministre des Finances. Et qu'est-ce que ces économistes disaient, M. le Président? Des changements. «Un progrès à apporter: le financement fondé sur l'activité.»

Vous vous souvenez, M. le Président, la semaine passée, je parlais d'autres solutions. Parce que, là, vous allez vous dire: C'est bien beau, c'est bien beau, ne pas donner de 25 \$, l'ADQ veut l'enlever, la contribution n'est pas bonne, oui, on fait quoi? On fait quoi à la place? Bien, M. le Président, des solutions, j'en ai amené deux, j'en ai amené deux intéressantes, dont une que les économistes ont travaillée avec le député de Viau, avec le ministre des Finances. Et ils savent très bien que ça prenait extrêmement du courage, de l'énorme courage pour être capables d'appliquer ce qu'eux veulent là-dedans et ce que tous les Québécois se disent: Ça doit changer, M. le Président. Ce n'est plus seulement le fait d'aller chercher 1 \$ de plus dans mes poches et de ne pas m'en donner plus de l'autre côté. Parce que ce qu'eux disaient: «Le financement fondé sur l'activité», M. le Président. Ce «financement selon l'activité — je le disais la semaine passée — est déjà utilisé dans plusieurs pays développés...» On ne serait pas les premiers au Québec à soudainement voir une façon différente d'avoir des budgets récurrents dans les hôpitaux. Ce n'est plus seulement de voir le patient comme une dépense, mais comme un revenu. Et ça, la France, l'Allemagne, le Royaume-Uni, les Pays-Bas, ils l'ont adopté.

C'est la citation que je cherchais la semaine passée, que j'ai retrouvée, M. le Président: «L'adoption de ce mode de financement nécessite cependant un changement radical de culture.» De culture, M. le Président. Il est là, le courage. Il est là, le courage d'entreprendre cet énorme défi que sont ces organigrammes du ministère de la Santé, un ministère tentaculaire, gigantesque, énorme, où on nourrit l'éléphant, depuis l'arrivée du Parti libéral en 2003, à tous les jours. On leur donne à manger pas à peu près, M. le Président. Un ministère de la Santé énorme: 16 agences de la santé qui contournent tout ça, 95 CSSS, 531 autres conseils d'administration, avec des postes qui se dédoublent à gauche et à droite, 19 % plus de cadres dans le système de santé, M. le Président.

Puis je mentionnais souvent qu'il y avait 1 300 infirmières de moins, et le ministre m'avait rabroué, la semaine passée. Pourtant, dans l'étude des crédits, l'étude des crédits 2009-2010, qui est sortie à la mi-mars dernier, selon l'Ordre des infirmières du Québec, dans le public et dans le privé,

au 31 mars 2009, il y avait 70 587 membres à l'Ordre des infirmières du Québec; au 31 mars 2003, il y en avait 65 000. Vous allez me dire: Il y en a plus, bravo, elles doivent toutes être dans le système public. Bien, les infirmières travaillant réellement dans le réseau public de la santé, c'est passé, de 2002 à 2003, de 53 722 à... 2007-2008, les derniers chiffres dans l'étude des crédits de la Santé que nous avons eus voilà deux mois: c'est passé, donc, de 53 722, en 2002-2003, à 52 475, en 2007-2008, 1 900 de moins... 1 300 de moins. Ça, c'est le résultat.

Ça, c'est le résultat global, M. le Président, d'un système de santé qui, pour certains, est excellent, oui, parce qu'il y a des hôpitaux qui font un excellent travail, qui font un excellent travail parce qu'ils utilisent les outils qu'ils ont, des infrastructures des fois désuètes, des fois neuves, des infirmières qui se dévouent, des médecins qui se dévouent, mais, M. le Président, avec une situation démographique qui se détériore, de moins en moins de travailleurs qui vont payer pour les acquis sociaux que nous avons bâtis dans les 40 dernières années, trois travailleurs pour un retraité à partir de 2013-2014, quand on en avait huit pour un, huit pour un en 1970. Ça, c'est une assiette fiscale, M. le Président... la tarte ne sera pas grosse, là, pour nos jeunes qui vont commencer à travailler, pour nos plus jeunes qui sont au primaire déjà, pour ceux qui sont dans la fleur de l'âge puis qui travaillent parce qu'on veut que nos parents aient les mêmes acquis qu'eux ont bâtis.

Mais la chose la plus facile, M. le Président, quand on y revient, c'est de se dire: Bon, la réingénierie de l'État, le statu quo, c'est quelque chose d'important, c'est difficile, il ne faudrait peut-être pas trop brasser la cage parce que... la réingénierie de l'État, quand on la voulait, nous, au Parti libéral, en 2003, 15 mois plus tard, on s'est fait rabrouer, ça a shaké un peu, puis on s'est dit: Non, non, non, on arrête tout ça. Là, aujourd'hui, M. le Président, les économistes, des économistes réputés écrivent exactement ce que nous prôtons depuis quelques années, à l'ADQ, un changement de culture, un changement de culture qui est une étude — parce que c'est un amendement, c'est un amendement que j'avais déposé la semaine passée — c'est une étude de l'implantation d'un système de financement par épisodes de soins pour les établissements de santé. Oui. Ça, c'est une mesure courageuse pour revoir, M. le Président, nos façons de faire. C'est un premier point.

Le deuxième point, M. le Président, c'est d'inclure aussi une étude sur l'impact d'une ouverture intelligente à la pratique mixte publique-privée. C'est de permettre aussi aux médecins, premièrement, de protéger notre système public, assurer l'universalité, M. le Président, des soins de santé au Québec pour tous, mais, M. le Président, mais, comme d'autres pays industrialisés l'ont fait aussi, comme je l'ai mentionné tantôt, qui ont ouvert cette pratique aussi aux médecins qui veulent opérer, protéger le système public, quand ces gens-là sortent de leur résidence dans les hôpitaux universitaires du Québec, mais qui veulent en faire plus pour réduire les listes d'attente, M. le Président. Et ça, M. le Président, la Fédération des médecins résidents du Québec l'appuyait. La Fédération des médecins spécialistes l'appuyait. La Fédération des médecins omnipraticiens l'appuyait. L'Association médicale canadienne, l'Association médicale québécoise l'appuyait.

● (15 heures) ●

On n'est pas partis de rien, là, on n'est pas partis de rien, M. le Président, il y avait des solutions. Il y avait

des solutions avant d'en arriver à dire: Il faut taxer encore plus les Québécois. Il y en avait. Et la seule chose, M. le Président, qu'on a trouvé à faire de bien, c'est de s'assurer, encore une fois, que, malgré le fait qu'il existe déjà des fonds de services de santé dans ce budget, malgré le fait que les Québécois paient déjà près de 0,50 \$ par dollar d'impôt qu'ils envoient à Québec, bien, encore une fois, on va leur demander: Donnez-nous de l'argent, on en a besoin. On va juste s'assurer... on va juste s'assurer que l'organigramme du ministère de la Santé, bien, dans trois ans, il soit encore plus gros. On va juste s'assurer qu'il y ait encore une fois des dédoublements de poste ou qu'il y en a qui protègent leurs acquis, qui ne veulent pas nécessairement changer la culture, la culture des acquis dans différentes sociétés d'État, dans les organismes, les budgets. Il ne faut surtout pas toucher à ça, tout d'un coup que ça irait un peu mieux si on changeait notre façon de voir les choses. Tout d'un coup.

Et, là-dessus, M. le Président, je ne peux assurément pas me réjouir quand je vois qu'en plus, M. le Président, en plus on ait osé — et je dis bien «osé» — dire aux gens qu'avec cette contribution santé le gouvernement faisait un effort aux dépenses, qu'il allait réduire ses dépenses de 3,2 % à 2,9 %. Et ça Nathalie... vous savez, Nathalie Elgrably l'a dit, et je vous la cite, l'économiste senior de l'Institut économique de Montréal.

Je vais vous citer le paragraphe, M. le Président, c'est quand même intéressant, parce que ce que je dis là, c'était écrit déjà dans le communiqué du ministère des Finances, déjà. Je pense qu'il faut que je vous le recite une autre fois. La pédagogie, c'est ça, répéter, répéter. «En tenant compte de l'introduction d'une contribution dédiée au financement de la santé, la croissance...» On répète: «En tenant compte de l'introduction d'une contribution dédiée au financement de la santé, la croissance des dépenses de programmes sera en fait de 2,9 %...»

Mais Mme Elgrably, elle dit, elle: «Dans le document intitulé *Plan d'action pour la réduction et le contrôle des dépenses: 2010-2014*, on peut lire que la mise en place de la nouvelle "contribution santé" permet de réduire la croissance des dépenses de programmes de 3,2 % à 2,9 %. Si l'information contenue dans le document est exacte, cela signifie qu'on a simplement ajouté une source de financement direct sans réelle diminution de dépenses. Est-ce là l'effort du gouvernement? L'audace du ministre des Finances se limite à prendre les Québécois pour des imbéciles incapables de comprendre que même le ralentissement de la croissance des dépenses n'est que fourberie!»

Ça, c'est l'article, M. le Président. Et vous comprendrez certainement que je ne m'en vais pas, que je ne m'en vais pas, M. le Président...

Une voix: ...

Le Président (M. Paquet): M. le député.

M. Bernier: Même si ce sont des citations, c'est l'article 35 qui s'applique.

Le Président (M. Paquet): Effectivement, M. le député de Montmorency. M. le député de Shefford, vous avez suffisamment d'expérience parlementaire pour savoir qu'on ne peut pas faire indirectement ce qu'on ne peut pas faire directement. Alors, je vous rappellerais, s'il vous plaît, d'être extrêmement prudent, s'il vous plaît, et de faire

attention de ne pas répéter de citation de termes qui sont non parlementaires.

M. Bonnardel: Oui, je serai prudent, M. le Président. Alors, vous comprendrez certainement, M. le Président, que je ne m'en vais pas d'un côté très positif face à cet article, surtout face à ce projet de loi qui, à la base, à la base même, n'amène pas beaucoup de ce que nous souhaitons initialement quand on parlait d'une révision générale des politiques publiques et de revoir tout le rôle, tout le rôle de certains organismes. Quand on voit ce matin, quand on voit ce matin qu'on ramène les organismes qui ont été abolis ou fusionnés, quand on ramène le fait que, des deux organismes abolis, il y en a un que le Parti libéral avait déjà aboli en 2005, mais on avait peut-être oublié sur les tablettes la Société nationale de l'amiante, là, on la ramène... On abolit aussi celle des chevaux. Alors, il y en a deux. C'est une économie, selon... selon le 62 % qui... que le ministre a dépensé, c'est près de 400 000 \$, hein, 400 000 \$ que les annonces ont coûté dans *Le Devoir*, dans *La Presse*, dans *Le Soleil*, dans tous les quotidiens du Québec. 400 000 \$ pour promouvoir ce 62 %.

Une voix: ...

M. Bonnardel: Et, M. le Président, 403 000 \$, ça, M. le député de Montmorency, c'est selon l'accès à l'information que nous avons eu. C'est 403 000 \$ que ça a coûté. Alors, M. le Président...

Une voix: ...

Le Président (M. Paquet): À l'ordre, s'il vous plaît! Pas d'interpellation mutuelle de part et d'autre.

M. Bonnardel: Donc, la fusion ou l'abolition des 28 fonds ou organismes, c'est une mesure qui fera économiser, selon la présidente du Conseil du trésor et le ministre, 4 millions de dollars. 4 millions. Alors, on a pris la plupart de ces organismes dans le tiroir a, on les a mis dans le tiroir b, on les a changés de nom puis on a dit à tout le monde: Ne vous inquiétez pas, ne vous inquiétez pas, votre rôle ne changera pas, mais on change de nom. C'est ça, la vérité, en réalité. Et là-dessus je considère, M. le Président, que, dans ce projet de loi, dans surtout cet article, on ne va certainement pas démontrer aux gens qu'on a compris le message. On ne va certainement pas démontrer aux gens, M. le Président, que, dans un sondage, hein...

Dans un sondage que le ministre des Finances avait demandé en même temps, un sondage prébudgétaire, ce que les Québécois voulaient en premier lieu: Coupez dans vos dépenses, montrez-nous vraiment que vous êtes capables de faire ce ménage que nous souhaitons, que nous souhaitons, M. le Président. Et c'est là-dessus, M. le Président, que sont les enjeux de 62 %. Parce que, M. le Président, quand, moi, je suis capable de quantifier parce que je pose des questions au ministre des Finances ou à la présidente du Conseil du trésor puis que j'ai des mesures qui totalisent 625, 600 millions de dollars...

Et ça, c'est toujours dans le contexte où on aura des coûts nets de tout ça. Parce qu'il y a des articles du projet de loi qui vont peut-être permettre, permettre à des organismes d'État de se soustraire de leur effort pour réduire de 10 % leurs mesures administratives autant que de 25 % leurs mesures pour les voyages, la formation et

les déplacements. Ça, le ministre ne m'a pas répondu là-dessus. Parce que ce n'est certainement pas à coût nul si on permet à certains organismes de se soustraire, M. le Président, de se soustraire à cet effort qu'ils auront, qu'ils auront à faire, eux aussi, comme tous les Québécois auront à le faire dans les prochaines années.

Ce n'est pas un trou de ceinture qu'on leur demande, c'est deux trous de ceinture, M. le Président, qu'on leur demande pour les prochaines années. Deux trous. Puis, moi, je constate certainement que ce n'est pas un trou de ceinture que le gouvernement se donne aujourd'hui, certainement pas, parce qu'on ne m'a toujours pas prouvé ou expliqué comment ce 62 %, on le faisait, M. le Président. On ne me l'a pas dit encore. Parce que ce qui est quantifiable, c'est 12,5 milliards de mesures que les Québécois vont payer, puis, de l'autre côté, moi, la seule chose que j'ai aujourd'hui, c'est 600, 625 millions de mesures que le gouvernement va mettre en place sur une période de quatre ans.

On n'a même pas eu le courage, quand je demandais une révision générale des politiques publiques, M. le Président, de la mettre en place sur une période de 18 à 24 mois. On aurait pu en discuter quand on a eu nos rencontres prébudgétaires. On a déposé un plan basé sur 2010-2014. Je vous rappelle, M. le Président, qu'en 2014 on va être en élection déjà. On peut s'assurer aujourd'hui que ce rapport pour évaluer, évaluer... Une révision systématique de tous les programmes, ça, c'était une des mesures indiquées là-dessus, mais il n'y a pas de montant parce qu'on ne sera pas capable de le faire. On ne sera pas capable de le faire. Une révision systématique de tous, tous les programmes, M. le Président. Bien, ça, c'est sur quatre ans. On va sûrement mettre deux, trois personnes là-dessus dans les prochaines années puis on va leur dire: Préparez-nous un petit quelque chose, de toute façon, même, on ne verra pas la finalité.

On ne verra pas la finalité de cette supposée révision sur une période de quatre ans. C'est là que c'est fâchant, parce qu'on aurait pu le faire, on aurait pu l'entreprendre. On était prêts, puis je l'ai dit souvent au ministre des Finances; on est prêts à vous accompagner, M. le Président, on est prêts à vous accompagner pour ces revenus additionnels que les Québécois auront à déboursier dans les prochaines années. Mais on veut surtout démontrer aux gens que vous avez compris le message qu'il faut réduire les dépenses dans les prochaines années. Alors, j'y reviendrai, M. le Président. Et là-dessus je voudrais déposer une motion d'amendement, M. le Président.

Le Président (M. Paquet): Vous êtes... Il reste trois secondes. Allez-y, M. le député.

M. Bonnardel: Alors, la motion d'amendement se lit comme suit, M. le Président, à l'article 30: Modifier, à l'article 37.17 introduit par l'article 30 du projet de loi, les termes «25 \$», «100 \$» et «200 \$» par «0 \$».

Le Président (M. Paquet): Vous pouvez me déposer l'article, et je vais suspendre pour examiner sa recevabilité...là-dessus, mais je veux quand même l'examiner d'abord.

Je suspends donc les travaux de la commission quelques instants.

(Suspension de la séance à 15 h 8)

(Reprise à 15 h 24)

Le Président (M. Paquet): Je suspends encore quelques instants...

Des voix: ...

Le Président (M. Paquet): Ah, vous l'avez? O.K. Nous sommes prêts.

Des voix: ...

Le Président (M. Paquet): Non. C'est parce que je n'avais pas la copie de l'amendement. Il était parti à la photocopie potentiellement. Ça fait que... Mais j'en ai une copie. Ça fait qu'on reprend.

A l'ordre, s'il vous plaît! La Commission des finances publiques reprend donc ses travaux. Nous en sommes... Le député, M. le député de Shefford, avait déposé une proposition d'amendement. J'ai suspendu afin de vérifier si elle était recevable ou non. Et plusieurs décisions ont été rendues à ce sujet dans le passé, dans le même esprit. L'article 197 est d'ailleurs clair. En effet, une motion d'amendement ne doit pas nier la motion principale, la contredire ou la dénaturer.

Par le remplacement des mots prévus à l'article 37.17 par «0 \$», l'amendement dénature le principe de cette motion et ne vise pas seulement à l'atténuer. En conséquence, je dois juger cette proposition d'amendement comme irrecevable.

Alors donc, M. le ministre, est-ce que vous souhaitez prendre la parole suite à l'intervention du député de Shefford?

Des voix: ...

Le Président (M. Paquet): D'accord. M. le député de Viau.

M. Dubourg: De Viau. Merci, M. le Président. M. le Président, bien, j'accueille avec satisfaction votre réponse suite à cet amendement déposé par le député de Shefford, qui a dit qu'il fallait mettre la pendule à zéro au niveau de cette contribution de santé. M. le Président, vous avez vu, le député de Shefford a fait tout un exposé pour nous dire que, lui, il préfère... sa solution à lui, c'est le statu quo. Et donc, pour lui, laissons ça tomber, laissez tout comme tel et que la croissance économique, tout ça, va régler tous les problèmes.

Le député de Shefford fait souvent mention des études ou bien de ce que le comité consultatif que le ministre a engagé nous parlait, des fascicules 2 et 3. Et, M. le Président, je dois dire que c'est un des éléments qui ont été étudiés aussi par ces économistes-là, le statu quo. Et, quand on parle de statu quo, eux, ils ont eu à dire que c'est le scénario qu'il ne faut vraiment pas envisager, de penser de laisser tout simplement la croissance économique... ou bien de souhaiter tout simplement que la croissance économique nous permette de revenir à l'équilibre budgétaire. Et, de par leurs projections, donc — je vais lui dire, c'est dans le fascicule 3 — de par leurs projections, ils nous disent que, si on utilisait cette méthode-là, en 2013-2014 on devrait se rendre à... le solde budgétaire allait être de 8 milliards, donc, alors que, nous, nous souhaitons, M. le Président, 2013-2014, revenir le plus rapidement à l'équilibre budgétaire, donc régler les finances publiques.

Donc, je pense qu'il est grand temps, M. le Président, de... Plutôt que de générer du cynisme, il faut commencer, de préférence, à générer des idées. Le député de Shefford, dans son exposé, nous parle de... Il mélange presque tout, M. le Président.

M. Bonnardel: ...l'article 212, je voudrais...

Le Président (M. Paquet): M. le député.

M. Bonnardel: Question de directive.

Le Président (M. Paquet): Question de règlement, M. le député de Shefford.

M. Bonnardel: L'article 212, s'il vous plaît.

Le Président (M. Paquet): Bien, comme j'ai expliqué à d'autres reprises, M. le député, vous savez que, si vous croyez que vos propos ont été déformés...

M. Bonnardel: Oui, tout à fait. Ça sera...

Le Président (M. Paquet): ...vous pourriez répondre. Puis ça va être à la fin de l'intervention...

M. Bonnardel: Tout à fait, M. le Président. Merci.

Le Président (M. Paquet): ...du député de Viau. Parce qu'à ce moment-ci c'est le député de Viau qui a la parole. Mais, à la toute fin de son intervention, vous aurez l'occasion, si vous le souhaitez, de soulever l'article 212, mais pas en plein milieu d'un exposé. Alors, M. le député de Viau, vous avez la parole.

M. Dubourg: Merci, M. le Président. Donc, sur l'article 37.17, qui nous dit que, voilà, ce qui est demandé aux contribuables, c'est 25 \$, dans le cas de l'année 2010, qu'on va prélever dans leurs impôts de... en avril 2011, 100 \$, 2011, et 200 \$ 2012, le député de Shefford a parlé de dette, de fiscalité, de santé. Il ramène toujours ses mêmes articles de journaux. Rien de nouveau, M. le Président.

J'aimerais savoir de la part de l'ADQ c'est quoi, sa proposition pour régler le système de santé. On a fait état du vieillissement de la population, on a fait état des défis. D'ailleurs, vous l'avez vu, vous l'avez dit vous-même, voici un des fascicules qui nous dit: Le Québec face à ses défis. Alors, quelles sont donc ses propositions? On vous avait demandé lors des consultations prébudgétaires, il n'y en a pas eu. Bon, alors, aujourd'hui, M. le Président, j'espère que le député de Shefford va nous dire comment est-ce que nous allons faire non seulement pour revenir à l'équilibre budgétaire, mais aussi pour régler le financement de la santé.

On l'a dit, en 2013, on va être rendus à 100 millions par jour, au niveau de la santé, d'augmentation. Il est vrai qu'il a parlé de médecins de famille, il est vrai qu'il a parlé de temps d'attente, de situation de système de santé. Mais, voilà, nous prenons les mesures pour pouvoir régler ces problèmes-là. Est-ce qu'il faut attendre? Vous avez vu la courbe de dépenses, à quel rythme que ça va augmenter, alors que les revenus sont encore au plus bas.

