MÉMOIRE DES DÉLIBÉRATIONS
DU CONSEIL EXÉCUTIF
SÉANCE DU 29 juin 1988
A 10 h 30

SOUS LA PRÉSIDENCE DU
PREMIER MINISTRE
MONSIEUR ROBERT BOURASSA

Membres du Conseil exécutif présents:

Monsieur Robert Bourassa,	Premier ministre
Madame Lise Bacon,	Vice-Première ministre; ministre des Affaires culturelles
Monsieur André Bourbeau,	Ministre de la Main-d'oeuvre et de la Sécurité du revenu
Monsieur John Ciaccia,	Ministre de l'Énergie et des Ressources
Monsieur Marc-Yvan Côté,	Ministre des Transports
Monsieur Robert Dutil,	Ministre délégué à la Famille, à la Santé et aux Services sociaux
Monsieur Pierre Fortier,	Ministre délégué aux Finances et à la Privatisation
Monsieur Richard French,	Ministre des Communications, ministre délégué au Développement technologique
Madame Monique Gagnon-Tremblay,	Ministre déléguée à la Condition féminine
Monsieur Paul Gobeil,	Ministre des Affaires internationales
Monsieur Michel Gratton,	Ministre du Tourisme; Leader parlementaire et ministre délégué à la Réforme électorale
Monsieur Daniel Johnson,	Ministre délégué à l'Administration, Président du Conseil du trésor
Madame Thérèse Lavoie-Roux,	Ministre de la Santé et des Services sociaux
Monsieur Gérard-D. Levesque,	Ministre des Finances
Monsieur Pierre MacDonald,	Ministre de l'Industrie, du Commerce et du Développement technologique
Monsieur Herbert Marx,	Solliciteur général
Monsieur Michel Pagé,	Ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation
Monsieur Pierre Paradis,	Ministre des Affaires municipales
Monsieur Yvon Picotte,	Ministre du Loisir, de la Chasse et de la Pêche et ministre délégué aux Pêcheries
Monsieur Gil Rémillard,	Ministre de la Justice, ministre délégué aux Affaires intergouvernementales canadiennes

Monsieur Guy Rivard,	Ministre délégué aux Affaires culturelles
Madame Louise Robic,	Ministre des Communautés culturelles et de l'Immigration
Monsieur Claude Ryan,	Ministre de l'Éducation; ministre de l'Enseignement supérieur et de la Science
Monsieur Yves Séguin,	Ministre du Revenu, ministre du Travail

LES ENVELOPPES DE BASE DES MINISTÈRES ET ORGANISMES DANS LE CADRE DE LA REVUE DES PROGRAMMES 1989-1990 (RÉF.: 8-0205)

La discussion fait suite à celle entreprise à la dernière réunion. M. Johnson explique le contenu du mémoire tout en disant être conscient de la difficulté pour les ministères, et en particulier les réseaux, de réaliser les compressions proposées. Plusieurs ministres en effet font valoir que la réalisation des compressions qu'on leur demande apparaît problématique. Un ministre souligne qu'il est encore plus difficile, pour les ministères qui n'ont pas bénéficié de crédits additionnels dans le cadre de la marge de développement, de livrer ce qu'on leur demande. D'autres ministres sont d'avis que, malgré la difficultée de la chose, les ministères et organismes doivent absolument faire un effort majeur. Quelqu'un mentionne que l'expérience du gouvernement antérieur enseigne qu'il n'est pas profitable, au contraire, d'augmenter les budgets inconsidérément. Le Premier ministre ajoute que ce gouvernement-ci a réussi à renverser la tendance et qu'il doit poursuivre dans cette voie.

M. Johnson note que, malgré la difficulté des deux hypothèses proposées par le Conseil du trésor, l'option 1 lui apparaît plus facile à administrer. Il est convenu de la retenir.

Décision numéro: 88-145

Le Conseil des ministres décide:

à la suite du mémoire daté du 22 juin 1988, présenté par le Président du Conseil du trésor et portant sur les enveloppes de base des ministères et organismes dans le cadre de la Revue des programmes 1989-1990 (réf.: 8-0205),

1- d'approuver l'enveloppe de base pour l'ensemble des ministères et organismes pour l'exercice 1989-1990 selon un objectif de croissance, sur une base comparable, de 5,5% et telle qu'indiquée à l'annexe 1 du mémoire du Président du Conseil du trésor;

2- d'approuver les mesures d'équilibre budgétaire de 300 M$ réparties de la façon suivante:

A. pour les ministères et organismes:

- compression de 2% des effectifs réguliers et de 2% des effectifs occasionnels, selon des modalités à être définies par le Conseil du trésor	40,0 M$
- désindexation des autres dépenses de fonctionnement	42,0 M$
- désindexation des transferts compressibles	31,0 M$

B. pour les réseaux, réduction équivalente à 1,3% du budget de transfert, soit:

- éducation primaire et secondaire	65,8 M$
- enseignement supérieur	29,4 M$
- santé et social	91,8 M$
TOTAL:	300,0 M$

3- d'approuver le principe de scinder l'enveloppe de base des ministères en une enveloppe ferme et une enveloppe réservée et de confier au Président du Conseil du trésor le mandat de déterminer les montants correspondant à ces enveloppes;

4- d'approuver l'échéancier suivant pour la Revue des programmes 1989-1990:

- 30 juin au 14 octobre 1988:

  envoi de l'enveloppe budgétaire et préparation par les ministères de leur budget 1989-1990 par programme,

- 17 octobre au 1er décembre 1988:

  analyse par le Secrétariat du Conseil du trésor des propositions budgétaires des ministères et réévaluation de la situation budgétaire,

- 2 décembre 1988 au 20 février 1989:

  détermination des enveloppes finales et préparation des crédits détaillés.

ENTENTE RELATIVE AU MAINTIEN ET À LA RELANCE DE L'INDUSTRIE DES COURSES DE CHEVAUX À MONTRÉAL (Réf.: 8-0209)

Le ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation présente un mémoire daté du 29 juin 1988 et portant sur une entente relative au maintien et à la relance de l'industrie des courses de chevaux à Montréal. Le mémoire indique que, suite aux discussions entre la Société Campeau et le gouvernement du Québec, un projet d'entente est intervenu sur le maintien des opérations à Blue Bonnets. Les principaux points de cette entente sont les suivants:

1) il s'agit d'une entente d'une durée de 10 ans, avec option en faveur de Blue Bonnets de résilier l'entente après la 3e année si Campeau n'a pas reçu un zonage satisfaisant qui inclura un centre d'achats de 800 000 pieds carrés,

2) le taux moyen de taxation du pari mutuel sera réduit de 10,5% à 7,5% dès le 1er juillet 1988 et le gouvernement du Québec garantira que, suite à cette baisse, les revenus nets de Blue Bonnets seront de 3 M$ supérieurs à ceux de l'année 1987;

3) une somme de 5 M$ sera versée à Campeau via la ville de Montréal en vue de l'expropriation du terrain nécessaire au désengorgement de la circulation routière sur l'autoroute Décary,

4) advenant le non-exercice de l'option de résiliation de l'entente, Campeau s'engage à effectuer des dépenses en immobilisations de 15,8 M$ à partir du 1er septembre 1989 dans le cadre du programme d'amélioration des hippodromes;

5) à la fin de l'entente, soit trois ans ou dix ans, Campeau disposera des permis et licences en faveur de la personne désignée par le gouvernement du Québec.

Le mémoire souligne qu'afin de satisfaire les conditions de l'entente, le ministre des Finances devra réduire de trois points de pourcentage les taux actuels de taxation sur le pari mutuel qui passeront ainsi de 10,3% à 7,3%. Il signale que le taux moyen pondéré à Blue Bonnets est de 10,5%, alors que dans les hippodromes moyens, il est de 9,5% et que dans les petits hippodromes, il se situe à 8,6%. La réduction proposée sera applicable uniformément à l'ensemble des taux de taxation selon les types de paris et selon la catégorie d'hippodromes et ce, à compter du

1er juillet 1988. Le mémoire mentionne que la baisse du taux de taxation du pari mutuel aura un impact positif sur le pari mutuel alors qu'il est prévu que d'ici 3 ans la hausse attribuable à cette baisse accroîtra de 24,1% le volume du pari mutuel. Cette hausse atténuera la baisse des revenus budgétaires due à la réduction du taux de taxation. Par ailleurs, la garantie de 3 M$ nets à Blue Bonnets pourrait impliquer le versement de subventions de 1,8 M$ et 0,6 M$ les 1er juillet 1989 et 1990 respectivement. Ces compensations pourraient être réduites et même éliminées si la reprise observée dans l'industrie au cours de la présente année se poursuivait. Le mémoire conclut en recommandant au Conseil des ministres:

1) d'autoriser le ministre des Finances à réduire le taux de taxation sur le pari mutuel tel que proposé au mémoire;

2) d'approuver le décret autorisant le ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation à signer un projet d'entente avec Hippodrome Blue Bonnets Inc. substantiellement conforme au projet d'entente proposée;

3) d'approuver le décret autorisant le ministre des Transports à acquérir des terrains sur le site de Blue Bonnets pour une somme de 5 M$.

