



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-QUATRIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Consultations particulières dans le cadre de l'étude du
projet de loi 145 — Loi modifiant diverses dispositions
législatives concernant les finances municipales (2)

Le mercredi 5 juin 1991 — No 86

Président : M. Jean-Pierre Saintonge

QUÉBEC

Table des matières

| | |
|--|----------|
| Organisation des travaux | CAE-5109 |
| Auditions | |
| Ville de Montréal | CAE-5109 |
| Conseil du patronat du Québec | CAE-5124 |
| Confédération des syndicats nationaux | CAE-5133 |
| Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec | CAE-5141 |
| Union des producteurs agricoles | CAE-5149 |
| Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal | CAE-5156 |
| Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec | CAE-5168 |
| Club automobile du Québec | CAE-5179 |
| Transport 2000 | CAE-5188 |

Intervenants

M. Jean Garon, président

M. Claude Ryan
M. Francis Dufour
M. Cosmo Maciocia
M. Michel Bourdon
M. Réal Gauvin
M. Jacques Léonard
Mme Pauline Marois
M. Jacques Baril
Mme Madeleine Bélanger

- * M. Jean Doré, ville de Montréal
 - * Mme Léa Cousineau, idem
 - * M. Ghislain Dufour, Conseil du patronat du Québec
 - * M. Claude Chabot, idem
 - * M. Gérald Larose, Confédération des syndicats nationaux
 - * Mme Claudette Carbonneau, idem
 - * M. Fernand Daoust, Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec
 - * M. Henri Massé, idem
 - * M. Clément Godbout, idem
 - * M. Guy Cousineau, idem
 - * M. Jacques Proulx, Union des producteurs agricoles
 - * Mme Andrée Lagacé, idem
 - * M. Robert Perreault, Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal
 - * Mme Louise Roy, idem
 - * Mme Marie Leclerc, Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec
 - * M. Michel Rivard, idem
 - * M. Raynald Blouin, idem
 - * M. Jacques MacDonald, Club automobile du Québec
 - * M. Robert Darbelnet, idem
 - * M. Claude Pinault, idem
 - * M. Normand Parisien, Transport 2000
- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Le mercredi 5 juin 1991

Consultations particulières dans le cadre de l'étude du projet de loi 145

(Onze heures douze minutes)

Le Président (M. Garon): À l'ordre, s'il vous plaît! On est déjà 12 minutes en retard. À l'ordre, s'il vous plaît! Les poignées de main peuvent se donner aussi bien après la réunion qu'avant. Je déclare la séance de la commission ouverte. Je rappelle le mandat de la commission: Poursuivre des consultations particulières et tenir des auditions publiques dans le cadre de l'étude du projet de loi 145, Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant les finances municipales.

Organisation des travaux

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

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. Mme Carrier-Perreault (Chutes-de-la-Chaudière) est remplacée par M. Léonard (Labelle), Mme Juneau (Johnson) par M. Bourdon (Pointe-aux-Trembles) et M. Lazure (La Prairie) par Mme Marois (Taillon).

Le Président (M. Garon): M. le secrétaire, pouvez-vous nous donner la lecture de l'horaire de la journée?

Le Secrétaire: L'ordre du jour appelle, en premier lieu, la ville de Montréal, suivie, à la suspension cet après-midi, du Conseil du patronat du Québec, de la Confédération des syndicats nationaux, de la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec, de l'Union des producteurs agricoles, et en soirée, à compter de 20 heures, de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec, du Club automobile du Québec et du groupe Transport 2000.

Le Président (M. Garon): J'aime autant vous dire que j'ai l'intention d'appliquer le règlement de façon très stricte parce que, hier, on n'a pas pu entendre les gens comme on avait dit qu'on les entendrait, parce qu'on a pris du retard. J'ai l'intention de respecter l'horaire scrupuleusement pour ne pas que ceux qui sont à la fin, on n'ait plus de temps pour eux alors qu'on les a convoqués ici et qu'ils arrivent et, en fin de soirée, qu'on ne sache pas s'il va y avoir des consentements. Comme il n'y en a pas eu hier, on ne peut pas présumer qu'il va y avoir des consentements et les gens qui ont été convoqués ici n'ont pas été convoqués pour le plaisir. Je vais demander immédiatement...

M. Ryan: M. le Président, si vous me permettez de diverger d'opinion avec vous, je trouve qu'hier la journée s'est passée bien correctement. Et, à la fin, on a entendu le point de vue de la municipalité de Saint-Romuald, comme il devait être entendu. Ça aurait pu être trois ou quatre minutes de plus, mais je ne vois pas où est le problème. On va se soumettre à vos directives quand même, mais il n'y a pas de problème dans mon esprit.

Le Président (M. Garon): Je ne peux pas laisser accumuler de retards parce qu'à ce moment-là, s'il y a une demi-heure, trois quarts d'heure à la fin, eh bien! on ne peut laisser accumuler de retards. C'est pour ça que je dis que je vais appliquer le règlement strictement pour qu'on respecte l'horaire qu'on s'est donné.

On se donne autant d'importance en refusant des consentements quand on a invité des gens. Alors, je voudrais demander immédiatement aux représentants de la ville de Montréal, qu'on a convoqués à 11 heures pour une heure de délibération, d'exposer leur point de vue et, ensuite, la partie ministérielle et l'Opposition pourront poser des questions.

Auditions

Ville de Montréal

M. Doré (Jean): M. le Président. Je suis accompagné ce matin, je pense que vous l'avez reconnue, par Mme Léa Cousineau, présidente du comité exécutif de la ville de Montréal. Peut-être pour vous dire que l'an dernier le gouvernement du Québec avait annoncé son intention d'entreprendre avec les municipalités des discussions sur la fiscalité et le partage des responsabilités et, pour nous, Montréal, nous nous en réjouissons, puisque nous avons là l'espoir qu'on pourrait enfin trouver des solutions à des problèmes sérieux sur lesquels on attire, depuis plusieurs années, l'attention du gouvernement. Je souligne que, dans les documents qu'on vous a déposés aujourd'hui, outre le mémoire, deux documents, dont l'un s'appelle Population et fiscalité, édition de juin 1991, sont parmi les documents qui sont remis annuellement au gouvernement, notamment au ministre des Affaires municipales.

D'abord, en raison, bien sûr, de l'indiscutable importance du transport en commun, Montréal souhaitait pouvoir garantir la stabilité de la contribution gouvernementale et aussi obtenir du gouvernement, je dirais, qu'on puisse mettre à contribution ce que nous appelons le quatrième partenaire, c'est-à-dire les automobi-

listes. Aussi, parce que les contribuables de Montréal assument seuls le COÛT de services qui profitent à l'ensemble de la région et souvent à l'ensemble du Québec, on comptait trouver des moyens de rétablir l'équité et, en même temps, le moment nous semblait venu de diversifier les ressources fiscales montréalaises, la taxation foncière étant, de toute évidence, inadéquate pour financer les activités complexes d'une ville de 1 000 000 dans une région qui compte maintenant près de trois fois ce nombre. Il y avait, il y a un an, à notre point de vue, urgence d'agir en soutien à la métropole. Il y a maintenant, à ce qu'il nous semble, urgence d'éviter l'étranglement de Montréal, et je m'explique.

À l'heure actuelle, Montréal compte pour moins de 15 % de la population du Québec, mais assume plus du quart des dépenses municipales. En vertu du projet de réforme du gouvernement du Québec, Montréal devrait absorber 40 % du montant transféré aux municipalités, soit 105 000 000 \$. Le tableau dans la page qui suit illustre le chiffre que je viens d'avancer. Montréal devra donc augmenter les taxes de 105 000 000 \$ sans nécessairement donner de services additionnels à sa population. Or, les besoins de Montréal sont tels, et je vais tenter de les résumer rapidement, que si nous avions pensé pouvoir aller chercher nous-mêmes ces 105 000 000 \$ sans conséquences sérieuses, on l'aurait déjà fait. En effet, à la fois parce que Montréal est une ville industrielle en reconversion, une ville centre et une métropole, cela impose des dépenses qui sont beaucoup plus importantes que celles d'autres municipalités.

Montréal, ville industrielle en reconversion d'abord. On célébrera notre 350^e anniversaire l'an prochain, ce qui en fait une ville vieille selon les standards nord-américains. La modernisation de nos infrastructures justifierait à elle seule d'aller chercher ces 105 000 000 \$ additionnels, ou en taxes additionnelles. 30 % de notre réseau d'aqueduc a été construit avant 1920; 45 % des ponts-tunnels avant la Deuxième Guerre mondiale; 50 % des routes et trottoirs ont été construits avant 1950. Le total de la facture pour rebâtir les infrastructures à Montréal: 1 900 000 000 \$ sur 10 ans, comme l'atteste le document qui accompagne notre mémoire, qui s'appelle Bâtir Montréal et qu'on a rendu public en novembre 1988.

Or, à l'analyse, Montréal ne peut pas dépenser plus de 581 000 000 \$ dans les 10 prochaines années sur ce 1 900 000 000 \$ pour remettre ses infrastructures en état sans compromettre sa situation financière, c'est-à-dire sans augmenter la spirale à la fois de l'endettement et des coûts d'augmentation du crédit. Restauration des infrastructures industrielles aussi, Montréal est une ville industrielle qui a vieilli, où beaucoup de sites sont à décontaminer. Montréal doit faciliter la modernisation de certains secteurs industriels, répondre aux

besoins des nouveaux secteurs en croissance, des quartiers complets doivent être rebâti du point de vue de leur tissu industriel. C'est le cas de l'est et du sud-ouest et je passe sous silence, mais quand même, le fait que 25 000 000 de pieds carrés de terrain dans l'est de Montréal doivent aussi subir d'abord la décontamination pour être remis en valeur.

Montréal est non seulement une ville industrielle en reconversion, mais c'est une ville centre. Il y a 400 000 personnes par jour qui viennent travailler, magasiner, se divertir, étudier à Montréal. Donc 200 000 véhicules empruntent nos rues. Plus de la moitié des personnes, forcément, qui travaillent au centre-ville sont des non-Montréalais. Je dirais que, de ce point de vue, nos infrastructures n'ont de local que leur financement. Avec cela, bien sûr, les équipements au-delà des infrastructures comme les grands parcs métropolitains, le mont Royal, les îles, les équipements scientifiques, le Jardin botanique n'ont aussi de local que leur financement. Montréal répond donc à tous les jours aux besoins d'une population non résidente qui est supérieure à celle de toutes les municipalités du Québec, sauf celle de Montréal. Aucune autre ville du Québec ne doit absorber une telle surcharge. Cette surcharge, Inévitablement, accélère la détérioration de nos infrastructures et surtout accélère le rythme de leur remplacement.

Montréal est non seulement une ville en reconversion, une ville centre, mais aussi une métropole et, à titre de métropole, comme tous les grands ensembles urbains, elle attire une concentration de population supérieure, ayant des besoins plus grands que la moyenne. C'est vrai pour Montréal comme pour n'importe quelle grande ville internationale. On reçoit 55 % de la population immigrante du Québec. En nombre absolu aussi bien qu'en concentration relative, Montréal est aux prises avec des problèmes de pauvreté, des problèmes sociaux qui engendrent des coûts additionnels du point de vue de la sécurité publique, notamment ceux reliés à la drogue et à la prostitution. Montréal, aussi, ne bénéficie pas toujours de politiques gouvernementales, qui comportent des volets montréalais, pour faire face à ses difficultés. À titre de métropole, non seulement Montréal a-t-elle des populations en plus grand nombre mais aussi, bien sûr, elle joue un rôle économique essentiel pour tout le Québec. Elle est la seule ville qui a une concentration suffisante de sièges sociaux, d'institutions financières, de places d'affaires et d'entreprises pour nous permettre de nous inscrire comme société dans les grands circuits de l'activité économique mondiale. Il n'y a pas une entreprise au Québec qui veut émerger à l'échelle du continent ou de la planète qui ne sente pas le besoin de se rapprocher de la Bourse, des institutions financières, des services tertiaires des entreprises et, de ce point de vue,

ça nécessite des services de base pour l'ensemble de cette situation: urbanisme, sécurité publique, prévention, qui coûtent plus cher. Il en va de même pour le caractère ou le rôle culturel que **doit** jouer la métropole.

Bref, toutes nos obligations de ville centre, de métropole, viennent s'ajouter à la nécessité, il ne faut jamais l'oublier, d'abord et avant tout d'offrir aux Montréalais un milieu de vie et de travail agréable. Et, en ce sens, dans un milieu urbain aussi dense que Montréal, que ce soient les arbres le long des rues, les parcs, les terrains de jeu, ce n'est pas du luxe. Ce sont des poumons qui, dans certains cas, nous permettent de respirer autre chose que les gaz des tuyaux d'échappement et d'être en contact avec autre chose que du béton et de l'asphalte. Juste du point de vue de la gestion des déchets, c'est des dizaines de millions qu'il va falloir dépenser pour permettre à notre ville de disposer des déchets des personnes qui l'habitent ou qui y travaillent, d'une manière respectueuse de l'environnement. Montréal est une ville aussi très diverse, 80 communautés culturelles la composent.

Ce n'est donc pas, en bref et je le fais rapidement, les raisons de taxer qui manquent à Montréal. C'est les sources taxables qui nous manquent. Où est-ce qu'on va trouver les sommes pour répondre à tous ces besoins? Le problème pour Montréal est d'autant plus épineux qu'on ne dispose pas d'outils fiscaux qui mettent à contribution, notamment, les bénéficiaires non montréalais des services que je viens de décrire et, comme toutes les autres municipalités, Montréal se finance à partir de l'assiette foncière. Or, c'est 81 % de l'ensemble de nos revenus, l'assiette foncière, et, de ce point de vue, l'effort fiscal des résidents et des entreprises de Montréal est au-dessus de la moyenne québécoise. Si cette moyenne est 100, l'indice de l'effort fiscal est de 119. Pourtant, le revenu moyen des Montréalais est de 15 % inférieur à celui du Québec et je pense que, **ça** les travaux du Conseil des affaires sociales et de la famille l'ont **bien** démontré. La population de Montréal a non seulement moins de revenus et est donc plus pauvre, mais elle est plus vieille, en moins bonne santé.

Enfin, selon le ministère de la Main-d'oeuvre, de la Sécurité du revenu et de la Formation professionnelle, **il** y a plus d'assistés sociaux à Montréal, trois fois plus, qu'il n'y en a dans la Gaspésie, les **Îles-de-la-Madeleine**, la Côte-Nord et l'**Abitibi-Témiscamingue** réunies. **Il** y a plus de personnes sous le seuil de pauvreté à Montréal, 300 000, que toute la population réunie du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Vous allez me dire: **Bien** sûr, la population est plus pauvre, mais **il reste** les entreprises. Eh bien! justement, ces entreprises actuellement ont déjà un fardeau fiscal qui est le plus élevé du Québec. Montréal n'utilise même pas au maximum la taxe d'affaires que lui permettrait la loi actuelle. Et quand on

regarde le tableau de la page 9, on se rend compte que, pour l'ensemble des villes du Québec, alors que le taux par 100 \$ d'évaluation est de 3,13 \$ pour les entreprises, il est de 4,96 \$ à Montréal actuellement. Je vous souligne, pour ajouter à la situation, que les rôles de valeur **loca** indiquent qu'en 1991, à Montréal, 27 % des locaux commerciaux sont vacants. Or, des locaux commerciaux vacants ne paient pas de taxes. Les entreprises qui ferment ne paient pas de taxes non plus. Celles qui déménagent les paient ailleurs et les édifices qu'elles laissent derrière perdent de leur valeur et, souvent, il ne reste plus qu'à les placarder.

Ce que je veux dire en résumé, M. le Président, c'est que l'espace fiscal dont Montréal dispose, selon le gouvernement, pour absorber ces 105 000 000 \$ en taxes additionnelles, à notre point de vue, n'existe que dans les documents gouvernementaux. Montréal est donc aux prises avec une nécessité assez paradoxale: il nous faut investir massivement tout en limitant les dépenses pour ne pas surcharger une population et des entreprises qui paient déjà trop. Et, là-dessus, je veux attirer l'attention des membres de la commission sur la page 10. Le contrôle des dépenses à la ville de Montréal est bien illustré par ce tableau. De 1980 à 1991, en croissance moyenne annuelle, alors que l'inflation s'est accrue en moyenne de 6,1 %, les dépenses annuellement à Montréal durant 11 ans se sont accrues en moyenne de 6,1 %; celles de l'ensemble des municipalités du Québec de 7,3 %; celles du gouvernement du Québec de 7,2 % et celles du gouvernement du Canada de 8,5 %. Donc, de ce point de vue là, non seulement y a-t-il contrôle des dépenses, mais, en plus, cette performance est d'autant plus remarquable que le niveau d'endettement de la ville, qui était à 22,3 % en 1986, est maintenant à 16,6 % en 1991, et ce, même si on a doublé les investissements dans les infrastructures. On n'arrive pas à rattraper, on n'arrive pas à investir suffisamment, mais on a quand même doublé.

Tout cela pour dire qu'on prend un retard qui devient de plus en plus grand dans nos programmes de modernisation et que, tôt ou tard, il va devenir impossible de réparer ce qui doit être remplacé. Je laisse la présidente, peut-être, poursuivre la présentation du mémoire, M. le Président, et je viendrai en conclusion.

Mme Cousineau (Léa): M. le Président, je le répète, avec 15 % de la population, Montréal devra absorber environ 40 % des transferts gouvernementaux - comme soutien à la métropole on a déjà vu mieux - et le gouvernement nous suggère de diriger l'essentiel de ce fardeau vers les entreprises. Pourtant, il avait refusé en 1988 la demande de la communauté urbaine de hausser temporairement le plafond de la taxe d'affaires pour contrer une partie des transferts fiscaux vers le secteur résidentiel, évoquant alors

le fardeau fiscal qu'il disait déjà trop lourd. Il est pour le moins ironique de le voir accepter aujourd'hui sur une base permanente ce qu'il refusait hier sur une base temporaire.

En augmentant le fardeau fiscal des municipalités desservies par le transport en commun, et celles-là précisément, le projet de réforme accentue de manière dangereuse le déséquilibre fiscal, et je trouve important d'insister sur cette notion de déséquilibre qui grève déjà lourdement le développement des zones centrales au profit des zones périphériques. Le tableau suivant illustre bien ce que je veux dire. Si l'on compare ces villes à une ville voisine qui n'a pas de transport public, on voit très bien comment l'impact est différent: Montréal-Repentigny 15-0; Laval-Terrebonne 17-0; Longueuil-Saint-Bruno 21-0. Donc, au-delà du montant de la facture et de son impact, le déséquilibre créé joue en défaveur des villes qui ont un transport public. C'est là la recette parfaite pour relancer l'étalement urbain. Est-ce que les dernières années ne nous ont pas servi de leçon?

Le développement à saute-mouton de la région de Montréal nous a coûté très cher comme société. Il est évident pour nous que la région devait se développer à l'extérieur de Montréal aussi bien qu'à l'intérieur, le territoire montréalais seul ne pouvant accommoder une population de 3 000 000 d'habitants et l'ensemble des activités commerciales, industrielles et institutionnelles qui correspondaient à sa population. Mais le manque de vision d'ensemble a entraîné un gaspillage pour lequel nous avons payé le gros prix. Alors qu'on fermait des écoles à Montréal, il fallait en construire 50 kilomètres plus loin. Il a fallu multiplier les routes, les ponts, les réseaux de services publics, lesquels demeurent souvent sous-utilisés. Aujourd'hui, on doit prendre acte d'une réalité, agir en conséquence avec ce qui existe déjà, mais il faut arrêter ce type de développement. Il est préférable de consolider et de densifier les territoires déjà urbanisés, et de ne pas encourager comme le fait le projet gouvernemental l'extension du développement sur de nouveaux territoires.