On prend des mesures aussi, dans le cadre de cet article-là, M. le Président, de 25 \$, on tient compte des

plus démunis. D'ailleurs, c'est indiqué dans le budget pour dire que, concernant les personnes seules, les familles... Pour une personne seule, en 2010, si la personne gagne 14 320 \$ et moins, elle n'aura pas à payer cette contribution santé de 25 \$.

Il parle qu'on devrait... j'imagine, il suggère peut-être qu'on devrait augmenter les impôts. Or, il sait bien que 40 % des contribuables ne paient pas d'impôt, et 40 % des contribuables qui paient des impôts paient 31 % des impôts. Donc, le 20 % qui reste paie 69 % des impôts. Donc, M. le Président, que nous suggère-t-il, le député de Shefford, de l'ADQ? Merci.

● (15 h 30) ●

Le Président (M. Paquet): Merci. Donc, ça termine votre intervention. En vertu de 212, l'explication va être brève sur un propos que vous jugez déformé ou mal compris. M. le député de Shefford.

M. Bonnardel: Ce sera bref, M. le Président. Alors, le député de Viau m'impute d'être pour le statu quo, M. le Président. Alors, je lui souligne que, la semaine passée, j'ai déposé un amendement, qu'il a voté contre le fait de demander l'étude pour l'implantation d'un système de financement par épisode de soins pour les établissements de santé que ses économistes ont mentionné dans le fascicule n° 2. Je lui mentionne qu'il a voté contre pour ce changement de culture. Et je lui souligne aussi que j'ai déposé un amendement pour l'étude de l'impact d'une ouverture intelligente à la pratique mixte public-privé et qu'il a voté contre. Ça, M. le Président, ce sont des idées nouvelles et des changements de culture pour le système de santé. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Paquet): Merci, M. le député. M. le ministre, je ne sais pas si vous vouliez...

M. Bachand (Outremont): Non, M. le Président.

Le Président (M. Paquet): Ça va? Alors donc, est-ce qu'il y a d'autres interventions sur 37.17? M. le député de Rousseau.

M. Marceau: Merci, M. le Président. En principe, je n'aurais pas plus à ajouter sur l'article... attendez, sur l'article... C'est quoi, le numéro?

Le Président (M. Paquet): 37.17 introduit par l'article 30.

M. Marceau: 37.17. Mais je voudrais faire le lien entre cet article-là et l'article 72. Et c'est très technique, là, ce que je vais vous demander, mais peut-être... J'anticipe sur une conversation que nous aurons peut-être à la fin de la semaine sur l'article 72. Mais, dans l'article 72, donc, il est... Écoutez, il est très technique. Je l'ai lu, relu et, bon, re-relu plusieurs fois, et certaines personnes qui l'ont lu en même temps que moi prétendent que cet article peut être interprété comme disant qu'on peut reculer chacune des années de l'article 37.17 de un an. Et donc je vous pose la question simplement, pour être certain que ce n'est pas le cas. On m'a dit: Est-ce que cet article-là ne veut pas dire que le 25 \$ pourrait s'appliquer pour 2009 et 2010, le 100 \$ pour 2010 et le 200 \$ pour 2011? Alors, moi, évidemment j'ai dit: Non, je ne crois pas. Mais peut-être

que vous allez pouvoir me rassurer et puis me confirmer que ce n'est pas le cas.

Le Président (M. Paquet): M. le ministre des Finances.

M. Bachand (Outremont): Merci, M. le Président. C'est un article très technique, hein, qui a une demi-page, dans le projet de loi, juste cet article-là. Moi non plus, je ne crois pas. Je pense qu'il y a un des éléments de cet article-là qui visent les travailleurs autonomes et les acomptes provisionnels qu'ils doivent faire, et, eux, il faut qu'ils tiennent compte évidemment du passé, en un sens. Mais, pour plus de certitude, je vais demander à nos légistes, peut-être Me Paquin, ou mon sous-ministre Gilles Paquin, ou une des spécialistes fiscales chez nous, comme vous voulez. M. Paquin. Ah! c'est M. Paquin. Les sous-ministres, ils ont toujours... ils ont les réponses.

Le Président (M. Paquet): M. Paquin.

M. Paquin (Gilles): Pour calculer les acomptes ou pour déterminer si un contribuable doit verser des acomptes, on revient toujours... on peut revenir à deux ans en arrière. Puis, s'il avait un impôt à payer de plus de 1 800 \$, il doit verser des acomptes. Tout ce que ça vient dire ici, c'est que, si le contribuable avait des acomptes à payer eu égard à ces années-là, bien il doit ajouter à ses acomptes le montant de la contribution. Alors, c'est technique, oui.

M. Marceau: C'est tout ce que j'avais à dire. Merci.

Le Président (M. Paquet): Merci. Y a-t-il d'autres interventions sur 37.17? Alors, si ce n'est pas le cas, je suis prêt à mettre aux voix 37.17. Est-ce que 37.17 est adopté?

Des voix: Adopté.

Des voix: Sur division.

Le Président (M. Paquet): Adopté sur division. Nous arrivons maintenant à 37.18.

M. Bachand (Outremont): Avec votre permission, M. le Président, je prendrais 37.18 à 37.23, là, parce que c'est une série d'articles... Vous pouvez les prendre un par un, là, c'est vous qui êtes le président, mais, globalement, à partir de 37.18, on est dans des articles techniques qui dépendent de l'ensemble des lois de l'impôt, de mise en oeuvre, définition de «revenu familial», qui est-ce qui est un particulier, qui est-ce qui n'en est pas, quand est-ce que vous cessez de résider au Québec, à quel moment. C'est l'ensemble d'harmonisations, s'assurer que ça s'intègre bien dans l'ensemble de nos lois fiscales.

Le Président (M. Paquet): Donc, je comprends que le ministre propose, s'il y a consentement, que, de 37.18 à 37.23, on les discute en bloc à ce moment-ci. On les mettra aux voix en bloc par la suite. Ça va? Consentement? Merci.

M. Marceau: Moi, ça me va.

M. Bonnardel: 37.18 à combien, M. le Président?

Le Président (M. Paquet): À 37.23, c'est-à-dire le reste des articles qui sont introduits par l'article 30, puisque ce que souligne le ministre, c'est qu'il semblerait que ce sont des éléments qui sont quand même plutôt techniques qui sont interreliés.

M. Bonnardel: Ça va.

Le Président (M. Paquet): Ça va? Il y a consentement? O.K. Alors donc... Ça va, M. le ministre?

M. Bachand (Outremont): Je n'ai rien d'autre à dire.

Le Président (M. Paquet): Alors, est-ce qu'il y a des interventions?

M. Marceau: Bien, moi, ça va. Merci.

Le Président (M. Paquet): M. le député de Shefford.

M. Bonnardel: Oui, M. le Président. Question simple. On dit, dans l'article 37.18: «Le particulier auquel l'article 37.17 fait référence à l'égard d'une année est un particulier qui, à la fois: réside au Québec à la fin de l'année; est âgé d'au moins 18 ans à la fin de l'année.» Alors, si je comprends bien, le résident québécois qui quitte le Québec, exemple, à la fin novembre ou au début décembre de son année fiscale n'aura pas à déboursier le 200 \$. C'est bien ça?

Le Président (M. Paquet): Consentement pour que Me Paquin, le légiste, puisse...

M. Bonnardel: Oui. C'est donc si la personne déménage à la fin de l'année, ayant passé l'année complète au Québec, elle n'aura pas à contribuer à la contribution santé.

Le Président (M. Paquet): Me Paquin.

M. Paquin (Mathieu): En fait, les conditions qui sont énumérées à l'article 37.18 sont cumulatives. Donc, il faut effectivement qu'il réside au Québec à la fin de l'année, qu'il soit âgé d'au moins 18 ans à la fin de l'année.

M. Bonnardel: Pardon? Pouvez-vous répéter?

M. Paquin (Mathieu): Oui. C'est des conditions qui sont cumulatives. Donc, le particulier doit résider au Québec à la fin de l'année et être âgé d'au moins 18 ans à la fin de l'année.

Le Président (M. Paquet): M. le député de Shefford.

M. Bonnardel: Alors, si je comprends bien, M. le Président, le résident québécois qui quitte le Québec à la fin novembre, qui a passé 11 mois, exemple, au Québec n'a pas à payer sa contribution santé, et la personne qui décède après sept mois, après sept mois d'une année fiscale, va avoir, elle, à payer la contribution santé?

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

M. Bachand (Outremont): M. le sous-ministre Paquin va répondre à la question.

Le Président (M. Paquet): D'accord. M. le sous-ministre Paquin.

M. Paquin (Gilles): Encore là, c'est une disposition qu'on retrouve dans d'autres dispositions de la Loi sur les impôts. Si vous allez à 37.19, ce qu'on vient dire, c'est: Une personne qui décède ou qui cesse de résider au Canada au cours d'une année, le dernier jour de résidence ou le jour de son décès... ils sont réputés résider au Canada. Donc, à ce moment-là, il va y avoir une déclaration d'impôt qui va être faite — sous réserve, là — en prenant pour acquis qu'il a résidé au Canada jusqu'à cette date-là. Donc, il est résident à ce moment-là.

M. Bonnardel: Donc, attendez voir, là. Si je comprends bien, la personne qui réside au Québec...

Le Président (M. Paquet): M. le député de Shefford...

M. Bonnardel: Excusez-moi.

Le Président (M. Paquet): Juste pour qu'on ait le temps que les micros puissent ouvrir.

M. Bonnardel: Oui. Excusez-moi, M. le Président.

Le Président (M. Paquet): M. le député de Shefford.

M. Bonnardel: Alors, si je comprends bien, la personne qui réside au Québec, cette année, 2010, décide de quitter le Québec pour une autre province au mois de novembre, le 30 novembre prochain, n'aura pas à payer sa contribution santé pour l'année 2010 et, si quelqu'un décède le 30 novembre aussi, eh bien, c'est la succession qui aura à payer sa contribution santé pareil.

Là, je ne comprends, pas, là. C'est un peu... C'est peut-être une loi sur les impôts, mais vous comprenez que c'est peut-être un peu ridicule de voir qu'une personne qui va quitter le Québec après avoir passé 11 mois d'une année complète n'aura pas à payer sa contribution santé quand, de l'autre côté, une personne décède, et on va aller collecter la succession là-dessus.

M. Bachand (Outremont): M. le Président...

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

M. Bachand (Outremont): ...ce qu'on m'indique, sous toute réserve, c'est: quelqu'un qui quitte le Québec le 15 décembre pour une autre province ne paiera pas la cotisation santé, comme quelqu'un d'une autre province qui vient résider au Québec le 15 décembre va payer la cotisation santé — corrigez-moi, M. le sous-ministre, si je me trompe — et c'est comme ça que beaucoup de cotisations sont faites dans les lois fiscales canadiennes.

S'il quitte le Québec le 15 décembre pour aller vivre à l'extérieur ou quitte le Canada, à ce moment-là, le dernier jour de son année de sa résidence, c'est sa fin d'année, donc c'est le 15 décembre, donc il va payer sa

cotisation santé. Mais c'est comme ça que les... C'est ce qu'on m'explique, M. le Président, et je... Il va payer la pleine cotisation à ce moment-là.

Alors, au niveau... C'est comme un décès, à ce moment-là, dépendant si vous quittez pour aller... Vous quittez le Canada, bien, vous faites... Vous quittez le pays, vous faites un rapport d'impôt. Le jour où vous quittez le pays, c'est le jour de votre fin d'année financière, comme un décès, et vous payez la pleine cotisation à ce moment-là. Si vous quittez dans une autre province, là c'est les inter-provinciales, et ça dépend... L'Ontarien va payer ici, puis le Québécois va payer ailleurs.

● (15 h 40) ●

Le Président (M. Paquet): M. le député de Shefford.

M. Bonnardel: Ça va, M. le Président.

Le Président (M. Paquet): D'accord? Y a-t-il d'autres interventions sur le... de 37.18 à 37.23? Alors, à ce moment-là, je mets aux voix. Est-ce que les articles 37.18, 37.19, 37.20, 37.21, 37.22 et 37.23, qui sont aussi introduits par l'article 30, sont adoptés?

Des voix: Adopté.

Des voix: Sur division.

Le Président (M. Paquet): Adopté sur division. Alors, je mets maintenant aux voix l'article 30 dans son ensemble. Est-ce que l'article 30 est adopté?

Des voix: Adopté.

Des voix: Sur division.

Le Président (M. Paquet): Adopté sur division. Nous entreprenons maintenant l'article 31 du projet de loi. M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Oui, M. le Président. L'article 31 est un article sur qui le ministre responsable... Ça vient modifier la loi de la santé, Régie de l'assurance... On sait que le ministre de la Santé est responsable de toutes les lois de la santé, mais ça vient, au fond, préciser, par cet article, que le ministre du Revenu, lui, est responsable de la contribution santé, même si l'ensemble de ça est dans le chapitre du ministère de la Santé.

Le Président (M. Paquet): Y a-t-il des interventions sur cet article? Si ce n'est le cas, je suis prêt à le mettre aux voix. L'article 31 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Fonds des infrastructures routières et de transport en commun

Loi sur le ministère des Transports

Le Président (M. Paquet): Adopté sur division. Nous arrivons maintenant à la section II, Fonds des infrastructures routières et de transport en commun. À l'article 32, M. le ministre des Finances.

M. Bachand (Outremont): Oui, M. le Président. Alors, nous sommes maintenant dans un nouveau chapitre. Nous avons fait le chapitre de contrôle de la rémunération, contrôle des dépenses, abolition, suspension des bonifications, abolition des dépenses de publicité, de formation, de déplacement par 25 % de ces dépenses-là, réduction de 10 % des dépenses de fonctionnement administratives. Nous avons adopté un chapitre qui augmente jusqu'à cinq ans moins un jour les peines de prison pour les fraudes fiscales importantes. Nous avons maintenant adopté le chapitre qui concerne le financement de la santé au Québec, les comptes santé.

Nous abordons un nouveau chapitre, qui est tout le chapitre du Fonds des infrastructures routières et de transport en commun. Et fondamentalement il y a beaucoup d'articles techniques dans cette section. Et Me Julie Massé — c'est ça, Me Massé...

Mme Massé (Julie): Oui.

M. Bachand (Outremont): ...c'est ça — du ministère du Transport, va se joindre à nous pour répondre à toutes les questions des députés de tous les partis. Mais fondamentalement ce qu'on fait, dans le budget, c'est qu'on crée le fonds des infrastructures de transport en commun, parce que, depuis trop longtemps, les automobilistes, les contribuables nous disent: Les taxes sur l'essence, ce qu'on paie pour les... comme automobilistes, est-ce qu'on peut en voir la couleur, que ça ne soit pas mêlé dans le 60 milliards de revenus, que ça soit dans un fonds dédié? Et ce fonds-là servira aux infrastructures de transport, aux infrastructures routières et de transport en commun. Étant donné maintenant que, d'ici 2014, on va investir près de 19 milliards de dollars en matière de transport, on pense que c'est le temps de poser le geste.

Donc, il y avait un fonds qui s'appelait le Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier, c'est élargi, on prend cette base-là, on élargit globalement. C'est rebaptisé pour s'appeler le Fonds des infrastructures routières et de transport en commun, le FORT, hein, F-O-R-T. Et ça va assurer le financement des infrastructures routières et des infrastructures de transport en commun. Parce qu'au fond tout le monde en bénéficie.

Et tous les revenus, presque tous les revenus, là — c'est technique, ce qui n'est pas compris — tous les revenus prélevés auprès des usagers de la route — tous les automobilistes, tous les camionneurs qui nous écoutent — vont être dédiés à ce fonds: la taxe sur le carburant, les droits sur les permis de conduire, les droits d'immatriculation. Et donc on va avoir un signal de prix aussi et un lien finalement entre les automobilistes, les personnes qui... les chauffeurs de camion aussi, les entreprises de transport. Tous ceux qui utilisent nos routes et qui paient pour nos routes vont voir où va leur argent, à quoi il sert. Évidemment, il y aura une reddition de comptes annuelle dans le cadre des crédits du ministère du Transport. Et ça va servir, bien sûr, au transport en commun, parce que c'est très lié, le transport routier et le transport en commun.

Alors, voilà l'objectif, M. le Président, de ce chapitre, au fond, dans lequel nous allons retrouver un certain nombre d'articles. Et il y aura aussi, à l'intérieur de ça, la taxe sur les carburants, dont on a parlé, vous le savez, dans le budget, qui, elle aussi, s'en va là, y compris le 0,01 \$ d'augmentation.

Et il y aura enfin — on en parlera plus tard, à l'article 48 — des dispositions très particulières pour le transport en commun de la région de Montréal et de Québec. C'est un peu le pouvoir habilitant qu'on a donné aux deux communautés métropolitaines de nous demander, si elles le veulent, un prélèvement additionnel de 0,015 \$ sur l'essence, dans le territoire des communautés, pour que ça serve au transport en commun. Bien sûr, c'est le gouvernement du Québec qui taxe, qui reste le maître d'oeuvre, mais ultimement la décision politique est prise par les élus locaux — donc, on reviendra à ça — pour améliorer le financement en commun des deux grandes communautés urbaines.

Alors, voilà, M. le Président, l'ensemble de ce chapitre. Je suppose qu'on va le prendre article par article, évidemment. Et l'article 32 abroge un certain nombre d'articles de la Loi sur le ministère des Transports. Parce que, là, on vient jouer dans la Loi du ministère des Transports, dans la constitution de tous les fonds pour refaire ça et créer ce Fonds d'infrastructures routières et de transport en commun. Donc, c'est un article de concordance, M. le Président.

Le Président (M. Paquet): Merci. M. le député de Rousseau.

M. Marceau: Merci, M. le Président. Pour être certain, donc les sommes qui étaient encore au Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun, ces fonds-là vont être versés dans le nouveau fonds. C'est ça?

M. Bachand (Outremont): Oui. Oui, M. le Président.

M. Marceau: Et pouvez-vous, juste pour mémoire, là, nous rappeler comment il était alimenté auparavant, le Fonds des contributions des... enfin, l'ancien fonds, comment il était alimenté?

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

M. Bachand (Outremont): Essentiellement, M. le Président, il y avait... et on va y arriver un peu plus tard, mais il y avait un 30 \$ qui était payé, par automobiliste, dans la plupart des régions du Québec, mais pas toutes, tu sais, il y avait des régions qui étaient exemptées.

Le Président (M. Paquet): M. le député de Rousseau.

M. Marceau: O.K. Quelle est la... Combien y avait-il dans le fonds qui... Combien, donc, va être transféré au moment où l'un va naître et l'autre va mourir?

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

M. Bachand (Outremont): Oui, merci, M. le Président. On voit, dans le budget, dans le Plan d'action économique et budgétaire, donc dans ce volume-là, aux pages 37, entre autres, vous voyez les revenus du FORT, du nouveau fonds, les dépenses du nouveau FORT, la hausse graduelle. Et, si on regarde dans ces revenus-là, je ne sais pas si... oui, vous allez le retrouver à la page 35

du plan d'action, vous avez... Peut-être qu'on peut vous prêter un plan d'action. Mais, à la page 35, par exemple, en 2010-2011, la taxe sur les carburants est près de 1,7 milliard de dollars; les droits sur permis et immatriculations, 672 millions; 14 millions d'autres revenus; donc des revenus de 2,3 milliards. Page 35, M. le député de Rousseau.

Le Président (M. Paquet): M. le député de Rousseau.

M. Marceau: Tout d'abord, merci. Je me rends compte, j'ai oublié mon document. Mais donc je comprends, du tableau 10 de la page 35... et les montants qui vont aller alimenter le FORT, mais... Puis, je m'excuse, je n'étais peut-être pas suffisamment concentré, là, mais combien y avait-il dans le fonds qui aujourd'hui va être transféré?

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

M. Marceau: Peut-être que vous l'avez dit, je m'excuse, je n'ai pas... je n'ai pas...

M. Bachand (Outremont): C'est parce que — non, je ne l'ai pas dit — je vais avoir le chiffre dans quelques instants, là, M. le Président.

M. Marceau: Donc, le tableau 10, là, ce sont les flux, tout simplement, là. C'est ce que je dois comprendre? O.K. Parfait. Bien, écoutez, pour l'instant, ça va être ça. Je reviendrai à d'autres articles. Merci.

Le Président (M. Paquet): Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 32? Alors, M. le député de Shefford. Et M. le ministre pourrait ajouter tout à l'heure, s'il a des éléments à ajouter. M. le ministre... M. le député de Shefford, pardon.

● (15 h 50) ●

M. Bonnardel: Oui. Merci, M. le Président. Alors, on est à la section II, le Fonds des infrastructures routières et de transport en commun, qui modifie la Loi sur le ministère des Transports. On comprendra, M. le Président, qu'on est rendus, après la contribution santé, à la mesure qui va amener tous les automobilistes... Tous les Québécois, en réalité, auront à absorber 0,01 \$ d'augmentation de la taxe sur l'essence, puis ça a déjà eu lieu cette année, le 1er avril dernier, et il y aura une augmentation de 0,01 \$ aussi pour les trois prochaines... les trois prochaines années. C'est une augmentation, au total, qui sera quantifiable, qui sera quantifiable à près de 100... de 1,2 milliard de dollars pour les quatre prochaines années. Je le répète, les Québécois vont absorber une augmentation d'essence d'à peu près 1,2 milliard de dollars pour les quatre prochaines années. Et, dès cette année, ça sera 120 millions qui sera applicable... qui sera applicable sur la période de 2010-2011.