M. Pagé mentionne que les dernières discussions tenues avec la Société Campeau Corporation ont finalement permis d'en venir à une entente sur le maintien des opérations à Blue Bonnets. Parmi les caractéristiques de cette entente, il y a la réduction du taux moyen de taxation du pari mutuel qui passe de 10,5% à 7,5% dès le 1er juillet 1988. Paradoxalement, la diminution du taux de taxe permettra l'augmentation du volume de pari mutuel, de sorte que les revenus du gouvernement ne baisseront pas beaucoup. Cela permet même au gouvernement de garantir que les revenus nets de Blue Bonnets augmenteront de 3 M$. A la fin de l'entente, soit après 3 ans ou après 10 ans, les permis et licences retourneront au gouvernement du Québec. M. Campeau espère obtenir de la ville de Montréal une modification à son règlement de zonage lui permettant de construire un centre d'achat. Malgré une somme de 5 M$ prévue être versée en vue de l'expropriation du terrain nécessaire au désengorgement de la circulation routière sur l'autoroute Décary, le coût final de ce dossier pour le gouvernement est très en-deçà des 44 M$ initialement prévus. M. Pagé rappelle que le rapport Mireau qui avait été commandé sur l'industrie des courses signalait que, de plus en plus, on trouvait des firmes d'élevage disséminées sur le territoire de sorte que, très rapidement, il sera nécessaire de disposer d'un centre d'entraînement. La piste d'entraînement actuelle qui est trop petite disparaîtra éventuellement et il faudra en construire une autre. Le jour où elle sera disponible, le gouvernement pourra aisément faire face à toute menace de fermeture. Une condition de l'entente est évidemment que les courses se poursuivent après le 1er juillet. M. Pagé indique, par ailleurs, que l'entente prévoit des dispositions pour améliorer la mise en marché de la piste Blue Bonnets. Finalement, M. Pagé souligne qu'à peu près tout est réglé également en ce qui concerne les syndicats concernés par le dossier.

M. Pagé répond ensuite aux questions de ses collègues.

Décision numéro: 88-146

Le Conseil des ministres décide:

à la suite du mémoire daté du 29 juin 1988, présenté par le ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation et concernant une entente relative au maintien et à la relance de l'industrie des courses de chevaux à Montréal (réf.: 8-0209),

1- d'autoriser le ministre des Finances à réduire le taux de la taxation sur le pari mutuel de 10,5 à 7,5% à compter du 1er juillet 1988;

2- d'autoriser le ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation à signer avec Hippodrome Blue Bonnets Inc. une entente relative au maintien et à la relance de l'industrie des courses de chevaux à Montréal et d'adopter un décret en conséquence;

3- d'autoriser le ministre des Transports à acquérir des terrains sur le site de Blue Bonnets pour une somme de 5 M$ et de lui demander de soumettre un projet de décret en conséquence.

LE TRANSPORT DANS LA RÉGION DE MONTRÉAL: PLAN D'ACTION 1988-1998 (Réf.: 8-0140)

Le ministre des Transports soumet un mémoire daté du 29 mars 1989 et portant sur le transport dans la région de Montréal: plan d'action 1988-1989. Le mémoire expose qu'au cours des 30 dernières années, on a assisté à une expansion à peu près continuelle des réseaux de transport dans la région de Montréal, tant au niveau du réseau routier que du réseau de transport collectif. Cette expansion continue a graduellement accru les besoins d'investissements en vue d'assurer l'entretien de ces réseaux et de ces équipements. Considérant leur durée de vie, plusieurs des composantes de ces infrastructures et équipements doivent aujourd'hui faire l'objet d'intervention majeure de réhabilitation afin de maintenir ces acquis vitaux pour l'activité urbaine montréalaise. Le réseau routier porte particulièrement mal le poids de son vieillissement, compte tenu que toutes les interventions nécessaires n'ont pu être effectuées au cours des dernières années.

Le mémoire ajoute qu'au-delà du défi du maintien de ses actifs du réseau routier et du réseau de transport collectif, le réseau routier présente aussi des problèmes fonctionnels qui résultent principalement d'un volume de circulation de plus en plus important. Ainsi, environ un million de véhicules par jour entrent ou sortent aujourd'hui de l'île de Montréal, alors qu'en 1969, ce volume était de l'ordre de 500 000 véhicules. Les volumes de circulation rencontrés sur les ponts situés entre la Rive-nord, Laval et Montréal ont presque doublé entre 1969 et 1987, alors que sur les ponts qui relient la rive-sud à l'île de Montréal, la circulation a augmenté d'environ 85%. Dans ce secteur, la hausse la plus significative a été enregistrée sur le pont Champlain avec 161%. Par ailleurs, les débits de circulation ont aussi été à la hausse sur le réseau autoroutier. D'une façon générale, les principaux tronçons autoroutiers sont surchargés. Ainsi, à titre d'exemple, à l'intersection Métropolitain et Décary, le débit peut, certains jours, s'approcher de la capacité totale pendant 12 heures, soit de 7 h 00 à 19 h 00. Entre autres, tout incident ou accident peut avoir un impact significatif dans le quadrilatère formé des autoroutes 25, 40, 15 et 20, étant donné son état de saturation. La saturation de certains ponts et tronçons routiers constitue aujourd'hui le principal problème du réseau autoroutier de la région de Montréal, la demande dépassant l'offre en maints endroits.

Le mémoire mentionne que ces problèmes fonctionnels sont en partie attribuables au fait que le réseau routier n'a pas été complété tel qu'il avait été initialement conçu, plusieurs projets ayant été abandonnés ou retardés. De fait, si l'on excepte le prolongement de l'autoroute 20 vers le centre-ville et un tronçon de l'autoroute 13, aucun projet autoroutier majeur n'a été réalisé depuis 20 ans sur l'île de Montréal. Pour sa part, le réseau de transport collectif nécessite aussi certains travaux de parachèvement afin de maximiser les investissements consentis jusqu'à présent. L'examen de la situation effectué par le ministère des Transports a fait ressortir qu'il faut résolument mettre la priorité sur la conservation des acquis, assurer une utilisation plus efficace des infrastructures existantes et compléter, sous réserve d'objectifs d'intégration et de complémentarité, certains éléments du réseau routier et du réseau de transport collectif. Les interventions prévues doivent s'inscrire dans une vision d'ensemble des problèmes de transport dans la région de Montréal de façon à assurer un plan d'action intégré. Ce plan d'action devra aussi être compatible avec l'option préférable d'aménagement qui vise la consolidation du

tissu urbain à l'intérieur du périmètre actuellement urbanisé, le réaménagement de l'île en termes de qualité de vie, de même que le réaménagement prioritaire des territoires les plus anciennement bâtis de l'espace central montréalais et des centres-villes de Longueuil et de Laval.

Le mémoire explique que, dans ce contexte, les orientations générales retenues au plan d'action consistent à:

1) accorder une priorité aux interventions visant d'abord la conservation et la réhabilitation des infrastructures et des équipements déjà en place;

2) favoriser des interventions axées sur l'amélioration de la performance et de la productivité des équipements existants ainsi que sur leur optimisation;

3) privilégier des projets de développement d'infrastructures qui favorisent une utilisation plus équilibrée des réseaux existants ainsi qu'une meilleure intégration entre le transport routier et le transport collectif.

Il en découle trois grands types d'interventions, soit:

1) les investissements pour la conservation des réseaux qui comportent des améliorations plus ou moins majeures afin de maintenir le service offert et d'assurer la conservation et la sécurité des infrastructures et des équipements déjà existants;

2) les améliorations aux réseaux qui réduiront les coûts d'exploitation et d'entretien, contribueront à l'augmentation de la qualité du service et à solutionner des problèmes fonctionnels;

3) les projets de développement qui favoriseront un meilleur équilibre sur les réseaux existants ou une complémentarité accrue entre les modes de transport privé et collectif.

Le mémoire poursuit en présentant les projets proposés pour la conservation des acquis, les améliorations au réseau et les projets de développement. Il mentionne que l'ensemble du plan d'immobilisations proposé pour les 10 prochaines années comporte des coûts de 1 684 M$ répartis également entre le réseau routier et le transport collectif. Il mentionne que les dépenses d'immobilisations en transport routier et en transport collectif relèvent principalement du ministère des Transports du Québec, mais que toutefois le projet de prolongement de l'autoroute 13 fera l'objet d'une participation du gouvernement du Canada. Il en est de même d'une partie du système de gestion de la circulation autoroutière.