Le gouvernement en plus se retire du financement des dépenses d'opération du transport en commun, sous prétexte qu'il s'agit là d'une responsabilité locale. Cette affirmation, quant à nous, ne résiste pas à une analyse poussée. Le transport en commun est un outil stratégique essentiel pour le développement économique qui profite à toute la région et à tout le Québec. Le bon fonctionnement de l'ensemble des entreprises situées au centre-ville, mais aussi dans toute la région métropolitaine, repose sur l'efficacité du transport des personnes et des biens. Il est important de rappeler que les sociétés de transport de la région de Montréal transportent quotidiennement 1 000 000 d'usagers.

L'aménagement d'un milieu de vie urbain efficace, propre, agréable, sans lequel l'étalement

urbain se perpétuera à coups de milliards de dollars en nouvelles infrastructures, requiert un système de transport en commun que la population et, notamment, les utilisateurs de l'automobile trouveront économique, rapide, sécuritaire au point de changer leur mode de transport et d'adopter le transport en commun. J'ajoute que la réduction de la pollution causée par l'automobile passe aussi par le transport en commun; c'est vite dit, mais il s'agit là d'un des enjeux majeurs auxquels notre société est confrontée. Ces problématiques sont suffisamment connues pour qu'il ne soit nécessaire d'élaborer longuement. Le gouvernement ne peut tout simplement pas décider d'ignorer ses responsabilités en ces matières qui concernent l'ensemble de la société québécoise.

Le transport en commun est également essentiel pour ces personnes qui, même si elles le voulaient, n'ont tout simplement pas les moyens d'avoir une automobile: étudiants, personnes âgées, personnes à faibles revenus. Je vous rappelle que c'est à 65 % des femmes qui sont les utilisatrices du transport en commun, il y a là une correspondance qui vaut la peine d'être remarquée. Que feraient-elles, ces personnes, sans le métro et l'autobus? Pour elles, le transport en commun joue un rôle très semblable à celui des grands programmes sociaux. Et, en se retirant du financement des dépenses d'opération du transport en commun, le gouvernement oblige les municipalités à assumer une responsabilité de redistribution de la richesse à partir d'une source foncièrement régressive, si vous me pardonnez l'expression. (11 h 30)

Enfin, si les mots ont encore un sens, un domaine de responsabilité locale n'affecte que la population du territoire concerné. Montréal pourrait, bien sûr, décider de moins souvent ramasser les déchets sur son territoire, décider de restreindre les activités des horaires de ses bibliothèques, de ses maisons de la culture, décider de ne plus mettre d'argent dans l'entretien des parcs et des arènes, le Québec ne s'en trouverait pas bouleversé. Mais il en va tout autrement si le métro et les autobus arrêtent de rouler. C'est toute la région montréalaise qui est paralysée et l'économie de tout le Québec en souffre assez rapidement.

D'ailleurs, souvenons-nous d'avant l'époque des services essentiels, l'Assemblée nationale n'a jamais toléré plus de quelques Jours l'arrêt du métro et des autobus à Montréal, tant il était évident que la vie quotidienne de la moitié de la population du Québec s'en trouvait bouleversée et que le gouvernement québécois se sentait concerné. Bref, si le métro et les autobus de la STCUM ont un impact purement local, on pourrait dire qu'il en est de même pour toutes les autoroutes du Québec. Et si l'un ne s'applique pas à l'un, l'autre ne s'applique pas à l'autre non plus.

De plus, le projet de réforme gouvernemental accentue encore la dépendance de Montréal à l'endroit du champ foncier qui n'est absolument pas adapté au financement des responsabilités rattachées à son statut de métropole. Le foncier oblige les propriétaires montréalais à financer les services et les équipements dont bénéficient directement ou indirectement tous les habitants de la région et même du Québec. Ce fardeau se répercute **inégalement** sur les loyers des entreprises et des contribuables. Qui plus est, le gouvernement tronque sa propre réforme en décrétant en sa faveur un régime d'exception sur les édifices publics et parapublics sur lesquels il refuse «de payer la pleine valeur des "en-lieu" de taxes.

Le gouvernement a même été jusqu'à sabrer dans les droits sur les divertissements. Pour Montréal, ces droits représentent la seule forme de taxation permettant de mettre à contribution les personnes de l'extérieur de Montréal, qui assistent aux événements sportifs ou culturels sur notre territoire. Je rappelle que 60 % des personnes **qui** fréquentent le Forum, le Stade olympique, la Place des Arts ou tout autre lieu, les salles de spectacles ou de cinéma proviennent de l'extérieur.

Les nombreuses exclusions que laisse soupçonner le projet de loi multiplient les difficultés d'application, tout en introduisant une bonne marge d'iniquité entre les catégories d'activité. Lorsqu'on fait le lien avec l'entrée en vigueur de la TPS provinciale le 1er janvier prochain et la nervosité bien normale des milieux culturels devant la surcharge de 8 % que cette deuxième TPS **entraînera** sur le prix des spectacles, on ne peut s'empêcher de voir dans cette manoeuvre une expropriation pure et simple des municipalités d'un champ de revenus que le gouvernement a décidé d'occuper lui-même.

Le régime des exemptions de taxes foncières est également extensionné pour ce qui concerne les organismes sans but lucratif. Le projet de loi procède à des choix d'extension. Il remet **tout**efois la gestion des remises de subventions d'exemption aux municipalités. Étant donné la concentration de tels organismes à Montréal, y compris les sièges dits sociaux de tous ces organismes, ce régime d'exemption de taxes foncières constitue de nouvelles contraintes financières et administratives. Et, à ce titre, on n'a pas encore terminé d'explorer la lourdeur de cette administration de remboursement sous forme de subventions.

Il y aurait lieu, à tout le moins, de s'assurer que la loi ne dépasse pas l'intention du législateur en permettant aux organismes exempts de taxes d'affaires d'aller chercher plus que la partie de la surtaxe foncière non résidentielle et aussi que l'exemption donnée à la définition des organismes exempts **soit** revue afin que cette dernière ne crée pas un manque à gagner additionnel pour Montréal, parce que plus la

définition est large, plus la liste des organismes qui ne paieront pas les taxes s'allonge et, à chaque fois, les revenus diminuent.

En plus de confiner Montréal au domaine foncier déjà trop étroit, le projet de loi ouvre la porte à l'incursion des commissions scolaires dans le nouveau champ de la surtaxe. Cela n'est guère surprenant, étant donné le précédent créé l'an dernier. Le gouvernement **invocera-t-il** bientôt ce nouveau champ fiscal disponible aux commissions scolaires pour réduire encore sa participation à leur financement, et non seulement nous réserver le champ foncier, mais encore nous envoyer là un partenaire qui aurait besoin de l'utiliser encore plus.

Bien sûr, parler du rôle de Montréal comme métropole, ville centre et centre industriel nous oblige aussi à parler des relations de la ville de Montréal avec le gouvernement du Québec. Et si on fait abstraction, pour un moment, de la réforme pour examiner la qualité des relations entre le gouvernement du Québec et la ville de Montréal, le bilan n'est pas que négatif, bien au contraire, mais il offre de beaux contrastes, certains ministères ayant démontré beaucoup plus de talents que d'autres dans la reconnaissance des réalités particulières à Montréal.

Ainsi, dès les années soixante, le gouvernement du Québec a, en quelque sorte, reconnu à Montréal un statut particulier dans le champ social. Depuis cette période, en effet, la ville a l'entière responsabilité d'administrer l'aide sociale sur son territoire et reçoit du gouvernement du Québec une compensation financière à cette fin. Signé au début de **1990**, le protocole d'entente qui lie la ville et le ministère de la Main-d'oeuvre, de la Sécurité du revenu et de la Formation professionnelle s'inscrit encore plus dans cette même lignée. Montréal administre maintenant l'ensemble des programmes et services offerts en matière de sécurité du revenu, soit le volet de l'aide financière, les mesures de scolarisation et le développement de **l'employabilité**.

Dans le domaine des infrastructures à caractère patrimonial et à vocation nationale, l'entente entre le ministère des Affaires culturelles et la ville, relative à la mise en valeur du Vieux-Montréal et d'autres sites classés historiques, a **fait** ses preuves jusqu'à maintenant. La première entente conclue entre le ministère et la ville sur la mise en valeur du Vieux-Montréal date de 1979 et elle a été renouvelée en 1983 et en 1985. En juin 1989, une nouvelle entente d'une durée de cinq ans était signée et une enveloppe globale de 34 000 000 \$ y était affectée provenant moitié du ministère et moitié de la ville. Plus récemment, dans une autre entente qui prenait effet récemment, la ville de Montréal et le ministère des Communautés culturelles et de l'Immigration ont convenu d'une stratégie concertée concernant les immigrants investisseurs. Et là, le gouvernement reconnaît non seulement la force d'attraction de la métro-

pole des nouveaux arrivants, mais aussi la nécessité d'agir en partenaire avec Montréal afin de mieux capter au profit de toute la province les retombées de ce type d'immigration. Dernièrement, le gouvernement du Québec accordait à Montréal la maîtrise d'oeuvre dans la gestion du programme de rénovation, le programme PRIL, une première au Québec, qui permettra à la ville de moduler le programme selon les problématiques particulières à son territoire: un cadre bâti parmi les plus anciens en Amérique du Nord et le taux de locataires le plus élevé au Québec. Lancé au début de cette année également, le programme Mon taux, mon toit a été conçu de telle sorte qu'il peut être jumelé au programme municipal Habiter Montréal, lequel devrait permettre la construction de plus de 1000 logements pour l'année en cours.

Ces quelques exemples de bonne compréhension et d'heureuse complicité entre Québec et Montréal illustrent les possibilités de réussite. Québec peut, et nous disons, nous, "doit", inscrire la reconnaissance d'une spécificité montréalaise dans toutes ses politiques et dans tous ses programmes, sans immédiatement croire qu'une telle reconnaissance en enlève aux autres régions du Québec. Il faut cesser de se conter des histoires, il faut admettre que le Québec compte peu de milieux de vie qui soient véritablement et pleinement urbains et il faut reconnaître que l'agglomération montréalaise forme un cas d'espèce. Il faut prendre conscience que les gains laborieux de quelques adaptations de politiques et de programmes provinciaux aux particularités montréalaises épuisent les intervenants et laissent inévitablement entendre que le gouvernement provincial n'a pas et ne semble pas trouver utile de se donner une vision claire et conséquente de la place de la métropole au Québec.

Comme toute grande ville, Montréal recèle les potentialités formidables d'un milieu en pleine effervescence, mais il est tout aussi clair que Montréal est menacée par des bombes à retardement semblables à celles qui explosent dans nombre de métropoles occidentales. Il est bien entendu qu'il y a des problèmes sérieux dans nombre de régions du Québec et il n'est pas question de nier cette évidence pour nous. La question n'a jamais été là. Ce qu'il faut absolument saisir une fois pour toutes, c'est que les problèmes de Montréal sont d'une amplitude telle qu'ils exigent des solutions adaptées au contexte de la métropole. Si nous pouvions enfin admettre cette réalité, nous reconnaitrions sans peine qu'il n'est plus possible de calibrer les ressources et les responsabilités dévolues à Montréal en fonction des caractéristiques d'une administration locale. Dans cette optique, le gouvernement du Québec doit se doter d'une politique urbaine par laquelle il définira ce qu'il attend de sa métropole.

Montréal et la région. En créant, en 1970,

la Communauté urbaine, le gouvernement du Québec répondait en partie à des préoccupations de politique urbaine de nature métropolitaine. Après 20 ans d'existence, malgré des débuts difficiles, la Communauté témoigne de la nécessité du geste posé alors. La formule fondée sur le potentiel fiscal a contribué à introduire une plus grande équité fiscale entre les partenaires de l'île de Montréal quant au financement de certains services publics métropolitains. Il ne faudrait pas que le projet de loi 145 vienne remettre en question cette équité acquise sur le territoire de l'île. Bien qu'incomplète, cette solution offrait une réponse à l'étalement urbain que l'on observait dans l'agglomération au tournant des années soixante-dix. La solution n'a pas subi de transformation substantielle depuis. Par contre, l'étalement urbain connaît une nouvelle vigueur après une période de légère accalmie. En effet, les études basées sur les données du recensement de 1986 pouvaient laisser croire à un ralentissement, voire à une disparition de l'étalement urbain qui progressait au profit de la périphérie et au détriment du centre. Or, il semble que les données de 1986 reflétaient davantage les effets de la crise économique du début des années quatre-vingt qu'un renversement de tendance. Des signes permettent d'avancer que 1986 ne marquait qu'une pause et que les municipalités de la couronne ont par la suite, à nouveau, connu un afflux de nouveaux arrivants dans un contexte où le volume global de la population métropolitaine demeurait à peu près stable. À cet égard, une étude de l'OPDQ qui paraîtra sous peu devrait remettre les pendules à l'heure. En laissant aller les choses comme elles vont, le centre a perdu et va vraisemblablement continuer à perdre de plus en plus de jeunes ménages avec enfants au profit de la périphérie. Il en va de même, en conséquence, des emplois manufacturiers. La décentralisation des emplois manufacturiers et celle, moins prononcée, des emplois tertiaires se font péniblement sentir dans la ville centrale.

Donc, ces phénomènes laissent entrevoir l'amorce d'un changement structurel qui se répercutera sur la distribution de l'emploi à l'échelle régionale. Il n'est pas exclu que le développement de la région de Montréal adopte progressivement une forme éclatée. Encore aujourd'hui, on connaît mal la dynamique de ce type de développement. Toutefois, il pourrait s'avérer nécessaire de redéfinir le rôle de la ville centrale pour s'ajuster à cette nouvelle réalité.

Ce qui est alarmant, ce ne sont pas tant les changements et la désindustrialisation de la ville centrale que l'absence de politique provinciale d'encadrement et d'accompagnement des changements structurels que nous traversons actuellement. Et pourtant, les coûts économiques, sociaux et environnementaux d'une telle évolution sont énormes. On les retrace dans les bilans finan-

ciers des administrations publiques, tant locales que québécoise, lorsqu'il faut reconstruire dans une périphérie urbaine toujours plus éloignée les services et les infrastructures qui existent déjà dans la ville centrale. Aucune municipalité ne manipule la situation pour faire en sorte que cette double stratégie de développement de certains espaces régionaux et de dépérissement de certains autres espaces centraux conduise l'agglomération dans un cul-de-sac. Par contre, aucune Institution publique ne semble être en mesure de porter un regard régional sur la situation montréalaise.

Il appartient au gouvernement du Québec de contribuer à l'élaboration de formules d'arbitrage entre les stratégies de développement dans l'agglomération montréalaise. Il lui appartient surtout de donner une impulsion décisive aux forces régionales pour que se développent les solutions institutionnelles et fiscales adaptées à cette fin de siècle dont la Communauté urbaine et, bien sûr, plus récemment, le Conseil métropolitain de transport sont des exemples.

M. Doré: M. le Président, je dirais, en conclusion, si on résume un peu l'ensemble des constats, ce qu'on a fait ressortir ou tenter de faire ressortir devant les membres de la commission et, bien sûr, pour le gouvernement et l'Opposition, que Montréal est une ville qui est coincée entre ses responsabilités comme ville centre, comme métropole, comme ville industrielle en reconversion et ses ressources ou son manque d'instruments pour y faire face. Elle devra, avec moins de 15 % de la population du Québec, absorber 40 % du coût de la solution imaginée par le gouvernement du Québec à ses propres problèmes budgétaires.

Le projet gouvernemental met en cause la vitalité du transport en commun sur l'île et dans la région. Il prive Montréal des moyens nécessaires au soutien efficace du milieu culturel, notamment en minant les assises du régime des droits sur les divertissements. Les relations entre le gouvernement du Québec et la ville, quoique bonnes au quotidien, sont marquées d'une ambiguïté persistante. Montréal est traitée comme un quasi-gouvernement par les attentes qui reposent sur elle, mais comme une des 1500 municipalités pour tout le reste. La progression continue de l'étalement urbain au détriment des zones centrales rend plus nécessaire que jamais, à notre point de vue, une réflexion de fond sur la place de Montréal dans sa région et sur les structures régionales elles-mêmes.

De ce point de vue, les conclusions que l'on en tire sont les suivantes. D'abord, et de façon immédiate, pour la ville, le gouvernement devrait revoir l'ensemble du projet de loi qui est devant lui et, notamment, les documents qui l'ont inspiré. La volonté persistante du gouvernement d'aller de l'avant ne change en rien le caractère Inacceptable du fardeau additionnel de

105 000 000 \$ qu'il entend imposer aux contribuables de Montréal, fardeau qui remet en cause aussi bien la vitalité du transport en commun que la compétitivité d'un bon nombre de nos entreprises, et la possibilité que tout cela constitue une fuite en avant et une contribution à l'étalement.

En conséquence, nous demandons au gouvernement, d'abord, d'affecter une partie du rendement de la taxe sur l'essence au financement du transport en commun. Je m'explique. Il y a trois mois, lorsque nous avons discuté, l'UMQ et l'UMRCQ, notamment, et l'UMQ après coup, avec le gouvernement de cette question, nous avons suggéré deux pistes: premièrement, de pouvoir mettre à contribution les automobilistes par le biais de droits sur l'immatriculation et aussi d'examiner la possibilité d'utiliser, pour financer un fonds du transport en commun, la taxe sur l'essence. À l'époque, il y a trois mois, on nous a dit: La proposition sur la taxe sur l'essence n'a proprement aucun sens. Le fardeau imposé aux contribuables du Québec pour l'essence est plus élevé que partout ailleurs en Amérique du Nord. Il n'est pas question d'utiliser ça pour le transport en commun. Trois mois plus tard, dans le budget, le gouvernement annonçait une hausse de 0, 045 \$. Je ne peux pas croire que, dans ces 0, 045 \$ de hausse, il n'y a pas une petite portion qui puisse venir compléter ce que nous demandions à l'époque. Nous demandions 90 000 000 \$ sur les immatriculations, le gouvernement a décidé de 50 000 000 \$, mais il me semble qu'il faille constituer un fonds de transport supplémentaire à partir des ressources nouvelles tirées de cette taxe sur l'essence.

(11 h 45)

Deuxièmement, il nous semble aussi que le gouvernement devrait maintenir un financement de base, notamment pour refléter les retombées positives du transport en commun pour l'ensemble du Québec, mais en reconnaissance aussi, il ne faut pas l'oublier, du rôle social de ce service pour une partie importante de la population. Je souligne que 50 % de la population de la ville de Montréal n'est pas motorisée, alors que le taux de motorisation atteint souvent 2, 5 véhicules et plus par ménage en périphérie. Il y a donc là une problématique qu'on ne peut pas négliger.

Par ailleurs, le projet de loi gouvernemental, on l'a souligné, Mme la présidente l'a souligné, équivaut littéralement à une expropriation du champ de la taxation sur les droits sur les divertissements, qui, je le rappelle, sont payés à 60 % par des non-résidents. De ce point de vue, on demande que la ville reçoive compensation pour les pertes qui sont encourues par la disparition, à toutes fins pratiques, des droits sur les divertissements ce qui, pour nous, signifie un manque à gagner pour cette année d'une quinzaine de millions de dollars et, si l'économie reprend en 1992, autour plutôt de 18 000 000 \$.