Toujours dans le contexte, M. le Président, d'un budget qui amène énormément, énormément de revenus additionnels dans les coffres du gouvernement. Parce que les Québécois vont avoir absorbé énormément de ces augmentations de taxes ou de contribution santé, si on peut les appeler comme telles, parce que, vous le savez, autant la taxe sur l'essence de 1,2 milliard que la TVQ, où on ira chercher deux points additionnels dans les poches des gens, qui sera à 8 200 000 000 \$, l'indexation des tarifs,

500 millions de dollars, la contribution santé, 2,6 milliards sur une période de trois ans... Bien, le fonds, le fonds qui sera créé, un autre fonds après celui de la santé, pour gérer une partie de ces revenus, qui sera le deuxième fonds créé, parce qu'il en existait déjà, le Fonds des services de santé, celui-ci pour les hôpitaux... Bien, aujourd'hui, on crée un fonds pour les infrastructures routières et de transport en commun.

Vous comprendrez, M. le Président, que, deux mois, deux mois et demi plus tard, je comprends qu'on ait déjà été chercher... déjà été chercher près de 20 millions de dollars. Si on prend 120 millions de dollars sur une période de un an, on le fait au prorata, si on calcule le mois d'avril et le mois de mai, il y a déjà près de 20 millions de dollars additionnels qui ont été engrangés dans les poches du gouvernement. Ce fonds n'est pas créé, encore une fois, présentement. Il le sera quand le budget sera adopté, s'il est adopté à cette session-ci... pas le budget, mais ce projet de loi, à cette session-ci, sinon ce sera un peu plus tard au mois de juin ou peut-être à la... une entrée plus hâtive au mois d'août.

Et là-dessus, M. le Président, on pourra... on peut certainement, encore une fois, se questionner sur, encore une fois, la facilité à laquelle ce gouvernement s'est enclin à donner la possibilité aussi aux deux métropoles, qui est Québec et Montréal, d'augmenter en plus de 0,015 \$, de 0,015 \$ la taxe sur l'essence. Déjà que les Québécois en paient énormément. Si je ne me trompe, c'est près de 60 % de taxe sur un litre d'essence qui est payé par chaque automobiliste.

Et là-dessus, M. le Président, je veux certainement, encore une fois, encore une fois, dire au gouvernement que là-dessus on était prêts, c'étaient certainement des sujets à laquelle... pas certainement, c'étaient des sujets à laquelle... Le ministre des Finances et moi-même avions discuté de certaines choses, lors de nos deux rencontres prébudgétaires, à lesquelles les Québécois étaient prêts à consentir, que, oui, un jour, on comprend que nos acquis sociaux sont importants, mais préparer l'avenir pour nos enfants est important. On peut assurément être capables d'en discuter comme bon père de famille. Chaque famille sait très bien que, quelques fois, il faut faire des efforts additionnels. Mais, de l'autre côté, on s'attendait à un effort de rationalisation des dépenses, d'efforts budgétaires très quantifiables, très quantifiables.

Surtout, comme je vous le mentionnais tantôt, M. le Président, on va chercher... on va chercher des milliards de dollars dans les poches des gens pour les quatre prochaines années, près de 12,5 milliards, et que, de l'autre côté, le seul effort aux dépenses qu'on a pu être capables de quantifier de la part du gouvernement dans les deux derniers mois, bien, c'est huit mesures, c'est huit mesures qui totalisent près de 625 millions de dollars. On est loin du compte, on est immensément loin du compte, du 62 % que ce gouvernement a voulu publiciser dans les jours suivant le dépôt du budget, qui ont coûté, soit dit en passant, 403 000 \$ aux contribuables, 403 000 \$ en frais de publicité, en frais de publicité, comme l'accès à l'information nous l'a démontré, 403 000 \$ qu'on a dépensés.

Et, 403 000 \$, quand une mesure comme celle d'un gel pour le salaire du premier ministre, des députés et des ministres qui... soit dit en passant, nous sommes très heureux, nous aussi, de faire cet effort pour les Québécois, mais que c'est un effort à 300 000 \$... Alors, on l'a annulé

complètement, on l'a annulé complètement, M. le Président, avec ces dépenses, ces dépenses de 400 000 \$ pour faire la promotion de ce 62 % du budget.

Alors, M. le Président, j'aimerais, encore une fois, encore une fois, dire au gouvernement... Je pense qu'on le fait bien depuis des mois et des mois déjà, parce qu'on est un peu la voix des sans-voix, la voix des familles, la voix des contribuables qui sont sortis dans la rue voilà quelque semaines déjà à Québec, près de 50 000 personnes pour dire au gouvernement: On en a assez, on ne vous croit pas, on ne vous croit pas surtout sur l'effort pour rétablir l'équilibre budgétaire dans les prochaines années. Parce que, cet effort, M. le Président, moi-même, comme élu, je voudrais accompagner le gouvernement, comme je l'ai mentionné souvent en Chambre, accompagner le gouvernement dans ce retour à l'équilibre budgétaire, mais toujours en prenant en considération que ce gouvernement fera les efforts nécessaires à lesquels les Québécois s'attendent.

Et ça, c'était une des premières réponses... la première réponse que le gouvernement, que le ministre des Finances a eue. Parce qu'il a fait un sondage pré-budgétaire sur Internet quelques semaines avant le dépôt du budget, à savoir: Qu'est-ce que les Québécois veulent? Est-ce que les Québécois sont prêts à payer une contribution santé? Est-ce que les Québécois sont prêts à ce qu'on augmente la taxe sur l'essence? Est-ce que les Québécois sont prêts à payer un peu plus cher leurs permis de chasse ou de pêche? Est-ce que les Québécois sont prêts aussi à ce qu'on augmente la TVQ? Ils ont tous émis des réponses sur un tableau de un à 11. Je l'ai, ce sondage.

Mais aussi, une des questions importantes, on leur a demandé: À quoi vous vous attendez de la part du gouvernement pour qu'ils vous démontrent qu'ils feront un effort nécessaire? Mais une personne sur deux, M. le Président, dans ce sondage, a demandé de sabrer dans les dépenses, de démontrer un effort significatif, pas seulement le fait de nous dire, dans le budget, qu'il y avait 28 organismes d'abolis ou de fusionnés. Je devrais dire, 90 % de ces organismes sont fusionnés. Parce qu'il y en a deux d'abolis, la société nationale des chevaux, qu'on a abandonnée, et la Société nationale de l'amiante, que, soit dit en passant, on avait déjà abolie en 2005 et qu'on avait oubliée sur les tablettes.

Alors ça, c'est certainement un cynisme important, mais surtout, M. le Président, le fait que, depuis l'arrivée du Parti libéral, quand on regarde, quand on regarde le poste de dépenses, quand on regarde les dépenses générales du gouvernement, qui sont, aujourd'hui, près de 67, 68 milliards de dollars... On sait qu'il y a une croissance, hein? Le gouvernement a toujours augmenté ses dépenses selon la croissance économique du Québec mais jamais, M. le Président, jamais, jamais en tenant compte de ses prévisions.

C'est particulier parce que, quand le gouvernement a été... le gouvernement libéral a été élu en 2003, une des promesses, c'était la réingénierie de l'État. Et, lors du dépôt de la mise à jour, la première mise à jour économique du budget d'Yves Séguin pour la réingénierie de l'État, cette première mise à jour indiquait que la croissance des dépenses allait être de — vous devinez quoi? — 1 %, M. le Président. 1 %. Wow! C'était tout un changement de la part d'un gouvernement qui s'était dit: Nous, la réingénierie, on y croit. Eh bien, ça n'a pas duré longtemps parce que, suite à ce 1 %, M. le Président, il y a eu une deuxième mise à jour qui est arrivée, à 2,9 %; une troisième, à

3,2 %, dans l'année; pour se terminer par une quatrième mise à jour à 5,1 %. Donc, vous le constatez, la pression a été énormément forte de la part de plusieurs lobbys du Québec. Alors, la moyenne de prévisions pour l'année était de, quoi? 1,95 %, et on a terminé l'année à 5,09 %. Ça, c'était le premier budget d'Yves Séguin, qui est parti un an après parce que sûrement que, lui, la réingénierie de l'État, il la souhaitait, mais sûrement que le premier ministre lui a dit non.

Et je pourrais continuer comme ça, M. le Président. Pour 2005-2006, une moyenne de prévisions du gouvernement à 3,1 %; ça s'est terminé à 4,67 %. 2006-2007, une moyenne pour l'année de 3,75 %; on a fini à 5,5 %. Pour 2007-2008, une moyenne encore de 3,5 %; on a commencé l'année à 3,1 % de moyenne; à mi-année, on était à 3,9 %. Une autre mise à jour 2007-2008: on a fini à 5,5 %, pour finir l'année à 6,76 %. Et ça a été comme ça, M. le Président, depuis l'arrivée du Parti libéral du Québec en 2003. Jamais on n'a atteint la moyenne de prévisions de croissance des dépenses, jamais. On l'a toujours dépassée.

● (16 heures) ●

Et c'est un peu ça, M. le Président, qui m'amène, un peu comme la majorité des Québécois... Je pense que c'était 85 % de la majorité des Québécois, à TVA, qui disaient au gouvernement: Nous ne vous croyons pas. On ne vous croit pas. Et là-dessus, comme je vous le mentionne, M. le Président, depuis des semaines et des semaines déjà, c'est facile, c'est facile, dans un budget comme celui-ci, quand on est majoritaire au salon bleu, c'est facile de dire aux gens: On dépose un budget qui est courageux. Oh! tout un courage d'aller chercher de l'argent dans les poches des contribuables, tout un courage d'aller voir d'innombrables économistes, d'écrire des fascicules, en écrire trois. Si je ne me trompe pas, ça a coûté à l'État 500 000 \$ pour les trois: quatre économistes qui ont été engagés par le ministère des Finances pour écrire des choses, qui étaient très intéressantes, en passant, pour le système de santé. Fascicule 1, fascicule 2, fascicule 3, on prépare les Québécois, on prépare les parlementaires, on prépare les parlementaires pour leur expliquer ce que sera le courage. Mais le courage vis-à-vis la santé, vous l'avez entendu, vous l'avez entendu tantôt, M. le Président, c'est une contribution, une «poll tax», on peut l'appeler comme on veut, on peut l'appeler comme on veut, pour aller taxer encore plus les Québécois sur un système de santé qui leur coûte déjà 0,45 \$ sur 1 \$ d'impôt.

Aujourd'hui, à l'article où on est, à la section II, l'article 32, on en est rendu à une autre partie des revenus, M. le Président, 1,2 milliard, 1,2 milliard qu'on ira chercher dans les poches des Québécois, en grande majorité des automobilistes. Parce qu'il faut savoir, M. le Président, que cette augmentation de 0,01 \$ sur l'essence va toucher aussi les consommateurs, parce que les... pas les constructeurs, mais les camions, ceux qui livrent la marchandise, bien, c'est eux aussi qui absorbent cette augmentation d'essence. Et qui va en faire les frais? Bien, c'est souvent ceux qui vont acheter les tomates puis les céleris au supermarché, ou le pain, parce qu'il faut faire livrer ces marchandises. Donc, c'est aussi les contribuables qui vont absorber, autant les automobilistes que les gens qui vont acheter leurs produits de consommation au supermarché. Bien oui, la tomate va coûter plus cher parce qu'aujourd'hui on augmente la taxe sur l'essence aussi.

Des voix: ...

M. Bonnardel: Oui, M. le Président. Alors ça, ça, M. le Président, c'est 1,2 milliard, c'est 1,2 milliard d'augmentation juste pour l'essence, pour les quatre prochaines années. C'est 120 millions de dollars cette année. C'est 20 millions qui sont déjà entrés dans les poches du gouvernement. On n'a toujours pas créé ce fonds.

Je pouvais comprendre tantôt que le fonds dédié à la contribution santé ne soit pas créé, parce qu'on va attendre l'adoption de ce projet de loi, parce que, de toute façon, le 25 \$ ne viendra pas avant l'an prochain quand la plupart des contribuables québécois vont faire leur rapport d'impôt. Mais c'est quand même particulier aujourd'hui que nous en soyons à discuter de ce projet de loi, en arriver à ce qu'un fonds des infrastructures routières et de transport en commun soit créé, qu'il y ait déjà minimalement près de 20 millions de dollars qui soient entrés dans les coffres du gouvernement... Parce que c'est déjà ça, la taxe sur l'essence. La taxe sur l'essence a déjà été appliquée le 1er avril 2010. Alors, déjà il y a peut-être 20 millions, il y a peut-être 18, il y a 22 millions qui sont déjà dans les coffres du gouvernement, où on n'a toujours pas créé ce Fonds des infrastructures routières et de transport en commun.

Sûrement, sûrement qu'on pourra nous expliquer tantôt ou que le ministre prendra la parole suite à mon intervention pour nous dire comment on en est arrivés, déjà, là, à recevoir ces sous. Est-ce qu'on les a mis dans un fonds... pas dans un fonds, mais est-ce qu'on les a mis séparément? Parce que déjà on sait que les taxes sur le carburant sont énormes, énormes, et que là-dessus on est aujourd'hui à créer ce fonds dans les prochains mois, les prochaines semaines, et qu'on perçoit déjà un montant d'argent qui est considérable à chaque plein d'essence des automobilistes. Mais vous comprendrez, M. le Président, que je me questionne sur la rapidité à laquelle on aura à créer ce fonds, qu'est-ce qu'on fera avec ces surplus.

Parce qu'on le mentionnait tantôt, sur le fonds aussi qui sera attribué à la contribution santé, ces surplus, s'il y en avait, des surplus, si on arrivait, pour x raisons, à ne pas dépenser tous ces argents, que ce soit pour les infrastructures ou que ce soit pour le transport en commun... ce qui me surprendrait, parce que vous comprendrez que, pour ce qui est du transport en commun, nous en souhaitons toujours au Québec, que ce soient les autobus électriques, que ce soient les trains, les tramways. Je pense qu'une société moderne comme la nôtre a assurément un effort à faire là-dessus. Mais présentement, M. le Président, on a, encore une fois, tombés dans un principe de facilité qui est d'aller chercher l'argent dans les poches des automobilistes, d'affecter aussi, d'affecter les produits à la consommation, parce que nécessairement ça va coûter plus cher, parce que les entreprises de livraison, bien, elles vont s'adapter, hein, puis ça va coûter un peu plus cher, livrer les marchandises dans les supermarchés, les marchés. Et on va l'appliquer où? Bien, on va l'appliquer nécessairement dans les prix, et ce sera le consommateur qui en fera les frais.

Alors, M. le Président, ma question sera simple au ministre des Finances: Est-ce qu'il peut nous expliquer, bon, quel sera l'échéancier, dans les prochaines semaines, quand le projet de loi sera adopté, s'il est adopté d'ici à la fin de la session, sinon un peu plus tard en juin ou à la rentrée du mois d'août? Et est-ce qu'il peut, donc, nous donner les grandes lignes de la mise en place de ce fonds et comment, comment ces montants d'argent pourront être déboursés selon les besoins des différentes municipalités

du Québec, ou en transport en commun, ou pour nos autoroutes, ou pour nos viaducs? Merci, M. le Président.

Le Président (M. Paquet): Merci. M. le ministre des Finances.

M. Bachand (Outremont): Merci, M. le Président. D'abord, en réponse aux questions du député de Rousseau, tout à l'heure, sur la contribution des automobilistes au transport en commun, le 30 \$ et qu'est-ce qu'il restait, au fond, ça rapportait... ou ça rapporterait, cette année, 76 millions de dollars, peut-être un petit peu moins l'an prochain et fondamentalement c'était transféré à 100 %, donc le solde était ramené à zéro ou presque à la fin de chaque année financière. Alors, le fonds commence à zéro.

En ce qui concerne les commentaires du député de Rousseau... Bien, du député de Rousseau... Pardon, je ne voudrais pas vous mettre dans la même chaloupe, M. le député de Rousseau, que le député de Shefford, il ne faudrait surtout pas. Il y aurait de la turbulence dans la chaloupe. Il faudrait que vous mettiez vos vestes de...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bachand (Outremont): Il faudrait que vous mettiez vos vestes de sauvetage, hein? Il faudrait que vous mettiez vos vestes de sauvetage. Il y en a un qui rame à droite, l'autre qui rame à gauche, ça irait mal dans les rapides.

Mais le député de Shefford charrie, là, M. le Président. Premièrement, il induit les gens en erreur — peut-être qu'il n'avait pas les chiffres — en multipliant par quatre à peu près les coûts du comité consultatif. Deuxièmement, c'est intéressant quand il donne des chiffres qui sont des chiffres de revenus, par exemple de la taxe sur l'essence, puis ils les additionne sur quatre ans, mais il ne met pas les revenus de l'État sur quatre ans, il ne met pas l'effort de contrôle des dépenses. Moi, quand je parle, en 2013-2014, de 12,2 milliards, 62 %, 6,6 milliards va être fait par l'effort aux dépenses, je n'additionne pas les quatre ans, coupures de dépenses qui seraient 15 milliards de dollars. Mais c'est sa technique, M. le Président, on va le laisser aller à sa technique, puis les gens tireront leurs propres conclusions.

Le fonds, le FORT, le Fonds des infrastructures routières et de transport en commun, que nous mettons sur pied, je rappellerai au député de Shefford que c'est une demande des citoyens du Québec depuis de nombreuses années, hein, des automobilistes du Québec. Et d'ailleurs je pensais qu'il était pour les principes d'utilisateur-payeur, le député de Shefford. En tout cas, sur d'autres tribunes, c'est ça qu'ils disent. Ça fait longtemps que les automobilistes nous disent: Ce qu'on verse, on peut-u voir combien on verse, que ça ne soit pas noyé dans le grand pot du fonds consolidé, de voir ce qu'on verse, de voir à quoi ça sert? C'est exactement pourquoi on crée ce fonds-là. D'ailleurs, le CAA, non seulement les citoyens, le monde du CAA, le Touring Club du Québec, le Club des automobilistes du Québec demande ça depuis des années, a applaudi à cette mesure-là.

Et je rappellerai peut-être au député de Shefford qu'il y a 41 des 50 États américains qui se sont dotés de fonds spécifiques. Il y en a même la moitié qui ont inscrit ça dans leur constitution, l'obligation d'affecter les sommes

provenant de revenus comme la taxe sur les carburants, les droits d'immatriculation au financement du réseau routier. Nous le faisons, nous, pour le réseau routier et le transport en commun. Nous sommes très transparents sur l'utilisation de ce fonds et les projections de revenus et dépenses, vous les retrouvez à la page 35 du Plan d'action économique et budgétaire du gouvernement pour chacune des années. Et on voit d'ailleurs l'équilibre et le déséquilibre de ce fonds-là graduellement: en surplus la première année, mais graduellement ce surplus-là va être effacé.

Et, quant aux questions du député de Shefford sur le fait qu'on est dépassé le 1er avril, que le 0,01 \$... mais c'est un des éléments, ce 0,01 \$ là, hein? Il va rapporter 120 millions dans des revenus de 2,4 milliards de revenus qui sont transférés au FORT. C'est un des éléments qui, oui, est collecté depuis le 1er avril. Mais, si le député de Shefford avait lu sa loi correctement, aux articles 73 et 74, il se rendrait compte, M. le Président, que, lorsque la loi sera adoptée à la fin de cette session, elle vient en vigueur comme rétroactivement quant à la constitution du fonds de transport routier et de transport en commun et toutes les sommes vont être comptabilisées à partir du 1er avril, l'ensemble des revenus, d'ailleurs, qui seront transférés, de même que l'ensemble des dépenses qui sont faites par ce fonds-là et que nous verrons au prochain article ou dans deux articles, M. le Président.

● (16 h 10) ●

Le Président (M. Paquet): Merci. M. le député de Shefford, il reste quelques minutes, deux ou trois minutes, je vais vérifier. M. le député de Shefford.

M. Bonnardel: Oui. Merci, M. le Président. Oui, je comprends la réponse du ministre des Finances. Je suis conscient que les argents... j'ose espérer que ces argents vont être mis rétroactivement dans ce fonds quand le fonds sera créé. Mais j'aurais aimé savoir de quelle façon aussi on aura... comment on va distribuer. Parce que déjà il existe, de la part du gouvernement, un effort considérable, je le sais, sur les infrastructures routières, où il aura à... où le gouvernement investit énormément, énormément de sous dans les prochaines années. Mais, si on crée déjà ce fonds, où on va aller chercher près de 1,2 milliard sur une période de quatre ans, j'aurais aimé savoir de quelle façon les municipalités pourront peut-être avoir accès à ce fonds ou... aussi un fonds qui est dédié au transport en commun. Est-ce que, donc, ces sous vont être dépensés en totalité à chaque année pour promouvoir le transport en commun et les infrastructures routières et que ce ne sera pas connecté directement aux investissements que le gouvernement entend faire aussi dans les prochaines années? Merci.

Le Président (M. Paquet): Merci. M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Bien, M. le Président, c'est directement connecté à tous les investissements qu'on fait au cours des prochaines années et au cours des dernières années. Et d'ailleurs vous avez, aux pages 35 et suivantes, d'ailleurs, l'utilisation séparée dans les investissements routiers et dans le transport en commun. Ce sont... Et on verra, à l'article... dans deux articles du projet de loi, fondamentalement à quoi sert ce fonds, y compris aux ententes de transfert avec les municipalités. Mais les investissements routiers comme tels, sur 2 milliards cette année, les investissements routiers, c'est 1,3 milliard;

l'entretien du réseau routier l'été, on parle de 177 millions, les frais d'administration; l'aide financière consentie au réseau routier local, 51 millions; l'amortissement des travaux antérieurs à 1996, 87 millions; et bien sûr le transport en commun est à 368 millions. Le transport en commun, c'est essentiellement des dépenses de transfert — Me Massé, corrigez-moi si je me trompe — mais qui sont faites... On verra ça tout à l'heure à l'article 34, l'ensemble, l'ensemble des dépenses qui sont là.