Le mémoire conclut en recommandant au Conseil des ministres:

1) d'autoriser le ministre des Transports à rendre public le document intitulé "Le transport dans la région de Montréal: plan d'action 1988-1998";

2) d'inviter le ministre du Transport à lui soumettre une programmation des travaux prioritaires visant la conservation des acquis, des améliorations au réseau et les projets de développement.

Ce mémoire a été examiné par le Comité ministériel permanent du développement économique à sa séance du 4 mai 1988, lequel recommande au Conseil des ministres d'accepter dans ses grandes lignes le plan d'action du ministre des Transports mais de demander à ce dernier d'en poursuivre l'analyse en vue d'en préciser l'impact financier en collaboration avec le Conseil du trésor, ainsi que les conséquences macro-économiques et budgétaires, notamment sur l'évolution des dépenses en capital du gouvernement au cours des 10 prochaines années, en collaboration avec le ministère des Finances. Pour sa part, le Comité ministériel permanent de l'aménagement et du développement régional, qui a examiné ce mémoire à sa séance du 4 mai 1988, recommande au Conseil des

ministres d'adopter les recommandations contenues au mémoire du ministre des Transports, sous réserve des modifications suivantes:

1) reporter au-delà des 10 prochaines années le prolongement de l'autoroute A-19 au nord du boulevard Dagenais, de même que le prolongement de la 440 à l'ouest de la A-13 via l'île Bizard;

2) inscrire au plan d'action la possibilité de prolonger le métro jusqu'au centre-ville de Laval et examiner, par ailleurs, son extension sur la rive-sud sans toutefois prévoir cette dernière réalisation dans l'une ou l'autre des deux phases du plan d'investissements;

3) permettre aux intéressés au cours des trois prochains mois d'exprimer leurs opinions sur les projets de développement, à l'exclusion de ceux jugés nécessaires ou prioritaires, comme la voie réservée sur la A-4.

Le Conseil du trésor, qui a examiné ce mémoire à sa séance du 7 juin 1988, indique au Conseil des ministres:

1) que le plan d'action concernant le transport dans la région de Montréal que le ministre des Transports désire rendre public comporte des investissements totalisant 1,7304 G$ au cours des prochaines années,

2) que, pour les seuls projets de conservation et d'amélioration des réseaux, les crédits additionnels pour les 5 prochaines années sont de 408,8 M$;

3) que l'opportunité et l'ordonnancement des projets de développement n'ont pas encore été établis et qu'ils devront faire l'objet d'évaluation additionnelle, compte tenu que plusieurs intervenants seront éventuellement impliqués;

4) que l'octroi de crédits additionnels par le gouvernement pour de tels projets d'investissements devrait se faire dans le cadre de la revue des programmes et du plan d'équipement, en tenant compte de la marge de manoeuvre disponible et du fait que des investissements publics de cette nature devraient idéalement être utilisés comme mesure économique anticyclique;

5) que les délais pour l'octroi des crédits additionnels pour l'exercice 1988-1989 sont maintenant écoulés.

En conséquence, le Conseil du trésor recommande au Conseil des ministres d'autoriser le ministère à rendre publics les projets proposés, sous réserve qu'il soit clairement établi qu'il s'agit d'orientations que le ministère entend privilégier selon un échéancier qui pourrait être modifié à la suite de consultations ou en fonction des budgets qui pourraient lui être octoyés à même la marge de manoeuvre du gouvernement, considérant que la réalisation de ces projets peut être utilisée comme mesure économique anticyclique.

Le ministère des Finances, qui a examiné ce mémoire, ainsi que le mémoire portant sur le financement des interventions prioritaires du réseau du transport collectif dans la région de Montréal pour la période 1988-1992 et le mémoire sur le financement des interventions prioritaires sur le réseau routier de la région de Montréal pour la période 1988-1992, indique ne pas être en mesure de se prononcer sur l'opportunité des divers investissements envisagés dans les projets routiers et les transports collectifs, mais rappelle que ces investissements devront s'inscrire dans le cadre financier du gouvernement actuellement en voie de préparation au Conseil du trésor. Par ailleurs, pour ce qui est du financement des projets de transport en commun, le ministère des Finances souscrit à la recommandation du Conseil du trésor visant à ramener la contribution gouvernementale de 40% à 30% des coûts des projets.

Décision numéro: 88-147

Le Conseil des ministres décide:

à la suite du mémoire daté du 29 mars 1988, soumis par le ministre des Transports et portant sur le transport dans la région de Montréal: plan d'action 1988-1998 (réf.: 8-0140),

1- d'autoriser le ministre des Transports à rendre publics les projets proposés dans le document intitulé "Le transport dans la région de Montréal: plan d'action 1988-1998", sous réserve:

A. d'établir clairement qu'il s'agit d'orientations que le ministère entend privilégier selon un échéancier qui pourrait être modifié à la suite de consultations ou en fonction des budgets qui pourraient lui être octroyés à même la marge de manoeuvre du Gouvernement, considérant que la réalisation de ces projets peut être utilisée comme mesure économique anticyclique,

B. de reporter au-delà des dix prochaines années le prolongement de l'autoroute A-19 au nord du boulevard Dagenais, de même que le prolongement de la 440 à l'ouest de l'autoroute A-13, via l'île Bizard,

C. d'inscrire au plan d'action la possibilité de prolonger le métro jusqu'au centre-ville de Laval et d'examiner par ailleurs son extension sur la Rive sud, sans toutefois prévoir cette dernière réalisation dans l'une ou l'autre des deux phases du plan d'investissements,

D. de permettre aux intéressés, au cours des trois prochains mois, d'exprimer leurs opinions sur les projets de développement, à l'exclusion de ceux jugés nécessaires ou prioritaires, telle la voie réservée sur l'estacade;

2- de reconnaître la nécessité de réaliser les projets prévus au programme de conservation des acquis et au programme d'améliorations générales aux réseaux.

LE FINANCEMENT DES INTERVENTIONS PRIORITAIRES DU RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF DE LA RÉGION DE MONTRÉAL POUR LA PÉRIODE 1988-1992 (Réf.: 8-0157)

Le ministre des Transports soumet également un mémoire daté du 25 avril 1988 et portant sur le financement des interventions prioritaires du réseau de transport collectif de la région de Montréal pour la période 1988-1992. Le mémoire mentionne que, dans le plan d'action 1988-1998 relativement au transport en commun dans la région de Montréal, le ministre des Transports exposait les principaux problèmes qui affectent les réseaux de transport de la région de Montréal et présentait un plan d'ensemble pour le réseau routier et pour le transport collectif mettant l'accent sur leur complémentarité et proposant de prioriser le maintien des acquis et les améliorations au réseau plutôt que les projets de développement. Il indiquait qu'il soumettrait une programmation des travaux prioritaires concernant ce plan d'ensemble. Ce mémoire explique que le réseau de métro comporte des éléments qui ont accumulé plus de 20 ans d'exploitation, soit les stations et le matériel roulant du réseau initial. Les 336 voitures de première génération nécessitent des travaux essentiels à leur maintien en service et à leur sécurité. Ces travaux sont liés principalement à la corrosion et à la fissuration d'éléments de structures et de freinage. A défaut de la remise en état de cette partie de la flotte des voitures de métro, on devra procéder d'ici 5 ans au remplacement de ces 336 voitures, ce qui entraînerait des coûts de plus de 350 M$. Compte tenu de l'ampleur des coûts des travaux prévus, soit 60 M$ sur une période de trois ans, la Société de transport de la communauté urbaine de Montréal estime qu'elle n'a pas la capacité financière de les supporter seule. D'autre part, d'autres équipements devront faire l'objet de remplacement, comme certains garages du réseau

d'autobus de la Société des transports qui ont entre 30 et 60 ans. Enfin, les équipements et les infrastructures ferroviaires des lignes des train de banlieue nécessitent des interventions immédiates afin d'assurer le maintien de ces services.

Le plan d'intervention 1988-1998 sur le transport des personnes dans la région de Montréal propose trois types d'intervention, soit la conservation des réseaux, les améliorations aux réseaux et les projets de développement. Compte tenu de l'ampleur des investissements requis, le ministère des Transports entend privilégier les 2 premiers types d'intervention, soit la conservation des réseaux et les améliorations aux réseaux. Il précise que les investissements pour le maintien des réseaux comportent des améliorations plus ou moins majeures afin de maintenir le service offert et d'assurer la conservation et la sécurité des infrastructures et des équipements existants. Les investissements requis au titre du maintien des réseaux comprennent 3 éléments, soit le parachèvement des travaux de modernisation de la ligne de trains de banlieue Montréal/Rigaud au coût de 54 M$, la modernisation de la ligne Montréal/Deux-Montagnes au coût de 175 M$ et la rénovation des 336 voitures de métro de première génération au coût de 60 M$. Quant aux améliorations aux réseaux, elles ont pour but de réduire les coûts d'exploitation et d'entretien, d'augmenter la qualité des services et de solutionner certains problèmes fonctionnels. Le projet retenu comporte trois éléments, soit le remplacement de garages de la Société des transports de la communauté urbaine de Montréal par deux nouveaux centres d'opération au coût de 46 M$, le réaménagement de la station de métro de Longueuil au coût de 24 M$, et l'aménagement de deux terminus pour les conseils intermunicipaux de transports à Rosemère et à Châteauguay, au coût de 500 000 $.