Enfin, compte tenu que la plupart des

établissements d'enseignement et de santé installés à Montréal ont une vocation régionale, parfois même québécoise, on demande que le gouvernement revienne sur sa décision de ne pas payer ses taxes au complet pour le réseau des universités et des collèges et le réseau de la santé et des services sociaux. Je vous souligne qu'à toutes fins pratiques il s'utilise, il se consomme trois fois plus d'eau potable à l'Université de Montréal, compte tenu de la population étudiante qui y passe tous les jours, qu'à la Place Ville-Marie. Il n'y a donc pas de raison pour que, pour l'eau potable comme pour le traitement des eaux usées, on ne paie pas là ses taxes comme partout ailleurs.

Enfin, et je dirais que ça, c'est de façon immédiate, les discussions doivent se poursuivre, c'est trop important. Si on parle d'avenir et d'un avenir le plus rapproché possible, je pense que la démonstration faite par Mme la présidente autour des enjeux pour Montréal: Montréal est parfois une ville, parfois une île, parfois une région, dépendamment du point de vue où l'on se place, cette ambiguïté n'est pas que littéraire. Cette ambiguïté reflète, je pense, un partage des responsabilités qui ne correspond pas aux ressources dont dispose Montréal et contribue aussi à la persistance d'un régime fiscal désuet. De ce point de vue, il faut que cette situation-là soit modifiée et ce qu'on propose - je termine là-dessus, M. le Président - c'est une démarche qui nous permette de faire enfin un débat et d'adopter une politique urbaine pour Montréal, sur la place de Montréal comme métropole du Québec et au sein de la région de Montréal. Une démarche qui doit avoir un caractère public, car les individus, les groupes et les institutions doivent pouvoir se faire entendre; souvent, ils se sentent interpellés et Us veulent se faire entendre.

C'est un processus qui devrait être empreint, selon nous, à la fois de sérénité et de crédibilité pour permettre précisément que l'on puisse en arriver à des conclusions que le gouvernement du Québec pourra mettre en oeuvre. En ce sens, on demande que, dès cet automne, une commission spéciale sur le rôle de Montréal comme métropole du Québec, sur ses responsabilités, sur les moyens dont elle dispose pour s'en acquitter, soit mise en place; que fasse partie de cette commission l'obligation de tenir des audiences publiques pour permettre à toute personne, tout individu ou tout groupe de se faire entendre et, surtout, que cette commission remette un rapport à la fin de 1992.

Je m'excuse de la longueur, M. le Président, mais voilà substantiellement ce que nous voulions vous dire au nom de la commission ce matin.

Le Président (M. Garon): Comme votre exposé a duré 33 minutes et qu'il reste 27 minutes, je partage le temps également entre le parti ministériel et l'Opposition: 13 minutes et demie chacun. M. le ministre.

M. Ryan: M. le Président, avant que nous commencions, étant donné que nous sommes au milieu de la journée et non pas à la fin d'une épuisante journée comme hier, si l'Opposition n'a pas d'objection, je consentirais à ce que nous allions jusqu'à midi et demi au lieu de midi-midi et dix ou midi et quart, comme vous aviez calculé, M. le Président.

Le Président (M. Garon): On pourrait peut-être reprendre à 15 heures après la période de questions, au lieu de 15 h 30.

M. Ryan: Non, j'ai proposé qu'on continue. Si vous ne pouvez pas, dites-le-nous. J'ai fait une proposition et je la maintiens.

M. Dufour (Jonquière): Pour midi et demi, je n'ai pas d'objection. Je pense qu'il y a un mémoire qui a assez de substance pour en discuter quelque peu et, même, on n'épuisera pas le sujet, sûrement.

M. Maciocia: Midi et demi, c'est 40 minutes, 20 minutes chacun.

Le Président (M. Garon): Alors, 20 minutes chacun.

M. Ryan: S'il ne peut pas être là, on en mettra un autre. C'est tout.

Une voix: On ne fera pas revenir les gens de Montréal à 15 heures.

Le Président (M. Garon): Alors, 20 minutes chacun. J'espère, M. le ministre, que vous ferez la même chose pour les petites municipalités.

M. Bourdon: M. le Président, le ministre a proposé qu'on continue jusqu'à midi et demi. L'Opposition officielle y consent.

Le Président (M. Garon): C'est accepté. Il n'y a pas d'objection. 20 minutes.

M. Bourdon: Alors, pour les plus petites municipalités, on fera pareil, mais il ne faut pas...

Le Président (M. Garon): Pardon?

M. Gauvin: On comprend mal les commentaires, M. le Président.

Le Président (M. Garon): C'est parce que, hier, le consentement a été refusé pour une ville qui était ici et qui n'a pas eu son temps.

M. Dufour (Jonquière): C'est vrai que ça a été...

Le Président (M. Garon): C'est pour ça que

je dis qu'il faut traiter les gens **également**.

M. Ryan: Je **soulignerai** seulement que cette ville qui était **lci**, nous l'avons acceptée par exception, après que la liste eut été complétée et que nous **lui** avons accordé un traitement particulier. Nous l'avons reçue avec grand plaisir. Nous avons entendu son point de vue. Nous aurons d'autres rencontres avec elle à part ça, étant donné la complexité du problème qui était soulevé, et les 10 minutes de plus qui auraient pu vous plaire n'auraient contribué à éclairer le problème en aucune manière, tandis que nous sommes dans un contexte entièrement différent aujourd'hui, M. le Président.

Ceci étant dit, je veux saluer cordialement les autorités de la ville de Montréal et les remercier de la contribution qu'elles n'ont cessé d'apporter à la recherche que nous poursuivons ensemble depuis de nombreux mois. Nous sommes en face d'une situation difficile et j'ai souligné à maintes reprises qu'elle n'est pas exclusive au Québec. C'est une situation qui s'inscrit dans une conjoncture plus large, à laquelle n'échappent qu'un très petit nombre de sociétés aujourd'hui. Nous assistons à un phénomène de contraction des chances, des possibilités dans le domaine économique, **qui** entraîne des conséquences très sévères pour le secteur public. Aux États-Unis, comme vous le savez, les journaux sont remplis tous les jours d'articles décrivant la situation très pénible des finances publiques à tous les niveaux, fédéral, étatique et municipal. Nous avons vu par le dernier budget de l'Ontario que la situation n'échappe pas non plus à une province riche comme l'Ontario. Par conséquent, **il** existe des problèmes aigus au Québec, mieux vaut en prendre acte que de chercher continuellement à les reporter sur les épaules **d'autrui**, ça ne donne rien.

Et j'ai constaté dans le mémoire de la ville de Montréal - c'est la seule critique que je me permettrai d'en faire - que tout le mémoire est rédigé en fonction des problèmes de Montréal. C'est normal, mais je ne trouve pas du tout dans le mémoire de disposition à partager cette responsabilité plus large dont le gouvernement a la charge pour tout le Québec. Je pense que c'est en partant d'une prémisses comme celle-là que nous allons trouver des voies de rencontre quelque part, qui permettront d'être équitable envers tout le monde.

Avant de discuter des propositions - j'en viendrai aux propositions assez rapidement, parce que je pense qu'elles résument très bien l'ensemble du mémoire - je voudrais simplement peut-être replacer quelques chiffres, parce que j'ai l'impression **que** nous nous comprenons mal sur les chiffres. Vous avez dit dans votre mémoire que la ville de Montréal se voit appelée à assumer 40 % du fardeau du transfert, avec 15 % de la population. Moi, j'ai des chiffres devant moi qui ne me tiennent pas tout à fait ce

langage-là. On s'entend que la part du transfert brut qui échoit à la ville de Montréal, c'est 122 000 000 \$. Ça, vous l'avez dans votre mémoire, on l'a dans nos chiffres, il n'y a pas de problème **là-dessus**, 122 000 000 \$. La partie qui sera financée à même les sources de revenus, pour lesquelles les décisions et la responsabilité politique sont assumées par Québec, c'est 55 000 000 \$. C'est facile à indiquer: immatriculation des véhicules de transport, mutations immobilières, **"en lieu"** de taxes fédérales et provinciales, les ajustements découlant de différentes autres mesures et l'augmentation du produit des amendes; ça donne dans nos livres 55 000 000 \$. Alors, 122 000 000 \$ moins 55 000 000 \$, ça fait 67 000 000 \$. C'est ça qui est le solde à financer, que nous invitons la ville de Montréal à assumer, comme part de responsabilité dans l'ensemble de l'opération. C'est ça qui est demandé.

Et, ces 67 000 000 \$, dans l'ensemble, ce que nous demandons à l'ensemble des municipalités du Québec, c'est 252 000 000 \$, à financer par des décisions fiscales qu'elles devront prendre elles-mêmes. Si je compte bien, ça fait 27 %. Vous allez me dire: Comparé à une population de 15 %, il y a encore un écart. Ça, là-dessus, sur les chiffres, je ne discute jamais. Quand ils sont exacts, je les accepte, j'en prends mon parti. Excepté qu'il faut tenir compte également de la valeur de l'évaluation foncière, la richesse foncière de chacun. La richesse foncière de la ville de Montréal, dans l'ensemble de la richesse foncière du Québec, représente 20 %. Celle de l'ensemble de la **CUM**, c'est 35 % par rapport à l'ensemble du Québec. Ici, il y a un certain décalage, mais il faut bien considérer que les revenus corporatifs à Montréal sont beaucoup plus élevés proportionnellement que dans tout le reste du Québec; par tête même, ils sont plus élevés.

Si nous avons proposé que le gros du financement de ce solde qui reste à assurer, de 67 800 000 \$ en réalité - ça, c'est une diminution, ce solde-là. Entre parenthèses, j'ai remarqué qu'il n'a pas été question beaucoup non plus dans le mémoire des ajustements qui ont été faits par le gouvernement. C'est peut-être de bonne guerre de ne pas le souligner mais, à l'origine, le solde à financer pour la ville de Montréal était de 102 000 000 \$ et, là, il est quand même réduit à 67 800 000 \$. **Il** y a eu un ajustement important de 33 %. On a tenu compte de bien des suggestions qui ont été faites quand même. Je ne le dis pas pour récriminer, je le dis simplement pour que le tableau soit complet.

Si nous avons proposé que la majeure partie du fardeau additionnel découlant de ces mesures soit assumée par l'entreprise, c'est parce que nous estimions qu'à ce moment-ci il n'était pas inéquitable de demander à l'entreprise d'assumer une part, en tenant compte de tous les adoucissements dont elle a bénéficié de la part du

gouvernement en matière fiscale au cours des dernières années. L'entreprise a été traitée compréhensiblement par le gouvernement du Québec depuis cinq ans. Nous avons réduit considérablement l'écart de son fardeau fiscal, par rapport à celui de l'Ontario. Nous l'avons réduit considérablement par toutes sortes de mesures, qui visaient à lui créer une situation plus concurrentielle en matière de fiscalité. Ça, ce sont des bases. Je pense que les chiffres que je viens d'évoquer nous donnent peut-être un tableau plus précis de ce que sera la portée exacte des mesures qui sont envisagées. Je pense que, si vous établissez maintenant en pourcentage, à supposer que la ville de Montréal reporterait du côté de l'entreprise, la totalité du fardeau de 67 800 000 \$, ça ferait un accroissement du fardeau fiscal des entreprises dans la ville de Montréal - fardeau fiscal total: fédéral, provincial, municipal - nos techniciennes le diront tantôt, ça va être 2 % et 3 %. Et, si la ville de Montréal transfère cette responsabilité entièrement du côté des entreprises, ça veut dire que, du côté de l'habitation résidentielle, elle n'aura pas d'augmentation à instituer. C'est ça qui est le résultat des calculs que nous avons faits.

Je vois que le maire est accompagné de nombreux conseillers que je salue avec plaisir. Vous pouvez inventer une autre équation. Vous pouvez partager le fardeau différemment, mais je pense que nous restons dans un ordre de grandeur qui est fort raisonnable. Étant donné le contexte où nous sommes... Si nous n'étions pas dans un contexte de resserrement financier, économique extrêmement étouffant pour tout le monde, on serait bien mieux. On ne parlerait pas du tout de ces choses-là. Mais, étant donné le contexte où nous sommes, je pense que le tableau n'est pas aussi déprimant qu'on ne voudrait nous le laisser entendre.

J'en viens à quelques commentaires rapides sur les recommandations qui complètent le mémoire à compter de la page 25. La première recommandation demande qu'une partie du rendement de la taxe sur l'essence soit affectée au financement du transport en commun. Là, vous demandez explicitement au gouvernement d'augmenter son déficit. Il est à 3 500 000 000 \$. Vous lui demandez de le mettre à 3 600 000 000 \$ ou 3 700 000 000 \$. Vous demandez au gouvernement de prendre une décision budgétaire. Je vais la transmettre au ministre des Finances fidèlement, mais je ne pense pas qu'il y ait des chances qu'elle soit retenue pour la présente année. Je vais la transmettre quand même. Et je crois qu'à la longue, si nous entrons dans une période de détente économique plus prononcée, peut-être que le ministre des Finances pourrait regarder de ce côté-là, parce que c'est loin d'être inacceptable en soi. C'est une proposition qui est intéressante, mais dans le contexte où nous

sommes aujourd'hui et maintenant, je ne vois pas beaucoup de possibilités. Et j'ai l'impression, si le ministre des Finances avait dû le faire, il l'eut fait à l'occasion de son budget, parce que toutes ces suggestions lui avaient été présentées antérieurement au budget.

Deuxièmement, maintenir une participation financière de base au financement du transport en commun. Je pense que le gouvernement la maintient par la voie des Immobilisations auxquelles il continuera de participer de manière importante, par la voie des contributions financières au transport adapté, par la voie de la contribution qui sera demandée aux propriétaires de véhicules de promenade dans toute la grande région métropolitaine de recensement, par la contribution qu'il apporte, qu'il continue d'apporter au Conseil métropolitain de transport en commun, contribution qui, pour la présente année, est de 26 000 000 \$. Je ne pense qu'il soit question que le gouvernement se retire du transport en commun, mais il a décidé, pour le financement des opérations ordinaires, qu'il faut que les communautés concernées portent davantage leur responsabilité. C'est sur ce point précis que porte la décision gouvernementale. (12 heures)

Vous demandez, en troisième lieu, une compensation pour les pertes encourues au titre de la disparition des droits sur les divertissements. En logique, je pense que c'est difficile de contester une affirmation qui est sous-jacente au mémoire. C'est évident que quand les deux gouvernements, fédéral et provincial, ont décidé d'augmenter la taxe de vente au détail, ils ont implicitement évacué un champ fiscal qui appartenait aux municipalités. On le rétablit en partie dans les ajustements qui ont été annoncés récemment pour les événements à caractère récréatif, sauf ceux qui seront exemptés par un éventuel règlement gouvernemental. Mais je sais que, pour Montréal, il y a un problème de ce côté-ci et nous continuons de l'étudier. Nous continuons de l'examiner et je pense que nous trouverons l'occasion d'en reparler avec vous au cours des prochaines semaines.

En ce qui touche les "en lieu" de taxes, le gouvernement a fait connaître sa décision de ramener les "en lieu" de taxes pour les écoles primaires et secondaires à la moitié de leur niveau actuel et de maintenir à leur niveau actuel les "en lieu" de taxes sur les universités et collèges et les Immeubles des réseaux de la santé et des services sociaux. C'est vrai que ces immeubles reçoivent des services des municipalités mais, dans le cas des écoles primaires et secondaires, nous avons fait faire des calculs pour connaître le coût des services qui sont fournis à ces Immeubles par les municipalités et le niveau de subvention que nous avons retenu est supérieur, selon nos calculs, au niveau des dépenses encourues. Nous ne prétendons pas que ce soit ce qu'il y a de plus généreux. Non, je

n'ai pas de prétention de ce côté-là. Nous avons veillé à faire ces calculs et je peux vous dire que ce que nous avons retenu va au-delà des équations qui nous **avaient** été remises.

En tout dernier lieu, j'ai pris note de la proposition recommandant la création d'une commission spéciale sur le rôle de Montréal comme métropole du Québec. Je pense que c'est très important. Il y en a seulement une métropole au Québec, c'est Montréal. Actuellement, il existe un comité ministériel qui doit veiller au développement économique de Montréal. Je devrai, évidemment, transmettre au chef du gouvernement la proposition que vous nous faites. Moi, personnellement, je serais très heureux qu'il y eût un groupe de travail ou une commission spéciale. Il s'agirait de déterminer des modalités exactes de la structure de l'organisme et de son mandat. Je pense que ça s'imposerait qu'on fasse le point sur le rôle, les problèmes, les difficultés et le potentiel de Montréal comme moteur de la vie au Québec, à bien des égards. Et peut-être que ça nous aiderait à voir un certain nombre de problèmes dans une perspective différente. Soyez assurés que je transmettrai au gouvernement avec des commentaires favorables cette recommandation qui nous est présentée.

M. Doré: En fait, si vous me permettez...

Le Président (M. Garon): M. le maire.

M. Doré: C'est évident que je ne veux pas entrer dans une guerre de chiffres, mais je ne peux passer sous silence le fait... Je **réfère** les membres de la commission à la page 3 du mémoire qu'on a soumis. Effectivement, il peut y avoir des différences d'évaluation entre l'impact gouvernemental, mais, d'un autre côté, les chiffres sont les chiffres. Quand on évalue, au chapitre du transport en commun, fa fin des subventions d'exploitation, 151 400 000 \$ pour le gouvernement - ça, c'est tiré des chiffres du ministère - auxquels on ajoute l'obligation maintenant aussi d'insérer le maintien des actifs dans les dépenses d'exploitation, 34 100 000 \$, auxquels on soustrait la part qu'on estime selon un mode de calcul qui n'est pas complètement arrêté mais l'hypothèse de la redistribution des contributions des automobilistes au chapitre des plaques d'immatriculation, 29 400 000 \$, auxquels on ajoute le désengagement sur les trains de banlieue et le plafonnement des subventions de transport adapté, il faut **bien** voir qu'on est dans une situation... Le gouvernement plafonne les subventions, mais, en même temps, fixe les règles d'admissibilité. Or, les dépenses croissent de 11 % ou 12 % par année de plus que ce que le gouvernement contribue. C'est 24,4 %. Total, c'est 180 500 000 \$ pour le transport en commun, la part de Montréal, 100 000 000 \$, c'est-à-dire correspondant à une quote-part de 55,38 %, qui

est la quote-part de Montréal au sein de la Communauté urbaine.