Mais sauf que ce qu'on fait en créant le fonds, c'est, encore une fois, puis c'était une demande d'ailleurs du député de Shefford à l'époque, qui disait... Des fois il parle du grand pot de revenus de l'État et les grandes dépenses du ministère des Transports. Là, vous avez un fonds, clairement vous voyez les revenus qui rentrent. Vous êtes un automobiliste, vous savez ce que vous payez. Vous payez vos taxes sur l'essence, ça rentre là-dedans, vous allez voir combien. Puis vous allez être capable de suivre les dépenses du gouvernement en transport routier puis les dépenses du gouvernement en transport en commun et de voir cet équilibre. Et voilà pourquoi aussi la taxe sur le carburant n'est que de 0,01 \$ cette année, parce qu'on n'avait pas besoin de plus que de 0,01 \$ cette année, et graduellement elle augmente au cours de la période.

Le Président (M. Paquet): Il vous reste... Il vous reste 2 min 15 s. M. le député de Shefford.

M. Bonnardel: Oui, oui, il me reste encore du temps. Merci.

Le Président (M. Paquet): J'ai vérifié pour être certain que vous ayez tout le temps à votre disposition correspondant à votre bloc de temps auquel vous avez droit. Il vous reste donc 2 min 15 s, M. le député de Shefford.

M. Bonnardel: Votre rigueur vous honore, M. le Président. Merci. Une question simple: Est-ce que le ministre peut nous expliquer, avec la création de ce fonds, comment seront divisés les investissements en transport en commun ou en infrastructures routières? Est-ce que ce sera du 50-50? Est-ce qu'on en fera plus la promotion du côté du transport en commun ou on ira aussi en appui, en appui déjà aux investissements que le gouvernement fait présentement pour les viaducs autant que les routes?

Le Président (M. Paquet): Merci. M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): M. le Président, vous le retrouverez, d'ailleurs, à la page 35 du Plan d'action économique et budgétaire, dans les dépenses d'investissements routiers. Les investissements routiers partent de 1,7 milliard, s'en vont, sur la période, à 2,7 milliards, alors que celles de transport en commun partent de 368 millions, montent à 707 millions. Alors, elles sont... Mais là et bien sûr aussi, dans l'ensemble de la reddition de comptes, dans les crédits du ministère des Transports, vous retrouverez, à tous les ans, le détail de ces dépenses.

Le Président (M. Paquet): Merci. Ça va? M. le député de Montmorency.

M. Bernier: Merci, M. le Président. M. le Président, j'écoutais le député de Shefford en ce qui regarde ses

commentaires sur le fonds de la santé, le fonds d'infrastructures. Au niveau du fonds d'infrastructures, M. le Président, la question que je me pose: Du côté de l'ADQ, du député de Shefford, est-ce qu'ils sont contre les investissements en infrastructures? Est-ce qu'ils sont contre les investissements du transport en commun? Parce qu'il faut quand même avoir comme réalité au Québec qu'il faut les payer. Si on décide d'entretenir les routes, qui n'ont pas été entretenues pendant plusieurs années, hein, pendant plusieurs années... On pouvait se comparer pas avantageusement par rapport à certaines routes de nos voisins. Au contraire, on avait un réseau routier dans un état pitoyable.

Et la décision du gouvernement, ça a été d'investir, investir dans un programme d'infrastructures. Cette décision-là, on l'a prise d'ailleurs suffisamment tôt pour permettre, en ce qui regarde la crise économique, de passer au travers parce que c'est un des éléments importants d'investissements qui se sont faits au Québec. Et cette décision-là a été une décision que... plusieurs États, plusieurs provinces, plusieurs pays ont décidé d'emboîter le pas dans ces programmes d'investissements d'infrastructures, parce que c'est un levier qui permet justement de créer de l'emploi et d'investir, d'investir dans l'actif, dans l'actif des Québécois et des Québécoises au niveau des programmes au niveau des infrastructures.

Donc, notre volonté, c'est de poursuivre dans ce sens-là. Parce que c'est un réseau routier qui est quand même très vaste, au Québec, quand on regarde l'ensemble de nos régions. Et, moi, dans un comté comme Montmorency, il y a des investissements importants au niveau d'infrastructures. Simplement au niveau des ponts, j'ai un pont qui... le pont de l'île d'Orléans, par exemple, où ça nécessite plusieurs millions d'investissements pour sa réfection ou une nouvelle construction; à un moment donné, la décision va être prise. Mais, écoutez, construire un pont, ça a un impact, ça a des coûts financiers énormes. Sauf que ce sont des infrastructures qui ont au-delà de 75 ans; à un moment donné, il faut absolument les entretenir. Donc, moi, la question, quand j'entends le député de Shefford nous parler du fonds, qu'il est contre le fonds, il est contre cette possibilité...

Et on connaît bien sûr la marge restreinte du gouvernement au niveau financier parce qu'il y a un déficit, cette année, de 4,3 milliards. Bien, les argents, il faut les prendre quelque part pour investir dans ces infrastructures. Et la décision prise, bien, c'est de créer un fonds. Et c'est pour ça qu'on est favorables à l'investissement en infrastructures, ça crée de l'emploi puis ça maintient en ordre l'actif du Québec.

Et, quand on vient me dire: Parce que le 0,01 \$ additionnel qui est demandé cette année va avoir un impact sur les tomates, bien, écoutez, là, M. le Président, là, il ne faut pas charrier, là, tu sais? Il ne faut pas charrier, là. Parce que, je regarde, simplement hier, là, le 0,01 \$, on l'a appliqué le 1er avril puis on s'est ramassés, dans des stations-services, hier, avec une augmentation de 0,10 \$. Je ne pense pas que... Le 0,01 \$ du 1er avril, là, ce n'était pas... Ce n'est pas hier, c'est le 1er avril. Puis, hier, il y a eu une augmentation de 0,10 \$ dans certaines stations d'essence. Donc, il faut être logique, là, puis il faut être réaliste par rapport à ce qui se passe.

Donc, écoutez, M. le Président, il y a un projet qui est sur la table, c'est un projet effectivement qui a été considéré comme audacieux, un projet budgétaire audacieux,

courageux. Et on peut décider qu'on ne fait rien puis que finalement on arrête tout. Sauf que, quand vous avez votre propriété, M. le Président, à un moment donné, si vous cessez d'investir dans votre propriété, le toit, il va continuer à vieillir, vos fenêtres aussi. Puis, à tous les 10 ans, chaque famille du Québec investit dans sa propriété. C'est ça, c'est comme ça que ça fonctionne. Bien, nous, comme société, ce qu'on possède comme propriété, c'est un réseau routier, ce sont des écoles, ce sont des hôpitaux, ce sont des infrastructures qu'on se doit d'entretenir. Et, se donner les moyens financiers d'être capables de le faire, c'est ce que ce budget nous permet, avec ce fonds au niveau du réseau routier.

En ce qui regarde le transport en commun, encore une fois, si on regarde au niveau de l'environnement, c'est un investissement au point de vue de l'environnement pour être capables bien sûr de contenir... Parce que, si on ne développe pas notre réseau de transport en commun, à un moment donné, avec la croissance de la population dans les régions ou en périphérie, bien, à ce moment-là, il faut réinvestir dans d'autres routes. Donc, il faut chercher d'autres moyens de transport, il faut améliorer ceux qu'on possède, et c'est ce que permet également ce fonds.

Donc, M. le Président, j'invite l'ADQ, le député de Shefford à réfléchir par rapport à sa position versus cet article, M. le Président. Merci.

● (16 h 20) ●

Le Président (M. Paquet): Il reste une minute à M. le député de Shefford, je crois? Peut-être, M. le ministre veut intervenir avant? Non? M. le député de Shefford.

M. Bonnardel: Oui. J'aimerais revenir, très respectueusement, sur le prix des tomates, M. le Président, du côté du député de Montmorency. Parce que, écoutez, quand le prix de l'essence augmente, dans une journée, de 0,10 \$ ou de 0,04 \$... Et globalement la taxe sur l'essence, c'est vraiment sur quatre ans qu'il faut la voir. Parce que, c'est ça, le gouvernement dépose un budget sur quatre ans. Bien, c'est 1,2 milliard. Bien, assurément, quand les coûts sur l'essence sont augmentés, bien, il y a un coût direct relié aux produits de consommation dans les marchés. Alors, vous pouvez vous assurer, M. le député de Montmorency, que, vous allez faire votre marché, dès demain il risque que le concombre puis la tomate aient augmenté de quelques sous.

Des voix: ...

M. Bonnardel: Alors, là-dessus, M. le Président... Est-ce que je peux continuer, M. le Président? Il me reste encore quelques secondes?

Le Président (M. Paquet): Oui, allez-y. Il vous reste 1 min 30 s environ, 1 min 20 s.

M. Bonnardel: Merci, M. le Président. Alors, vous conviendrez... Et, pour répondre au député de Montmorency sur... Parce que je n'ai pas peur de dire, je l'ai maintes et maintes fois dit en Chambre que nous étions prêts. On a eu des rencontres prébudgétaires qui étaient intéressantes, avec le ministre des Finances, sur les discussions d'un retour à l'équilibre budgétaire, et on était conscients, nous aussi, nous aussi, que les Québécois avaient un effort considérable à faire. Mais il y a un «mais», et ce «mais» est là-dessus, il est à hauteur de 62 %, M. le député de Montmorency. Et c'est

là que nous avons constaté que le gouvernement manquait énormément de courage pour aller vraiment démontrer un effort à lequel les Québécois s'attendaient. Parce que, d'un autre côté, tous les gouvernements majoritaires sur la planète peuvent tomber dans la facilité et taxer les contribuables de n'importe quelle des façons.

Alors, assurez-vous, M. le Président, que, de notre côté, nous étions prêts à accompagner le gouvernement, comme je l'ai maintes et maintes fois dit, mais nous devions... et on espérait voir vraiment un effort considérable de la part du gouvernement, et nécessairement quantifiable, comme ils l'ont fait, comme ils l'ont fait pour les revenus additionnels, autant en contribution santé, en essence que du côté de l'indexation des tarifs. Et je lui ferais part, du côté du député de Montmorency, que, quand il y a eu un événement tragique au pont de la Concorde, bien c'est assurément là...

Le Président (M. Paquet): Il ne vous reste plus de temps, M. le député.

M. Bonnardel: Merci, M. le Président. Alors, j'y reviendrai un peu plus tard.

Le Président (M. Paquet): M. le député de Montmorency.

M. Bernier: Bien, M. le Président, le député de Shefford démontre la nécessité, sauf qu'il ne dit pas où est-ce qu'il prend l'argent. Puis, en ce qui regarde un investissement dans les infrastructures, ça peut contribuer également à diminuer les coûts parce que des infrastructures de qualité permettent de diminuer les coûts de transport, les coûts au niveau de transfert des biens et au niveau de l'ensemble du Québec. Donc, il ne faut quand même pas oublier ça, moi, j'ai un pont à l'île d'Orléans qu'il faut traverser pour transporter les fruits et légumes et les fraises, là, qui sont déjà disponibles. D'ailleurs, je veux le mentionner, les fraises de l'Île sont maintenant disponibles.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bernier: Donc, c'est important de... C'est important de le dire. Donc, en ce qui nous concerne, ce que je souhaite, M. le Président, c'est qu'on puisse investir dans nos infrastructures. Merci.

Le Président (M. Paquet): Merci beaucoup, M. le député. M. le ministre voudrait ajouter quelque chose?

M. Bachand (Outremont): Oui. On compte bien que le député de Montmorency et député de l'Île-d'Orléans nous amène ses produits, des fraises de saison, demain pour la commission. Peut-être demain soir, là, ça nous donnera un petit «boost» d'énergie.

Le Président (M. Paquet): Alors, là-dessus, M. le député de Rousseau.

M. Marceau: Oui, merci.

Le Président (M. Paquet): Bien, là-dessus ou sur autre chose relativement à l'article 32, on s'entend bien.

M. Marceau: Oui, je ne parlerai pas des fraises de l'île d'Orléans, même si je sais qu'elles sont délicieuses. Et, quant aux coûts de transport, il y aurait beaucoup de choses à dire. La révolution à travers le temps, ce n'est pas une chose évidente, parce qu'en même temps que les... Les moyens de transporter se sont beaucoup améliorés, vous le savez. Avec la conteneurisation, la qualité du transport s'est énormément améliorée. Et en même temps il y a le prix de l'essence, qui est un grand déterminant du transport, qui a fait des siennes récemment. Alors, ce ne sera pas facile de dire si le prix a augmenté ou pas récemment.

Bon, j'avais une question fort simple, enfin un point très simple. Mais, pour ceux qui se soucient de l'exactitude du langage, apparemment que cette question a son importance. On me dit qu'il serait peut-être plus approprié de parler de transport collectif que de transport en commun. Je vous fais part de ce commentaire. On me dit qu'au ministère des Transports ce passage vers le terme «transport collectif» a déjà été fait et qu'il serait donc plus approprié d'utiliser «transport collectif» que «transport en commun». Voilà.

Le Président (M. Paquet): M. le ministre des Finances.

M. Bachand (Outremont): M. le Président, voilà une question que je vais remettre aux juristes du ministère des Transports. Je ne sais pas si Me Massé, Me Julie Massé, qui est avec nous, a la réponse. Peut-être qu'elle pourra revenir par la suite si...

Le Président (M. Paquet): C'était sur l'article 34 en particulier, mais peut-être, peut-être que ça peut être examiné entre-temps.

M. Bachand (Outremont): Peut-être qu'on pourra prendre la réponse à l'article 34. Elle peut aller chercher la réponse, si c'est une nouvelle terminologie ou est-ce que «collectif» comprend plusieurs notions ou c'est la même notion...

Le Président (M. Paquet): M. le député de Rousseau.

M. Marceau: Je ne suis pas un spécialiste, mais je comprends que le transport en commun est un élément de l'ensemble de transport collectif. Dans le transport collectif, donc, il y a plus de choses que dans le transport en commun. Mais donc, je vous laisse le soin de vérifier. Et, cela étant, évidemment, si on devait changer... si on devait changer le terme «transport en commun» par «transport collectif», il faudra le faire à plusieurs endroits, là, aux endroits que vous jugerez opportuns. Peut-être qu'il y a des endroits où ça ne doit pas être fait.

Une voix: ...

M. Marceau: Oui, puis évidemment, donc, je vous laisse me revenir là-dessus. La deuxième question, c'est sur le financement du Fonds vert. Si je ne me trompe pas, il y a des... il est alimenté, lui aussi, par en partie une taxe sur les carburants?

Une voix: Les hydrocarbures.

M. Marceau: Une taxe sur les hydrocarbures ou... Peut-être me dire le lien exact qu'il y a puis comment les choses vont être départagées.

Le Président (M. Paquet): M. le ministre des Finances.

M. Bachand (Outremont): Oui. J'y vais de mémoire, puis peut-être que Luc Monty, notre sous-ministre, pourra nous corriger. Mais le Fonds vert est alimenté par la redevance sur les hydrocarbures. Et cette redevance va essentiellement au Fonds vert, qui, lui, finance un certain nombre de projets, dont parfois certaines initiatives sur le transport en commun, je pense. Et, si je ne m'abuse, c'est à peu près 200 millions par année, là, les redevances sur les hydrocarbures.

Évidemment, il est question, à long terme, dans la stratégie de lutte aux gaz à effet de serre, suite à Copenhague, etc., dans le livre vert qu'on a déposé, en quelque sorte, mais dans notre politique, mais c'est quelque chose pour 2012. Alors, c'est quelque chose sur lequel on reviendra par la suite, qui n'a pas été répété, dans ce budget, sur l'ensemble du financement de la lutte aux gaz à effet de serre et comment on va réduire ça, entre autres par le transport en commun, entre autres par les camions.

Évidemment, les camions sont responsables d'à peu près la moitié des émissions, dans le transport. Et d'ailleurs on a des mesures importantes, dans le budget, avec l'amortissement accéléré qu'on a donné, là, le nouveau niveau d'amortissement qu'on a fait dans le budget pour inciter nos entreprises de transport à acheter des camions 2010, qui ont des normes environnementales beaucoup plus performantes que les vieux camions. Et ça, c'est une mesure importante qu'on a faite dans le budget, de même que le projet pour favoriser que, dans les camions, ils convertissent aussi au gaz naturel. Ça, c'est deux projets concrets.

Mais, pour répondre à votre question, le Fonds vert, c'est les redevances sur les hydrocarbures, donc pas une taxe sur l'essence, vraiment pris en amont, fondamentalement, de tout le système.

Le Président (M. Paquet): M. le député de Rousseau.

M. Marceau: Oui. Donc, la taxe... enfin, la redevance, elle est sur les hydrocarbures, elle est sur les producteurs. Donc, elle est sur... Quel est l'univers des gens qui paient la redevance? Juste pour mémoire, s'il vous plaît.

M. Bachand (Outremont): Je vais demander à mon sous-ministre, mais je sais qu'entre autres Ultramar — on va prendre l'exemple — par exemple, Ultramar, mais dans son rôle de raffineur, en a. Il y en a probablement au niveau du gaz. Est-ce que c'est Gaz Métro ou est-ce que c'est la partie transport de gaz? Il faudrait que je... Je vais demander à mes sous-ministres de vous revenir. Ce n'est pas directement pertinent, là, dans ce chapitre-ci, là, mais... Mais c'est un débat intéressant globalement pour les Québécois.

Le Président (M. Paquet): M. le député de Rousseau.

M. Marceau: Oui. La pertinence, là, même si ça ne change rien au résultat, j'en suis certain, la pertinence, c'est qu'évidemment la redevance, elle est en partie sinon entièrement refilee au consommateur, là. C'est un débat, là. Je ne prétends pas qu'il y a de réponse claire à cette question-là. Ça s'estime et puis ça se mesure. Mais, bon, dans la mesure où la redevance, elle est reportée, évidemment, on taxe une redevance, là, on taxe... on fait une taxe sur la redevance. Ce n'est pas très grave, ça ne change pas le fait qu'on fait ça... D'ailleurs, il y a plusieurs endroits dans l'économie, il y a plusieurs situations où on taxe le producteur d'une part puis après ça on taxe le consommateur, qui, donc, se voit payer une taxe sur une redevance ou une taxe sur... une taxe sur le producteur.

M. le Président, avant que nous ne continuions, on pourrait prendre une pause, peut-être?

Le Président (M. Paquet): Oui. Peut-être que M. le ministre veut répondre là-dessus?

M. Marceau: Oui, peut-être, puis on...

M. Bachand (Outremont): Après la pause, peut-être? Parce que j'étais distrait quand...

Le Président (M. Paquet): O.K. Alors donc, je suspends les travaux de la commission pour quelques minutes.

(Suspension de la séance à 16 h 30)

(Reprise à 16 h 39)

Le Président (M. Paquet): La Commission des finances publiques reprend ses travaux. Nous poursuivons donc l'étude de l'article 32 du projet de loi. Y a-t-il d'autres interventions? M. le ministre avait... C'est vrai, M. le ministre voulait peut-être ajouter quelque chose suite à l'intervention précédente du député de Rousseau. Vous aviez mentionné ça avant la suspension.

Des voix: ...

Le Président (M. Paquet): Non? O.K. S'il n'y a pas d'intervention, donc je suis prêt... M. le député de Rousseau.

M. Marceau: Excusez-moi, mais...

Le Président (M. Paquet): Aviez-vous d'autres interventions sur 32?

M. Bachand (Outremont): La réponse sur le transport en commun versus...

Le Président (M. Paquet): Oui, c'est ça.

M. Bachand (Outremont): Me Massé, du ministère des Transports, là, qui est notre juriste du ministère des Transports, va nous répondre à cette question-là, «transport en commun» versus «transport collectif».

Le Président (M. Paquet): O.K. Bien, on peut le faire tout de suite. Alors, peut-être... Il y a consentement pour Mme Massé?

Une voix: Oui, oui.

Le Président (M. Paquet): Alors, Mme Massé.

Mme Massé (Julie): Merci.

M. Bachand (Outremont): Me Massé.

Le Président (M. Paquet): Me Massé.

Mme Massé (Julie): En fait, on a utilisé à bon escient la notion de transport en commun parce qu'on voulait justement la limiter. Le transport collectif, ça inclut beaucoup plus large. Donc, il y a le transport collectif rural, il y a le transport collectif par taxi, il y a le transport collectif interurbain, donc c'est beaucoup plus large, alors que le financement qu'on veut, c'est vraiment ce qu'on reconnaît comme transport en commun.

Le Président (M. Paquet): M. le député de Nicolet-Yamaska.

● (16 h 40) ●

M. Aussant: Est-ce que ça veut dire que ce financement-là ne pourrait jamais être appliqué ou dédié à une voie réservée au covoiturage et des choses comme ça? On veut vraiment l'exclure? On veut que ce soient des autobus et le métro tout simplement, des choses comme ça? Donc, ça pourrait exclure sciemment une voie réservée au covoiturage?

Le Président (M. Paquet): Me Massé.

Mme Massé (Julie): Bien, le covoiturage, en fait, c'est une infrastructure routière. Donc, la voie, elle, elle va être construite ou en matière... donc le fonds va pouvoir la financer. Et, pour l'utilisation en covoiturage, ça n'a pas forcément un coût, parce que c'est plusieurs personnes qui vont embarquer dans une même voiture. Donc, on ne financera pas. Je ne vois pas quelle dépense, là, vous associez...

Le Président (M. Paquet): M. le député.