Le mémoire souligne que tous les éléments de ces projets sont admissibles au programme d'aide au transport en commun à l'exception de la rénovation des 336 voitures de métro et de la construction des deux terminus pour les conseils intermunicipaux de transports à Rosemère et Châteauguay. Une partie de ceux-ci devrait être financée à même les crédits annuels du ministère des Transports, alors que le solde le serait par service de dette. La politique d'aide au transport en commun prévoit que les équipements régionaux sont admissibles à une contribution de 100% du ministère des Transports. Le ministère des Transports estime que, compte tenu de la nature des travaux à exécuter, la modernisation de la ligne Montréal/Deux-Montagnes devra respecter le même principe. Le ministère des Transports assurerait la maîtrise d'oeuvre des travaux et en assumerait les coûts, lesquels seraient financés à même les crédits budgétaires annuels sur une période de cinq ans. La modernisation de la ligne Montréal/Deux-Montagnes devra être réalisée avec une participation à 50% du gouvernement du Canada dans le cadre d'une entente spécifique.

Le mémoire indique, par ailleurs, que la construction des garages est admissible à une contribution gouvernementale de 75% des coûts. Cette contribution est financée par service de dette et amortie sur une période de 10 ans. Ces coûts doivent être inclus dans le plan triennal d'immobilisations financé par service de dette qui doit être présenté annuellement au Conseil du trésor pour la détermination des enveloppes d'immobilisations. Les coûts des nouveaux garages de la Société de transport de la communauté urbaine de Montréal devront être intégrés au prochain plan d'immobilisations 1989/1990/1991 et 1990/1991/1992. Pour ce qui est de la réalisation du projet d'aménagement de la station de Longueuil, il implique trois intervenants, soit la ville de Longueuil, propriétaire des terrains de Place Charles Lemoyne, du réseau routier local et de la station de métro, la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal exploitant du terminus d'autobus et le ministère des Transports du Québec responsable de certains éléments routiers conduisant au métro et partenaire dans le cadre du programme d'aide au transport collectif. La participation financière des intervenants devrait s'établir en fonction des responsabilités respectives de ceux-ci et selon les modalités du programme d'aide pour les organismes de transport. Ainsi le ministère des Transports devrait assumer la totalité des coûts liés au réseau routier provincial et 75% des coûts liés au réaménagement du terminus et de l'agrandissement de la station

de métro. Toutefois, considérant les modalités de financement des immobilisations relatives au métro de la Communauté urbaine de la région de Montréal, le ministère des Transports pourrait défrayer en totalité les coûts admissibles de l'agrandissement de la station, ce qui porterait sa contribution à 6,3 M$. La Société de transport de la Rive-Sud de Montréal agirait à titre de maître d'oeuvre de la phase I du projet et les coûts de participation du ministère des Transports seraient remboursés, conformément au programme d'aide au transport en commun, sous forme de service de dette.

Pour ce qui est de la rénovation des voitures du métro, le ministère des Transports estime prématuré de formuler une proposition avant que les coûts/bénéfices de la rénovation de ce matériel roulant en soient précisés. Ceux-ci devraient être établis conjointement avec la Société de transport de la communauté urbaine de Montréal. Les coûts d'une analyse coûts/bénéfices ne devraient pas dépasser 150 000 $, dont la moitié devrait être assumée par la Société de transport. Enfin, même si les conseils intermunicipaux de transport ne sont pas admissibles aux immobilisations autres que les abribus, une contribution gouvernementale devra être consentie à titre ad hoc pour la réalisation des deux terminus des conseils intermunicipaux de transport à Rosemère et à Châteauguay, en raison de leur importance pour la desserte de cette clientèle. Cette participation serait basée sur les mêmes règles appliquées aux organismes de transport en commun, soit 75% des dépenses admissibles.

Le mémoire souligne que ces dépenses d'immobilisations impliquent au programme 1.2 du ministère des Transports un niveau d'investissement en dépenses de catégorie de capital de 197 M$ pour la période 1988-1992 et un niveau supplémentaire d'investissement de dépenses des catégories transfert de 89 M$ pour la même période, à être financées dans le cadre des plans annuels d'immobilisations financés par service de dette. Ainsi pour cette période, les dépenses annuelles de la catégorie "capital" devraient être en moyenne de 19,7 M$ et le coût de la contribution supplémentaire au service de dette de 8,7 M$.

Le mémoire conclut en recommandant au Conseil des ministres:

1) de compléter tel que cela a déjà été autorisé les travaux de modernisation de la ligne Montréal/Rigaud;

2) d'accepter le projet de modernisation, sous la maîtrise d'oeuvre du ministère des Transports, de la ligne Montréal/Deux-Montagnes au coût de 175 M$, le financement étant assumé à 100% par le gouvernement du Québec conformément au programme d'aide au transport en commun, et de mandater le ministre des Transports pour négocier auprès du gouvernement du Canada les conditions d'une participation à 50%;

3) d'autoriser la réalisation, sous la maîtrise d'oeuvre de la Société de transport de la rive-sud de Montréal, de la phase I du réaménagement de la station de métro et du terminus de Longueuil, selon les modalités du programme d'aide au transport en commun, soit 75% pour le terminus et 100% pour le réaménagement de la station de métro et financée par service de dette;

4) de confier au ministre des Transports le soin de faire rapport sur les conditions de réalisation de la phase II du projet de réaménagement de la station de métro et du terminus de Longueuil;

5) d'accepter en principe une participation au coût de remplacement des garages Saint-Henri, Namur et Saint-Michel de la STCUM par deux nouveaux centres d'opération selon les modalités du programme d'aide au transport en commun;

6) d'autoriser des subventions ad hoc de 75% pour la réalisation des terminus Rosemère du CIT Basses-Laurentides, et Châteauguay du CITSO, financées à même l'enveloppe de crédits annuels alloués pour la construction d'abribus;

7) de mandater le ministre des Transports afin de réaliser conjointement avec la STCUM, une étude coûts/bénéfices de la rénovation du matériel roulant MR 63, le coût de cette étude devant être partagé, jusqu'à concurrence de 150 000 M$, à parts égales entre la STCUM et le ministère des Transports du Québec.

Le mémoire a été examiné par le Comité ministériel permanent de l'aménagement et du développement régional à sa séance du 25 mai 1988, lequel recommande au Conseil des ministres d'adopter les recommandations contenues au mémoire du ministre des Transports, étant entendu que ce dernier s'assurera d'obtenir une participation financière du gouvernement fédéral au financement de la ligne Montréal/Deux-Montagnes, sous réserve de demander au ministre de soumettre au Conseil des ministres les résultats d'une étude coût-bénéfices sur la rénovation des 336 voitures de métro de première génération.

Quant au Conseil du trésor qui a examiné ce mémoire à sa séance du 7 juin 1988, il indique au Conseil des ministres:

1) que la contribution relative du gouvernement aux coûts de transport en commun est passée de 26,4% en 1976 à près de 43% en 1987;

2) que l'opportunité, l'ordonnancement et le financement de ces projets doivent faire l'objet d'une consultation auprès des autres intervenants, soit les municipalités et le gouvernement fédéral;

3) qu'il est souhaitable d'accroître la participation de ceux qui profitent de ces équipements; une telle participation accrue des municipalités concernées au financement de ces équipements refléterait mieux leur caractère régional et favoriserait, sans doute, une meilleure rationalisation dans le choix des projets à réaliser;

4) que dans la mesure du possible on devrait éviter de bonifier la politique d'aide actuelle en subventionnant des investissements qui n'étaient pas admissibles antérieurement;

5) que l'on devrait s'assurer du maintien de la participation du gouvernement fédéral au financement d'équipements du même type que ceux qu'il a déjà accepté de financer.