Quand on regarde les autres transferts, les compensations tenant lieu de taxes constituent une perte de 9 200 000 \$. On perd de l'argent puisqu'on avait 50 % de revenus d'immeubles du primaire et du secondaire. On tombe à 25 %. C'est 9 200 000 \$. Les droits sur les **divertissements**, c'était 15 000 000 \$. On calcule qu'on pourrait, selon l'hypothèse qu'on a faite ici, garder 50 %. **Mais**, encore là, avec toutes les raisons données par la présidente, l'inéquité, les exceptions et tout ça, on pense que ça va être difficile de le maintenir, mais dans l'hypothèse où on jouerait l'option qui nous est offerte, 7 800 000 \$. Les immatriculations, il faut les payer, les véhicules municipaux, c'est une somme de 700 000 \$. Enfin, l'élargissement des "en lieu" de taxes - là, je me réfère à la note 6 - la définition telle qu'elle est faite actuellement dans le projet de loi nous donne lieu de croire que ça va nous coûter 4 000 000 \$ au total. La définition est tellement large que tout le monde va s'y engouffrer et qu'on va devoir retourner 4 000 000 \$ de revenus qu'on perçoit actuellement. Total: 122 900 000 \$. Desquels nous soustrayons les droits sur les mutations immobilières. **Là-dessus**, le gouvernement les évalue pour Montréal à 15 300 000 \$, nous les évaluons à 18 700 000 \$. Mais on ne calcule pas les amendes, d'abord, parce que je ne considère pas que c'est de la fiscalité et, deuxièmement, parce qu'on les a déjà comptabilisées. Dans le budget de 1991, les amendes du Code de la sécurité routière sont déjà comptabilisées comme revenus additionnels. Tout ce qui n'est pas comptabilisé, et ce que je serais prêt à admettre, c'est les "en lieu" de taxes qui viendraient du fédéral, si on applique la surtaxe et, là-dessus, on évalue qu'ils sont de l'ordre d'à peu près 4 000 000 \$ à 5 000 000 \$. Donc, la facture à Montréal est toujours autour de 105 000 000 \$ moins, peut-être, dépendant de l'application de la surtaxe si le fédéral décidait de toutes les payer, dans l'hypothèse... Et les surtaxes foncières. On n'utilisera pas les taxes d'affaires. On va maintenir le rôle locatif. Le gouvernement a fait une estimation que la surtaxe fédérale générerait 11 000 000 \$ si nous décidions d'abolir éventuellement le rôle de la valeur locative et de transférer ça sur une surtaxe foncière. Nous n'avons pas l'intention d'abolir le rôle de valeur locative. Nous allons maintenir une taxe d'affaires et nous utiliserons la surtaxe foncière, ce qui veut dire qu'il y a peut-être un 4 000 000 \$. Donc, de ce point de vue là, je veux juste dire que ces chiffres-là, on ne les a pas inventés. Ils sont une réalité. On peut en débattre, mais je pense que c'est important de pouvoir... Ils sont, je pense, assez bien justifiés.

Je dis simplement ceci, M. le ministre, sur la question de la taxe sur l'essence. En fait, la taxe sur l'essence ou l'immatriculation, au

départ, les municipalités demandaient 45 \$ pour l'immatriculation, 90 000 000 \$. Vous avez décidé que c'était 50 \$. Ça pourrait être 40 \$, 45 \$. Vous pouvez revenir sur cette décision-là. C'est des droits perçus auprès des automobilistes. L'idée, c'est de créer un fonds financé par les automobilistes, dont une partie pourrait venir des droits d'immatriculation, une partie de la taxe d'essence pour financer le transport en commun et développer un partenariat, quatrième partenaire, et de maintenir une contribution minimale au chapitre des tarifs réduits pour, notamment, inciter à les maintenir dans des régions où les populations en dépendent, notamment, et ont besoin de ces éléments-là pour la mobilité. Je pense, notamment, au vieillissement de notre population, au resserrement des règles sur la conduite automobile qui **prive** de plus en plus de gens de leur droit de conduire et qui doivent utiliser le transport en commun pour se déplacer. À ce chapitre-là, c'est l'idée d'un fonds qu'on veut alimenter.

En ce qui concerne les revenus corporatifs, j'aimerais ça voir les chiffres du gouvernement parce que c'est toujours difficile de discuter de documents qu'on n'a pas vus, mais il y a une chose qui me frappe. Ce qui me frappe, M. le ministre, c'est qu'indépendamment des chiffres qu'on peut se donner, il y a déjà un déséquilibre. **4,96 \$** les 100 \$ d'évaluation, c'est la réalité du taux uniformisé à Montréal. Et c'est 3,13 \$ pour le reste du Québec. Le danger, c'est le déséquilibre entre Montréal et les villes qui ont le transport en commun et la périphérie. C'est ça, le danger.

Et je veux juste vous souligner une chose. Ce qui me frappe dans le projet de loi 145, c'est l'espèce de contradiction de base entre deux approches. Quand il s'agit de la police, on a voulu imposer aux municipalités du Québec une tarification pour compenser celles qui l'avaient déjà parce qu'il y avait un problème d'équité qui se posait. Pourquoi une ville avait un fardeau fiscal plus élevé parce qu'elle se dotait de la police, alors que l'autre qui aurait dû en avoir ne le faisait pas et elle faisait une compétition? On a dit: Ça n'a pas de bon sens. D'abord, le gouvernement doit pouvoir payer les services policiers, il faut rétablir l'équilibre. Mais dans le cas du **transport** en commun, c'est le principe inverse qui fonctionne. En renvoyant la facture du transport en commun, ce qu'on fait, c'est qu'on accroît le fardeau des villes qui l'utilisent au profit des villes de la périphérie qui ne le paient pas. Et on va forcément rendre plus intéressante la possibilité des entreprises, quand elles ont besoin de se relocaliser, d'aller dans les villes périphériques.

Le Président (M. Garon): Alors...

M. Doré: Je me limite à ça comme remarques, M. le Président, mais il me semble que

c'est des éléments **qui** doivent être pris en compte dans la réflexion **qui** se poursuit au niveau du gouvernement.

Le Président (M. Garon): Alors, comme le temps dévolu au parti ministériel est même dépassé d'une minute, je donne la parole au député de Jonquière comme porte-parole de l'Opposition officielle pour 21 minutes.

M. Dufour (Jonquière): Oui. Je vous remercie, M. le Président. En écoutant le mémoire de la ville de Montréal, **il** y a une constante **qui** se dégage. L'ensemble des Intervenants qu'on reçoit depuis hier en audience nous dit carrément que la réforme a été mal préparée et qu'elle ne répond pas ni aux vœux des municipalités ni aux vœux de l'ensemble des contribuables du Québec. Et je prends pour acquis - ou pour exemple - que le ministre nous a dit tout à l'heure: M. le maire, si on n'avait pas ça, le déficit gouvernemental, qu'est-ce que vous en pensez?

Donc, je pense que le chat commence à sortir du sac. On vient de dire à tout le monde que, dans le fond, le partage d'un nouvel équilibre, c'est un équilibre pour le gouvernement, c'est un délestage de facture vis-à-vis des municipalités. **Il** me semble que c'est un aveu de taille qu'on reçoit ce matin de la part du ministre des Affaires municipales parce que, **effectivement**, c'est une question de court de caisse pour le gouvernement. Ce **qui** fait que ce n'est pas surprenant qu'on ne s'entendra jamais sur les chiffres. D'un côté, le gouvernement **dit**: Je prends une part de responsabilité de la réforme parce que, moi, je taxe à votre place, et les municipalités, je suis bien conscient qu'elles sont proches des gens et qu'elles vivent avec ces gens-là. À chaque fois que le gouvernement du Québec et le gouvernement fédéral qui, à mon sens, est un gouvernement de trop, viennent piger dans les poches des contribuables, ils viennent d'enlever une marge de manoeuvre aux municipalités. Je pense que les municipalités ne vivent pas en dehors de la réalité de tous les jours, que la taxe vienne de l'un ou de l'autre, mordu par un chien ou mordu par un chat, c'est mordu pareil. Et la municipalité qui est prise pour vivre avec les contribuables se rend bien compte que ces gens-là sont d'autant approuvés. **Il** y a des chiffres qui demandent de la réflexion, qui vont porter à réflexion; 30 % de pauvreté dans la région de Montréal, les problèmes qui sont bien démontrés, à mon point de vue, concernant les responsabilités municipales, tout ça fait qu'effectivement il y a certainement une réflexion intense à faire de ce côté-là.

Mais je voudrais aussi ne pas passer sous silence la question du transport en commun. Le transport en commun, là **aussi**, il y a unanimité. Le gouvernement du Québec qui se targue d'être semblable au gouvernement de l'Ontario... Et je me demande souvent pourquoi on a deux gouver-

nements, on devrait peut-être avoir un seul gouvernement ontarien pour le Québec aussi, cela en sauverait un. Le mémoire de la Communauté urbaine de l'Outaouais, qui nous a été déposé, mais qui n'a pas été défendu par des Inter-venants, nous dit bien, en ce qui concerne le transport en commun: Le gouvernement, loin de s'aligner sur les autres provinces, cette fois, décide de se retirer de ce champ d'action, réalisant certes des économies substantielles à court terme, mais négligeant les impacts négatifs d'une telle décision tant sur le plan de l'environnement que des besoins accrus en réseau routier, qui risquent de découler de la diminution des services du transport en commun et... Est-ce qu'on peut parler d'étalement urbain? On peut reprendre le mémoire de la ville de Montréal, le mémoire de la ville de Québec et, effectivement, on va retrouver à travers ça un certain nombre d'éléments qui font que c'est un désengagement purement et simplement que le gouvernement du Québec impose à ses municipalités. En fait, c'est un problème qui est loin d'être réglé, à mon point de vue, d'autant plus que pour payer une partie de ces dépenses-là on parle de se servir des taxes sur le stationnement. Il y a eu une démonstration évidente, à mon point de vue, hier, que ces taxes-là sont difficilement applicables et que ça va causer des iniquités d'une municipalité à l'autre, donc une distorsion.

Le fait qu'on cherche à empêcher l'étalement urbain par le transport en commun, voilà justement une mesure qui va complètement à l'encontre de toute la philosophie qui sous-tend le transport en commun comme tel. Voilà en gros cette importance de maintenir le transport en commun. Je comprends que, bien sûr, pour la ville de Montréal, même s'il y avait un autobus de ville une fois de temps en temps, je pense que ce n'est pas une raison suffisante pour priver les gens de Montréal du transport en commun.

Je sais que j'ai de mes collègues qui brûlent aussi de poser des questions. Donc, je me contenterai seulement d'une question, pas parce qu'on a des chances d'échanger à des forums qui pourraient être autres qu'ici parce que, effectivement, j'ai l'impression que le forum qu'on a ici ce matin, le ministre nous a bien annoncé les règles du jeu hier matin, d'entrée de jeu... Il nous a bien dit que les objectifs avaient été adoptés par l'Assemblée nationale, il n'a pas dit que c'était sur division, mais en tout cas, sur division, et que les modalités, il était pour en discuter. Ça fait que supposons que cette volonté se maintienne, comment pensez-vous que le transport en commun, dans l'état actuel des choses, avec les propositions qui sont sur la table, il va se comporter dans une région comme Montréal, avec les effets que vous allez avoir à vivre?

M. Doré: Si vous permettez, M. le Prési-

dent, je vais demander à Mme la présidente de fournir la réponse au critique de l'Opposition.

(12 h 15)

Mme Cousineau: M. le Président, là-dessus, notre réponse est la même qui apparaît clairement dans le mémoire de la Communauté urbaine et les décisions prises par les élus de la communauté en séance spéciale pour cette question. Nous entendons maintenir quasi à titre de service fondamental et essentiel le transport en commun sur le territoire de la Communauté urbaine. Nous ne voulons pas, nous refusons de mettre en cause les besoins des individus, Montréalais et Montréalaises, qui sont les utilisateurs du transport en commun, et aussi de mettre en cause la santé économique de la ville par un affaiblissement ou une disparition du transport en commun.

Donc, la contrepartie, c'est une nécessaire imposition aux secteurs non-résidentiels, puisque c'est là qu'on nous indique d'aller chercher les fonds qui nous manqueront. Par ailleurs, le secteur résidentiel sera aussi touché par l'ensemble des autres mesures, parce que, étrangement, dans ce projet qui doit nous fournir de nouveaux champs de taxation, on nous en retire au passage quelques-uns, et les non-résidentiels devront supporter de leur côté un certain nombre d'ajouts quant au manque à gagner pour la ville.

Dans le cas du stationnement, si vous permettez, je reviendrais à une de vos remarques. Nous n'avons justement pas fait état pour nous de revenus venant des stationnements, essentiellement parce que la mesure telle que proposée actuellement est inapplicable à Montréal. Elle supposerait le consentement de tous les intervenants, ceux de la Communauté urbaine et ceux de la région, nord et sud. Or, nous savons actuellement qu'un tel consentement n'existe pas. Alors, à moins qu'elle ne soit une perception qui pourrait être faite par la Société de transport, ou même par le Conseil métropolitain, imposée sur l'ensemble du territoire à toutes les villes concernées, autrement, ce n'est encore qu'un ajout au déséquilibre entre la position concurrentielle de Montréal par rapport aux autres villes. Donc, pour nous, le stationnement qui était une mesure que nous avions souhaité voir appliquer devient inapplicable et inaccessible telle que proposée actuellement. Et c'est pour ça que ça n'apparaît pas dans nos propositions de revenus.

Le Président (M. Garon): M. le député de Pointe-aux-Trembles.

M. Bourdon: Alors, je voudrais d'abord souhaiter la bienvenue à M. le maire, à Mme la présidente du comité exécutif, de même qu'aux nombreux conseillers et conseillères - j'en ai compté une quinzaine - qui assistent, dont les trois conseillères...

Mme Cousineau: Il y en a 25, M. le député.

M. Bourdon: Il y en a 25.

Mme Cousineau: La presque totalité.

M. Bourdon: Alors, quand on connaît des gens assez intimement, on finit par ne plus les compter, dont les trois conseillères de mon comté de Pointe-aux-Trembles. Je voudrais féliciter la ville pour son mémoire qui résume bien l'état de la question, je pense, et je voudrais profiter de mon intervention pour faire un appel au ministre, pour qu'il tente de raisonner les gens du ministère des Finances.

Je pense que ce qui est devant nous, c'est un projet de transfert de responsabilités du gouvernement du Québec, qui n'est pas acceptable pour Montréal, qui est une ville qui connaissait déjà de grandes difficultés.

Je voudrais ajouter, M. le Président, que quand il y a plusieurs milliers d'itinérants dans une ville nordique, c'est qu'il y a des problèmes sociaux qui ont une acuité phénoménale. À cet égard, il y a un rapport récent de l'OPDQ qui révèle qu'il y a sur l'île de Montréal 188 000 sans-emploi, ça veut dire 500 000 de population de touchés sur un total de 1 650 000. Puis on sait que c'est Montréal qui a le plus gros fardeau du sous-emploi.

Je voudrais dire, sur le transport en commun, que c'est une évidence que les autorités municipales prennent la bonne décision en disant: on ne le coupera pas, alors que sur la rive sud, on parle de couper et de privatiser, ce qui va avoir des conséquences très adverses pour la rive sud et pour Laval qui sont dans le même bateau.

Et, M. le Président, quand le ministre dit - il le disait hier aussi - que les entreprises, on est capables de les taxer encore un peu, bien, la Chambre de commerce, hier soir, parlait au nom des commerces qui sont en difficulté, et puis le taux de vacance des commerces à Montréal, selon le mémoire de la ville de Montréal, l'illustre. C'est parce que les entreprises ne sont pas toutes riches et, dans le commerce, il y a une situation actuellement qui est assez catastrophique.

L'idée d'une commission sur le rôle de Montréal, je l'appuie d'emblée. Il me semble qu'il faut un débat public sur la place de la métropole, parce que si la métropole plie les genoux, c'est le pays au complet qui va être frappé et qui va s'en trouver influencé. Puis à cet égard, M. le Président, je voudrais qu'on comprenne, du côté du gouvernement, qu'il n'y a aucune commune mesure entre les difficultés que les Montréalaises et les Montréalais vont traverser et la récupération de 100 000 000 \$ dans le premier exercice financier que le gouvernement va faire avec ça. Et, à cet égard, M. le Président, c'est une question que je veux adresser au maire et aux représentants de Montréal: Sentez-vous, dans ce qui est proposé par le gouvernement, une

vision de l'avenir de la métropole ou bien une nécessité de joindre les deux bouts?

Mme Cousineau: Avant de laisser la parole à M. le maire, je voudrais juste, M. le ministre, saisir l'occasion qui m'est donnée pour réagir à ce que vous avez appelé votre reproche mineur. Vous dites: Vous nous présentez un point de vue de Montréalais. Or, vous entendre dire ça, pour moi, c'est entendre que je n'ai pas réussi à vous convaincre que, lorsque je vous parle des problèmes de Montréal, je pense que je vous parle des problèmes du Québec. C'est l'essentiel de notre demande et quand on demande une commission, pour nous, c'est un lieu où l'on pourrait partager ce que je crois profondément partageable et déjà en partie partagé, c'est-à-dire une vision de Montréal et de la métropole qui fasse que lorsqu'on en parle, on parle aussi du Québec et qu'on parle pleinement du Québec.

M. Doré: Si je peux me permettre de tenter de répondre à votre question, je pense que ce qui nous manque par-delà ce que Mme la présidente vient de dire, c'est, je dirais, une politique urbaine pour Montréal. Le ministre, avec raison, j'ai ici des extraits du New York Times, de l'article qu'il a cité fréquemment, de vendredi dernier, où on examine la situation des villes américaines et leur fiscalité... Je suis aussi beaucoup la situation américaine parce que nous vivons sur le même continent et qu'il y a des signes précurseurs, avant-coureurs de ce qui se passe dans les villes américaines qui peuvent se passer chez nous. Ce qui m'apparaît évident, c'est que si nous ne voulons pas avoir à contrôler ce que l'on a appelé dans le document "des bombes à retardement", si nous ne voulons pas, à terme, asphyxier le centre de la région et, à terme, affecter la vitalité de la région et du Québec, il me semble qu'il faut faire ce travail de réflexion ouverte. Le ministre était ouvert à ça parce que le ministre nous a déjà dit: Moi, la problématique des villes centres, notamment de Montréal, je suis prêt à en discuter avec le ministère. Ce qu'on dit aujourd'hui, essentiellement, c'est que plutôt que d'avoir une approche, je dirais, particulière Montréal-ministère, nous souhaitons avoir une approche plus globale pour que le débat se fasse. Il y a beaucoup de gens qui veulent se faire entendre à Montréal et ce sont des gens de la région qui ont des choses à dire là-dessus, des gens des régions du Québec également. Qu'on clarifie une fois pour toutes cette question de la métropole et de son rôle, le rôle important qu'elle joue pour tout le Québec et des ressources dont elle a besoin pour faire face aux défis qui sont les siens.

Je vais me permettre une remarque, M. le Président, et je pense qu'elle ne se veut pas méchante du tout, mais ça illustre ce que je viens de dire. Lorsque, en 1989, à quatre jours d'une élection, le gouvernement a souscrit à une

démarche faite à l'échelle de la région par la concertation de créer un organisme métropolitain du transport en commun, il a souscrit à quelque chose qui était novateur et il a décidé d'assumer le paiement - enfin, il avait deux possibilités, ou les villes contribuent à régler les problèmes de ce qu'on appelait les chevauchements inter-réseaux, je n'utiliserai pas l'autre terme qui hérissait certains de mes collègues - et le gouvernement a dit: Bien, on va plutôt partager, organiser un système et on va y contribuer. Ça me semblait être un pas dans le bon sens. On développe une conscience régionale sur le transport en commun. On voulait, sur cette foulée-là, en développer une davantage sur la promotion économique, touristique et ainsi de suite. Mais cela dit, ça ne s'inscrit pas dans une politique. C'était appuyer une volonté qui était là.