M. Aussant: Oui, ma question, c'est: Pourquoi on veut limiter ça? Pourquoi on ne veut pas élargir justement à autre chose qu'on pourrait vouloir faire à l'avenir? Pourquoi on veut limiter au transport en commun, qui inclut moins que le transport collectif? Juste pour savoir, en fait, c'est quoi, le but.

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

M. Bachand (Outremont): C'est plus une question de langage, hein? La réponse, c'est plus que, là, les deux... Les deux réalités ne couvrent pas la même chose. Ici, on va retrouver tout à l'heure — et peut-être qu'il y aura des commentaires pertinents que vous pourrez faire, M. le député de Nicolet-Yamaska, là — au paragraphe 34, toutes les utilisations auxquelles peut servir ce fonds, là. On en a une longue liste, et je pense que ça va recouvrir... couvrir les concepts auxquels vous faites allusion actuellement.

Le Président (M. Paquet): M. le député de Nicolet-Yamaska.

M. Aussant: Bien, ma question est plus globale. En fait, je me pose tout simplement la question: Pourquoi on veut circonscrire ou restreindre l'application, dans cet article-là, au transport en commun, qui est beaucoup moins large que le transport collectif? Je veux juste savoir c'est quoi, le but de circonscrire, plutôt que d'être cohérent avec le site du MTQ, qui parle de transport collectif à peu près partout maintenant, pour avoir vérifié.

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

M. Bachand (Outremont): Il faut vérifier si, en changeant de langage, il y a une exclusion ou non. Parce que l'article 34, qu'on verra tantôt, me semble assez large quand on parle, au petit paragraphe e, des frais de fonctionnement des services de transport en commun des conseils intermunicipaux de transport, des conseils régionaux de transport, les régies intermunicipales, donc, au fond, les CIT. Ça, ça me semble assez large comme formulation.

Le Président (M. Paquet): M. le député de Rousseau.

M. Marceau: Oui, bien, peut-être que Me Massé pourrait nous redire la liste, enfin la distinction qu'il y a... Vous avez mentionné, je pense, le transport entre les villes?

Le Président (M. Paquet): Me Massé.

Mme Massé (Julie): C'est ça, il y a du transport collectif par taxi, il y a du transport collectif interurbain, du transport collectif rural. Puis, comme par exemple, le transport... il y a certains transports collectifs qui sont financés par le Fonds vert, par exemple. Donc, ils ont déjà des financements qui sont associés à ces transports collectifs là.

Le Président (M. Paquet): M. le député de Rousseau.

M. Marceau: Oui. Toujours pour Me Massé: Lesquels sont déjà financés dans ceux-là?

Mme Massé (Julie): Dans le Fonds vert, c'est le transport collectif rural qui est financé par le Fonds vert et certaines lignes de transport collectif interurbain.

Le Président (M. Paquet): M. le député de Rousseau.

M. Marceau: Et, bien, juste pour... C'est vraiment une question de compréhension, là. Puis, bon, moi, étant représentant d'un comté assez rural, j'aimerais bien savoir qu'il y a suffisamment d'argent pour financer le transport collectif, surtout que, je ne vous le cache pas, le transport collectif, dans mon comté puis dans plusieurs comtés ruraux, c'est un enjeu. En fait, moi, j'ai... Il n'y a pas beaucoup, beaucoup de transport collectif. Évidemment, je voudrais bien que ça puisse se développer dans le futur.

Est-ce qu'il y aurait... Moi, je pense, comme mon collègue, qu'il n'y aurait pas de mal à élargir la définition, à moins qu'on m'en convainque, là, mais à élargir de manière à ce que... à rendre possible le fait de financer le transport collectif rural ou interurbain, quitte à ce qu'évidemment

le gouvernement, s'il pense qu'à ce stade-ci les priorités sont ailleurs, il fera ses choix. Mais, pour l'instant, je ne vois pas pourquoi on l'exclurait. Enfin, je vous laisse... Je veux juste bien comprendre, là.

Le Président (M. Paquet): M. le député d'Outremont et ministre des Finances.

M. Bachand (Outremont): Oui, M. le Président. Quand on regarde, là, à la page 18 du projet de loi, là... Parce que je pense que, dans votre comté, M. le député de Rousseau, vous êtes probablement couverts par un CIT, un conseil. Si on regarde en haut de la page: «...conseil intermunicipal de transport [...] en vertu des articles 2 et 8 [...] sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal», vous êtes probablement couverts par cette partie-là, comme sur la Rive-Sud de Montréal et comme ailleurs au Québec.

Donc, les fins des articles pour lesquels ça peut servir sont très larges. Là, il y a peut-être un débat de linguistique «transport en commun», «transport collectif». Sauf qu'avant de changer un mot dans un projet de loi, là, on va référer au ministère de la Justice puis demander exactement, là, s'assurer... Alors, c'est pour ça que je serais plus prudent. Et, si vraiment la terminologie française est en train de changer, je ne sais pas si à Paris ils sont en train de changer aussi, mais...

Une voix: ...

M. Bachand (Outremont): On ne répétera pas la blague. Mais, à l'automne prochain, lors d'un projet de loi, il y aura... Parce qu'à ce moment-là je suppose aussi que c'est un mot qui changerait dans beaucoup de lois du Québec. Alors, il faudrait être cohérent dans l'ensemble des lois. Puis ici on touche une portion seulement dans la Loi du ministère du Transport.

Je pense que votre question est plus importante sur le fond. Elle est partie par une question linguistique sur laquelle je serais très hésitant à changer parce que ça peut avoir des conséquences qu'on ne voit pas. C'est un débat pour le ministère de la Justice. Mais l'objectif ici est le financement du... à quoi peut servir le fonds des infrastructures de transport en commun. Les objets me semblent très larges, à l'article 34.

Le Président (M. Paquet): Merci. S'il n'y a pas d'autre intervention, je mettrais aux voix l'article 32. Ah! M. le député de Nicolet-Yamaska.

M. Aussant: Excusez-moi, juste pour être certain. Merci. Donc, on veut... En fait, cet article-là vise plutôt les milieux urbains. Si on veut que ce soit le transport en commun, donc c'est plus souvent autobus et métro, donc ça exclut des ruralités, des milieux plus ruraux, qui seraient plus couverts par le Fonds vert dont vous parliez tout à l'heure. C'est ça?

Parce que, dans mon coin, pour donner l'exemple précis de mon comté, qui est aussi rural que celui du député de Rousseau, j'imagine, le transport collectif, ça veut dire autobus scolaires, taxis et covoiturage, parce qu'il n'y aura jamais de métro ou d'autobus comme la STM dans mon comté.

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

M. Bachand (Outremont): M. le Président, avec votre permission, encore je ramènerais à la page 18 le député de Nicolet-Yamaska. Au troisième alinéa, on parle d'une régie intermunicipale, on parle d'une municipalité locale ou d'un regroupement de municipalités. Donc, une municipalité locale, lorsqu'il ou elle organise un service de transport en commun en vertu de la Loi du ministère des Transports, serait éligible globalement. Alors, la loi ne vise pas à exclure, mais il faut qu'elle fasse du transport en commun.

Le Président (M. Paquet): M. le député de Nicolet-Yamaska.

M. Aussant: Si c'est trop... Le transport en commun, si j'ai bien compris, c'est surtout les autobus, les métros et les gros systèmes de transport en commun. Ce ne serait pas, par exemple, covoiturage ou partie autobus scolaire, covoiturage ensuite, partie taxi. Parce que, si ici c'est le cas, ça dit «lorsqu'il organise un service de transport en commun», donc les petites collectivités où il n'y aura jamais d'autobus ou de transport en commun, selon le sens que vous lui donnez, ne seront jamais couvertes, donc ça les exclut d'office.

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

M. Bachand (Outremont): M. le Président, le transport scolaire n'est pas, à ma connaissance, couvert par la loi parce que ça relève du ministère de l'Éducation. Le covoiturage n'est pas une dépense... Le covoiturage, s'il y a besoin de créer une infrastructure routière pour faire du covoiturage, toutes les infrastructures routières sont couvertes ici. Si on veut construire une quatrième voie, une troisième voie réservée au covoiturage, c'est de l'asphalte, et la construction de routes est couverte par le fonds, comme toutes les constructions de routes sont couvertes par le fonds. Et toute activité de transport en commun qui se ferait même par une municipalité locale ou plusieurs municipalités qui se mettent ensemble, si c'est couvert par l'article 48.18 de la Loi sur les transports, ça serait inclus.

Le Président (M. Paquet): Merci. Donc, s'il n'y a pas d'autre intervention, je suis prêt à mettre aux voix l'article 32. Alors, l'article 32 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Une voix: Sur division.

Le Président (M. Paquet): Adopté sur division. Article 33. Je pense qu'il parle beaucoup de concordance, essentiellement, là, mais... Est-ce qu'il y a des interventions sur le fait de modifier la loi pour supprimer le mot «autres» dans une section... l'intitulé d'une section d'un chapitre, section II, chapitre II?

S'il n'y a pas d'intervention, je serais prêt à le mettre aux voix. L'article 33 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Une voix: Sur division.

Le Président (M. Paquet): Adopté sur division. L'article 34. M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Oui. L'article 34, M. le Président, est l'article de fond dont on parle, au fond, depuis tout à l'heure, qui fondamentalement va parler de l'objet du Fonds des infrastructures routières et de transport en commun, qui sera affecté donc aux services de transport en commun des organismes publics, à la construction et l'exploitation d'infrastructures routières et d'infrastructures de transport en commun, aux infrastructures routières et infrastructures de transport en commun mais, entre autres: les travaux de développement, d'amélioration, de conservation, d'entretien de ces infrastructures routières; l'exploitation des belvédères, des haltes routières, des aires de service; l'acquisition et l'amélioration des équipements, de matériel roulant les infrastructures reliées au transport en commun; et tout ce qui est relié — là, je ne vous lis pas tout l'article de la loi — au réseau des parcs routiers, aux opérations relatives à tout ce qui touche le transport et notre réseau routier au Québec. On parle des frais de fonctionnement des services de transport en commun dans le cas du conseil intermunicipal de transport — je l'ai dit tantôt — les conseils régionaux de transport, les régies et les municipalités. Et, tout à l'heure, M. le Président, en réponse à la question du député de Rousseau, on disait une municipalité qui veut organiser un service de transport en commun.

● (16 h 50) ●

Et, pour le député de Nicolet-Yamaska, l'article 48.18 de la Loi du ministère des Transports, M. le député de Nicolet-Yamaska, l'article 48.18 prévoit qu'«une municipalité locale peut [...] — je vais continuer quand même — organiser un service de transport en commun sur le territoire de la municipalité» et faire un règlement pour décrire le service projeté. Donc, c'est toute municipalité qui peut, par règlement, organiser du transport en commun, et l'article 48.18 couvre ça.

Donc, l'objet du fonds est très, très large, M. le Président. En fait, ce serait peut-être plus simple de faire... — puis là j'avais pris une note — voir qu'est-ce qui n'est pas couvert, au fond. L'ensemble des dépenses du ministère du Transport, il y a des dépenses qui n'iront pas dans le fonds. Par exemple, l'entretien d'hiver, le déneigement, l'entretien d'été, là, enlever le gazon, ça, ce n'est pas couvert, le marquage des routes, parce que ça, ce n'est pas une dépense qui vient améliorer, ou rénover, ou entretenir l'infrastructure. Dans le transport en commun, les subventions au transport adapté, ça ne relève pas d'une logique de transport, d'infrastructures de transport, ça relève plus d'une logique de solidarité sociale, etc.

Mais la loi est très, très large au niveau du ministère du Transport et de tout ce qui s'en va dans le fonds aussi, fondamentalement, parce que, si vous regardez les budgets globaux, on parle quand même ici, hein, d'un budget, on l'a vu tout à l'heure — M. le sous-ministre avait une belle feuille qui est en dessous ici, exactement — on parle quand même d'un budget qui part... de dépenses de 2 milliards, 63 millions cette année, qui s'en vont à 3 463 000 000 \$ en 2014-2015. C'est important aussi de faire ça, parce qu'il y a 20,4 milliards de plus de dépenses sur les quatre prochaines années, et on voit que le transport en commun, lui, là-dedans, fait presque doubler, hein, passe de 368 millions à 707 millions, investissement majeur en transport en commun.

Et voilà pourquoi. Les automobilistes nous demandent depuis longtemps où va leur argent; ils vont le savoir. Au niveau des sources de revenus, 100 %. Au fond, ce qui n'est pas capté dans les sources de revenus, je pense, c'est les taxes sur les locomotives, là, ce qui touche aux locomotives, puis il y en a un autre... et puis tout ce qui est maritime, hein, n'est pas couvert par ça. Mais tout ce qui est essentiellement infrastructures routières et tous les investissements considérables qui se font et l'entretien, au sens de la réparation, l'asphaltage, réparer les pontons, sont couverts par ça, de même que le transport en commun aussi.

Et on voyait que ces dépenses-là... Bien sûr, parce que l'objectif, encore une fois, pour le citoyen... moi, comme ministre des Finances, c'est un budget qui s'en va à l'équilibre budgétaire. Et chacun des morceaux importants, comme la santé tout à l'heure, maintenant c'est le transport, voici les dépenses, et on va trouver une source de financement quand le fonds consolidé, les revenus globaux ne suffisent pas. Et, dans ce cas-ci, bien sûr, on a attribué la source. Ça fait la satisfaction, le bonheur des automobilistes, des chauffeurs de camion, des usagers de transport en commun. Voici les sources de revenus, voici où vont les dépenses et voici où vont nos hausses de taxes aussi sur les carburants, le cas échéant.

Le Président (M. Paquet): Merci. M. le député de Nicolet-Yamaska, oui.

M. Aussant: Oui. Tout ce dont je voulais m'assurer, en fait, c'est qu'on n'exclut pas spécifiquement les zones rurales, qui ont des projets de transport collectif qui ressemblent très peu à ceux des grandes villes comme Montréal ou Québec. Le métro de Montréal ne sera jamais prolongé jusqu'à Nicolet ou... en fait, je serais très surpris. Donc, si ces municipalités-là ont des projets de transport collectif... Tout à l'heure, je faisais référence au transport scolaire, je ne voulais pas parler du transport scolaire comme tel, mais il y a des municipalités qui utilisent les autobus jaunes, les autobus scolaires, dans le cadre de leur transport collectif, mélangé avec des taxis, mélangé avec du covoiturage. Et je voulais juste être certain que ça n'exclut pas de tels projets et que ces gens-là aussi pourront avoir de l'aide financière s'ils veulent faire ça, parce que le transport collectif est aussi bon pour une zone plus rurale que pour le centre-ville de Montréal ou la région de Québec.

Donc, est-ce que le ministre pense que les articles, tels qu'ils sont écrits en ce moment, incluent ce potentiel-là pour une zone rurale d'avoir autant de financement que les citoyens en zone plus urbaine, quoi?

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

M. Bachand (Outremont): Oui, M. le Président. Et je... ce n'est pas juste le ministre, là, je me rassure auprès des sous-ministres et des fonctionnaires des Transports qui sont ici. Ce n'est pas parce qu'on créé le fonds qu'on change le fonctionnement si c'était permis avant, si une municipalité organise du transport en commun. Mais le véhicule utilisé pour le transport en commun, ce n'est pas obligé d'être un gros autobus 80 places. Il y a toutes sortes d'autres véhicules qui peuvent... Alors, si c'était permis avant et finançable avant, ça sera permis après et

finançable après. C'est juste qu'on a un fonds clair avec des sources de revenus, et le citoyen pourra suivre où va la dépense.

Le Président (M. Paquet): Merci. M. le député de Rousseau.

M. Marceau: ...deux questions. La première: Dans le... Donc, je suis dans le 34, paragraphe... Attendez une seconde, là. 17. Là, c'est à cause que c'est 2°... Et là, dans 2°, on remplace le paragraphe 1° par le suivant. Et, dans ce qui est remplacé, dans le b... Est-ce que vous me suivez ou pas?

M. Bachand (Outremont): ...le b

M. Marceau: O.K. L'article 34.

M. Bachand (Outremont): Là, on vous suit, là. 34, 2°, 1°...

M. Marceau: 34, 2°, 1°, b.

M. Bachand (Outremont): B. O.K. B comme Boston.

M. Marceau: B comme dans Boston.

M. Bachand (Outremont): Merci.

M. Marceau: Deux choses là-dessus. La première, c'est quand on dit «de la construction et de l'exploitation», on parle donc des dépenses... On parle du financement de la construction et de l'exploitation. Donc, ça va être les dépenses de financement et d'amortissement qui vont être possiblement imputées au fonds, n'est-ce pas?

Deuxièmement, quand on dit, dans ce même... Je ne sais pas. C'est un paragraphe, ça?

Une voix: Sous-paragraphe.

M. Marceau: C'est un sous-paragraphe. Quand on dit «des partenaires», là, c'est des partenaires de toute nature? Ça peut être gouvernement municipal, fédéral, partenaires privés?

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

M. Bachand (Outremont): Oui, bien ce que je comprends, M. le Président, par exemple prenons le pont de la 25, qui est le PPP, ce que je comprends, c'est le versement que l'État fera, donc c'est l'équivalent d'un loyer, qui est l'équivalent, quand on est propriétaire, de l'amortissement et des intérêts. Bien, ce n'est pas tout à fait l'équivalent, mais c'est la contrepartie qui est couverte par ça.

Le Président (M. Paquet): M. le député.

M. Marceau: O.K. Donc, c'est très large.

M. Bachand (Outremont): Me Massé aurait un complément peut-être.

Le Président (M. Paquet): Me Massé, vous voulez ajouter?

M. Marceau: Oui, allez-y.

Mme Massé (Julie): Oui. En fait, les partenaires qui sont visés là, c'est tout partenaire qui... avec qui le gouvernement aura signé une entente de partenariat public-privé en vertu de la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport. Donc, actuellement, il y a vraiment... il y a trois partenaires: un pour l'autoroute 25, un pour l'autoroute 30 puis un pour les aires de service.

Le Président (M. Paquet): Merci. M. le député de Rousseau.

M. Marceau: Oui, merci. Merci pour cette réponse. Autre question mais liée... Ça inclut... Les partenaires pourraient aussi être le gouvernement fédéral, n'est-ce pas? Ou ce n'est pas couvert là?

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

M. Bachand (Outremont): Ici, c'est la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport. Je ne pense pas qu'on...

M. Marceau: Bien, regardez, je vais poser ma question autrement, peut-être que... Je ne sais pas à quel...

Le Président (M. Paquet): M. le député.

M. Marceau: Excusez-moi. Merci, M. le Président. Je vais poser ma question autrement: Est-ce que...

Des voix: ...

M. Marceau: Je peux peut-être formuler ma question. La question, ce que j'aimerais savoir ultimement, là, c'est: Dans le cas où il y a une entente bipartite ou tripartite, là, et que le fédéral verse des fonds, est-ce que les fonds vont transiter par le Fonds des infrastructures routières et de transport en commun? Puis je ne sais pas où ça apparaîtrait, là. Je le cherchais. Je croyais que ça apparaissait dans ce sous-paragraphe-là, mais bon.

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

M. Bachand (Outremont): Oui. La réponse, c'est oui, mais c'est déjà dans la loi actuelle du ministère des Transports, donc ce n'est... Comme ce n'est pas amendé, ce n'est pas modifié, ce n'est pas repris, c'est l'inconvénient de nos projets de loi, c'est qu'on voit les amendements, on ne voit pas le texte consolidé. Mais peut-être que vous le... vous le retrouvez dans la... Peut-être, dans le cahier, on va retrouver la réponse à votre question, je pense, et on va pouvoir montrer que, par exemple...

M. Marceau: C'est ça. Alors, ce serait dans quel article, maître?

Une voix: C'est à la page 132.

M. Bachand (Outremont): À la page 132, donc à l'article 36, 12.32, je pense, le troisième paragraphe. En haut de la page, là, 12... donc la page 132, en haut, à gauche.

Une voix: ...

M. Bachand (Outremont): On n'a pas la même page. Non, on n'a pas la même pagination.

Des voix: ...

M. Bachand (Outremont): Ça oui. L'article 36.

Une voix: 37.

M. Bachand (Outremont): 37, pardon. Prenez l'article 37.

M. Marceau: Oui, je suis dans 37, oui.

● (17 heures) ●

M. Bachand (Outremont): 37. Si vous allez sur votre page de gauche, à 12.32, donc l'ancienne loi: «Le Fonds est constitué des sommes suivantes, à l'exception des intérêts qu'elles produisent...» Et votre... Quel paragraphe?

Une voix: ...

M. Bachand (Outremont): «Les dons, legs et autres contributions versés pour aider à la réalisation des objets du fonds», là-dedans on retrouve les contributions du gouvernement du Canada mais dans «autres contributions». Et c'est déjà le cas actuellement.

M. Marceau: O.K. Je n'aurais pas deviné, je dois vous avouer.

M. Bachand (Outremont): On retrouve là les dons et les legs, comme on les a retrouvés dans le fonds, à la grande surprise des députés.

Une voix: ...

M. Bachand (Outremont): Un milliardaire pourrait donner une somme d'argent pour décongestionner le pont Champlain.

Le Président (M. Paquet): Merci.

Une voix: C'est beau pour moi.

Le Président (M. Paquet): Ça va? Alors, s'il n'y a pas d'autre intervention, je mettrais aux voix l'article 34. L'article 34 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Une voix: Sur division.

Le Président (M. Paquet): Adopté sur division. Article 35.

M. Bachand (Outremont): C'est un intitulé, c'est une tête de chapitre, M. le Président.

Le Président (M. Paquet): À moins que je voie quelqu'un qui veuille absolument intervenir, ce qu'il a le droit, là, ou elle a le droit de faire, je mettrais aux voix l'article 35. Ah! M. le député de Rousseau, bien sûr.