En conséquence, le Conseil du trésor recommande au Conseil des ministres:

1) d'autoriser le ministère des Transports à rendre publics les projets de conservation et d'amélioration du réseau collectif, sous réserve qu'aucun engagement ne soit pris quant au calendrier de réalisation, sauf pour le projet de trains de banlieue Montréal/Rigaud qui est déjà autorisé;

2) d'indiquer au ministère que l'octroi de crédits additionnels par le gouvernement pour de tels projets d'investissements se fera dans le cadre de la Revue des programmes et du "Plan d'équipement" en tenant compte de la marge de manoeuvre disponible;

3) d'indiquer au ministère qu'il devra obtenir l'autorisation préalable du gouvernement pour chaque projet, y compris ses modalités de financement, et que chacun d'eux devrait faire l'objet d'une analyse portant notamment sur l'opportunité et l'échéancier de réalisation, en tenant compte toutefois des conditions suivantes:

   a) dans le cas du projet de modernisation de la ligne de trains de banlieue Montréal/Deux-Montagnes:
      - que le ministère examine la possibilité de faire participer les municipalités concernées au financement des immobilisations prévues;
      - que soit conclue une entente concernant les conditions de participation à 50% du gouvernement fédéral;

- qu'après la réalisation du projet, la STCUM intègre cette ligne à son réseau régulier, ce qui devrait conduire à une diminution sensible de la subvention gouvernementale au déficit d'exploitation de cet équipement;

b) dans le cas du projet de rénovation des wagons de métro:
- que le taux de subvention soit limité à 60% afin de prendre en compte le fait que, lors de leur acquisition, ces voitures ont fait l'objet d'une subvention correspondant à 60%,
- que la subvention porte uniquement sur les travaux reliés à la protection du capital investi, les travaux d'améliorations étant entièrement à la charge de la STCUM;
- que la STCUM fournisse des garanties qu'elle exercera à ses frais ses responsabilités relatives à l'entretien des autres équipements et infrastructures du métro, de façon qu'à ce que le gouvernement ne se retrouve pas à nouveau devant l'obligation de soutenir des investissements de rattrapage;

c) que, dans le cas du projet de nouveaux garages de la STCUM, le taux de subvention soit fixé à 60%, soit celui applicable dans le cas de l'acquisition d'autobus urbains;

d) que, dans le cas du projet d'aménagement de la station de métro de Longueuil, on exclue les investissements associés au stationnement.

Décision numéro: 88-148

Le Conseil des ministres décide:

à la suite du mémoire daté du 25 avril 1988, soumis par le ministre des Transports et portant sur le financement des interventions prioritaires du réseau de transport collectif de la région de Montréal pour la période 1988-1992 (réf.: 8-0157),

1- d'autoriser le ministère des Transports à rendre publics les projets de conservation et d'amélioration du réseau collectif;

2- d'indiquer au ministère que l'octroi de crédits additionnels par le Gouvernement pour de tels projets d'investissements se fera dans le cadre de la Revue des programmes et du "Plan d'équipement", en tenant compte de la marge de manoeuvre disponible;

3- d'indiquer au ministère des Transports qu'il devra obtenir l'autorisation préalable du Gouvernement pour chaque projet, y compris ses modalités de financement, et que chacun d'eux devrait faire l'objet d'une analyse portant notamment sur l'opportunité et l'échéancier de réalisation, en tenant compte, toutefois, des conditions suivantes:

A. dans le cas du projet de modernisation de la ligne de trainsde banlieue Montréal-Deux-Montagnes:

1) que le ministère des Transports examine la possibilité de faire participer les municipalités concernées au financement des immobilisations prévues,

2) que soit conclue une entente concernant les conditions de participation à 50% du gouvernement fédéral,

3) qu'après la réalisation du projet, la Société des transports de la Communauté urbaine de Montréal intègre cette ligne à son réseau régulier, ce qui

devrait conduire à une diminution sensible de la subvention gouvernementale au déficit d'exploitation de cet équipement,

étant entendu que des crédits additionnels de 3 M$ seront prévus en 1988-1989 relativement à ce projet,

B. dans le cas du projet de rénovation des wagons de métro (MR63):

1) que le taux de subvention soit limité à 60% afin de prendre en compte le fait que lors de leur acquisition, ces voitures ont fait l'objet d'une subvention correspondant à 60%,

2) que la subvention porte uniquement sur les travaux reliés à la protection du capital investi, les travaux d'amélioration étant entièrement à la charge de la Société des transports de la Communauté urbaine de Montréal,

3) que la Société des transports de la Communauté urbaine de Montréal fournisse des garanties qu'elle exercera à ses frais ses responsabilités relatives à l'entretien des autres équipements et infrastructures du métro, de façon à ce que le Gouvernement ne se retrouve pas de nouveau devant l'obligation de soutenir des investissements de rattrapage,

4) que le ministre des Transports soumette au Conseil des ministres les résultats d'une étude coûts-bénéfices sur la rénovation des 336 voitures de métro de la première génération,

C. dans le cas du projet de nouveaux garages de la Société des transports de la Communauté urbaine de Montréal, que le taux de subvention soit abaissé à 60%, soit celui applicable dans le cas de l'acquisition d'autobus urbains,

D. dans le cas du projet d'aménagement de la station de métro de Longueil, que soient exclus les investissements associés au stationnement;

4- d'autoriser, à titre exceptionnel, des subventions ad hoc de 75% pour la réalisation des terminus Rosemère du CIT Basses Laurentides et Châteauguay du CITSO, financées à même l'enveloppe de crédits annuels alloués pour la construction d'abribus.

FINANCEMENT DES INTERVENTIONS PRIORITAIRES SUR LE RÉSEAU ROUTIER DE LA RÉGION DE MONTRÉAL POUR LA PÉRIODE 1988-1992 (Réf.: 8-0171)

Le ministre des Transports soumet un mémoire daté du 25 avril 1988 et portant sur le financement des interventions prioritaires sur le réseau routier de la région de Montréal pour la période 1988-1992. Le mémoire explique que le réseau routier de la région de Montréal a vieilli et, compte tenu de l'usage très important qui en est fait, a maintenant atteint un stade de sa vie utile où des interventions majeures de réfection ou de correction sont requises. C'est particulièrement le cas des autoroutes construites sur l'Ile de Montréal même, soit les autoroutes 20, 40, 15 et 25. De plus, les débits de circulation supportés par le réseau autoroutier de Montréal ont, depuis lors, augmenté de façon très importante, de sorte que, aujourd'hui, on constate que la capacité de la quasi-totalité du réseau autoroutier de l'Ile de Montréal est régulièrement atteinte et souvent dépassée, non seulement pendant les pointes habituelles du matin et du soir, mais également pendant des périodes qui ont de plus en plus tendance à s'allonger. L'état actuel des principales infrastructures autoroutières de la région de Montréal et l'importance des problèmes que rencontrent

ses usagers font qu'un plan d'intervention doit être intégré.

Le ministère des Transports dispose annuellement d'une somme de 350 M$ pour son programme de construction routière. De cette somme, 210 M$ sont disponibles pour la réalisation de travaux d'amélioration et de développement du réseau, le reste, soit environ 140 M$, devant être affecté à diverses dépenses connexes de même qu'au paiement des charges fixes du ministère imputables à ce programme. À même les 210 M$ disponibles, environ 85 M$ sont annuellement affectés aux travaux régionaux, de sorte qu'une somme de 125 M$ est donc finalement disponible pour les grands projets de développement, d'amélioration et de reconstruction de l'ensemble du réseau, incluant les autoroutes. L'élaboration d'un plan d'intervention sur le réseau de la région métropolitaine doit tenir compte des engagements financiers du ministère et des besoins pour l'ensemble du Québec. De plus, la programmation du ministère doit également tenir compte des engagements pris dans les ententes fédérales-provinciales ou à l'occasion des sommets régionaux. En excluant la région métropolitaine de Montréal, la planification quinquennale des grands projets du ministère pour la période 1988-1989 à 1992-1993 prévoit que près de 300 M$ seraient requis pour parachever les projets déjà entrepris ou qui le seront en 1988-1989. Les autres engagements gouvernementaux nécessiteront, par ailleurs, des crédits évalués à 320 M$. Au total donc, la planification des grands projets du ministère permet de recenser des engagements et des parachèvements totalisant plus de 600 M$ pour les prochains cinq ans. Quant à la région de Montréal, le budget consacré à la construction y atteignait 24 M$ en 1986-1987; il s'est établi à 30,2 M$ en moyenne au cours des cinq dernières années. On constate donc qu'une somme de 20 M$ par année peut être affectée par le ministère à même son budget régulier aux interventions requises sur le réseau autoroutier montréalais, ce qui demeure largement insuffisant face au programme de rattrapage qu'exige la remise en état du réseau autoroutier montréalais de même que certaines améliorations indispensables qu'il faut y apporter.