Lorsque, dans le projet gouvernemental, on nous annonce que les contributions au CMTC, on va y mettre fin en 1994, parce que c'est ça qu'on nous dit, bien, je dis: C'est peut-être l'absence d'une politique urbaine pour Montréal qui amène une telle conclusion et, de ce point de vue là, il y a une urgence, non seulement à ce qu'on évite l'étranglement de la métropole parce qu'elle n'a pas les ressources pour faire face aux défis qui sont les siens, mais que l'on puisse globalement, à l'échelle de la région, se donner une politique urbaine pour Montréal parce qu'on en a besoin et parce que seul le gouvernement peut le faire. La ville de Montréal ne peut pas le faire seule. La ville de Montréal et les partenaires, malgré les bonnes relations qu'on peut développer, ne peuvent pas le faire, l'éclatement de la région est difficile. Je le dis souvent à mon collègue de Toronto, lorsqu'il concerte sa région, il met 7 personnes autour de la table. Lorsque le maire de Montréal veut concerter sa région, ça en prend 50. Bien, il y a quelque chose là qui fait qu'il me semble qu'il faut éventuellement se doter d'une politique urbaine pour Montréal et c'est le plaidoyer qu'on fait aujourd'hui.

Le Président (M. Garon): M. le député de Labelle.

M. Léonard: Merci, M. le Président. D'abord, mes salutations au maire, à Mme Cousineau, à tous ceux qui représentent Montréal aujourd'hui. Je voudrais simplement rappeler au départ que les municipalités sont des institutions politiques qui ont un rôle politique à jouer même si elles ne sont pas des gouvernements, mais qu'elles disposent de pouvoirs importants, dont l'aménagement, les pouvoirs en termes de fiscalité, donc les moyens de réaliser leurs perspectives, qu'elles doivent assurer des services aux citoyens.

J'ai l'impression que le projet que nous avons actuellement procède d'impératifs surtout

fiscaux et qui n'ont pas été pensés en termes de perspectives pour les municipalités. Je comprends, le ministre arrive dans son ministère et il s'est fait vendre une commande à assurer par ses collègues en termes d'équilibres financiers. Mais je pense que, pour me raccrocher d'ailleurs à ce qu'on vient de discuter, une commission sur les perspectives de Montréal, c'est majeur. Nous avions, à l'époque, en 1982, modifié la Communauté urbaine de Montréal, dans notre esprit, c'était la ville de Montréal qui était la locomotive. Aujourd'hui, quand on analyse les retombées du projet de loi, j'ai l'impression que, par le biais de la fiscalité, on vient de la freiner considérablement. Je ne dis pas que ce sont des intérêts avoués, mais les conséquences sont celles-là, ça va freiner, c'est évident. Et on se retrouve finalement à "clencher" la métropole, la Communauté urbaine, pour des raisons d'équilibres fiscaux au gouvernement, alors qu'il faudrait penser les choses à l'inverse. À mon avis, la fiscalité, c'est un des moyens les plus puissants d'assurer les perspectives d'un milieu.

Or, qu'est-ce qui arrive à Montréal? Le chiffre le plus déterminant pour moi que j'entends ce matin, c'est que 40 % des transferts du budget du gouvernement vont être assurés par la ville de Montréal. C'est considérable. Et je pense, M. le ministre, qu'il faut faire bien attention d'exprimer de telles données en pourcentage d'augmentation de la fiscalité, parce que les décisions des citoyens se prennent à la marge. Pour eux, il est entendu qu'ils doivent payer un certain montant de taxes. Mais si, à un endroit ou à un autre, ils doivent payer 10 % de plus, ils vont y penser déjà. Mais s'ils doivent payer 75 % de plus de taxes, là, la décision est déjà prise d'avance.

C'est fondamental. Moi, j'ai toujours pensé qu'il y a une réalité qu'il faut vraiment prendre en considération: la population du Québec est stable, mais la population de Montréal ne bouge pas et même diminue, a déchu de façon significative, alors que les villes de la couronne ont augmenté de façon significative. Et l'autre tableau que vous avez, c'est celui de la page 12, où les décisions à la marge dans l'avenir vont se prendre en faveur des villes de la couronne et, donc, vous venez de créer une pression considérable à l'étalement urbain. Je partage absolument ce point de vue.

Prenez le transport en commun, arrivons à ce point, les municipalités de la couronne ne le paient pas, mais la ville de Montréal le paie. À qui ça sert, le transport en commun? Je pense qu'il faudrait se poser cette question. Ça sert beaucoup aussi aux gens de la couronne, à l'île Laval, à la rive sud, mais ils ne partagent pas un fardeau équitable là-dessus. Et je dirais aussi une chose qui défavorise Montréal, même par rapport aux villes de la banlieue, mais encore plus par rapport aux villes de la couronne, à mon avis, si vous voulez toucher à la fiscalité, il faudrait

peut-être toucher à certains éléments. Les critères de partage du coût du transport en commun sont importants, mais quand on prend strictement le potentiel fiscal, cela inclut la valeur des terrains dans Montréal. Or, au centre-ville, les terrains ont une valeur considérable, de sorte que les Montréalais, par tête de pipe, sont amenés à payer plus que les autres. Ils ne l'utilisent pas nécessairement plus, mais si le prix de votre terrain au centre-ville est 4 ou 10 fois ce qu'il est ailleurs, dans une autre municipalité de banlieue, même dans le territoire de la Communauté urbaine, à ce moment-là, Montréal est amenée à payer plus, toutes proportions gardées.

Alors, c'est encore bien pire quand on arrive dans les villes de la couronne qui n'assument aucun coût du transport en commun. Donc, la fiscalité vient de créer un déséquilibre en défaveur de Montréal. C'est un facteur majeur et il me semble que, si vous voulez transférer des responsabilités, il faut avoir la perspective, en termes d'aménagement, des conséquences de ce qu'on fait. Donc, il faudrait se poser des questions sur les critères de répartition des coûts des services communautaires sur l'île de Montréal. Il y a la police, il y a...

Le Président (M. Garon): Je vais être obligé de vous demander de terminer, parce qu'on a déjà dépassé l'heure, 12 h 30. J'ai laissé aller pour donner le même temps de chaque côté, 21 minutes chacun. Je suis obligé de suspendre les travaux de la commission.

M. Léonard: Ça prendrait une commission, M. le Président, pour échanger...

Le Président (M. Garon): Alors, je suspends les travaux de la commission jusqu'après les affaires courantes, à 15 h 30.

(Suspension de la séance à 12 h 31)

(Reprise 15 h 37)

Le Président (M. Garon): S'il vous plaît! Conformément au mandat qui nous a été confié par l'Assemblée nationale, je déclare la séance de la commission ouverte et j'appelle immédiatement le Conseil du patronat du Québec. Pardon. Auparavant, il y a remplacement, qu'on m'a dit, avec le consentement, c'est possible, puisque le député de Rimouski a dû quitter pour cause de maladie dans sa famille et il sera remplacé par...

Le Secrétaire: M. Dauphin (Marquette) remplace M. Tremblay (Rimouski).

Le Président (M. Garon): Est-ce qu'il a consentement?

Des voix: Oui.

Le Président (M. Garon): Consentement. Donc, le Conseil du patronat, pendant une période de 45 minutes, va nous donner son point de vue sur la loi 145. Et, selon les règles habituelles, vous avez 15 minutes pour exposer votre point de vue, 15 minutes pour les députés ministériels, 15 minutes pour l'Opposition officielle. Si vous en prenez plus que vous ne pouvez le faire, ce sera réduit d'autant du temps des deux partis. Si vous en prenez moins, ça ajoutera au temps où ils pourront vous poser des questions ou faire des commentaires. M. Dufour, à vous la parole, si vous voulez nous présenter les gens qui vous accompagnent.

Conseil du patronat du Québec

M. Dufour (Ghislain): Merci, M. le Président. Mes collègues: à gauche, M. Claude Chabot, président de l'Association des propriétaires de cinémas du Québec et président-directeur général de la chaîne Cinéplex Odéon; à ma toute droite, Jacques Garon, directeur de la recherche au Conseil du patronat et, à ma droite, M. Guy Laflamme, président des Industries de la Rive-Sud et président du conseil d'administration du CPQ.

Merci, M. le Président. Je voudrais d'abord vous remercier de nous recevoir et de nous donner l'occasion de vous présenter brièvement notre opinion sur cet important dossier. Déjà, quand on avait rencontré M. Gérard D. Lévesque, deux ou trois mois avant la présentation du budget, on avait dit à M. Lévesque notre inquiétude sur ce dossier-là, parce qu'on savait déjà un peu ce qui s'amenait. Et nous lui avions dit que ça ne pourrait pas faire autrement que de se répercuter sur la santé financière des entreprises et des particuliers.

Vous vous rappelez que le dernier budget de M. Lévesque, avec certaines modifications, faisait déjà un fardeau fiscal de 320 000 000 \$ de plus aux entreprises. Et on considérait déjà ça comme excessivement important. Depuis, il y a eu justement le dernier budget du ministre des Finances du 2 mai 1991, qui est venu confirmer la gravité de la situation financière du Québec. Et il y a eu encore, à ce moment-là, un autre montant de 100 000 000 \$ qui est venu s'ajouter au fardeau fiscal des entreprises, sans oublier bien sûr, les taxes indirectes qui rejoindront les particuliers.

De plus, le transfert proposé de plusieurs centaines de millions aux municipalités par le projet de loi 145 qui n'était pas dans le budget de M. Lévesque, il faut rappeler que ça sera financé en très grande partie par l'impôt foncier non résidentiel et ça arrive à un moment où on traverse une récession économique qui est très sérieuse. On sait tous que... On peut en témoigner à partir des niveaux record de faillite

d'entreprises et de particuliers, du taux de chômage qui est excessivement élevé. Notre témoignage, cet après-midi, M. le Président, n'a pas pour objectif d'analyser les articles de ce projet de loi un par un. C'est le lot des spécialistes. Ils le feront bien. C'est de vous présenter notre vision de ce projet de loi de façon très générale et nous le faisons en trois volets.

Le premier volet est la présentation de notre analyse financière de ce projet-là. Contrairement à ce qui est dit sur la place publique, ce n'est pas vrai - je m'excuse de la façon dont je le dis - que c'est un transfert de seulement 236 600 000 \$. C'est un transfert réel de 400 000 000 \$ comme on le décrit dans les deux pages qui sont là. S'il y a des erreurs de présentation, nous aimerions le savoir. Mais en ce qui nous concerne, la façon dont on présente les chiffres à la population nous laisse perplexes. Et quant à nous, cette façon de présenter les chiffres ne donne pas l'heure juste aux contribuables quant à la facture qu'ils devront assumer. Donc, quant à nous, il est inexact de parler de 236 000 000 \$. Il faut vraiment parler de 400 000 000 \$.

Deuxième volet de notre préoccupation, c'est ce qu'on appelle les problèmes que soulève le projet de loi. Déjà, lorsque le ministère avait annoncé ses couleurs en décembre 1990, le COPIMM à Montréal avait estimé que 70 % des coûts de la réforme seraient absorbés par les entreprises. C'était 384 000 000 \$ des 545 000 000 \$ dont on parlait au départ. Il n'est donc pas étonnant que le milieu des affaires se soit immédiatement inquiété. En effet, sous le couvert d'une réforme de la fiscalité municipale, on assistait en réalité à un transfert massif de factures en direction des entreprises, ce qui risque fort de réduire la rentabilité et, donc, la compétitivité de ces dernières. Les modifications annoncées à la mi-mai ont certes soulagé en partie les entreprises, le gouvernement décidant d'assumer 77 900 000 \$ de la facture originale et en transférant nommément une autre partie aux particuliers, quoique dans ce dernier cas - nous insistons pour le dire - la facture revient inévitablement à plus ou moins long terme aux **entreprises** qui sont les principales créatrices de richesse. Mais le problème demeure toujours majeur pour les entreprises, M. le Président. Malgré les adoucissements annoncés, elles feront toujours les frais pour l'essentiel de la réforme. Et on vous donne un certain nombre d'exemples concrets, notamment sur le territoire de la Communauté urbaine et, hier soir, la **CUM** disait carrément que c'était en moyenne une augmentation de 13,1 % qu'il fallait prévoir et on parlait même, dans certains cas, d'une augmentation de 20 %, ce qui est énorme. Est-ce le temps, donc, d'alourdir le fardeau fiscal des entreprises après les dernières taxes annoncées par M. Gérard D. Levesque, après les nouveaux coûts de la réforme des normes du travail, les hausses inévitables de

cotisation à la CSST, etc.?

Signalons par ailleurs - et c'est une préoccupation majeure que l'on a - M. le Président, qu'en transférant le fardeau du financement des dépenses de fonctionnement du transport en commun aux entreprises, le gouvernement crée une nouvelle charge fiscale dont sont exemptées les entreprises situées au-delà des municipalités desservies par le transport en commun, notamment Montréal et Québec. On pourrait ainsi provoquer la désindustrialisation de certaines zones urbaines en incitant les entreprises à s'établir en périphérie pour échapper à une fiscalité municipale de plus en plus lourde. Ajoutons encore que les **entreprises** subiraient de plus une importante augmentation de leurs taxes d'affaires.

Souignons enfin, M. le Président, que le législateur devrait, s'il doit faire cette **réforme**, au moins en profiter pour considérer la possibilité, dans le cadre notamment de l'article 32, d'exclure clairement du rôle d'évaluation les équipements servant à la protection de l'environnement.

Troisième volet et c'est encore un volet majeur, on s'en va vers un système, mais de plus en plus complexe. Le projet de loi 145 semble accorder beaucoup de latitude aux municipalités en proposant notamment la coexistence de trois régimes de taxes d'affaires: valeur locative, surtaxe foncière, permis d'affaires. Les municipalités auraient donc la possibilité de taxer dans trois champs différents. Non seulement le système deviendrait-il alors moins transparent et inéquitable dans plusieurs cas, mais il serait également inefficace car nul doute que des coûts administratifs additionnels seront générés par l'opportunisme fiscal toujours possible dans le choix des mesures retenues: taxe optionnelle sur le stationnement, étalement des valeurs, droits sur les divertissements dont on vous parlera dans deux minutes avec le témoignage de l'Association des propriétaires de cinémas, la révision du rôle, la réouverture des baux, etc. Il faut, par ailleurs, noter d'autres problèmes, dont l'absence généralisée d'informations à l'heure actuelle sur le nombre, la superficie, la valeur des terrains de stationnement. En matière de voirie locale également, aucune évaluation quantitative et qualitative de l'état du réseau routier ne semble avoir été présentée aux municipalités avant de leur faire le transfert.

Ces quelques considérations - et on pourrait en ajouter beaucoup d'autres - révèlent une certaine inquiétude au sujet des mesures proposées tant quant à leur incidence financière qu'à leur incidence administrative sur les municipalités.

La situation financière difficile du gouvernement, M. le Président, ne nous apparaît pas une raison suffisante pour l'exempter d'analyser en profondeur les impacts et les retombées des mesures fiscales qu'il entend prendre à l'égard

des municipalités sans par ailleurs les avoir mises véritablement dans le coup.

En conclusion, nous sommes convaincus que les enjeux de la réforme proposée sont majeurs, d'où l'importance d'éviter d'agir de façon précipitée. On se rappelle la réforme de 1980. Plusieurs d'entre nous, ici, l'avons vécue, cette réforme de 1980. Elle avait fait l'objet de discussions durant plus de deux ans, ce qui témoigne, malgré tout et malgré toute la bonne volonté possible, des difficultés qui sont inhérentes à un dossier comme celui-là.

En raison, donc, de l'impact considérable qu'auraient les mesures envisagées et sur les entreprises et sur les municipalités, nous croyons toujours nécessaire de procéder à l'examen approfondi de ce dossier, de concert avec les élus locaux et les responsables des services publics, avant que les orientations gouvernementales actuelles ne deviennent loi.

Et nous transmettons d'ailleurs au ministre un message qui est un message un peu surprenant de la part d'une organisation comme la nôtre qui, de façon habituelle, s'oppose à toute hausse des déficits gouvernementaux. Si la réforme était reportée, c'est un manque à gagner pour le gouvernement de plus ou moins 100 000 000 \$ pour l'année qui s'en vient. Janvier, février, mars, à toutes fins pratiques... Nous considérons que les répercussions, M. le ministre, seront telles, de cette réforme-là, que nous sommes prêts à assumer un déficit supplémentaire de 100 000 000 \$ si vous acceptez de vous asseoir avec les municipalités à l'automne pour essayer de voir de façon permanente le règlement de ce problème-là. Dans les contacts que nous avons eus avec les entreprises... Evidemment, vous pouvez toujours réduire vos dépenses, mais vous nous dites que ce n'est pas possible. Alors, compte tenu du fardeau fiscal que nous assumerons de toute façon par le transfert, que nous assumerons en plus dans les années qui viennent, je vous dis que c'est une proposition, en ce qui nous concerne, qu'on est prêt à mettre sur la table.

On estime, finalement, que le report de l'adoption du projet de loi permettrait trois choses: réaménager le cadre fiscal de façon qu'il réponde plus adéquatement aux préoccupations à la fois du gouvernement et des municipalités; deuxièmement, améliorer l'équité et l'efficacité de la fiscalité municipale et, troisièmement, ne pas alourdir encore le fardeau fiscal des entreprises de façon à s'assurer qu'elles demeurent concurrentielles. Quand on parle d'entreprises, c'est beaucoup d'entreprises surtout sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal. Au conseil, nous avons 126 associations patronales qui nous ont donné le mandat d'être très fermes dans la position que nous prenons. Elles n'y voient que des inconvénients. Nous aurions pu en faire témoigner plusieurs. Nous avons convenu de n'en faire témoigner qu'une qui

s'exprime à ce moment-ci par l'intermédiaire du président de l'Association des propriétaires de cinémas.

M. Chabot (Claude): Bonjour, M. le Président. Je me présente, Claude Chabot. Je suis président de l'Association des propriétaires de cinémas du Québec qui regroupe environ 90 % des salles de cinéma au Québec et qui regroupe, entre autres, les deux grandes chaînes pan-canadiennes, soit Famous Players et Cinéplex Odéon, mais également le plus grand parc de salles indépendantes en Amérique du Nord et nous en sommes très fiers. Environ 30 % des salles de cinéma exploitées au Québec appartiennent à des Québécois et sont indépendantes.

M. le Président, nous demandons aujourd'hui à M. Ryan de bien respecter ses engagements publics et de retirer complètement et non de transférer à la venue de la TVQ la taxe sur les divertissements, dite taxe d'amusement. Je vais rapidement vous dire le pourquoi de la chose: Par son prix d'entrée, par sa disponibilité, soit en étant présent en région et en zone urbaine, par la "diversion" des produits offerts - Je devrais dire "la diversité", parce qu'au cinéma on peut voir toutes sortes de trucs - le cinéma en salle est le seul divertissement culturel accessible à toutes les couches de la population. Les dernières statistiques montrent que plus d'une personne sur deux, 53 % pour dire exactement, assiste au moins une fois par an à une représentation de cinéma en salle. Le cinéma en salle fait partie des industries culturelles du Québec et a été depuis plus de 10 ans hautement subventionné à tous les niveaux par la Société générale des Industries culturelles. De nombreux millions ont été investis pour redorer le parc de salles indépendantes, surtout en région. Actuellement, il y a plus de 50 écrans de salles de cinéma qui sont en construction et la plupart de ces écrans-là sont subventionnés par le gouvernement. On a également subventionné la production de films au Québec et tout ça est mis en cause avec une triple taxation.

Nous devons considérer cette triple taxation comme une concurrence déloyale à notre industrie. En effet, le cinéma qui est vu chez soi par la location de vidéocassettes dans des clubs vidéo n'a pas à affranchir cette taxe d'amusement de 10 % ni, par le fait même, la télévision à péage que plusieurs d'entre vous doivent recevoir sur leur petit écran. Il s'agit, encore une fois, de montrer que si cette taxe d'amusement était transférée aux municipalités et appliquée dès 1992, le taux de taxation d'un billet de cinéma dépasserait l'ordre de 25 % et serait le plus important en Amérique du Nord.