M. Marceau: Oui.

Le Président (M. Paquet): Vous allez disposer d'un maximum de 20 minutes.

M. Marceau: Non, mais, juste pour revenir à cette notion de... Parce que je ne sais pas trop comment ça s'est conclu, notre conversation sur «transport collectif» versus «transport en commun». Est-ce que vous avez... Est-ce qu'on a convenu que vous alliez revenir, ou on laisse ça comme ça, ou...

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

M. Bachand (Outremont): Bien, ce que j'ai convenu, c'est qu'on peut peut-être... Pour l'instant, je laisserais comme ça, parce que «transport en commun», là, on touche à un certain nombre de choses, mais dans combien d'autres lois du gouvernement mentionne-t-on «transport en commun», «transport collectif»? Dans la Loi sur les transports... Donc, je serais...

Une voix: ...

M. Bachand (Outremont): Non, mais, même dans les... quand on a fait les redevances pour le Fonds vert, etc., la notion de transport en commun est là aussi. Alors, ce serait plus un travail pour le ministère de la Justice. Mais je vais poser la question, pour m'assurer... et peut-être qu'à la fin de l'été on aura la réponse, quand on sera dans un autre projet de loi, et on pourra vous communiquer la réponse.

M. Marceau: Parfait. Merci.

Le Président (M. Paquet): Ça va?

M. Bachand (Outremont): ...je suis comme vous. Quand je n'ai pas la réponse à une question, j'aime ça aller la chercher.

Le Président (M. Paquet): Alors, l'article 35 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Paquet): Adopté sur division. Article 36.

M. Bachand (Outremont): 36, M. le Président, prévoit, un peu comme on l'a vu tout à l'heure dans le fonds de la santé, que le ministre des Finances élabore les modalités de gestion du fonds. Elles doivent être soumises à l'approbation du Conseil du trésor. Évidemment, quand on parle de modalités de gestion du fonds, on parle de l'organisation du... le fonctionnement, les principes comptables, la gestion des liquidités, etc. C'est un article plus technique et standard.

Le Président (M. Paquet): M. le député de Rousseau.

M. Marceau: Oui. Merci, M. le Président. J'aurais une question que j'ai oublié de vous poser. Alors, je vais profiter du fait qu'on parle de gestion du fonds pour vous la poser. En fait, c'est... Parce que je reviens sur le gouvernement fédéral. Je veux savoir comment c'était comptabilisé, les sommes qui sont versées par le gouvernement fédéral. Est-ce que c'est comptabilisé au moment où la dépense est effectuée, au moment où les sous sont reçus? Enfin, il y a plein de possibilités. Et, nous... enfin, moi, j'ai souvent lu les documents du gouvernement du Québec, lu les documents du gouvernement fédéral et je dois vous avouer qu'il m'arrive souvent de ne pas être capable de faire le lien entre les deux, là, de ne pas être capable de savoir à quelle étape on en est rendu à Québec puis à quelle étape on en est rendu à Ottawa. Et peut-être que c'est une façon de comptabiliser qui diffère entre les deux endroits.

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

M. Bachand (Outremont): Oui. Je pense — puis mon sous-ministre complétera — que ça dépend beaucoup des... ça dépend des ententes qu'il y a avec le gouvernement du Canada. La plupart des ententes prévoient les moments où les sommes sont versées. À ce moment-là, elles sont comptabilisées à ce moment-là. Quand il s'agit des transferts aux municipalités, des fois ça passe par nous. En général, ça passe par nous. À quel moment elles sont comptabilisées? Peut-être que mon... M. Paquin pourra répondre. Mais j'aimerais mieux valider parce que le champ des transferts fédéraux est vaste. La réponse n'est probablement pas la même pour tous les transferts fédéraux, dépendant du champ d'application.

Le Président (M. Paquet): M. Paquin.

M. Paquin (Gilles): Oui. Bien, en fait, le principe général, là, parce qu'il peut y avoir des particularités, mais les ententes prévoient quand est-ce qu'on peut réclamer des sommes. Ces sommes-là généralement sont réclamables lorsque les travaux... les parties de travaux sont complétées. Ça, ça vaut pour les Affaires municipales comme pour le ministère du Transport. Et, à partir du moment où on a complété une partie de l'ouvrage et qu'on fait une réclamation au fédéral où on inscrit ça comme un compte à recevoir, donc ça vient comme un revenu, dans le fond. Puis il y a des exigences de vérification du fédéral, là, qui viennent se... compléter ça dans les ententes.

Le Président (M. Paquet): M. le député de Rousseau.

M. Marceau: Deux questions. Le financement intérimaire, donc, dans l'attente de recevoir des fonds fédéraux, le financement est à notre charge, est à la charge du Québec?

M. Paquin (Gilles): Le financement intérimaire, ça rentre dans les coûts de l'ouvrage, là. Donc, à ce moment-là, quand c'est des programmes à frais partagés, si le fédéral s'engage à payer 50 % du projet, il va payer 50 % du financement intérimaire. Puis le financement intérimaire, il est capitalisé dans le coût du projet à la livraison, là, à l'entrée en fonction de l'équipement. Donc, il est partagé comme les autres coûts de construction.

Le Président (M. Paquet): M. le député.

M. Marceau: Et donc les sommes... une fois que vous recevez les sommes, vous remboursez la partie... Enfin, si vous avez fait des emprunts qui devaient en principe être payés... des emprunts supérieurs à ceux que vous auriez eu à faire, parce que le fédéral va pouvoir éventuellement payer, vous remboursez cette partie-là puis... C'est ça?

Le Président (M. Paquet): M. le député... Pardon. M. Paquin.

M. Paquin (Gilles): Normalement, là, on va encourir des frais d'emprunt pour... Mais je ne voudrais pas non plus vous induire en erreur, parce que le fédéral, lui, paie pour la totalité du coût. Donc, il n'y a pas nécessairement toujours un emprunt pour la partie fédérale du projet. Il paie comptant la totalité du coût de l'infrastructure. Mais par contre, pour le financement intérimaire, normalement, à la fin du projet, on capitalise les coûts, puis le coût d'intérêt pour le financement intérimaire est partageable selon les termes de l'entente, là.

Des voix: ...

Le Président (M. Paquet): M. le député, ça va?

M. Marceau: ...on parlait des modalités de gestion du fonds, et donc je voulais savoir comment vous alliez gérer ça. Merci, c'est parfait.

Le Président (M. Paquet): Oui.

Une voix: À moins qu'il y ait un complément...

Le Président (M. Paquet): Peut-être que M. Paquin veut ajouter quelque chose. M. Paquin.

M. Paquin (Gilles): ...je pense qu'on devrait vous revenir, parce que, là, il y a des informations, là... Dans certaines ententes, le fédéral, là, pourrait ne pas payer le financement intérimaire, là. Donc, on va vous revenir sur cette question-là.

Une voix: Parfait.

Le Président (M. Paquet): Parfait? Alors, on serait prêt à mettre aux voix l'article 36. L'article 36 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Paquet): Adopté sur division. Article 37. M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Merci, M. le Président. C'est l'autre article majeur de ce fonds. L'article 34, c'est à quoi sert l'argent. L'article 37, c'est d'où vient l'argent. Et l'argent, essentiellement, à l'article 37, vient... ça vise à ajouter des revenus au Fonds des infrastructures routières et de transport en commun. Alors, il y avait les revenus qui étaient au Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier, il y avait les revenus du Fonds des contributions

des automobilistes au transport en commun, il y a les fonds des partenariats en matière d'infrastructures de transport, le Fonds pour la vente de biens et de services du ministère des Transports.

Et donc ce fonds, le FORT, le Fonds des infrastructures routières et de transport en commun, va être constitué de la plupart des droits d'immatriculation, des droits sur les permis de conduire et les permis spéciaux de circulation; des produits de la taxe sur les carburants, sauf celle sur les aéronefs puis le mazout coloré pour les locomotives, hein, toute... le reste de la taxe sur les carburants; les sommes qui sont reçues en réparation d'un préjudice causé aux infrastructures routières sont... quelqu'un endommagé, doit payer, l'argent va aller dans le fonds; les sommes provenant de tout contrat lié aux activités du fonds; les sommes d'empiètement, d'installation d'équipement de télécommunication.

Dans le fond, le gros de l'argent qui est collecté par l'État pour les routes va aller dans ce fonds-là, et y compris les sommes qui visent les permis, les ventes d'immeubles excédentaires qui appartiennent au ministère du Transport, les contrats de concession, les locations. Fondamentalement, l'ensemble des revenus non seulement que les citoyens paient, mais que le ministère du Transport collecte vont aller dans ce fonds-là.

Le Président (M. Paquet): Merci.

M. Bachand (Outremont): Peut-être, en complément, tout de suite...

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

M. Bachand (Outremont): On pourrait compléter la réponse de tout à l'heure sur le financement intérimaire par mon sous-ministre, le sous-ministre des Finances, M. Gilles Paquin. Pas Me Gilles Paquin, M. Gilles Paquin.

Le Président (M. Paquet): Mais il est maître aussi mais en économique.

M. Paquin (Gilles): O.K. Comme je vous disais, le gouvernement fédéral, en général, paie comptant le coût des infrastructures. Donc, il ne paie pas de coût pour le financement intérimaire lorsqu'il paie comptant le coût de l'infrastructure, parce qu'il n'y a pas d'emprunts qui sont contractés pour la partie fédérale. Donc, sauf exception, le financement intérimaire, c'est un coût qui est à la charge du Québec parce que, le Québec, on emprunte pour le coût de nos infrastructures puis on amortit ça sur la durée de vie des équipements, donc. Mais il peut y avoir des exceptions dans certaines ententes, où, là, il y a un coût de financement intérimaire qui puisse être partagé. Mais, comme il paie comptant, lorsqu'il paie comptant, il ne paie pas le coût du financement intérimaire.

M. Bachand (Outremont): Alors, sur l'article 37, M. le Président, je pense que j'avais fait l'exercice...

Le Président (M. Paquet): D'accord.

M. Bachand (Outremont): C'est la provenance des... comment alimenter le fonds.

● (17 h 10) ●

Le Président (M. Paquet): Ça va? L'article 37, est-ce qu'on est prêt à le mettre aux voix? Oui, M. le député de Rousseau.

M. Marceau: ...sur le 2.3°, dans 37. Enfin, pardon, c'est 37, 4°, 2.3°...

M. Bachand (Outremont): En haut de la page 19?

M. Marceau: Là, c'est juste que je suis un peu... Je m'excuse, je suis désorganisé. Mais «les sommes versées par le ministre du Revenu en [fonction] de l'article 55.1.1», est-ce que ce sont les sommes prévues... Enfin, ça, c'est le 0,01 \$, là, c'est de ça dont on parle?

M. Bachand (Outremont): C'est plus que ça. C'est toute la taxe sur les carburants.

M. Marceau: Oui, c'est toute la taxe, hein?

M. Bachand (Outremont): C'est toute la taxe sur les carburants... sont prélevées par le ministère du Revenu.

M. Marceau: Toutes les taxes. O.K.

M. Bachand (Outremont): À laquelle s'ajoute le 0,01 \$...

M. Marceau: Question...

M. Bachand (Outremont): À laquelle s'ajoute le 0,01 \$. Il s'ajoutera peut-être le 0,015 \$ si les communautés métropolitaines nous le demandent. Ils l'ont fait dans le cas de Montréal. Mais ça ne comprend pas le 0,015 \$ actuel dans la grande région de Montréal, qui, lui, s'en va directement à l'AMT. Puis ça ne comprend pas... Le seul que ce n'est pas compris, c'est la taxe sur les carburants pour les aéronefs et puis les locomotives sur rail.

M. Marceau: Je viens de trouver ce que je cherchais. Excusez-moi.

Le Président (M. Paquet): Oui, M. le député de Rousseau.

M. Marceau: Merci, M. le Président. Oui, je voulais... J'avais une question très simple, c'est... Dans le budget, vous avez choisi, donc — et ce sont les sommes qui vont être versées en vertu de ce 2.3° là — vous avez choisi d'augmenter la taxe sur l'essence et la taxe sur le carburant diesel de 0,01 \$ le 1er avril 2010, et ainsi de suite pour quatre ans. Est-ce que... Enfin, quelle est la raison pour laquelle la hausse sur le carburant diesel est équivalente à celle sur la taxe sur l'essence... à celle sur l'essence? Pourquoi c'est 0,01 \$, 0,01 \$? Ce qui n'a pas...

Je vous dis ça parce que j'ai déjà vu, dans une vie antérieure, beaucoup de textes qui disaient que les transporteurs, les grands... les camions en particulier, sont de très grands polluants, ils polluent plus que les petites automobiles. Et il y a... je ne vous dis pas que c'est ma position, mais je veux tout simplement vous dire qu'il y a des économistes de l'environnement qui prétendent que les hausses des taxes sur le diesel devraient être plus importantes

que les hausses de taxes sur l'essence. Alors, je ne suis pas en train de vous suggérer de faire ça, je suis en train de vous demander quelle est la position que vous aviez là-dessus.

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

M. Bachand (Outremont): M. le Président, au moment du budget, on a appliqué la même hausse sur les deux groupes. Donc, la taxe... d'ailleurs, qui n'est pas tout à fait la même, hein, parce que le... la taxe sur l'essence passe de 0,152 \$ à 0,192 \$ le litre sur quatre ans, hein, alors que la taxe sur le carburant diesel passe de 0,162 \$ à 0,202 \$. Elle est 0,01 \$ plus élevée aujourd'hui, mais ce qui n'est pas une grosse... en pourcentage, ce n'est pas un gros écart. Mais peut-être que soit notre sous-ministre ou le sous-ministre au budget peut vous expliquer la philosophie budgétaire derrière ça. Ça fait longtemps que ça existe.

Une voix: ...

M. Bachand (Outremont): Dans le budget, on a conservé la structure actuelle. On n'a pas remis en question... fait une grande réflexion sur la répartition, hein, des deux taxes, diesel et essence. Peut-être que c'est une question qui mérite d'être réfléchie, mais, dans le cadre de ce budget-ci, on a conservé la même philosophie, on a ajouté la...

Le Président (M. Paquet): Merci. M. le député, ça va?

M. Marceau: ...si justement il y avait eu une telle réflexion, et... Bon, j'ai eu la réponse que je voulais. C'est bon. C'est bon, pour moi.

Le Président (M. Paquet): Alors donc, on met aux voix l'article 37. S'il n'y a pas d'autre intervention sur 37, je le mets aux voix. L'article 37 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Paquet): Adopté sur division. Article 38. M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Oui. M. le Président, l'article 38 est assez large. Il couvre fondamentalement les sommes qui sont touchées spécifiquement pour le transport en commun. Et l'article 38 vise à s'assurer que les sommes qui sont perçues spécifiquement pour le transport en commun vont continuer à servir directement au transport en commun quand elles passent dans le fonds, et non pas être affectées à des fins routières.

Par exemple, évidemment, ce que les automobilistes paient pour le transport en commun, ça s'en va directement là-dedans, mais aussi vous savez que dans le budget on a annoncé que, si les autorités des communautés métropolitaines de Québec et de Montréal demandent une taxe... une majoration de la taxe sur les carburants jusqu'à 0,015 \$, on le fera, mais bien sûr ça ira pour le transport en commun aussi.

On sait que la Communauté métropolitaine de Montréal en a fait la demande, que cette augmentation est applicable depuis le 1er mai 2010. Dans ce cas-là, ce sont les maires de Montréal, Laval, Longueuil et... tous

les maires de la région métropolitaine de Montréal qui ont fait cette demande-là. Et on agit un peu comme agent collecteur dans ce cas-là.

Les maires de la Communauté métropolitaine de Québec n'ont pas encore fait cette demande. Libre à eux. C'est comme un pouvoir habilitant. Ce n'est pas le cas à ce moment-là.

Mais simplement c'est pour s'assurer que ce qui est spécifiquement prévu dans nos lois pour le transport en commun serve au transport en commun. On parle, par exemple, de la contribution de 30 \$, on le sait, que les automobilistes font. De la même façon, elle va être versée au transport en commun. On sait qu'il y a des municipalités qui sont dispensées de ça. En gros, c'est l'objectif de l'article, M. le Président.

Le Président (M. Paquet): Merci.

M. Bachand (Outremont): Dans l'article 38, vous avez aussi une notion d'infrastructures routières. Quand on parle des belvédères, des haltes routières, des aires de service, des postes de contrôle, stationnements, là, c'est... On tente de s'assurer... ne pas oublier ce qui est une infrastructure routière au sens traditionnel de nos investissements. Merci, M. le Président. Excusez pour vos oreilles.

Le Président (M. Paquet): Non, je sais que vous prenez garde aux infrastructures de l'Assemblée nationale aussi, M. le ministre.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bachand (Outremont): ...peut-être besoin d'entretien aussi, M. le Président, nos infrastructures.

Le Président (M. Paquet): Alors, s'il n'y a pas d'autre intervention... M. le ministre... Pardon, pas M. le ministre, M. le député de Rousseau.

M. Marceau: Merci. Merci, M. le Président. Donc, Montréal a demandé cette hausse de 0,015 \$. Et je comprends que cette hausse va être applicable sur le territoire de l'AMT, n'est-ce pas? Pour Québec, là, je comprends qu'il n'y a pas encore eu de demande. Je ne me trompe pas?

M. Bachand (Outremont): C'est exact, M. le Président. Les élus de Québec... D'ailleurs, Montréal, il ne faut pas parler de Montréal, il faut parler de la communauté métropolitaine, il y a, quoi... tous les maires. Ça a été unanime, d'ailleurs, comme résolution de la communauté métropolitaine, si je ne me trompe. Ils ont même indiqué les modes de versement, ils se sont entendus sur les modes de versement. Ça a été une... Il n'y a rien comme responsabiliser les élus pour qu'ils prennent leurs décisions.

Et à Québec, non, il n'y a pas eu... Au début, le maire Labeaume s'est exprimé qu'il ne souhaitait pas mais qu'il se gardait le droit, évidemment. Donc, ça va être évolutif. Ça peut être l'an prochain, ça peut être dans deux ans. C'est à leur choix, pour leurs priorités.

Parce qu'il y a des grosses dépenses, hein, qui viennent au niveau des transports en commun et qu'on demande aux villes de faire. Si on pense aux wagons de métro de Montréal éventuellement, bien il y a une quote-part

qui est payée par les municipalités, qui n'ont qu'un seul pouvoir de taxation, qui est la taxe foncière. Alors, ça leur donne un certain espace, M. le Président.

Le Président (M. Paquet): M. le député de Rousseau.

M. Marceau: Merci, M. le Président. Juste pour être certain de bien comprendre, cet article 12.32.1 a donc, si je comprends bien, là... ce qu'il dit, c'est que, si — et prenons le cas de Montréal parce que celui-là est plus clair — si Montréal en fait la demande... Montréal en a fait la demande, le gouvernement du Québec va récolter les revenus, lesquels vont être versés dans le fonds et remis, à un moment donné dans le temps, à la Communauté métropolitaine de Montréal. Est-ce que c'est comme ça que ça va fonctionner?

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

M. Bachand (Outremont): On verra à l'article 48, M. le Président, un peu... On a toujours, dans ce projet de loi, d'où vient l'argent, où va l'argent. On verra, à 48, à qui est versé l'argent, je pense.

Une voix: ...

M. Bachand (Outremont): La 0,015 \$ actuelle de Montréal ne passe pas par le fonds, est versée directement par l'AMT. La 0,015 \$ additionnelle aussi sera directement à l'AMT. O.K. Ça a évolué, depuis qu'on a... Les techniques juridiques étaient complexes, et ça a évolué depuis.

Le Président (M. Paquet): M. le député de Rousseau.

● (17 h 20) ●

M. Marceau: Donc, on se résume, la 0,015 \$ qui est payée depuis le 1er mai 2010 est versée directement à l'AMT. Elle ne transite pas par le fonds. C'est bien ça?

M. Bachand (Outremont): Présentement, elle est retenue, elle est en suspens, dans les limbes, si on veut, donc dans les comptes de banque du gouvernement, en attente d'être versée, en attente de l'adoption du projet de loi, pour s'assurer que juridiquement... C'est une autre raison pour adopter ce projet de loi ce printemps, hein, M. le Président. Mais, oui, elle est recueillie pour l'instant. Elle sera versée par la suite aux municipalités., d'ailleurs, et non pas... même pas à la CMM. Elle va être versée directement à un certain nombre... aux municipalités, et pas à l'AMT, selon le mode de répartition qui a été suggéré par la CMM.

M. Marceau: O.K. Parfait. Merci.

Le Président (M. Paquet): Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur 38? Je mets donc aux voix l'article 38. Est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Une voix: Sur division.

Le Président (M. Paquet): Adopté sur division. Article 39.

M. Bachand (Outremont): M. le Président, l'article 39, je pense que c'est un article de concordance, M. le Président.

Le Président (M. Paquet): À sa lecture, ça semble ça, effectivement. Y a-t-il des interventions? Alors, l'article 39 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Une voix: Sur division.

Code de la sécurité routière

Le Président (M. Paquet): Adopté sur division. Article 40, relativement au Code de la sécurité routière, M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): M. le Président, l'article 40, qui est assez technique mais vise d'abord de permettre à la Société de l'assurance automobile du Québec de conserver une portion des droits d'immatriculation des véhicules de transport pour financer des activités prévues au Code de sécurité routière, qui sont reliées à l'immatriculation, aux permis et aux licences. Et la portion est fixée par entente entre la société et le ministre des Finances.