Le mémoire rappelle que le plan d'action 1988-1998 déposé par le ministère des Transports propose un plan d'intervention touchant autant le réseau routier que les grands équipements et infrastructures de transport collectif. Le coût de ces interventions est évalué à 1,7 G$ et pourrait s'étaler sur une période de 10 ans. Le plan d'action distingue trois grands types d'interventions, soit celles consacrées à la conservation des acquis, celles destinées à des améliorations aux réseaux existants en vue d'en augmenter l'efficacité et finalement celles consacrées au développement des réseaux. Le coût des interventions proposées sur le réseau routier pendant la période 1988-1998 est de 949,9 M$, dont 450,2 M$ pour la période 1988-1993. Le plan propose que soient considérées, de façon prioritaire, les interventions destinées à la conservation des acquis et à l'amélioration des réseaux existants. Ainsi, les projets sur le réseau routier, consacrés à ces deux types d'intervention et envisagés pour les cinq prochaines années, atteindraient 286 M$. Si l'on tient compte des sommes qui peuvent y être affectés à même le programme régulier du ministère, c'est une somme de 37 M$ additionnels par année en moyenne qu'implique la mise en oeuvre d'un programme spécial de remise en état et d'amélioration du réseau autoroutier montréalais.

Le mémoire propose donc l'établissement d'un programme spécial accompagné d'un accroissement substantiel des ressources budgétaires pour résoudre les problèmes actuels autoroutiers montréalais. En plus de la somme de 100 M$ que le ministère pourra affecter à ce programme pendant cette période à même les sommes disponibles régulièrement dans son programme de construction, la mise en oeuvre du plan d'action implique, compte tenu du calendrier de réalisation des projets, un accroissement du budget de construction routière du ministère des Transports de 10 M$ pour l'année 1988-1989 et de 44 M$ pour chacun des quatre exercices financiers subséquents.

Le mémoire conclut en recommandant au Conseil des ministres:

1- d'autoriser le ministre des Transports à mettre en oeuvre le plan d'action destiné à assurer la conservation de certaines améliora-

tions au réseau autoroutier de la région de Montréal, prévoyant des dépenses évaluées à 286 M$ pour la période 1988-1993;

2- de prévoir à cette fin l'attribution au programme 03, construction du réseau routier du ministère des Transports, des crédits additonnels de 10 M$ pour l'exercice 1988-1989 et de 44 M$ pour chacun des quatre exercices financiers subséquents.

Ce mémoire a été examiné par le Comité ministériel permanent de l'aménagement et du développement régional à sa séance du 25 mai 1988, lequel convient de recommander au Conseil des ministres d'adopter les recommandations contenues au mémoire du ministre des Transports, sous réserve de la décision du Conseil du trésor concernant l'attribution de crédits additionnels.

Le Conseil du trésor qui a examiné ce mémoire à sa séance du 7 juin 1988, convient d'indiquer au Conseil des ministres que le ministère des Transports:

a) a déjà bénéficié de l'ajout de crédits additionnels importants pour le réseau routier, soit 66,0 M$ en 1987-1988, 102 M$ en 1988-1989 et 70,0 M$ en 1989-1990;

b) dispose déjà dans son budget de 100 M$ pour cinq ans et demande des crédits additionnels de 186,0 M$ pour la même période pour réaliser les projets prioritaires;

c) pourrait effectuer une certaine rationalisation parmi ses projets et certains réaménagements à l'intérieur de son budget en fonction de cette nouvelle priorité que constitue la dégradation des réseaux de transport dans la région de Montréal;

d) s'est engagé, récemment, dans la réalisation de certains projets de "développement" sur la base qu'il devait les autofinancer. Ces projets représentent des investissements de 117,0 M$.

Le Conseil du trésor recommande en conséquence au Conseil des ministres:

a) d'autoriser le ministère à rendre publics des projets de conservation et d'amélioration du réseau routier, sous réserve qu'aucun engagement ne soit pris quant au calendrier de réalisation, sauf pour les projets qui peuvent être réalisés à l'intérieur des budgets actuellement prévus;

b) de refuser l'ajout de crédits additionnels de 10 M$ pour l'exercice 1988-1989;

c) de demander au ministère de présenter un mémoire spécifique sur l'opportunité du projet de "gestion de la circulation", évalué à 33 M$;

d) d'indiquer au ministère qu'en ce qui a trait à l'ajout de crédits additionnels pour les années subséquentes, le gouvernement jugera des sommes additionnelles à allouer en fonction de la marge de manoeuvre dont il disposera.

M. Marc-Yvan Côté explique les grandes lignes des trois dossiers présentés et souligne que, en ce qui concerne les projets de développement, aucune dépense ne sera faite avant six ans. Par contre, d'autres décisions doivent être prises immédiatement, en particulier en ce qui concerne le programme de conservation des acquis et le programme d'amélioration générale au réseau. En ce qui concerne le réseau routier, les projets les plus urgents sont ceux concernant le boulevard Métropolitain, l'échangeur Turcot et l'échangeur Saint-Pierre. Ces trois projets à eux seuls, à être réalisés en trois ans, requièrent 100 M$ sans parler de travaux sur les autoroutes 20 ou 13. On peut donc considérer que le plan d'intervention va d'abord au plus pressé et vise à régler en priorité les problèmes de sécurité. M. Côté souligne que, de façon globale, le plan a été élaboré en collaboration avec les représentants de la ville de Montréal. En ce qui concerne le transport

en commun, il y a deux dossiers prioritaires au niveau de la conservation des acquis: la rénovation des wagons de métro de première génération, qui enregistrent des problèmes de corrosion et la ligne Montréal/Deux-Montagnes où on croit possible d'optimaliser la qualité du service, compte tenu du grand potentiel de cette ligne. M. Côté mentionne qu'il a accepté de mettre de côté pour l'instant le prolongement de l'autoroute 440 via l'île Bizard.

M. Côté rappelle qu'il s'agit d'un plan de 10 ans, que les différents comités concernés en ont fait l'examen et que les fonctionnaires de la ville de Montréal ont été consultés. Le problème en ce qui concerne Montréal c'est qu'à l'interne les gens ne se sont pas tous entendus sur les priorités.

M. Côté dit être également conscient que, dans un contexte de compressions budgétaires, la décision qu'il demande au Conseil des ministres de prendre n'est pas nécessairement facile. Mais il rappelle qu'en ce qui concerne tous les projets de développement, ils ne seront pas mis en oeuvre avant six ans et qu'il y aura une commission parlementaire. Par contre, sur le programme de conservation des acquis et celui d'améliorations générales au réseau, certaines décisions sont nécessaires et urgentes. Il demande au Conseil des ministres de reconnaître le caractère nécessaire de la réalisation des projets compris dans ce programme de conservation des acquis. Il note que, s'il accepte la majorité des recommandations du Conseil du trésor, il ne partage pas son approche en ce qui concerne la construction du réseau routier. Il veut, en effet, pouvoir disposer d'une enveloppe à l'intérieur de laquelle le Conseil du trésor ne pourra pas jouer à chaque année pour remettre en cause des décisions déjà prises. M. Johnson note que si la nécessité de la réalisation de certains projets est évidente, il est moins certain que le gouvernement ait l'argent nécessaire pour les réaliser. M. Côté dit bien vouloir accepter cet argument en ce qui concerne le développement des réseaux, mais pas en ce qui concerne le maintien des acquis. M. Gobeil note que si les sommes demandées, c'est-à-dire 13 M$ cette année et 40 M$ l'an prochain, sont accordées, il faudra augmenter les crédits périmés demandés aux ministères.

M. Levesque rappelle que le mémoire qu'a présenté M. Johnson tout à l'heure prévoyait 150 M$ de marge pour le développement. S'il s'agit vraiment de dossiers importants, comme il semble que ce soit le cas, les sommes nécessaires pourraient être prises à même cette marge. Le Premier ministre conclut que l'importance de la sécurité routière commande un effort particulier.

Décision numéro: 88-149

Le Conseil des ministres décide:

à la suite du mémoire daté du 25 avril 1988, soumis par le ministre des Transports et portant sur le financement des interventions prioritaires sur le réseau routier de la région de Montréal pour la période 1988-1992 (réf.: 8-0171),

1- d'autoriser le ministère des Transports à rendre publics les projets de conservation et d'amélioration du réseau routier, sous réserve qu'aucun engagement ne soit pris quant au calendrier de réalisation, sauf pour les projets qui peuvent être réalisés à l'intérieur des budgets prévus, étant entendu que des crédits additionnels de 10 M$ seront prévus en 1988-1989 et que, pour l'année 1989-1990, 44 M$ seront pris à même la marge de manoeuvre disponible;

2- de confier au ministre des Transports le soin de présenter un mémoire spécifique sur l'opportunité du projet de gestion de la circulation évalué à 33 M$;

3- d'indiquer au ministère des Transports qu'en ce qui a trait à l'ajout de crédits additionnels pour les années subséquentes à 1989-1990, le Gouvernement jugera des sommes additionnelles à allouer en fonction de la marge de manoeuvre dont il disposera.