Si vous allez de l'avant avec ce projet de transfert de taxes municipales, vous allez créer, M. Ryan, une instabilité économique dans notre milieu, qui va réduire ou freiner tout investissement pour un nouveau parc de salles. Vous allez

anéantir en un an tout au plus les bienfaits créés par les millions déjà dépensés par l'État afin de redorer ce parc de salles de cinéma.

Nous croyons, en terminant, que le résultat final sera une baisse de fréquentation de plus de 20 % de spectateurs. M. Ryan, le cinéma en salles est une industrie excessivement fragile. On vous prie d'y faire attention. Merci beaucoup.

M. Dufour (Ghislain): Alors, M. le Président, ça termine, je pense qu'on a pris exactement 15 minutes; on n'a pas grugé sur le temps de personne.

Le Président (M. Garon): Vous avez même pris 23 secondes de moins.

Une voix: On peut continuer.

Le Président (M. Garon): Ha, ha, ha! Alors, la parole maintenant est au ministre des Affaires municipales.

M. Ryan:... la discipline, parce que j'attendais un chiffre qu'on doit me donner qui va me permettre de compléter mon intervention tantôt.

Il me fait plaisir de saluer la délégation du Conseil du patronat du Québec et de lui dire que nous apprécions vivement l'intérêt qu'elle porte au projet que définit le projet de loi 145. Nous aurions souhaité des commentaires plus empreints de compréhension à l'endroit des bienfaits qu'apportera cette législation, à tout le moins pour la santé des finances publiques, et nous prenons acte des observations du Conseil du patronat du Québec.

Et avant d'en venir à des considérations plus précises, je voudrais discuter de deux aspects plus généraux de la présentation qui vient de nous être faite. Tout d'abord, précisons bien qu'en ce qui touche les municipalités, quand nous parlons de 236 000 000 \$, je voudrais qu'on précise exactement de quoi il s'agit. Je pense qu'on va s'entendre, il n'y aura pas de discussion là-dessus parce que les chiffres doivent normalement être les mêmes pour tous les esprits de bonne foi. Nous disons qu'il y a une facture totale de 477 000 000 \$ au départ que le gouvernement a allégué de 78 000 000 \$ pour la ramener à 400 000 000 \$; je pense que, là-dessus, il n'y a pas de discussion entre nous? Ça va.

Ensuite, le gouvernement va procurer, par des décisions prises par lui-même ou par l'Assemblée nationale, aux municipalités des revenus d'appoint d'une valeur de 149 000 000 \$, la contribution des automobilistes au financement du transport en commun, l'augmentation des revenus relatifs aux infractions au Code de la sécurité routière, 20 000 000 \$, plus 50 000 000 \$; en plus, il y a les droits ajustés sur les mutations immobilières. En tout, ça fait 78 000 000 \$, ça. Alors, 78 000 000 \$ plus 50 000 000 \$, ça fait 128 000 000 \$, plus 20 000 000 \$, ça fait

149 000 000 \$. Les municipalités n'ont pas à bouger, elles n'ont qu'à ouvrir la caisse et l'argent va entrer. Elles n'ont pas de décision politique à prendre, c'est clair.

C'est dans ce sens-là que nous parions d'un résidu de 252 000 000 \$. Vous, vous parlez à partir du point de vue des entreprises et des contrats. Nous sommes d'accord là-dessus, nous sommes d'accord. Mais ça revient à dire, si je vous comprends bien, M. Dufour, que vous auriez préféré qu'on porte le déficit à 3 600 000 000 \$ au lieu de 3 500 000 000 \$. Il fallait bien mettre une limite quelque part.

À partir du moment où le ministre des Finances met cette limite-là à 3 500 000 000 \$, il faut bien qu'on s'organise pour que le reste fonctionne. Si vous nous demandez de refaire le budget, on peut dire qu'on va essayer de l'améliorer pour l'année prochaine. Mais on le fait une fois dans l'année et, après ça, il faut que chaque ministre tire ses conclusions et marche. Et moi, je trouve que c'est ça qui... Votre proposition nous ramène à cette demande-là. Je la respecte, mais je suis obligé de vous dire tout de suite, pour ne pas qu'il y ait de malentendu entre nous, qu'elle a peu de chances d'être retenue.

C'est vrai...

M. Dufour (Ghislain): Est-ce qu'on peut réagir à ça, M. Ryan, ou...

M. Ryan: Pardon?

M. Dufour (Ghislain): Est-ce qu'on peut réagir à ça?

M. Ryan: J'aimerais peut-être mieux finir...

M. Dufour (Ghislain): O. K.

M. Ryan:... parce qu'il y a un président qui est un petit peu intolérant quant à ce qui touche le temps, et je voudrais au moins finir...

Le Président (M. Garon): Il est juste.

M. Ryan: Ha, ha, ha! Je voudrais au moins juste finir les commentaires que j'ai à faire là-dessus. On peut discuter à partir de là: bien, vous n'auriez pas dû le mettre sur tel point, vous auriez dû le mettre sur un autre point, sur l'impôt sur le revenu, la taxe de vente, tout ça... On peut faire toutes les propositions qu'on voudra, mais le gouvernement a estimé que c'est là que devait s'arrêter l'hémorragie déficitaire dans cette période très difficile.

Deuxièmement, je pense que c'est important de s'entendre sur l'ampleur de l'effort qui est demandé. J'ai démontré au maire de Montréal ce matin, même s'il n'a pas voulu l'admettre, que le fardeau réel, pour la ville de Montréal, nous l'estimons à 68 000 000 \$. C'est bien loin, ça, des 200 000 000 \$, 300 000 000 \$, 400 000 000 \$

qu'on a fait miroiter dans l'esprit des citoyens. Pour l'ensemble du Québec, c'est 236 000 000 \$ plus 15 000 000 \$. Je vais revenir sur la question des droits sur les événements culturels dont a parlé M. Claude Chabot tantôt.

À supposer que nous transférons tout ça du côté de l'impôt foncier sur les entreprises, l'augmentation de la charge pour les entreprises de la région de Montréal, de l'île de Montréal, ça représenterait un accroissement de leur fardeau fiscal de 2, 4 %, le fardeau fiscal total.

Et tous ceux qui ont regardé ça avec nous se rendent compte que ce n'est pas aussi énorme que l'a dit une certaine propagande, en tout cas. On peut toujours dire que ça serait mieux 0, c'est entendu, ça serait mieux -2. J'aimerais mieux -2, moi. Mais il faut quand même qu'on soit réaliste et qu'on regarde l'idée de l'importance.

Puis si on prend ça à l'ensemble du Québec, ce qui est impossible, à l'échelle de l'ensemble du Québec, ça va être impossible d'appliquer tous ces montants-là à l'impôt sur les entreprises, parce que vous allez dans des villages de 1000 personnes, 500 personnes, il y a un magasin général, il y a une petite boutique de ceci, de réparation d'automobiles, ou de ceci ou de cela, ils n'ont pas les moyens d'aller chercher beaucoup d'argent de ce côté-là. Il va falloir qu'ils aillent en chercher sur le foncier général. Et même la majeure partie, dans un bon nombre de municipalités de petite taille, devra être puisée de ce côté-là.

On a fait les calculs, ce que ça représenterait d'augmentation sur le compte de taxes moyen, dans chaque municipalité du Québec. Il y a certains ajustements que nous continuons de faire, mais notre objectif, c'est de ramener le montant à un niveau raisonnable, à un niveau acceptable. Puis si nous allons de ce côté-là, en partie, d'abord les 236 000 000 \$ qui sont demandés aux municipalités, ça représente très peu par rapport au déficit du gouvernement pour la présente année. Le déficit va être de 3 500 000 000 \$. 236 000 000 \$ sur 3 500 000 000 \$, ça fait à peu près 7 %. C'est ça, la partie que nous demandons aux municipalités, d'assumer sous forme de charge fiscale accrue, dont elles auraient la responsabilité politique. Et nous l'avons réduite au minimum, encore une fois. Mais je voudrais vous poser une question à ce sujet-là: Est-ce que vous ne trouvez pas qu'avec ces précisions, situer le problème dans sa juste perspective, selon moi, le gouvernement fait un choix qui est à tout le moins défendable dans la conjoncture où nous sommes?

(16 heures)

M. Dufour (Ghislain): Il y a un certain nombre de commentaires, M. le ministre. Vous avez précisé vous-même, et je l'apprecie, que nous ne représentons pas ici l'Union des municipalités, les MRC ou la Communauté urbaine, nous

parlons de façon provinciale des entreprises qui peuvent être concernées par le dossier et, à cet égard-là, c'est 400 000 000 \$ parce que si ce ne sont pas les entreprises qui paient, ce seront les particuliers et, je l'ai dit dans ma présentation - ça revient toujours, dans le fond, à la pale du vendredi - si tu augmentes les Impôts fonciers, c'est évident que les entreprises vont être mises à contribution à un moment donné. C'est 400 000 000 \$ que les entreprises devront absorber. Évidemment, vous posez la question des choix politiques et elle est bien posée, vous la posez vous-même. Sauf qu'il faut faire les bons choix politiques à un moment donné et ce n'est peut-être pas le meilleur qui a été fait.

Il aurait peut-être pu y avoir des baisses dans d'autres secteurs et peut-être y avoir ici une considération plus importante, par exemple, pour le transport en commun. Vous dites que c'est seulement 68 000 000 \$, je ne sais pas, ce n'est pas ce que nous dit la STCUM puis elle vous le dira ce soir. Sauf que le désengagement total du gouvernement dans le transport en commun, pour nous, n'est pas acceptable parce que les entreprises ont besoin du transport en commun, les citoyens, évidemment, mais ce sont des travailleurs aussi, ces mêmes citoyens-là.

Dans ce sens-là, il faut bien que vous compreniez aussi la proposition qu'on vous faisait tout à l'heure d'ajouter 100 000 000 \$: on l'accompagnait d'une réserve fondamentale, M. Ryan, qui était de dire: Vous vous asseyez avec les municipalités à l'automne et vous solutionnez de façon permanente ce problème-là. On est prêt à mettre 100 000 000 \$ additionnels dans le déficit, si vous le réglez de façon permanente parce qu'on pense que le système cafétéria que vous proposez actuellement aux municipalités va nous coûter pas mal plus à long terme que ce qui est sur la table aujourd'hui.

Alors, c'est évident que ce sont des choix politiques qu'on doit faire mais ce n'est probablement pas le meilleur choix que vous faites quand vous vous êtes désengagé notamment du transport en commun.

M. Ryan: Maintenant peut-être un petit mot à propos des divertissements culturels. Là, ce que M. Chabot remet en cause, si je comprends bien, c'est la taxe sur les produits et services et la taxe de vente du Québec. C'est là qu'est l'origine du problème. Et quand le gouvernement, dans ses propositions du 14 décembre, avait décidé d'abolir les droits sur les divertissements culturels, c'est parce qu'il se rendait compte de l'impact considérable de la TPS et de la TVQ sur les spectacles ou les promoteurs d'événements culturels. Mais là, les municipalités ont protesté puis, dans l'ensemble de propositions que le gouvernement faisait aux municipalités, il y avait des solutions de rechange. Il y a un groupe qui est venu nous voir et qui nous a dit: De tout ce que vous proposez aux municipalités, c'est un

potentiel fiscal supérieur à 500 000 000 \$. Puis nous l'admettons, c'est vrai. Si, théoriquement, tout ce qui est proposé était utilisé à 100 %, ce qui n'arrive pratiquement jamais, ce qui n'est sûrement pas arrivé dans le cas de l'impôt foncier depuis 10 ans. On disait: Ça fait partie du "package" ça, c'est tout l'ensemble.

Mais là, il y a eu des protestations vociférantes puis on nous a dit: Vous allez nous enlever l'argent dont on se sert pour aider la vie culturelle dans nos territoires. Puis, on nous a présenté toutes sortes d'arguments auxquels nous avons été sensibles puis là, nous avons dit: Nous allons le rétablir, ce programme-là, droits sur les événements culturels, sur le divertissement, en prévoyant cependant que certains divertissements pourront être exemptés sur réglementation gouvernementale. C'est là qu'arrive le problème des salles de cinéma. Seront-elles incluses dans la réglementation gouvernementale qui acceptera certaines formes de divertissement, des droits que les municipalités pourront toucher? La question est ouverte, puis c'est pour ça que les arguments que vous pouvez nous présenter là-dessus nous intéressent. Nous les écoutons avec attention. Mais la question n'est pas décidée.

M. Chabot: On va vous remettre, M. Ryan, dans les jours à venir, un dossier encore plus complet sur le sujet. Je vous remercie de l'attention que vous portez au problème. Il n'en demeure pas moins que j'espère que vous êtes conscient qu'il est carrément **injuste** que cette industrie-là soit **plus** taxée que d'autres industries concurrentielles à cette industrie-là, et que, quand on arrive à parler de 26 % de taxes, finalement, dans une **industrie** qui est déjà boiteuse, vous le savez, puisque sans ça vous ne seriez pas à leur donner des subventions énormes, c'est vraiment engager un processus final à plus ou moins court terme pour cette industrie-là.

Et si ce n'était pas cela, on ne serait pas aujourd'hui en train de brailler, parce que tantôt vous faisiez la remarque qu'on était assez braillard de nature, il ne reste pas moins qu'en 1984 on avait été condamné par tous les journaux comme une industrie du passé qui ne survivrait pas à la venue des nouveaux moyens de communication, la vidéocassette; on est encore là aujourd'hui. Mais, s'il vous plaît, ne poussez pas trop fort, parce qu'on va vraiment disparaître.

M. Ryan: Très bien, j'en ai pris note, soyez assuré que la ministre des Affaires culturelles, si le ministre des Affaires municipales avait la moindre tentation de l'oublier, elle le lui rappellerait toujours avec la vivacité que vous lui connaissez comme moi.

M. Chabot: Merci.

M. Ryan: Juste un dernier point, parce que la demande centrale du mémoire porte sur un moratoire. M. Dufour nous dit, avec toute son amabilité: Reportez donc ça à demain. Nous ne pouvons pas reporter ça à demain, M. Dufour, parce que c'est maintenant que l'action doit se poursuivre en faveur du redressement des finances publiques, et pas dans six mois. Puis cet exercice-ci a des implications considérables, nous en convenons, et des implications dont les principes n'ont été mis en question par personne. On peut discuter de la méthode qu'on aurait aimée, très bien, ça. Mais les grands objectifs de fond qui sont poursuivis par la réforme, il n'y a personne qui peut les remettre en question sérieusement.

Nous nous disons: Mieux vaut procéder maintenant avec ce point de fond parce que, après cette année, la conjoncture politique ne se prêtera plus à de tels exercices avant les prochaines élections générales. C'est mon inter-prétation, je pense qu'il faut frapper quand c'est le temps, il faut agir quand les choses sont prêtes. Là, ça fait un an et demi qu'on discute ça, ça ne fait pas seulement six mois, ça fait un an et demi. Tout le monde a eu le temps de donner son opinion en masse, puis le gouvernement a eu tout le temps voulu pour rectifier son tir, si on lui avait fait la preuve qu'il était complètement dans les patates. Mais dans les proportions, somme toute, raisonnablement limitées que revêt de facto le projet - puis on s'entend sur les chiffres, il n'y a pas de discussion - je ne peux pas vous laisser entrevoir que je ferai une proposition semblable au gouvernement. Vous avez d'autres recours.

M. Dufour (Ghislain): Nous laisser entendre que?

M. Ryan: Que je ferai une proposition semblable à la vôtre au gouvernement, en faveur d'un moratoire.

M. Dufour (Ghislain): On sera déçu, parce qu'on pense que ce dossier-là, c'est vrai, vous avez raison de dire qu'il a beaucoup été discuté. Vous avez raison aussi dans l'argumentation quand vous dites que certaines sociétés de transport, par exemple, pour ne pas en nommer - vous les avez nommées, vous savez à quoi je fais référence - seront peut-être plus prudentes dans l'évaluation de leurs coûts. Nous aussi, on a réagi très mal lorsqu'on a donné la semaine de quatre jours dans le public alors que le privé ne l'a pas, que ce sont les travailleurs du privé qui la paient. Bon, on a ce genre de réaction là, on a ce genre de réaction là quant à certaines dépenses municipales. Ça, là-dessus, vous avez parfaitement raison, on ne critique pas là-dessus.

On discute la facture de 400 000 000 \$, ou prenez simplement les 50 000 000 \$. Comment les

municipalités vont se répartir ça entre elles? Moi, je demeure à Boucherville, je passe par Longueuil, je prends le pont Jacques-Cartier, puis j'entre en ville. Ça va être quoi, ma quote-part? On entend ça tous les matins des conseillers municipaux, M. le ministre, qui sont nos membres aussi. C'est parce que c'est le même monde, là, qui trouve que ça va être absolument non gérable, c'est une réforme complexe. Et, dans ce sens-là, est-ce qu'il faut y aller rapidement, quand c'est difficile, c'est complexe?

Je comprends parfaitement le problème des finances publiques, ce n'est pas à nous que vous allez dire ça et, dans ce sens-là, on partage la préoccupation de l'assainissement des finances publiques au niveau municipal, au niveau provincial, puis il faudrait ajouter le fédéral. Mais il reste quand même qu'un meilleur débat aurait été souhaitable, et nous le souhaitons encore.

Le Président (M. Garon): Comme le temps dévolu au parti ministériel est écoulé, c'est maintenant le tour de l'Opposition officielle.

M. Dufour (Jonquière): Merci, M. le Président, le ministre vient de le dire, il faut frapper quand c'est le temps. Je pense que ce n'est pas nous autres qui lui avons arraché les paroles de la bouche, c'est lui-même qui a dit: il faut frapper quand c'est le temps. Je pense que le Conseil dit: il faut le faire, parce que... C'est une des rares fois que le Conseil du patronat et l'Opposition officielle sont sur la même longueur d'onde. Il n'y a pas de désaccord dans le fait de dire que la réforme est prématurée, qu'elle est mal ficelée, qu'elle cause des problèmes, puis qu'elle s'inscrit avec tous les intervenants.

M. le ministre, on va l'investir de la mission d'un missionnaire, du missionariat, parce qu'il va être obligé de la vendre, sa réforme, et chaque groupe qui a passé ici depuis hier, que ce soit l'Union des municipalités, la Communauté urbaine, la Chambre de commerce, l'Institut de développement urbain du Québec, la ville de Québec, la Chambre de commerce de Montréal métropolitain, le Conseil québécois de commerce du détail - avec une nuance... la Fédération des policiers, mais encore, ils avaient beaucoup à redire sur la réforme - Saint-Romuald, qui était, au point de vue... la Communauté urbaine de Montréal, la ville de Montréal et vous autres... Je pense qu'on est rendu à un bon nombre, ça commence à être représentatif. Il semble que la façon de compter soit différente dépendamment du côté où on est. Moi, j'ai toujours pensé que, globalement, c'est toujours la même poche du contribuable.