Les modifications apportées sont de concordance, prévoient l'intégration du Fonds des partenariats en matière d'infrastructures de transport au Fonds des infrastructures routières et de transport en commun ainsi que le versement à ce fonds de la plupart des droits d'immatriculation.

Au fond, les droits d'immatriculation, là, c'est à peu près 230 millions par année. La SAAQ conserve à peu près 60 millions pour financer le contrôle routier de Québec. Et il y a une portion des droits qui va être conservée aussi pour financer les activités... certaines activités prévues au Code de la sécurité routière.

Il y a quelques sommes qui vont continuer à être versées dans le fonds consolidé du revenu, très rares, mais quelques-unes, par exemple les droits d'immatriculation d'une motoneige de moins de 450 kg, d'un véhicule tout-terrain qui n'excède pas 600 kg, les amendes qui appartiennent au gouvernement, les frais relatifs à une poursuite intentée à la Cour du Québec, qui ne s'en vont pas dans le fonds, ils s'en vont évidemment au fonds consolidé du revenu, certains véhicules hors route aussi. Ce sont des exceptions.

Le Président (M. Paquet): M. le député de Shefford.

M. Bonnardel: Oui. M. le président, en réponse, rapidement, au ministre, quand il nous dit «quelques sommes» ou «certains de ces argents seront financés pour d'autres activités de la sécurité routière», il n'a pas plus de renseignement un peu plus précis sur l'entente ou... qu'il y a de fixée entre la société et le ministre des Finances?

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

M. Bachand (Outremont): ...vous apporter un certain nombre de détails, là, que mon sous-ministre

pourrait vous donner ou... dans quelques instants, M. le Président.

(Consultation)

Le Président (M. Paquet): M. le sous-ministre. M. Paquin.

M. Paquin (Gilles): Il y a deux montants, deux montants principalement qui sont visés par ces ententes-là. Il y a 60 millions pour le contrôle routier sur les routes. Puis il y a 50 millions, ça, c'est le coût de l'administration de l'examen et des permis, là, bon, la délivrance des différents permis de conduire, là, puis les tests, les examens qui doivent être faits auprès des gens qui demandent ces permis-là. Donc, pour l'essentiel, c'est ces deux montants-là, 60 et 50.

M. Bonnardel: Donc, le 50 millions, vous dites, pour les examens, donc c'est des coûts pour l'administration, là. C'est ça?

M. Paquin (Gilles): C'est ça, pour organiser les examens, les faire passer, délivrer les permis, donc tous les frais qui viennent avec ça, les coûts de l'administration, naturellement, pour le gouvernement, là, de faire ça. Puis l'autre, 60, c'est le coût du contrôle routier.

M. Bonnardel: Est-ce que c'est un coût...

Le Président (M. Paquet): M. le député de Shefford.

M. Bonnardel: Les frais d'administration, est-ce que c'est un coût qui est en augmentation avec ce qu'ils avaient les années passées ou c'est...

Le Président (M. Paquet): M. le député... M. Paquin.

M. Paquin (Gilles): Pour l'essentiel, c'est constant.

M. Bonnardel: C'est constant?

M. Paquin (Gilles): Ça va avec le volume de demandes, là, la taille du parc routier, puis ça ne varie pas sensiblement, là.

M. Bonnardel: Merci, M. le Président.

Le Président (M. Paquet): Merci. S'il n'y a pas d'autre intervention sur 40, l'article 40 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Une voix: Sur division.

Le Président (M. Paquet): Adopté sur division. Article 41. M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): M. le Président, l'article 41 est une modification de concordance avec les articles 35, 37, 39 du projet de loi, pour intégrer le Fonds des partenariats en matière d'infrastructures de transport

au fonds que nous créons, le Fonds des infrastructures routières et de transport en commun.

Le Président (M. Paquet): Merci. Alors, s'il n'y a pas d'intervention, je mettrais aux voix l'article 41. 41 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Une voix: Sur division.

Le Président (M. Paquet): Adopté sur division. Article 42.

M. Bachand (Outremont): M. le Président, l'article 42 précise que la Société de l'assurance automobile du Québec versera certaines sommes qu'elle perçoit au fonds qui est créé, le Fonds des infrastructures routières et de transport, selon les modalités convenues entre elle et le ministre des Transports. Par exemple, les droits payés pour l'obtention d'un permis spécial de circulation, les droits pour le renouvellement de vos permis de conduire ou l'obtention des permis de conduire, pour les droits d'immatriculation des véhicules sont couverts par ça. Il y a aussi des droits additionnels qui sont inclus, là, en vertu du Règlement sur l'immatriculation des véhicules routiers, dans certains cas de véhicules de promenade.

Mais, comme je le précisais tout à l'heure, il y a certaines exclusions, comme par exemple... Au fond, c'est les véhicules hors route qui sont exclus puis ceux qui sont utilisés dans les gares, les ports et les aéroports, qui s'en vont dans le fonds consolidé. Parce qu'au fond le fonds ici vise les infrastructures routières, il ne vise pas les infrastructures maritimes ou aéroportuaires. Voilà, en gros, M. le Président, l'article 42.

Le Président (M. Paquet): M. le député de Shefford.

M. Bonnardel: Merci, M. le Président. Est-ce que le ministre peut nous informer? «...la Société de l'assurance automobile du Québec versera certaines sommes qu'elle perçoit au Fonds des infrastructures routières et de transport en commun[...]. Les sommes perçues [...] sont les suivantes: les droits payés pour l'obtention d'un permis spécial de circulation; [...]pour le renouvellement d'un permis de conduire...» Est-ce que vous êtes capable de nous ventiler le «certaines sommes»? Vu que vous avez déjà indiqué quelles seront les mesures à laquelle la société aura à verser ces montants, ce serait bien de savoir à quelle hauteur.

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

M. Bachand (Outremont): Oui. M. le Président, je ne suis pas ministre des Transports, mais je vais vous trouver la réponse, ou mon sous-ministre va vous trouver la réponse avec les collègues du ministère du Transport qui sont ici, pour répondre à votre question spécifique.

Par exemple, les droits sur les permis de conduire et les immatriculations, on parle de 672 millions. On a parlé de la contribution des automobilistes au transport en commun, on l'a couvert sur un autre chapitre, qui était de 76 millions. Hein, parce que les revenus, au fond, de 2,4 milliards du FORT, cette année, c'est la taxe sur le

carburant, pour 1,7 milliard — je fais un chiffre rond — 672 millions, qui sont les droits sur les véhicules automobiles, c'est à peu près tout, sauf les véhicules hors route...

M. Bonnardel: Pour l'immatriculation seulement, là, 672 millions, pas le permis de conduire. C'est ça?
● (17 h 30) ●

M. Bachand (Outremont): Les droits sur les véhicules automobiles, ça exclut les véhicules hors route, ça exclut le contrôle routier, évidemment, mais ça inclut les permis. Ça inclut les permis, oui, parce que je n'ai pas d'autre source de revenus ici, sauf un 14 millions, là, qui sont loyers, honoraires, frais de déplacement, là, c'est un petit montant. Au fond, il y a deux grandes sources. C'est, au fond, à peu près tout ce que touche la SAAQ, sauf ces exceptions qu'on a dites, puis la taxe sur les carburants, sauf les locomotives puis les avions. M. le sous-ministre a peut-être des explications plus complètes.

Le Président (M. Paquet): Oui. M. Paquin.

M. Paquin (Gilles): Je peux peut-être juste compléter avec le montant. En 2010-2011, c'est une somme de 672 millions qui serait versée, provenant des droits sur les permis et sur les immatriculations. Donc ça, c'est le montant des droits, excluant les deux montants dont on a parlé tout à l'heure, le 60 pour le contrôle routier et le 50 pour les frais d'administration des différents permis pour l'accès au réseau routier. Donc, le montant, excluant ces deux montants-là des droits sur les permis d'immatriculation, est versé au fonds.

Le Président (M. Paquet): Merci.

M. Bonnardel: Merci, M. le Président.

Le Président (M. Paquet): Merci beaucoup. Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 42? Alors donc, je mets aux voix l'article 42. Est-ce que l'article est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Paquet): Il est donc adopté.

Une voix: Sur division.

Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport

Le Président (M. Paquet): Sur division. Merci. L'article 43, M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): M. le Président, avec votre permission, les articles 43 et 44 sont des articles de concordance, avec l'intégration des fonds. Donc, je parle des articles 43 et 44 en même temps comme deux articles de concordance.

Le Président (M. Paquet): D'accord, 43 et 44... c'est de concordance. Y a-t-il des interventions sur l'un ou l'autre de ces articles? Bien, d'abord 43. Un à la fois, bien sûr. Si ce n'est le cas, je mettrais aux voix l'article 43. L'article 43 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Paquet): Adopté sur division. Article 44.

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Paquet): Est-il adopté?

Une voix: Sur division.

Loi concernant la taxe sur les carburants

Le Président (M. Paquet): Adopté sur division. Article 45. M. le ministre des Finances.

M. Bachand (Outremont): M. le Président, l'article 45 prévoit que le produit de la taxe sur les carburants, qui est collectée par le ministre du Revenu, sera versé par le ministre du Revenu au Fonds des infrastructures routières et de transport en commun aux dates et selon les modalités qui seront déterminées par le gouvernement.

Ça inclut... ça n'inclut pas... Donc, ça inclut, au fond, toute la taxe sur les carburants, que vous connaissez, dont on a parlé. Ça n'inclut pas la majoration qui est livrée sur le territoire de l'Agence métropolitaine de transport de Montréal et, comme je l'ai mentionné tout à l'heure, les taxes sur l'essence qui sert à alimenter un moteur d'aéronef ou le mazout coloré pour les locomotives.

Ceci étant dit, quand on parlera de la Communauté métropolitaine de Québec, ça sera inclus dans la taxe, parce que le mode de répartition sera un peu différent. C'est un article qui vient reprendre mais... juridiquement qui vient compléter, là, le montage dont nous avons parlé tout à l'heure, M. le Président.

Le Président (M. Paquet): M. le député de Shefford.

M. Bonnardel: Oui. M. le Président, dans cet article, dans cet article de loi, donc, l'article 45, on mentionne: Le ministre du Revenu... Attendez voir où on est rendus ici. «Les versements sont effectués [donc] aux dates et selon les modalités déterminées par le gouvernement, déduction faite des remboursements.» Est-ce qu'il peut nous souligner, nous dire explicitement... «Les versements sont effectués aux dates et selon les modalités déterminées», est-ce que c'est versé trimestriellement, est-ce que c'est versé biannuel, au mois?

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

M. Bachand (Outremont): C'est une excellente question, M. le Président, à laquelle je n'ai pas la réponse immédiate. Parce que le ministre du Revenu, lui, il reçoit l'argent des pétrolières, des postes d'essence, etc., et le versera au fonds selon les modalités qui seront fixées par le gouvernement, qui doivent varier dans le temps. Mais c'est peut-être... Peut-être que...

Le Président (M. Paquet): M. Paquin.

M. Bachand (Outremont): ...M. Paquin a la réponse à ça, sinon on vous trouvera la réponse.

M. Paquin (Gilles): Ça va être les modalités de gestion qui vont être déterminées... de gestion du fonds,

et normalement la fréquence pourrait être mensuelle, là... en fonction, dans le fond, de la perception, des remises de la taxe par les mandataires, avec un délai minimum, là, entre le moment où c'est perçu et le moment où c'est versé. À ce stade-ci, je vous dirais mensuel, sous réserve de ce que le gouvernement va approuver. Mais fort probablement mensuel, oui.

Le Président (M. Paquet): Merci.

M. Bonnardel: Merci, M. le Président.

Le Président (M. Paquet): Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 45? Je vais donc le mettre aux... Oui, M. le député de Rousseau?

M. Marceau: Non, ça va, merci.

Le Président (M. Paquet): Ça va. L'article 45 est-il adopté?

Des voix: Adopté...

Loi sur les transports

Le Président (M. Paquet): Adopté sur division. Article 46.

M. Bachand (Outremont): M. le Président, c'est essentiellement un article de concordance, là, avec les articles 34, 37, 38. Voilà, M. le Président.

Le Président (M. Paquet): Y a-t-il des interventions? Alors, l'article 46 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Paquet): Adopté sur division. Article 47.

M. Bachand (Outremont): M. le Président, voilà un autre article de concordance pour prévoir d'intégrer... l'intégration du Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun au Fonds des infrastructures routières et de transport en commun que nous mettons sur pied. Je le rappelle pour les gens qui nous écoutent, il y avait plusieurs fonds, tout est consolidé dans ce nouveau fonds, le FORT, qui est mis sur pied aujourd'hui.

Le Président (M. Paquet): Merci. Article de concordance, donc. L'article 47 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Une voix: Sur division.

Le Président (M. Paquet): Oui, 47. Alors, 47 est adopté sur division. L'article 48. M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): L'article 48, M. le Président, j'aurais un amendement à déposer sur cet article, que Me Massé va donner à la secrétaire de la commission. Mais essentiellement c'est l'article qui prévoit comment... sur la majoration de la taxe sur les carburants applicable

sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec et de l'Agence métropolitaine de transport de Montréal et qui prévoit justement que le versement aux organismes qui... selon les modalités qui seront fixées par le gouvernement à la suite d'une recommandation du ministre des Transports, mais qui devra tenir compte fondamentalement des règles de partage qui ont été approuvées par la Communauté métropolitaine de Montréal — dans ce cas-ci, le 25 février 2010, il y a eu des règles de partage — et celles approuvées par la Communauté métropolitaine de Montréal... de Québec, éventuellement. Et l'amendement vise à ajouter un certain nombre de municipalités, M. le Président, des municipalités qui contribuent au financement du métro, du transport métropolitain par autobus ou des trains de banlieue et techniquement qui doivent être insérées dans le projet de loi. Me Massé pourra peut-être nous expliquer pourquoi, si c'est nécessaire.

Le Président (M. Paquet): M. le député de Shefford.

M. Bonnardel: Oui, merci, M. le Président.

Le Président (M. Paquet): ...l'amendement est déposé.

M. Bonnardel: Oui.

Le Président (M. Paquet): Oui. Alors, M. le député de Shefford.

M. Bonnardel: On est donc à un article, encore une fois, intéressant, sur le fait qu'on va donc permettre aux deux grandes métropoles, Québec et Montréal, d'aller selon leurs besoins, de taxer de 0,015 \$ additionnel, le fait qu'on pourra... On pourra donc taxer encore une fois, oui, les contribuables, les automobilistes surtout, pour être capable d'améliorer le transport en commun. Mais vous comprendrez, donc... Puis je sais que Montréal le fait, je sais que Québec ne l'a pas fait. Mais, dans ce contexte, je vois qu'on va donner donc à certaines municipalités qui sont mentionnées dans l'amendement le produit de la majoration.

Mais je questionne nécessairement le fait que d'autres grandes villes au Québec... Et là-dessus je pense que le ministre a sûrement une réponse déjà prête. Le fait qu'on permette à Montréal et à Québec de majorer la taxe sur l'essence pour financer le transport en commun, est-ce que le ministre a considéré... Parce que je sais que certaines municipalités, exemple Trois-Rivières, peut-être Granby, toutes des municipalités de près de 100 000 habitants ou plus, Sherbrooke même, qui ont des transports en commun, qui sont majoritairement ou même très souvent déficitaires, comme l'AMT à Montréal et le RTQ à Québec. Est-ce que, dans ses discussions avec les grandes municipalités, ou l'UMQ, ou la FQM, il a été mention du fait que certaines — je crois que oui — que certaines municipalités auraient peut-être voulu, et dans le contexte, dans le contexte actuel, voulu peut-être, eux aussi, avoir l'opportunité d'avoir...

Ce n'est pas quelque chose que je suis non plus, comme vous le savez, très très d'accord, sur le fait qu'on est tombés dans le fait d'augmenter les taxes sur

l'essence pour contribuer à ramener l'équilibre budgétaire. Mais je questionne quand même le fait... question de gouvernance, le fait qu'on ait permis seulement à Québec et à Montréal de le faire et non aux autres municipalités du Québec.

● (17 h 40) ●

M. Bachand (Outremont): M. le Président, c'est une excellente question de la part du député de Shefford. Et, quand j'ai rencontré à la fois les gens de l'Union des municipalités et les gens de l'ATUQ, l'association des organisations de transports en commun, il y en a huit ou neuf... Il y en a neuf au Québec, donc pas seulement à Montréal et à Québec, mais d'autres communautés métropolitaines ou d'autres, comme à Gatineau, Sherbrooke, Trois-Rivières, vous en mentionnez d'autres.

J'ai une ouverture par rapport à cette possibilité, mais ça n'a pas été demandé, je dois vous dire. On voit même que Québec, qui ne l'avait pas demandé, à laquelle on a mis ça... Parce qu'on sait qu'il y a des besoins, à Lévis, importants aussi. On va laisser les gens régler leur propre gouvernance locale, même s'ils ne l'ont pas demandé. Mais, oui, il y a une ouverture.

Le principe, par exemple... Parce que, je vois, d'autres régions d'ailleurs me parlaient et d'autres élus des régions me parlaient, mais j'ai dit: Il y a un principe... Parce qu'il y en a là-dedans, M. le député de Shefford, qui disaient: M. le ministre des Finances, collectez l'argent, puis donnez-nous-le. J'ai dit: Non, non, non, si les élus locaux décident entre eux, dans un territoire... Par exemple, au Saguenay—Lac-Saint-Jean, hein, ils m'en ont parlé spécifiquement. Bien, j'ai dit: Si les élus du Saguenay—Lac-Saint-Jean... Ce n'est pas vrai que le ministre des Finances du Québec va taxer les citoyens du Saguenay—Lac-Saint-Jean 0,01 \$ sur l'essence, 0,005 \$, 0,015 \$ puis vous donner l'argent pour faire ce que vous voulez avec.

Si, vous, les élus d'une région — vous parlez de Granby — décidez, dans la région, et que vous êtes membres, disons, de l'ATUQ, que vous voudriez avoir... que le ministère des Finances, le ministère du Revenu, le gouvernement du Québec aille chercher 0,005 \$, 0,01 \$, par exemple, sur l'essence pour financer des infrastructures de transport en commun ou votre quote-part des dépenses de transport en commun, par exemple, j'aurais une ouverture à ça, mais à une condition, c'est que c'est les élus locaux qui vont prendre la décision, ce n'est pas le gouvernement du Québec. C'est les élus locaux qui décident d'aller chercher ça dans la poche de leurs citoyens parce qu'ils ne veulent plus augmenter la taxe foncière, parce qu'il veulent augmenter le service de transport en commun, parce que... Alors ça, c'est leur décision.

Mais, oui, j'ai une ouverture. À ce jour, M. le député de Shefford... M. le Président, pardon, à ce jour, je n'ai pas eu de demande ni des municipalités ni des autres organisations de transport en commun pour ce faire.

D'ailleurs, il faut savoir que ça crée une difficulté, avec laquelle les gens de la grande région de Montréal — qui va dans le territoire du député de Rousseau — sont habitués, parce qu'au fond ceux qui sont inclus dans le périmètre, l'essence, dans ce cas-ci, est 0,015 \$ de plus, sera 0,03 \$ de plus dans le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal, parce qu'ils avaient leur ancien et leur nouveau... Alors, si vous êtes dans un territoire — vous parlez de Granby et de votre région — évidemment la station-service qui est à l'intérieur du territoire aurait un

prix au citoyen, à l'automobiliste 0,005 \$ de plus, 0,01 \$ de plus, ça dépendrait ce que les élus voudraient décider pour financer leur transport en commun. La station-service qui est 500 mètres plus loin, en dehors du territoire, ne l'a pas.

Alors, voilà pourquoi c'est un débat qui doit être fait par les élus dans les régions, décider s'ils veulent le faire, décider comment ça serait réparti. Mais, sans prendre de décision aujourd'hui, je vous dirais, M. le député de Shefford, je l'ai dit, je l'ai dit à l'occasion du discours du budget ou dans les questionnements qui ont suivi, qu'il y a une ouverture pour regarder ça avec ces paramètres-là.

Le Président (M. Paquet): Merci. M. le député de Shefford.

M. Bonnardel: Oui. Loin de moi, M. le Président... M. le ministre, de vouloir amener une taxe additionnelle aux autres grandes villes du Québec, mais je veux juste savoir. Le message que vous nous dites aujourd'hui sur le fait que Gatineau, Sherbrooke, Granby pourraient — pourraient, je dis bien — selon le vouloir des élus, des élus locaux, imposer la taxe de 0,015 \$, comme vous l'avez donné à Montréal et à Québec... Donc, est-ce que la FQM, l'Union des municipalités du Québec ont été bien informées selon le message que vous nous dites présentement? Parce qu'encore une fois loin de moi d'en imposer une ou que certaines villes décident de le faire, mais ce que vous nous dites là, est-ce que c'est les deux... les deux, la FQM et l'Union des municipalités, ont été bien informées du fait que vous pourriez leur donner le loisir, si je peux dire, de financer certains projets de transport en commun dans les grandes villes du Québec?

Le Président (M. Paquet): M. le ministre des Finances.

M. Bachand (Outremont): Normalement, M. le Président, ça s'appliquerait dans les territoires des neuf régions métropolitaines qui font partie de l'ATUQ, l'association des transporteurs urbains du Québec — je pense que c'est ça que l'acronyme veut dire — d'ailleurs qui se mettent souvent ensemble pour acheter des autobus, faire des appels d'offres conjointement. Normalement, on parlerait de ces neuf territoires là. À moins que je me trompe, je pense que Granby n'est pas partie de ce... mais Sherbrooke et Gatineau, par exemple, le sont.