LA COMMERCIALISATION DE CERTAINS POISSONS (Réf.: 8-0192)

Le ministre délégué aux Pêcheries, en son nom et au nom du ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, soumet un mémoire daté du 7 juin 1988 et portant sur le règlement de l'omble de fontaine d'élevage et l'omble chevalier d'élevage en vertu de la Loi sur les produits agricoles, les produits marins et les aliments. Le mémoire rappelle qu'en 1987, le Conseil des ministres approuvait par décret la mise en application d'un plan de développement de l'aquiculture au Québec. Le décret mentionnait spécifiquement ne pas retenir les propositions de modification de la réglementation concernant la commercialisation de l'omble de fontaine avant que le ministre délégué aux Pêcheries ne procède aux consultations prévues, notamment auprès des pêcheurs sportifs. Le mémoire expose que le braconnage d'espèces fauniques en milieu naturel ne peut être totalement ignoré. Malheureusement, il reste encore des braconniers qui prélèvent des proportions difficilement appréciables des stocks naturels de ces espèces pour fins de vente illégale et même si, depuis quelques années, des mesures importantes ont été prises avec succès pour contrer ces activités, il n'en demeure pas moins que la perception de ce problème est entretenu par un petit nombre d'organismes et de groupements impliqués dans la préservation et la mise en valeur de la faune. Ainsi, la législation sur la vente des espèces fauniques produites en élevage est perçue par certains de ces organismes comme un débouché supplémentaire au braconnage. Ils allèguent que la commercialisation des produits d'élevage permettra, dans le réseau, l'entrée de produits d'espèces fauniques braconnées en milieu naturel. C'est la raison pour laquelle des associations favorisant la préservation de la faune et de la pêche sportive se sont toujours opposées aux démarches des pisciculteurs en vue de légaliser la vente pour le marché de consommation de la truite mouchetée d'élevage.

Cependant, poursuit le mémoire, contrairement aux appréhensions citées, l'accessibilité sur les marchés de consommation d'espèces fauniques produites en élevage contribuerait à réduire sensiblement le braconnage. En effet, les braconniers ne pourraient pas compétionner avec le produit d'aquiculture au niveau des standards de qualité, d'uniformité du produit et de stabilité d'approvisionnement exigés par le réseau commercial. Le mémoire propose donc que tous les produits d'aquiculture soient exclus de l'application du règlement sur la vente de certains poissons qui, à l'origine, n'étaient pas conçus pour limiter le développement aquicole. Le mémoire expose que le règlement proposé sur l'omble de fontaine d'élevage et l'omble chevalier d'élevage se présente comme un support à la modification réglementaire que devra effectuer le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche au niveau de son règlement sur la vente de certains poissons. Ce règlement vise à mettre sur pied un système de contrôle de qualité étanche, de manière à éviter toute pénétration du réseau commercial par des produits provenant du braconnage qui pourraient entacher la bonne réputation des produits d'élevage et nuire au développement de cette industrie. Les mesures réglementaires proposées viennent compléter les normes déjà en place et appliquées par le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation au niveau de la préparation des poissons et de leur conservation selon la Loi sur les produits agricoles, les produits marins et les aliments. De plus, l'étiquetage de la truite mouchetée et de l'omble chevalier d'élevage, en permettant l'identification sûre du poisson produit en élevage, se veut un symbole de qualité reconnaissable à travers tout le réseau de commercialisation.

Le mémoire conclut en recommandant au Conseil des ministres d'autoriser la prépublication du Règlement sur l'omble de fontaine d'élevage et l'omble chevalier d'élevage.

Le ministre du Loisir, de la Chasse et de la Pêche soumet également un mémoire daté du 10 juin 1988 et portant sur un projet de règlement sur la vente de certains poissons. Le mémoire expose que ce projet de règlement vise essentiellement à permettre la commercialisation des espèces de poissons suivants, lorsqu'ils proviennent non seulement de la pêche commerciale, comme c'est le cas pour l'omble de fontaine

anadrome et le saumon atlantique anadrome, mais aussi lorsqu'ils proviennent d'un établissement piscicole ou lorsqu'ils sont importés au Québec, soit l'omble de fontaine d'eau douce, l'omble de fontaine anadrome et le saumon atlantique anadrome. Ces modifications sont une suite logique aux efforts consentis par le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation et le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche dans le domaine de l'aquaculture.

Le mémoire conclut en recommandant au Conseil des ministres d'autoriser la prépublication du règlement modifiant le règlement sur la vente de certains poissons.

Le Comité ministériel permanent de l'aménagement et du développement régional qui, à sa séance du 22 juin 1988, a examiné le mémoire du ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation et du ministre délégué aux Pêcheries, recommande au Conseil des ministres d'accepter la recommandation contenue dans ce mémoire. Quant au Comité ministériel permanent du développement économique qui a examiné ces deux mémoires, il a recommandé au Conseil des ministres, à sa séance du 22 juin 1988, d'accepter le projet de règlement du ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation et du ministre délégué aux Pêcheries et du ministre du Loisir, de la Chasse et de la Pêche.

M. Picotte explique que la commercialisation projetée permettra d'assurer un développement économique important et que seul un organisme s'oppose à ce projet.

Décision numéro: 88-150

Le Conseil des ministres décide:

à la suite du mémoire daté du 7 juin 1988, présenté par le ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation et le ministre délégué aux Pêcheries et portant sur le Règlement sur l'omble de fontaine d'élevage et l'omble chevalier d'élevage en vertu de la Loi sur les produits agricoles, les produits marins et les aliments, et du mémoire daté du 10 juin 1988, présenté par le ministre du Loisir, de la Chasse et de la Pêche et portant sur le Règlement modifiant le Règlement sur la vente de certains poissons (réf.: 8-0192),

1- d'autoriser la publication à la Gazette officielle du Québec du Règlement sur l'omble de fontaine d'élevage et l'omble chevalier d'élevage;

2- d'autoriser la publication à la Gazette officielle du Québec du Règlement modifiant le Règlement sur la vente de certains poissons.

COMPENSATION DES LIMITATIONS FONCTIONNELLES DES PERSONNES HANDICAPÉES (Réf.: 8-0132)

Le ministre délégué à la Famille, à la Santé et aux Services sociaux soumet un mémoire daté du 16 mars 1988 et portant sur la compensation des limitations fonctionnelles des personnes handicapées sans égard à leur revenu et celui de leur famille. Le mémoire rappelle qu'en mars 1987, le Conseil des ministres créait un groupe de travail qui devait, entre autres "examiner les possibilités d'appliquer le principe de la prise en compte des revenus de la famille et le principe de la compensation des conséquences financières des limitations fonctionnelles, dans l'établissement du montant d'aide matérielle à accorder". En septembre 1987, le groupe de travail déposait pour consultation un rapport intitulé: "Rapport sur les normes d'attribution de l'aide matérielle accordée par l'Office des personnes handicapées du Québec". Ce rapport est endossé par le Conseil d'administration de l'Office qui recommande la compensation complète des besoins essentiels à l'intégration scolaire, professionnelle et sociale de la personne handicapée selon la solution la plus économique, mais sans égard aux revenus de la personne ou de sa famille. Plusieurs échanges ont eu lieu entre le Groupe de travail et le Secrétariat du Conseil du trésor et ont fait ressortir des

points de vue différents, notamment quant à la prise en compte du revenu. Le Secrétariat base son argumentation sur les principes suivants:

1) la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées, ainsi que le règlement qui prévoit que l'Office peut rembourser en tout ou en partie les frais admissibles à l'aide matérielle, manifestent clairement la volonté du législateur que l'Office module son aide en fonction des ressources à la disposition de la personne handicapée;

2) les services offerts par l'Office des personnes handicapées dans le cadre du programme d'aide matérielle ne font pas partie des services de santé et des services sociaux qui sont définis dans la Loi canadienne sur la santé et dans le régime d'assistance publique du Canada comme des services gratuits et universels;

3) les ressources étant limitées, il est nécessaire d'établir des priorités et de les allouer aux personnes dont les besoins sont les plus pressants, entre autres celles dont les revenus sont les plus faibles;

4) le plafonnement de l'aide constitue une mesure efficace pour contrôler la hausse des coûts;

5) en ce qui concerne l'adaptation de l'automobile personnelle dans les endroits où il existe un système de transport adapté subventionné, le Secrétariat désire éviter une double réponse et affirme que la personne handicapée qui utilise le transport adapté est dans une situation analogue à celle de la personne qui n'a pas d'automobile.