Je veux juste vous dire qu'il y a un article, ici, qui dit que la famille moyenne paie à Ottawa 1530 \$ de plus qu'en 1984. Je serais curieux de savoir, au Québec, ce qu'on paie depuis 1985. On ne parlera pas de 1984, on va laisser les problèmes où ils doivent être et bien placés. 1530 \$ de

plus. C'est certainement autant au point de vue du Québec. Les contribuables, ils le disent: On n'en a plus, d'argent. Les entreprises, vous le dites: On n'en a plus. Et je trouve que vous avez une offre importante ou raisonnable à l'effet que: On est peut-être prêts à mettre des 100 000 000 \$ sur la table, on ne chiquera pas la guenille, là, et refaites vos devoirs. Et nous autres, on pense que oui, ça doit être fait comme ça. On le sait qu'il y a peut-être un manque à gagner chez le gouvernement mais ça fait déjà un bout de temps qu'on voyait venir la récession.

Ce matin, il y a quelque chose qui nous a frappés dans le mémoire de la ville de Montréal. Imaginez-vous, depuis hier, on entendait cet argument du ministre. Aie! Écoutez un peu, à la ville de Montréal, ils sont mieux placés que nous autres, ils ont su M - eux autres - l'augmentation du coût de la vie pour l'augmentation des dépenses et Québec n'a pas été capable de contenir ça. Donc, dans les dernières années, le gouvernement du Canada était à 8, 5 %. Le gouvernement du Québec à 7, 2 %, l'ensemble des municipalités à 7, 3 %, Montréal à 6, 1 %. Et Montréal est venue nous dire: Avec les 30 % de chômeurs et la pauvreté, etc. - et c'est le maire de la ville de Montréal qui nous dit ça - on a contenu nos dépenses au maximum, tant qu'on a pu, mais ce ne sont pas les besoins qui manquent. Bien là, on vient de le pénaliser parce qu'on lui a dit: Aïe! T'as une marge de manoeuvre dans ton budget; la preuve, c'est que le tien a été moins élevé que les autres.

Je ne sais pas si c'est la prime à l'excellence, je ne sais pas si on appelle ça la variation qualité-prix. Moi, je suis un peu estomaqué de voir les calculs qu'on est en train de faire, là. Ce sont des calculs absolument mercantiles parce qu'on n'en parle plus, de la réforme, on parle d'un délestage de taxes sur le dos des entreprises et des gens.

Et vous avez touché juste, dans votre mémoire, lorsque vous avez parlé de la réforme de 1980. La transparence et la neutralité... C'est vrai que ce n'était pas une réforme parfaite, mais tout le monde s'y reconnaissait. Il n'y a personne qui pouvait dire: La taxe, est-ce qu'elle est imposée par Québec ou la municipalité? C'était clair, le champ de taxation était bien identifié. Et encore là, il y a peut-être eu des abus mais on ne corrige pas une chose qui va bien, où tout le monde s'entend, par un fouillis où personne ne va se comprendre. Et je vous dis: Honnêtement, je suis malheureux de ce qui se passe parce que j'ai travaillé, moi, à la réforme, et il y en a d'autres, ici, autour de la table. Ils étaient des artisans de cette réforme-là. Et on avait pensé avoir trouvé, peut-être pas la pierre philosophale, mais au moins, on a pensé qu'on avait trouvé quelque chose à quoi les gens pouvaient s'identifier. Et là, on vient de tout foutre ça en l'air, que ce soit le transport en

commun ou les autres.

Je voudrais juste... Je vais vous poser quelques questions, bien sûr, et la première, ce serait: Qu'est-ce que vous pensez, par exemple, de la façon... Vous venez présenter un mémoire, vous mettez 100 000 000 \$ sur la table et vous demandez un moratoire au ministre. Ça fait deux jours qu'on entend la même chose de la plupart des intervenants et le ministre demeure inflexible. Moi, je vous demande: Comment vous vous sentez vis-à-vis des propositions? Ça coûte quelque chose, préparer un mémoire, vous venez là, ce n'est pas pour le fun. Est-ce que vous vous attendiez à ce que le ministre varie d'un iota ou si c'est juste une parade qu'on est en train de faire pour... Et là, je vous demande une opinion, vous n'êtes peut-être pas obligé de répondre mais... En tout cas, moi, je vous dis: Si j'étais à votre place, là...

M. Dufour (Ghislain): Ha, ha, ha!

M. Dufour (Jonquière): Écoutez un peu. Moi, je veux bien tuer du temps, là, mais je trouve ça "toffe".

M. Dufour (Ghislain): Maintenant, j'ai fait beaucoup de commissions parlementaires. C'est très rare que je suis sorti avec une réponse à mes préoccupations, quel que soit le gouvernement. Alors, dans ce sens-là, j'ai au moins quelque chose de correct de la part de M. Ryan vis-à-vis des propriétaires de cinémas. Parce que le point qu'on a fait...

M. Dufour (Jonquière): Mais ce n'est pas sûr que ça va être correct.

M. Dufour (Ghislain): ...que le cinéma était partie de la culture et que, par réglementation au moins, c'est un secteur qui peut être satisfait de la démarche qu'on fait. Évidemment, qu'est-ce que vous voulez, c'est évident que le ministre a le dernier mot. Je le connais, c'est un habile stratège, ce n'est pas à nous qu'il va dire aujourd'hui qu'il est déjà prêt à faire des compromis. Il va au moins attendre la fin de la commission. Mais je suis sûr qu'à la fin de la commission, ça aura cheminé.

(16 h 15)

M. Dufour (Jonquière): Mais vis-à-vis du transport en commun, vous n'avez pas voulu entrer dans les détails, bien sûr, mais il y a une taxe qui est proposée, qui s'appelle la taxe sur le stationnement. Sous toutes ses faces, moi, je pense que c'est inapplicable. Montréal a insisté là-dessus, la ville de Québec a insisté. On parle plutôt d'une taxe à caractère régional, à cause des inéquités, des espaces, des coûts supplémentaires pour les petits commerces. C'est ça qui va arriver, les petites entreprises, on va les étouffer. Ça, on en est convaincus. Puis il y a une récession économique en même temps.

M. Dufour (Ghislain): Nous non plus, on n'est pas d'accord avec la taxe sur le stationnement, je vous le dis. Et ça, c'est le genre de taxe dont le coût est transféré de façon automatique à l'entreprise, parce que c'est évident que ça va être comme n'importe où ailleurs, quand on veut attirer le client, on donne un bon de stationnement; on va l'assumer en presque totalité. Je ne pense pas, je n'ai pas vu le mémoire du Conseil québécois du commerce du détail, mais il devrait carrément s'opposer à une taxe sur le stationnement parce que ce sera excessivement difficile de l'appliquer, ce sera non gérable et c'est un coût carrément transféré aux entreprises. Alors, ça, on n'est pas d'accord avec ça.

M. Dufour (Jonquière): Peut-être un point, à la page 6 du mémoire. C'est peut-être... Ça peut sembler pas important, mais, moi, je pense que c'est un élément important que vous soulevez en disant: Dans le cadre de l'article 32 ou de tout autre à convenir, d'exclure clairement du rôle d'évaluation les équipements servant à la protection de l'environnement. Sur quoi vous basez-vous pour...

M. Dufour (Ghislain): Alors, je suis très heureux que vous souleviez ça parce que, dans la discussion avec M. Ryan, on n'a pas abordé ce point-là.

M. Dufour (Jonquière): Mais vous comprenez pour quoi. Ha, ha, ha!

M. Dufour (Ghislain): C'est tout le contenu de l'article 32, dans le fond, qui est très difficile à comprendre si on n'est pas un fiscaliste, où on semble régler le problème des raffineries. Sauf que le problème de l'article 65.1 de la loi actuelle, qu'on veut régler en partie par l'article 32, ne concerne pas que les raffineries. Il concerne les forestières, il concerne les minières, il concerne la pétrochimie. C'est un débat que le projet de loi, quant à nous, si on comprend bien, ne règle pas. Il règle le problème des raffineries pour l'essentiel. C'est peut-être heureux que ça n'ait pas été réglé parce que c'est un dossier très complexe. Donc, c'est un ajout, M. Dufour, que l'on fait quand on parle de ça.

On est en demande, nous, auprès du ministre des Finances, depuis je ne sais plus combien d'années, trois, quatre ans, pour dire: On est d'accord avec la protection de l'environnement. Il faut que nos entreprises, pour le futur en tout cas, s'ajustent à une réalité, à une technicité moderne, etc., mais ça, ça demande de l'argent. Alors, il faut que les entreprises investissent dans la nouvelle technologie pour la protection de l'environnement.

Alors, la demande que l'on a faite ici, n'ayant pas, à ce jour, reçu le support de M. Levesque, on la transfère au ministre ici parce

que cette taxation-là, elle se fait par les municipalités au niveau de l'impôt foncier, en très grande partie. Et on dit dans les débats que vous avez pensé exclure du rôle d'évaluation, mais clairement, les équipements servant à la protection de l'environnement. Actuellement, les entreprises, comme vous le savez, ont des difficultés économiques énormes, on est exigeant au niveau de la protection de l'environnement, donnons-leur - j'ai juste l'expression anglaise, un "free ride" - une chance de réduire leurs coûts de production.

Je pense que le gouvernement, dans le dernier discours inaugural, soulevait cette possibilité d'aider les entreprises, justement au niveau de l'équipement de protection de l'environnement. Voici une belle occasion de le faire.

Mme Marois: Merci, M. le Président. S'il vous plaît, moi, j'aimerais ça que le ministre soit un peu sensible, effectivement, à vos arguments qui viennent s'ajouter - à votre argumentation d'ailleurs - à ceux qu'ont proposés un bon nombre d'intervenants jusqu'à maintenant. Dans le fond, ce qui lui est dit, c'est: Nous avons atteint un délicat équilibre, nous sommes prêts à le revoir, cet équilibre, et nous sommes conscients que le gouvernement a des problèmes. Il n'y a pas un intervenant qui n'a pas dit: On est prêts à travailler avec le ministre, sauf qu'on dit: Le moment n'est pas pertinent et, moi, je vais en remettre là-dessus. Parce que je sais qu'on a haussé d'une façon assez significative les taxes aux entreprises depuis deux ans. On prévoit, une croissance, une baisse plutôt du produit intérieur brut de l'ordre de 1, 4 % cette année. On va être en plein début de reprise et on va encore contribuer à saccager l'économie par une telle taxe.

Alors, il y a la pertinence du moment, il y a la pertinence des moyens et, à ce propos, j'aimerais que vous illustriez un peu cette notion de cafétéria parce que vous utilisez ce terme-là en disant: On aura le droit de choisir à peu près n'importe quel système. J'aimerais ça que vous illustriez ça, mais je vais terminer ma phrase en disant: Pertinence du moment, des moyens et inadéquation dans la façon de faire parce que effectivement, il y a devant nous de la bonne volonté de la part de tous les intervenants de dire: Nous allons regarder en profondeur cette question-là, et nous sommes prêts à dire: Oui, il y a une contribution de notre part à apporter, mais on ne veut pas se faire imposer d'une façon absolument inacceptable une nouvelle façon de prélever la taxe, de nouveaux outils qui vont être complètement inacceptables sur le territoire en termes d'équité. Et c'est ça qui est dit au ministre, dans le fond. Moi, j'aimerais qu'il soit sensible un petit peu à ces questions que vous soulevez et que d'autres avant vous ont soulevées: cafétéria.

M. Dufour (Ghislain): Il est question de cafétéria... Je comprends que le ministre ne veuille pas non plus imposer aux municipalités des choix très stricts. On comprend ça, d'une part, mais, d'autre part, il laisse aux municipalités un certain nombre de choix: le choix pouvant donc varier d'une municipalité à l'autre, certaines y allant plus allègrement du côté de l'impôt foncier des particuliers, d'autres, des entreprises. Il n'est pas sûr qu'à Laval ils feront une taxe sur le divertissement, genre cinéma, parce qu'il y a bien des divertissements. Une autre pourra y aller d'une taxe optionnelle sur le stationnement parce qu'elle est optionnelle. C'est ce que l'on appelle le système cafétéria, qui fait que ça va être très complexe et qu'à un moment donné, dans la décision d'une entreprise de s'installer à quelque part ou pas, elle devra tenir compte de ça, surtout, soit dit en passant, du transport en commun, parce que c'est là que va être l'essentiel de la facture.

Or, on plaide, nous, on l'a dit publiquement, on l'a présenté sous forme de mémoire au maire Doré il n'y a pas tellement longtemps, l'économie du Québec va quand l'économie de la Communauté urbaine va. C'est là que se fait le développement et c'est là que c'est généré, en tout cas pour la périphérie de Montréal. Il ne faudrait pas assister à un étalement urbain, à un transfert d'entreprises vers l'extérieur, ce serait dommageable. Je ne veux pas jouer à la catastrophe, là, et dire que ça va être le cataclysme. Je ne dis pas ça, là, mais tous ceux qui regardent ce dossier-là, les municipalités et les conseillers municipaux, puis je vous rappelle que bon nombre de ces gens-là viennent de nos milieux, et les gens d'affaires, les conseillers, nous disent tous: Il y a un risque d'un transfert vers les périphéries. Et ce ne serait pas positif, en tout cas pour la Communauté urbaine de Montréal.

M. Léonard: M. le Président...

Le Président (M. Garon): M. le député de Labelle.

M. Léonard: Merci, M. le Président. MM. les membres du Conseil du patronat, je prends note d'abord de ce moratoire, et je voudrais vous questionner là-dessus, mais avant, je voudrais prendre acte du plaidoyer, en tout cas de la reconnaissance que vous faites de l'importance du transport en commun et des dangers de l'étalement. Et ça je pense que je n'ai pas entendu ça très très souvent de la part du Conseil du patronat, ça me paraît, en tout cas...

M. Dufour (Ghislain): On n'en a jamais discuté.

M. Léonard: C'est peut-être ce qui est arrivé, mais c'est parce que c'est très important, et je pense que ça a des conséquences pour

l'avenir. Vous demandez un moratoire, et je voudrais établir une relation avec certains éléments du discours sur le budget. Je suppose que vous avez lu que l'an prochain le gouvernement entendait faire des compressions budgétaires de 1 224 000 000 \$, et donc je comprends que vous ayez compris que ce qui est annoncé cette année, c'est le début d'autre chose aussi et, en quelque sorte, ça risque d'être la queue du dragon. Je suppose que vous pensez, et que vous vous êtes posé la question, à savoir si dans le montant de 1 224 000 000 \$ il y en avait encore 200 000 000 \$, 300 000 000 \$, 400 000 000 \$ ou 500 000 000 \$ qui revenaient aux municipalités. La question de fond, finalement, sur une période de temps, c'est: Est-ce qu'il y aura un transfert significatif, pour ne pas dire massif, des sources d'impôt sur le revenu vers la prise en charge par les institutions locales, en termes d'impôt foncier? Et quel en est l'impact sur les entreprises du Québec?

M. Dufour (Ghislain): On a déjà assez de misère à absorber ce qui se passe aujourd'hui qu'on n'a pas regardé tellement ce que sera la réalité avec le 1 200 000 000 \$, M. Léonard. Mais là-dessus, je dois établir un principe qu'on a chez nous, c'est que le transfert des responsabilités vers les municipalités, on est totalement d'accord, on se comprend bien là-dessus.

M. Léonard: Oui, c'est correct.

M. Dufour (Ghislain): Ce à quoi on s'attendrait, si tu prends 400 000 000 \$ et que tu coupes, bien, à ce moment-là, c'est qu'on réduise d'autant les dépenses, en haut, parce que sinon on pale deux fois. Ce n'est pas 400 000 000 \$, c'est 800 000 000 \$, dans le fond. Alors, c'est ça le problème, et c'est évident qu'on peut être inquiet pour le futur. Le gouvernement n'a d'aucune façon indiqué où il ferait ses coupures. Je peux comprendre qu'au gouvernement, ce sera difficile au niveau des arbitrages mais c'est évident qu'on aura encore l'argument, l'an prochain, que parce qu'il y a moins d'argent qui vient du fédéral, on est obligé d'en donner moins aux municipalités. Ça, je pense que ça fera partie du discours politique de l'an prochain. On peut s'attendre à ça.

Le Président (M. Garon): On veut remercier les représentants du Conseil du patronat puisque le temps dévolu aux deux partis est écoulé,

M. Dufour (Ghislain): Merci, M. le Président. Merci, M. le ministre et...

Le Président (M. Garon): J'appelle immédiatement les intervenants représentant la Confédération des syndicats nationaux à la table des délibérations.

Alors, comme les intervenants de la Con-

fédération des syndicats nationaux sont arrivés avec M. Larose, je lui demanderais de nous présenter nos invités en lui rappelant qu'il a 45 minutes au total, comprenant normalement un tiers du temps, 15 minutes, pour l'intervention de la Confédération, 15 minutes pour le parti ministériel, 15 minutes pour le parti de l'Opposition. Maintenant, vous pouvez prendre plus de temps, mais il sera soustrait des interventions des deux partis politiques et, si vous en prenez moins, on ajoutera autant de temps à leurs interventions dans une proportion égale. À vous, M. Larose.

Confédération des syndicats nationaux

M. Larose (Gérald): Merci, M. le Président. Alors, je vous présente à ma droite, Mme Claudette Carbonneau qui est la secrétaire générale du Conseil central de Montréal; à ma gauche, M. François Juneau qui est le secrétaire général de la Fédération des employés des services publics affiliés à la CSN.

On vous a fait parvenir tardivement ce matin un mémoire de 25, 26 pages construit en trois volets comprenant celui, d'abord, de camper la réforme du ministre, ensuite, un deuxième volet qui en critique les principaux éléments et un troisième volet qui y va d'une proposition alternative pour rencontrer des objectifs économiques.

On sait que la réforme touche trois secteurs d'activité: celui de la sécurité, celui de la voirie, celui du transport en commun. On vous dit d'entrée de jeu que ce qui nous intéresse en très haute priorité, c'est plutôt le transport en commun et, donc, l'ensemble de l'analyse et des propositions fait davantage référence à ce secteur-là.

(16 h 30)

Comment qualifier la proposition du ministre? Je ne voudrais pas être indélicat et employer des mots qui sont trop chargés, mais il est évident que cette proposition est une proposition rétrograde, réactionnaire, qui va à contresens, même en terre d'Amérique. On rappelle qu'il y a au moins 30 États des États-Unis et la province de l'Ontario qui investissent maintenant dans le transport en commun, et particulièrement les 30 États des États-Unis, pendant plusieurs années, ont abandonné cette activité-là, et maintenant ils en découvrent les vertus notamment économiques.

Ce n'est pas vrai que l'avenir des grandes agglomérations est faite d'une proposition comme celle que le ministre avance. Ce n'est pas vrai que la proposition rencontre des conceptions qu'on peut avoir du développement urbain, notamment au chapitre de l'étalement et surtout des infrastructures que cet étalement oblige, avec des coûts économiques et sociaux très importants. Ce n'est pas vrai que cette proposition rencontre des préoccupations d'environne-

ment. Quand on sait qu'un plus grand achalandage des automobilistes entraîne du bruit et de la pollution qui entraînent des problèmes de sécurité, de santé, de vieillissement, pas rien que du personnel mais aussi des bâtiments et des infrastructures.

Ce n'est pas vrai qu'une proposition comme celle du ministre rencontre des critères économiques. La valorisation du transport privé, ou la dévalorisation du transport public, est un coût économique brut important pour la société. Ce n'est pas vrai non plus que la proposition du ministre rencontre des objectifs d'équité sociale. Il faut se rendre compte que, dans la seule région métropolitaine, 25 % des ménages sont sans auto, 33 % des ménages sont sans auto sur le territoire de la Communauté urbaine, 40 % des ménages sont sans auto dans la ville de Montréal, 59 % des ménages sont sans auto à la périphérie du centre-ville de Montréal et 62 % des ménages sont sans auto au centre-ville de Montréal.