Alors, il y a une ouverture. Moi, j'ai une ouverture. J'en ai parlé aux membres de l'ATUQ. S'il faut clarifier ça avec les gens... Mais il faut que ce soit très clair, il faut que la demande vienne des régions, de ceux qui gèrent le transport en commun pour que la quote-part... Au fond, la pression, à Montréal, c'est que, la quote-part que les payeurs de taxes de Montréal paient pour le transport en commun, ils investissent des sommes considérables, Québec aussi, mais ils considèrent que l'impôt foncier, qui est à peu près leur... source de revenus, a atteint un certain nombre de limites et ils préfèrent que les automobilistes sur leur territoire paient... C'est un choix des élus, des élus locaux, ce n'est pas un choix pour l'ensemble du Québec. Et ça se retrouverait plus autour de ces neuf régions-là, je vous dirais, a priori, qu'aux Îles-de-la-Madeleine, tu sais, par exemple.

Le Président (M. Paquet): M. le député de Shefford.

M. Bonnardel: ...technique, M. le Président. Vous disiez tantôt, M. le ministre, donc, que le ministère du Revenu allait gérer, donc, cette taxe additionnelle à Montréal et Québec. Si une des municipalités qui est dans le congrégat de l'ATUQ, qu'on appelle, décidait de le faire, vous avez dit tantôt que ce serait cette municipalité qui gérerait... Non, ce serait encore une fois le ministère du Revenu, j'ose croire, là?

M. Bachand (Outremont): Oui. Merci de la...

M. Bonnardel: C'est ça, là. Parce que je n'étais pas certain, parce que, là, je voulais juste...

M. Bachand (Outremont): Merci de la précision. Non, ce que je dis, c'est que la décision politique, au fond la reddition de comptes avec le citoyen local qui paiera 0,005 \$ de plus ou 0,01 \$ de plus son essence, cette décision-là va être prise par les élus politiques locaux. Mais bien sûr le champ de taxation appartient au gouvernement du Québec. C'est le ministère du Revenu du Québec qui va collecter la taxe. Puis c'est plus efficace aussi pour les propriétaires de station-service qu'il y ait une seule façon de faire les choses, c'est plus facile. Alors, il y a un champ de taxation, il appartient au gouvernement du Québec, et c'est le gouvernement du Québec qui le fait.

Mais il y a une ouverture à dire aux élus locaux, ce que Montréal, la région de Montréal a fait: Si vous voulez qu'on prélève une taxe additionnelle sur votre territoire, vous allez prendre l'addition, vous rendrez compte à vos citoyens, mais on agira à ce moment-là pour le faire. C'est une demande de longue, longue, longue date, hein, de plusieurs élus municipaux de la région métropolitaine de Montréal. On l'a fait, on l'a élargi à la région de Québec, parce que, quand tu fais quelque chose pour Montréal, tu es aussi bien de le faire pour Québec. Puis on sait qu'il y a des besoins aussi dans la région de Québec, en tout cas sur la Rive-Sud. C'est aux élus de Québec à décider. Tant que le consensus n'est pas fait dans la région, nous n'agissons pas. Ça prend des décisions consensuelles pour le faire.

Le Président (M. Paquet): M. le député de Shefford.

M. Bonnardel: Si une municipalité, M. le ministre, décidait, donc, d'embarquer aussi dans cette taxation additionnelle, est-ce que c'est par la modification de cette loi qu'elle pourra le faire ou...

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

M. Bachand (Outremont): ...techniquement, on pourrait le faire dans le bulletin d'interprétation, et donc le mettre en oeuvre rapidement par un BI, comme on dit, mais, après ça, ça devrait être inséré dans un projet de loi, ce qu'on pourrait faire par ailleurs dans le bill omnibus du ministre du Revenu... que le ministre du Revenu fait pour mettre en oeuvre les éléments budgétaires, en général à tous les automnes. Donc, on a des locomotives législatives auxquelles on peut attacher parfois un wagon, un wagon

spécifique. Mais normalement ça pourrait se faire rapidement, comme on l'a fait dans le cas de Montréal, c'est déjà en oeuvre. Mais ça doit un jour être traduit dans un texte législatif, bien sûr.

Le Président (M. Paquet): M. le député de Shefford.

M. Bonnardel: Les Montréalais, M. le Président, paient déjà, donc, ce 0,01 \$, ce 0,015 \$ additionnel que le ministre leur a permis... que le ministre a permis de faire à Montréal, donc d'augmenter... Alors, c'est 0,025 \$, avec le 0,01 \$ additionnel du 1er avril dernier dans le budget, un autre 0,015 \$ additionnel pour promouvoir ou moderniser le transport en commun. Là, je cherche le montant, ça ne me revient pas, mais est-ce que le ministre a calculé ce 0,015 \$ additionnel, que Montréal va percevoir des automobilistes, globalement sur un an? Est-ce qu'il peut, pour ma gouverne personnelle, me dire le montant, à peu près?

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

M. Bachand (Outremont): Oui. M. le Président, le 0,015 \$, c'est environ... C'est un estimé, là, parce que la consommation d'essence peut fluctuer, mais la communauté et le ministère du Revenu estiment ça à environ 55 millions... une cinquantaine de millions?

Une voix: ...

M. Bachand (Outremont): Entre 50, 55 millions, 51 millions. J'ai vu deux, trois chiffres... à peu près... mettons 51, 52 millions.

Le Président (M. Paquet): M. le député de Shefford.

M. Bonnardel: Est-ce que, donc, Montréal devra s'assurer de dépenser en totalité ce montant d'argent à chaque année ou la cagnotte pourra monter s'il n'y a pas de projet spécifique? Ou est-ce que le gouvernement va s'assurer... Parce qu'il faut quand même comprendre que, si on taxe encore plus les automobilistes dans les prochaines années... Parce que ce que je comprends, c'est que ce ne sera pas juste 0,015 \$ additionnel sur un an, ça va être pour les prochaines années et les 50, même, prochaines années. Donc, c'est un montant qui va assurément grossir, à moins que vous nous disiez que le montant global, qui sera différent à chaque année, peut-être de 40, 50, 70 millions dans les prochaines années, sera dépensé en totalité pour moderniser les services en transport en commun.

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

● (17 h 50) ●

M. Bachand (Outremont): Oui, M. le Président. M. le député de Shefford, il y a... Premièrement, je ne sais pas comment le montant va évoluer avec les années parce que, là, ça dépend des quantités, des litrages d'essence achetés sur le territoire. Est-ce que ça va monter? Est-ce que ça va réduire avec le temps? Ce n'est pas évident actuellement, ça va avec les types d'automobile, véhicule électrique, etc.

Mais parlons de 50, 55 millions. Il y a deux conditions qu'on attachait à ça, premièrement, que ce soit décidé et

que, le mode de répartition, qu'il y ait un consensus dans la région. Deuxièmement, ça doit servir au transport en commun, donc ce que les municipalités doivent payer pour assurer leur quote-part de tout le transport en commun.

Troisièmement, ça doit s'ajouter aussi. Ce n'est pas pour permettre aux villes de se dégager de leur espace. C'est parce que leurs dépenses de transport en commun augmentent. Et ça, c'est une des conditions dans l'entente — parce qu'il y aura eu une entente écrite, au fond — et c'est donc pour s'assurer que ça s'ajoute. Et donc, comme le fardeau fiscal des villes — dans ce cas-ci, de la grande région de Montréal — augmente au niveau du transport en commun, leurs dépenses de transport en commun augmentent. Donc, c'est pour les aider à assumer les ajouts, au fond, qu'ils font, mais pas pour leur permettre de réduire leurs dépenses et faire autre chose. Ça, c'est très clair dans nos ententes. C'est une bonne question, M. le député de Shefford.

Le Président (M. Paquet): M. le député de Shefford.

M. Bonnardel: Alors, si je comprends bien, le gouvernement, le ministère du Revenu va percevoir cette taxe, ce 0,015 \$ additionnel de Montréal. On va l'évaluer, exemple, comme vous me l'avez dit tantôt, à 50, 55 millions. Le ministère reçoit le 50 millions. À la fin de l'année, il va faire un chèque à la ville de Montréal. Et comment on va s'assurer qu'une reddition de comptes adéquate soit faite, dans le sens où on va vraiment s'assurer que ce montant d'argent là va être dépensé pour rénover les infrastructures, ou les moderniser, ou amener une étude sur un tramway?

Parce que je veux bien croire qu'on va taxer, encore une fois, en plus les automobilistes, mais comment Montréal... comment, comme contribuables, on va s'assurer que ces argents seront dépensés spécifiquement, spécifiquement à ce que vous donnez comme choix à Montréal et Québec, donc, de leur permettre d'aller chercher une taxe, une taxe additionnelle vis-à-vis les automobilistes? Mais, de l'autre côté, comment on va s'assurer que ce 50 millions une année ou le 70 millions une autre année sera vraiment dépensé pour assurer le maintien du transport en commun, le rénover ou le moderniser, là?

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

M. Bachand (Outremont): Oui, M. le Président. D'ailleurs, on trouve plusieurs de ces détails-là à la page B.39 des renseignements, dans le... — on a plusieurs volumes dans le budget — des renseignements additionnels sur les mesures du budget. À cause des besoins particuliers en matière de financement de transport en commun dans ces régions métropolitaines là. Et les revenus doivent être utilisés pour financer les dépenses d'opération et d'investissement, et non pas réduire la part des usagers et des municipalités au financement du transport en commun, premièrement.

Deuxièmement, oui, il y a une reddition de comptes. L'AMT a déjà une reddition de comptes actuellement. Normalement, ce seront des versements qui vont être faits plutôt mensuellement, je pense, comme ceux que le ministère du Revenu fait dans l'ensemble des fonds. Mais il y aura une reddition de comptes, comme l'AMT fait une

reddition de comptes sur le 0,015 \$ actuellement, que, depuis nombreuses années, ils perçoivent. Il devra faire une reddition de comptes aussi. L'argent vient du ministère du Revenu, va être canalisé à travers l'AMT vers l'ensemble des 20... nombreuses municipalités du territoire en vertu du partage qui a été fixé. Mais il y a clairement une reddition de comptes qui va être faite. Et on aura l'occasion, comme parlementaires représentant des citoyens élus de ces régions, aussi d'en prendre connaissance et de demander des comptes.

Le Président (M. Paquet): M. le député de Shefford.

M. Bonnardel: M. le Président, si Montréal a l'idée de faire un tramway entre l'aérogare... entre Dorval et la Place Bonaventure et qu'on évalue ça à 300 millions — je vous donne un chiffre comme ça — est-ce que ce fonds pourra être accumulé sur une période de deux ans, trois ans, quatre ans, pour permettre ces investissements énormes pour un tramway? Parce que vous me dites que l'AMT fait déjà une reddition de comptes, mais, nous, comme parlementaires, on ne ferait pas venir l'AMT, à ma connaissance, ici pour savoir exactement comment ces argents vont être dépensés. Je pense que c'est le gouvernement qui reçoit ses rapports annuellement et qui va nécessairement savoir si, oui ou non, le 50 millions additionnel sera bien dépensé. Peut-être que... peut-être qu'il...

Donc, question intéressante, c'est de savoir si ces montants peuvent être accumulés. Deuxièmement, comme parlementaire, peut-être pour ma gouverne, il pourra me dire si l'AMT vient à l'étude des crédits, où ils peuvent être questionnés. Mais ça me surprendrait. À ma connaissance, je ne crois pas qu'on ait déjà...

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

M. Bachand (Outremont): ...M. le Président, sûrement pas la Société de transport de Montréal, qui est un organisme métropolitain. Mais l'AMT est un organisme qui relève du ministère des Transports, donc normalement, à moins que je me trompe — je ne suis pas dans cette commission-là, peut-être qu'il y a des députés ici qui sont dans la commission des crédits du Transport — mais, comme toutes les sociétés d'État ou commissions, l'AMT est disponible pour les parlementaires au moment de... au moment de l'étude des crédits, donc.

Deuxièmement, non, les sommes, normalement, ne s'accumuleront pas. De toute façon, quand vous regardez les prévisions... Les choix évidemment sont faits par les élus locaux, Société de transport de Montréal, l'AMT, parfois le ministère des Transports... souvent, parce que souvent qu'on paie comme contribuables. Mais actuellement, si vous regardez les prévisions financières de la Communauté métropolitaine de Montréal, la STM ou de l'AMT, elles sont très serrées, et, même avec la projection... vous trouvez ici une projection, là, mais, sur les prochaines années, il n'y a pas une immense marge de manoeuvre, actuellement.

Le Président (M. Paquet): Ça va? M. le député de Rousseau.

M. Marceau: Merci, M. le Président. J'ai trois petites questions. En fait, la première, ce n'est pas une question, c'est un commentaire. Parce que vous avez, M. le ministre, évoqué... dit... pas évoqué, vous avez dit que le Québec ne partageait pas le champ de la taxation de l'essence. Alors, malheureusement, si ce n'était que de moi, évidemment nous serions les seuls et uniques propriétaires de ce champ, mais nous le partageons avec un autre gouvernement, qui est le gouvernement fédéral, comme vous le savez. Je veux juste vous le dire parce que vous disiez...

Une voix: ...

M. Marceau: Deuxièmement, votre amendement, donc, si je comprends bien, là, c'est simplement le fait que les villes appartenant à la Commission métropolitaine de Montréal et à l'AMT, ce ne sont pas les mêmes, il y a une différence, là, l'univers n'est pas le même, n'est-ce pas?

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

M. Bachand (Outremont): Oui, M. le Président, il y a une... Par exemple, Saint-Jérôme n'est pas dans la CMM mais est dans le territoire de l'AMT, il était déjà couvert. Ici, ce sont des municipalités, si je comprends bien, qui... — Me Massé, corrigez-moi, là — dans lesquelles il y a des... qui n'ont pas comme tel de transport en commun. Ils n'organisent pas de transport en commun, mais ils contribuent au financement du métro et du transport métropolitain d'autobus ou des trains de banlieue. Alors, ils n'ont pas, eux-mêmes, de transport en commun, mais ils contribuent globalement parce que c'est du transport régional, et leurs citoyens, d'ailleurs, ont accès à ce transport en commun. Donc, Vaudreuil-sur-le-Lac, Saint-Mathieu-de-Beloeil, etc. Donc, ça leur permet de recevoir les sommes d'argent. C'est des tout petits montants d'argent, là. Bien, pour eux...

M. Marceau: Mais le partage se fait en vertu de l'entente du 25 février 2010. C'est bien ça?

M. Bachand (Outremont): Oui, oui, que la Communauté métropolitaine de Montréal, à l'unanimité, a adoptée. C'est un grand travail évolutif. Je suis très heureux d'ailleurs de voir qu'il y ait eu un consensus auprès de tous les élus métropolitains. Il n'y a rien comme avoir une carotte pour s'entendre parfois.

M. Marceau: ...bâton.

Des voix: ...

Le Président (M. Paquet): M. le député de Rousseau.

M. Bachand (Outremont): Je préfère la carotte au bâton.

M. Marceau: Mais, juste parce que je ne l'ai pas vue, l'entente, là, du 25 mai 2010... le 25 février, pardon, 2010, cette entente prévoit les sommes qui vont être versées à chacune des municipalités et aux différents organismes publics de transport en commun. C'est bien ça?

M. Bachand (Outremont): Me Massé va me trouver l'entente, mais, de mémoire — et corrigez-moi — c'est l'argent qui va transiter par l'AMT, mais il s'en va aux municipalités pour leur permettre de payer leur quote-part de dépenses qu'ils ont à faire dans l'ensemble du transport en commun et...

Le Président (M. Paquet): M. le député de Rousseau.

M. Bachand (Outremont): ..l'augmentation, parce qu'il y a des augmentations importantes dans les dépenses que les municipalités doivent assumer dans le transport en commun, parce qu'on investit, il y a plus de transport en commun qu'il y en avait.

Le Président (M. Paquet): M. le député.

M. Marceau: Et cette entente, elle est valable pour combien...

M. Bachand (Outremont): C'est un document public...

M. Marceau: ...combien de temps?

M. Bachand (Outremont): Excusez-moi, M. le Président. Je ne voulais pas vous interrompre, M. le député de Rousseau. Mais c'est un document public parce que c'est une assemblée du conseil qui a été tenue le 25 février 2010. Donc, c'est un procès-verbal qui est public. On me souligne que ça sera une entente de cinq ans, mais... Donc, c'est le gouvernement qui va décider. Il y aura un décret avec une recommandation du ministre des Transports dès que la loi sera adoptée. Mais le ministre des Transports doit tenir compte... on n'est pas obligé de faire un copier-coller absolu, mais on doit tenir compte de l'entente de la CMM. Comme elle a été faite à l'unanimité, bien sûr ça va mieux que quand c'est sur division.

Le Président (M. Paquet): Souhaitez-vous que l'entente qui est publique soit déposée à la commission, une copie soit distribuée aux membres? On pourra... Ou ça pourrait être amené demain, peut-être, des copies pour être... pour demain?

M. Bachand (Outremont): On pourrait faire des copies puis les déposer demain, si vous voulez, parce que c'est un document qui est public, ce n'est pas un document qui est...

M. le Président, je vois l'heure approcher, mais étant donné... par courtoisie... Et je vois qu'on approche de la fin de cette section Transports. Est-ce qu'on pourrait, de courtoisie, continuer quelques minutes, par courtoisie par rapport aux juristes et l'ensemble des fonctionnaires du ministère des Transports qui sont ici puis qui ne seraient pas obligés de revenir demain matin, à ce moment-là, quand on va prendre un autre chapitre?

Le Président (M. Paquet): Oui. Ce serait pour l'article 48 du projet de loi. 49, ce ne serait pas le cas. Juste pour clarifier pour les gens.

● (18 heures) ●

M. Bachand (Outremont): Non, 49, on rentre dans le chapitre Tarification. Oui, effectivement, il reste l'article 48.

Le Président (M. Paquet): D'accord. Donc, ce serait pour 48. Ce serait donc le dernier article qu'il y aurait... Est-ce qu'il y aurait consentement pour poursuivre quelques minutes, pour poursuivre et finaliser, s'il y a lieu, l'étude de l'article 48 et le mettre aux voix?

Une voix: ...

Le Président (M. Paquet): Donc, l'amendement est...

M. Marceau: ...qu'on discute présentement, là.

Le Président (M. Paquet): C'est ça, oui, tout à fait.

M. Marceau: De toute façon, il me reste une...

Le Président (M. Paquet): Il y a consentement?

M. Marceau: Il me reste une question.

Le Président (M. Paquet): D'accord. Alors donc, M. le député de Rousseau.

M. Marceau: Oui. Bon. Évidemment, avec le pouvoir habilitant qui est donné aux régions métropolitaines, il y aura des écarts de taux de taxe sur l'essence entre... quand on franchira une frontière. Il y aura une frontière, une frontière qui existe dorénavant, et, à l'intérieur de la frontière, on paie 0,03 \$ de plus à Montréal et, au-delà de la frontière, on paie zéro. Est-ce qu'il a été envisagé... Et je ne crois pas qu'à 0,03 \$ ça vaille la peine de le faire, là. Mais est-ce qu'il a été envisagé des zones tampons, des zones où on pourrait réduire le taux de taxe graduellement, de manière à réduire le taux de taxe graduellement? À ce stade-ci, encore une fois, je crois qu'à 0,03 \$ on n'en est pas là, mais, comme je soupçonne que, ce pouvoir habilitant, la ville de Montréal voudra peut-être un jour l'exercer et augmenter encore plus la taxe...

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

M. Bachand (Outremont): Oui, M. le Président. Puis je veux apporter une précision peut-être, avec votre permission. Tout à l'heure, quand j'ai dit, là, que l'argent va 100 % aux municipalités, des fois il va être versé aux CIT, par exemple, directement. C'est de l'argent que les municipalités auraient à payer autrement.

Pour l'instant, il n'y a pas de zones tampons de prévues parce qu'elles ne nous ont pas été demandées par les élus de ces territoires-là et parce qu'il n'y a pas eu de plainte — je n'invite pas les plaintes non plus. Et normalement, quand il y a des plaintes, comme on a dans nos zones frontières, à Gatineau, etc., le ministère du Revenu fait une enquête, regarde, regarde si c'est approprié de faire cette zone tampon.

Ça fait quand même plusieurs années que le 0,015 \$ existe pour l'AMT. Je ne sais pas combien d'années le... Ça fait plusieurs, plusieurs années, là... même avant que je sois au gouvernement. Évidemment, là, l'écart va être de 0,03 \$.

Une voix: 1996.

M. Bachand (Outremont): Ça fait depuis 1996. Donc, on parle déjà de 14, 15 ans. Est-ce qu'avec 0,03 \$ d'écart il y aura nécessité? On verra, on verra. Il n'y a pas de plainte, pour l'instant, sur cet aspect-là.

Le Président (M. Paquet): D'accord. M. le député de Rousseau, ça va?

M. Marceau: Ça va. Merci.

Le Président (M. Paquet): O.K. Alors, s'il y a lieu, je mettrais... S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais mettre aux voix l'amendement déposé par le ministre des Finances à l'article 88.9 qui est introduit par l'article 48. Est-ce que l'amendement du ministre est adopté?

Des voix: ...

Le Président (M. Paquet): Adopté sur division. Et donc, s'il n'y a pas d'autre intervention, je vais mettre aux voix l'ensemble de l'article 48 tel qu'amendé. Est-ce que l'article 48 amendé est adopté?

Des voix: ...

Le Président (M. Paquet): Adopté sur division. Alors, compte tenu de l'heure, j'ajourne les travaux de la Commission des finances publiques à 10 heures demain matin ici, dans cette même salle. Merci.

(Fin de la séance à 18 h 3)