Quant au groupe de travail, il base son argumentation sur les principes suivants:

1) la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées ne prévoit pas spécifiquement que soit considéré le revenu de la personne handicapée ou de sa famille et le règlement de l'Office prévoit même que l'Office des personnes handicapées peut payer en tout ou en partie l'aide matérielle requise;

2) plusieurs programmes ne tiennent pas compte des revenus de la personne, comme l'assurance-maladie, l'assurance-hospitalisation, les services offerts par la Régie de l'assurance-maladie du Québec, la C.S.S.T., la Régie de l'assurance automobile du Québec, les services de garde destinés aux personnes handicapées et les allocations familiales spéciales;

3) il serait préférable de considérer cette question pour l'ensemble de la clientèle de la santé et des services sociaux;

4) les programmes visant à pallier les déficiences et limitations fonctionnelles ne sont pas des mesures d'assistance sociale ni des mesures de redistribution des revenus;

5) le rôle de l'État ne se limite pas à assister les personnes économiquement faibles;

6) l'aide matérielle vise des dépenses additionnelles que n'ont pas à encourir les personnes non handicapées et les autres familles;

7) les personnes handicapées assument elles-mêmes beaucoup de frais reliés à leur déficience ou limitations fonctionnelles;

8) les familles contribuent déjà de leur temps et de leurs ressources financières à l'intégration d'une personne handicapée;

9) il est important d'accorder aux personnes handicapées vivant dans la société des soutiens équivalents à ceux offerts aux personnes vivant en institution;

10) l'aide matérielle doit être accordée pour répondre aux besoins essentiels à l'intégration sociale et selon la solution la plus économique comme l'office le fait actuellement;

11) tenir compte des revenus de la famille de la personne handicapée a pour effet d'accentuer la dépendance de plusieurs personnes handicapées;

12) le transport adapté ne répond pas adéquatement au besoin de transport essentiel à l'intégration sociale;

13) le transport adapté est loin d'accorder les mêmes services que le transport public accorde à la population en général;

14) il n'est accessible qu'à certaines heures du jour, parfois qu'à certains jours de la semaine et il exige une réservation 24 heures ou 48 heures à l'avance, nécessitant de prévoir l'heure exacte de la fin d'une activité ou d'un rendez-vous;

15) il n'est utile que pour les trajets à l'intérieur d'un territoire donné, bref, et que il répond à des besoins très différents de ceux auxquels peut répondre un véhicule personnel;

16) il est inacceptable de traiter les personnes handicapées différemment suivant le territoire où elles habitent.

Le mémoire propose donc d'accepter le principe de la compensation des conséquences financières des limitations fonctionnelles dans la détermination de l'aide financière en ne tenant pas compte de la capacité de payer de la personne et de sa famille, en autant que l'on ne défraie que les dépenses essentielles à l'intégration d'une personne handicapée, selon la solution la plus économique et selon des modalités prévues.

Le mémoire conclut en recommandant au Conseil des ministres d'accepter le principe de la compensation des conséquences financières des limitations fonctionnelles dans la détermination de l'aide matérielle en autant que l'Office des personnes handicapées du Québec et les ministères et organismes concernés ne défraient que les dépenses essentielles à l'intégration d'une personne handicapée, selon la solution la plus économique et selon des modalités précises et en conséquence:

a) de ne pas tenir compte de la capacité de payer de la personne handicapée ou de sa famille;

b) d'introduire dans les programmes d'adaptation de véhicules et de domiciles des niveaux de décision différents, selon les montants impliqués dans l'aide accordée pour répondre aux besoins essentiels à l'intégration, et

c) de continuer l'adaptation de l'automobile personnelle même dans les territoires où il existe un transport adapté subventionné.

Ce mémoire a été recommandé par le Comité ministériel permanent des affaires culturelles et sociales à sa séance du 11 mai 1988. Pour sa part, le Conseil du trésor, qui a examiné ce mémoire à sa séance du 14 juin 1988, indique au Conseil des ministres:

1) que le Conseil du trésor est d'avis que les dispositions assurant l'exercice des droits des personnes handicapées et du règlement d'application de cette loi prévoient de façon explicite que l'aide de l'Office des personnes handicapées doit tenir compte des ressources de la personne handicapée et de sa famille et qu'une partie des coût peut être laissée à leur charge;

2) que la législation fédérale qui définit le cadre général de gestion des services de santé et des services sociaux au Canada, et en particulier la Loi canadienne sur la santé et le régime d'assistance publique du Canada, ne considère pas les activités de l'aide matérielle comme des services essentiels qui doivent être dispensés gratuitement quels que soient les revenus de la

personne;

3) que les ressources budgétaires limitées incitent le Conseil du trésor à recommander de ne pas subventionner des personnes lorsque des services subventionnés sont disponibles et à s'assurer que les ressources sont orientées vers les clientèles les plus démunies, les personnes les plus à l'aise prenant à leur charge une partie des coûts découlant de leur déficience;

4) que certains programmes d'aide mis en place par le Québec et en particulier ceux concernant la garde des enfants et les étudiants tiennent compte de la capacité de payer des bénéficiaires et que, de plus, une demande a été faite au ministère de la Santé et des Services sociaux d'examiner la possibilité de faire contribuer les bénéficiaires au service de maintien à domicile;

5) que le gouvernement de l'Ontario tient compte du revenu du bénéficiaire ou de sa famille pour de nombreux programmes d'aide à l'intention des personnes handicapées;

6) que le transfert éventuel des activités d'aide matérielle de l'Office des personnes handicapées du Québec nécessitera que soit assurée la cohérence entre les programme de l'Office et ceux des organismes receveurs et que dans certains cas l'organisme receveur considère la capacité de payer;

7) que l'établissement de l'aide matérielle en fonction de la capacité de payer de la personne handicapée pourrait entraîner des économies de l'ordre de 1 M$ dans les seuls programmes de l'Office des personnes handicapées; si une telle approche était appliquée à certains programmes de la Régie de l'assurance-maladie du Québec ou du ministère de la Santé et des Services sociaux, les économies pourraient atteindre 12 M$; ces sommes pourraient être utilisées pour offrir davantage de services aux clientèles démunies qui en ont besoin.

En conséquence, le Conseil du trésor convient de référer ce mémoire au Conseil des ministres, compte tenu de la nature politique des considérations qui entourent le principe soulevé dans ce mémoire tout en estimant:

1) que l'Office des personnes handicapées du Québec devrait tenir compte de la capacité de payer de la personne handicapée de sa famille dans la gestion de toutes les activités d'aide matérielle;

2) que, sauf dans des circonstances exceptionnelles approuvées par le Conseil du trésor, aucune aide pour l'adaptation de véhicules ne devrait être accordée dans les territoires desservis par le transport adapté et subventionné par le gouvernement.

Le ministère des Finances, qui a examiné ce mémoire, indique être d'avis que les articles 53 et 54 de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées sont suffisamment explicites et que l'aide matérielle accordée par l'Office devra être déterminée en tenant compte des ressources à la dispositions des personnes handicapées.

M. Dutil explique le contenu de son mémoire et note que, jusqu'ici, la loi n'a pas été appliquée. Il dispose d'ailleurs de 2 opinions juridiques contradictoires, ce qui n'éclaire pas le Conseil des ministres dans la mesure où il souhaite prendre une décision qui soit conforme à la loi.

Plusieurs ministres font valoir que le changement de politique que suggère le Conseil du trésor risque de créer beaucoup de problèmes sans apporter d'économies importantes et que, au surplus, sa recommandation de ne pas continuer l'adaptation d'automobile personnelle dans les territoires où il existe un transport adapté subventionné est tout à fait irréaliste. Il est convenu de retenir la proposition du mémoire.

Décision numéro: 88-151

Le Conseil des ministres décide:

à la suite du mémoire daté du 16 mars 1988, présenté par le ministre délégué à la Famille, à la Santé et aux Services sociaux et portant sur la compensation des limitations fonctionnelles des personnes handicapées sans égard à leur revenu et celui de leur famille (réf.: 8-0132),

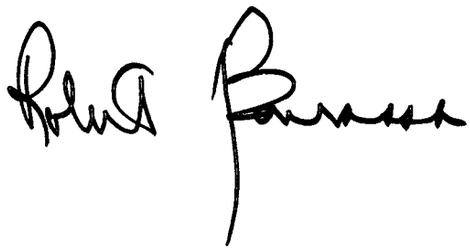
d'accepter le principe de la compensation des conséquences financières des limitations fonctionnelles dans la détermination de l'aide matérielle, en autant que l'Office des personnes handicapées et les ministères et organismes concernés ne défraient que les dépenses essentielles à l'intégration d'une personne handicapée, selon la solution la plus économique et selon des modalités précises, et en conséquence:

- ne pas tenir compte de la capacité de payer de la personne handicapée ou de sa famille,

- introduire, dans les programmes d'adaptation de véhicules et de domiciles, des niveaux de décision différents, selon les montants impliqués dans l'aide accordée pour répondre aux besoins essentiels à l'intégration,

- et continuer l'adaptation de l'automobile personnelle, même dans les territoires où il existe un transport adapté subventionné,

selon les modalités prévues au mémoire du ministre délégué à la Famille, à la Santé et aux Services sociaux.



LEVÉE DE LA SÉANCE À 13H00