La réforme du ministre ne rencontre certainement pas des objectifs d'équité. En même temps que la réforme du ministre ne peut pas rencontrer des objectifs de développement économique qui supposent qu'on fait toute une série de gestes pour maintenir dans les centres urbains à la fois des facilités pour la localisation des entreprises, mais en même temps une main-d'oeuvre jeune qui, au lieu de désert, demeure dans les grandes agglomérations. Et au chapitre de la fiscalité, si on est d'accord pour dire que la fiscalité devrait normalement refléter des choix que nous faisons comme société, si on accorde à la fiscalité le pouvoir d'influencer les comportements individuels et collectifs, si pour nous la fiscalité est aussi un instrument de redistribution de la richesse dans une société en même temps qu'un outil de promotion du développement économique, nous pensons que la grille fiscale derrière la proposition que le ministre supporte est absolument régressive et contre-productive.

À ce chapitre, le problème demeure, pour cette commission comme pour bien d'autres commissions ou d'autres débats: Quand allons-nous pouvoir faire le vrai débat sur la fiscalité, en prenant le problème par le gros bout, et non pas par une série de petits bouts? Dans ce sens-là, la CSN est d'avis qu'il n'y a plus de solution dans la rationalisation des dépenses. La seule rationalisation qui n'a pas été faite jusqu'à maintenant, c'est celle du chevauchement des juridictions fédérales-provinciales. Les finances publiques, et la crise endémique des finances publiques font la preuve aujourd'hui qu'il y a précisément un gouvernement de trop - les Québécois savent un peu lequel - et qu'il y a peut-être effectivement quelques centaines de milliards de dollars qui traînent dans ce type de chevauchements.

Mais en dehors de ça, il n'y a pas de

solution miracle, le problème demeure un problème de revenus, et ce n'est pas une maladie honteuse que de parler des impôts et des taxes. Ce qui l'est un peu plus, c'est le caractère inéquitable de ces mêmes impôts et de ces mêmes taxes. De cela, nous voudrions discuter un jour globalement. C'est ce qui nous amène à vous faire une série de propositions, M. le ministre, qui visent deux objectifs: d'abord, maintenir un financement national de ce service public essentiel qu'est le transport en commun et vous faire une proposition qui a aussi des caractéristiques d'incitatif et de valorisation du transport en commun. D'abord, il est proposé que la carte mensuelle, ce qu'on appelle la CAM dans la région de Montréal mais la CAL ailleurs, que la carte mensuelle soit déductible pour les entreprises qui la paient pour leurs employés en même temps que pour les individus qui s'en prévalent. Nous n'avons pas chiffré cette proposition. Elle viendra en bonus par rapport aux 262 000 000 \$ que nous vous proposons d'aller chercher par d'autres méthodes.

La deuxième proposition, oui, une taxe sur le stationnement chargée aux entreprises et aux centres commerciaux à l'exception du stationnement résidentiel et des parcs incitant à l'utilisation du transport en commun. Ça génère, tout de go, 100 000 000 \$. Oui, nous proposons également un relèvement du prix de l'immatriculation, pour les voitures privées, de 30 \$, pour les voitures commerciales, de 75 \$. Nous rappelons que les choix valorisant le transport public qu'il nous faut faire doivent se faire aussi en mettant une certaine pression sur le transport privé et que, collectivement, l'ensemble des sommes que nous mettons dans le transport privé: routes, autoroutes, ponts, asphalte précédée de ciment, ajout d'asphalte pour boucher les trous, bref, nous dépensons énormément pour le transport privé, beaucoup moins pour le transport public.

Nous proposons que vous déviez ou que vous soustrayiez, dans le dernier budget, l'équivalent de un sou sur l'essence pour le consacrer au transport en commun. Ça génère 80 000 000 \$. En même temps, relever à une situation antérieure la part des municipalités ce qui ajoute 42 000 000 \$. Je précise qu'au chapitre de l'immatriculation nous souhaitons que ce soit l'ensemble des voitures du Québec pour qu'on puisse, pour les territoires non desservis par le transport en commun, consacrer 32 000 000 \$ de ce relèvement par l'immatriculation à la voirie municipale.

Bref, il y a moyen de traiter cette question d'une autre façon que celle qui nous est proposée, de le faire de façon plus équitable, plus efficace et surtout en ayant un incitatif valorisant le transport en commun plutôt que le transport privé, c'est-à-dire de mettre une pression qui va le dégrader davantage entraînant une inéquité plus grande au plan social et au

plan économique. Je vous remercie.

Le Président (M. Garon): Alors, M. le ministre.

M. Ryan: M. le Président, il me fait plaisir de **rencontrer** la délégation de la CSN. Vous avez son président, M. Larose, dont les interventions dans nos débats publics sont toujours marquées du signe de l'engagement, de la poursuite d'objectifs sociaux et politiques parfois contestables mais toujours défendus avec sincérité. Je pense bien qu'on l'apprécie. Dans les remarques que vous avez faites, M. Larose, il y a une question qui m'a étonné au début. Vous avez dit d'une manière globale: Il n'y a plus de solution dans la rationalisation des dépenses. Il faut couper un palier de gouvernement. Il y en a un de trop. Des fois, quand j'entends cet argument-là, je vous pose la question bien simplement Comment ça se fait qu'aux États-Unis ils ont également trois paliers de gouvernement et il n'y a personne qui essaie de trouver une solution magique de ce côté-là? Comment expliquez-vous ça, si c'est aussi évident, que ce ne le soit pas, dans le pays qui est juste à côté de nous autres?

M. Larose: Pour faire, dans le cadre d'un débat qui pourrait durer plusieurs heures, une réponse assez courte, je vais vous dire que la Fédération américaine est une fédération qui s'est beaucoup centralisée parce que d'une **composition** multiculturelle, le dénominateur commun est largement partagé, il n'y a donc pas ce type de chevauchements entre deux paliers de gouvernement. Au Canada et au Québec, il y a là deux sociétés qui veulent posséder leurs propres instruments. Alors, dans ce sens-là, je pense qu'il y a beaucoup moins de chevauchements, d'empiètements, de gaspillage et surtout de paralysie organisée comme nous le connaissons ici au Canada, que les Américains, qui, avec leur sens pratique aussi, n'ont pas.

M. Ryan: Regardez, J'accepte la deuxième partie de l'explication, **mais** la première, je pense qu'elle ne résiste pas à l'examen. Il y a beaucoup plus de chevauchements dans un domaine comme l'éducation et la sécurité sociale aux États-Unis même qu'au Canada.

M. Larose: Oui, mais...

M. Ryan: **Mais** je ne veux pas poursuivre le débat là-dessus...

M. Larose: Mais je veux quand même poursuivre un petit peu pour vous dire qu'aux États-Unis il n'y a pas ce type de problème où vous avez une société, un peuple qui est dominé par un autre; la composition sociale, elle est essentiellement un "melting pot"...

M. Ryan: En tout cas...

M. Larose: ...et dans ce sens-là...

M. Ryan: En tout cas...

M. Larose: ...le sens pragmatique prend le dessus et il n'y a pas ce type de tiraillements que nous connaissons.

M. Ryan: En tout cas, chercher une explication, là, à nos problèmes de discipline budgétaire et financière là-dedans, moi, je vous dis que je ne souscris pas à ce genre d'argumentation là, c'est ce que je voulais vous dire bien simplement.

M. Larose: Mais vous allez reconnaître, mon cher ministre, que dans le seul domaine de la formation professionnelle dans un secteur que vous connaissez, par le biais de l'éducation, la formation professionnelle, ça fuit de partout dans une inefficacité légendaire, c'est un **cafouillis** milliardaire.

M. Ryan: Ça, je ne veux pas ouvrir le débat **là-dessus**, on pourrait citer bien d'autres exemples pour que ça fonctionne. On reprendra ce débat-là une autre fois, mais comme vous l'avez invoqué comme solution globale...

M. Larose: Pas beaucoup de monde est venu vous faire des démonstrations de l'efficacité du régime quand on a siégé ici pendant cinq mois...

M. Ryan: Mais, en tout cas, on fera le débat, on va le continuer, le débat, sur d'autres tribunes. Mais c'est parce que vous l'avez soulevé vous-même que je vous posais la question. On a un exemple à côté de chez nous dont personne n'a pratiquement parlé dans vos travaux. Vous avez soulevé une possibilité de plusieurs sources de revenus alternatives en comparaison avec celles dont on parle. Vous parlez de la taxe sur le stationnement: Est-ce que vous êtes informé des objections qui ont été soulevées à **l'encontre** de cette forme de taxation par à peu près tous les organismes qui se sont présentés devant la commission?

M. Larose: Je... Quelque peu, oui.

M. Ryan: On l'a inscrite, nous autres, dans le projet de loi, comme une mesure qui serait facultative pour les municipalités, on n'osait pas l'imposer, inutile de vous le dire. Mais là, vous autres, vous proposez de l'instituer à l'état de mesure obligatoire et je trouve que, je ne sais pas, j'ai l'impression qu'il y a des difficultés pratiques dont vous n'êtes pas conscient, surtout dès qu'on sort du territoire de la ville de Montréal. Je ne sais pas si vous avez des remarques à me faire là-dessus.

M. Larose: Bien, écoutez, sans être un spécialiste de la perception sur les stationnements, nous proposons que, systématiquement, pour toutes les entreprises, les institutions, les centres commerciaux qui ont des parcs de stationnement, eh bien, qu'il leur soit chargé par place de stationnement un montant de 40 sous. La CSN a 120 places de stationnement, eh bien, multipliez les 120 places de stationnement par 40 sous, et vous chargerez à la CSN la somme totale. Alors, ce qu'on peut faire avec la CSN, on devrait le faire avec Les Galeries d'Anjou, avec Johnson et Johnson et l'ensemble des institutions et entreprises.

M. Ryan: Très bien. Ensuite, vous parlez de l'immatriculation des véhicules de promenade que vous voudriez instituer à l'échelle de tout le Québec, une partie du rendement étant réservée à l'amélioration de la voirie locale à travers le territoire. C'est une idée qui est très intéressante et inutile de vous dire que le gouvernement l'a explorée longuement. Pour l'avenir, c'est une idée qui offre des possibilités. Le ministre des Finances ne l'a pas retenue cette année, étant donnée l'appréciation qu'il avait des problèmes que ça peut poser si on l'étend à l'ensemble du Québec, puis, étant donné le lien qu'il a voulu établir entre les droits perçus sur l'immatriculation des véhicules automobiles et une contribution des propriétaires de voitures de promenade au transport en commun, il a pris les régions de recensement qui constituent des zones métropolitaines entendues dans un sens plus large, cependant que ce qu'on définit ordinairement.

(16 h 45)

Les véhicules commerciaux, ce qu'on nous a dit, ça a tout été regardé, mais c'est bon que vous nous présentiez ces propositions-là. J'y suis extrêmement intéressé. On nous a dit que ce n'était pas le moment de frapper les véhicules commerciaux qui sont grevés de charges très lourdes déjà. J'enregistre la possibilité.

Vous parlez ensuite d'une contribution municipale, 42 000 000 \$, ça... Nous autres, la contribution que nous demandons aux municipalités d'aller chercher, c'est 252 000 000 \$, en tout là, pour tout le Québec. Il y aurait 42 000 000 \$ qu'on pourrait trouver ici, mais encore là il faudrait qu'elles aillent le chercher à même leurs sources de revenus, j'imagine. Comment pourraient-elles le financer d'après vous?

M. Larose: D'abord je voudrais faire un petit commentaire sur la réticence que vous auriez à relever le prix de l'immatriculation pour les véhicules commerciaux. Vous savez que les 10, 12, 15, 16, 18 essieux, d'abord ça vaut plusieurs milliers de dollars. Une contravention, disons que... Je ne sais plus s'il y en a beaucoup de moins de 50 \$, 60 \$ et 100 \$. En fait, ce qu'on propose, c'est l'équivalent d'une contraven-

tion par année. Disons qu'on ne pense pas égorger aucun véhicule commercial en relevant, en proposant semblable relèvement de l'immatriculation.

Sur le relèvement, ou la part des municipalités, nous avons observé qu'il y a eu baisse de la participation des municipalités dans le transport en commun, vraisemblablement à la faveur de l'implication du gouvernement québécois dans le financement et le développement. On proposerait qu'ils fassent des efforts équivalant à ce qu'ils faisaient antérieurement, précisément pour valoriser cet outil collectif, et ça serait à même les revenus généraux des municipalités.

M. Ryan: Une dernière question. Dans votre mémoire, vous signalez que la part relative des entreprises au financement de l'État québécois a diminué ces dernières années. Vous le soulignez opportunément, il y a une diminution de deux points de pourcentage dans leur contribution aux recettes de l'État.

La proposition gouvernementale, si on la prend dans ses données fondamentales, constitue à demander aux entreprises d'accepter un certain rééquilibrage, et un rééquilibrage modeste de ce côté-là. Est-ce que vous avez des objections à cela, fondamentalement, ou à ce qu'on demande une contribution légèrement accrue des entreprises au financement de la collectivité?

M. Larose: Au contraire, nous sommes d'accord que dans une réforme de la fiscalité et dans un certain nombre de décisions à prendre, d'ici à ce qu'il y en ait une véritable, il y ait relèvement de la participation des entreprises à l'ensemble de l'activité de la société, ou des activités de l'État.

Nous en avons beaucoup, par ailleurs, contre votre proposition qui a pour effet de développer l'iniquité entre les municipalités. Je ne sais pas, vous êtes citoyen d'Outremont, où il n'y a pas beaucoup d'entreprises.

M. Ryan: De Montréal.

M. Larose: Ah! Montréal, O. K. On me dit que je suis d'Anjou, mais je suis à la limite, je suis à Montréal moi aussi. Alors il y a un certain nombre de villes...

M. Ryan: Autrefois.

M. Larose:... qui ne sont pas pourvues d'entreprises. Alors faire un transfert à la fiscalité municipale soi-disant pour rejoindre les entreprises, eh bien, il y en a plus dans certaines municipalités et moins dans d'autres. Si le prélèvement était fait à partir, je dirais, des profits, du volume d'affaires, ou d'autres types de critères comme ceux-là, au plan national, ça n'encouragerait pas non plus la délocalisation ou le transfert d'un certain nombre d'entreprises.

Alors dans ce sens-là, on pense que c'est mieux d'avoir une source provinciale de financement, y compris pour les entreprises.

Le Président (M. Garon): Alors M. le député de Jonquière.

M. Dufour (Jonquière): D'abord sur le contexte du mémoire, je pense qu'il y a une recherche importante qui a été faite. Ça apporte une contribution intéressante. Je sais bien que le ministre est coulé dans le béton, mais il me semble qu'il y a des avenues, des perspectives, qu'il y a un certain nombre de recommandations qui sont faites, qui peuvent, au moins, avoir le mérite d'avoir été pensées puis avoir été écrites et il devrait y avoir au moins en contrepartie, de la part du ministre, une étude exhaustive des propositions que vous faites. Il y en a qui sont difficiles à appliquer mais je veux juste dire, par exemple, que sur la taxe sur le stationnement, vous la proposez, mais c'est pour tout le monde. La difficulté qu'on avait, à venir jusqu'à maintenant, c'est: Comment on peut la prélever puis quand elle est sortie de la municipalité comme telle, à qui on rend des comptes, parce que s'il y a une taxe, normalement, on a un pouvoir qui va avec? Je veux dire, la représentation et la taxation, ce sont deux choses qui sont mariées ensemble. Donc, en gros, il y a beaucoup de choses qu'on peut partager ensemble. C'est sûr et évident que le gouvernement se trouve... Ça ne règlera peut-être pas tous les problèmes, mais au moins on saurait où ils sont. Ça aurait au moins cet avantage de bien cibler les problèmes avec lesquels on vit.

Pour en revenir à votre mémoire, vous nous parlez du fardeau fiscal qui s'accroît sans cesse vis-à-vis de l'ensemble des particuliers et des entreprises, taxes scolaires, etc. Est-ce que vous pourriez développer quelque peu ce volet-là?

M. Laroche: Dans le mémoire, on souligne - le ministre y faisait allusion tantôt - qu'il y a eu un déplacement sur le plan de la fiscalité. Si on prend la réforme du fédéral, accompagnée aussi des éléments de réforme du provincial, il est clair qu'il y a eu un double déplacement. Le premier, c'est que dans les revenus générés par les individus il y en a moins maintenant sur les revenus, il y en a plus sur la consommation. Et ce seul transfert-là rend les taxes beaucoup plus régressives au sens où proportionnellement les petites gens, ceux qui gagnent de petits salaires, paient proportionnellement plus que ceux qui gagnent davantage.

Deuxième déplacement: Oui, il y a eu un déplacement de la contribution des entreprises, qui contribuent moins à l'assiette fiscale. Nous, on pense qu'il va falloir à un moment donné que, collectivement, on ait le courage de faire un vrai débat sur les revenus de l'État. Je le disais tantôt, au plan de la rationalisation, des coupures,

des compressions, on est à l'os sur tous les aspects. Beaucoup d'efforts ont été faits à ce niveau-là. On ne peut plus, à moins de mettre en péril les outils collectifs eux-mêmes, à moins de vouloir pomper de façon délibérée, à même les salariés, et c'est ce qui se fait de plus en plus.

Eh bien, il va falloir qu'on regarde l'assiette fiscale, il va falloir qu'on regarde les revenus. Et, comme je le disais tantôt, je pense que, là-dessus, on est plus équipé qu'on ne l'était en regardant déjà ce qu'on génère comme revenus parce que ça s'adonne que comme contribuables, à la fois au municipal, au provincial et au fédéral, on génère quand même passablement de revenus pour l'État. Le seul bout qui nous reste à rationaliser, je le disais tantôt, ça demeure celui du chevauchement de deux paliers et ça, c'est clair que, là-dessus, le bouchon de la baignoire est levé depuis longtemps, ça fuit et il y a beaucoup de ressources qui sont gaspillées à ce niveau-là.

M. Dufour (Jonquière): Cette approche que vous avez vis-à-vis des taxes, vous parlez aussi pour l'entreprise... Les petites entreprises qu'on a rencontrées nous disent: On n'est plus capables. À cause de la récession actuelle - parce que la réforme, ce n'est pas pour dans 10 ans - elle est là. La petite entreprise, vous nous dites, l'entreprise en général, vous n'avez pas parlé de la petite ou de la... Vous n'avez pas fait de nuance. Est-ce que vous pensez qu'elles sont correctes, les petites PME, de nous dire: On ne peut plus en absorber, en tout cas, au moins pour le moment?

M. Larose: Précisément, ça me surprendrait que ce soit le volume de taxes qui étouffe les PME. C'est davantage les taux d'intérêt par les temps qui courent. Ce sont les banques qui font les fermetures, ce n'est pas l'État, avec les taxes sur la petite et la moyenne entreprise. Encore qu'on peut dire que la répartition de l'assiette fiscale, à l'intérieur de tout le champ des entreprises, pourrait vraisemblablement être plus équitable également.

Le Président (M. Garon): M. le député de Pointe-aux-Trembles.

M. Bourdon: M. le Président, je veux d'abord remercier la CSN de sa contribution à ce débat-là. Et je trouve intéressant que la Centrale pose la question de la fiscalité en tant que telle. Peut-être que du côté du Conseil du patronat, quand on pense au 1 250 000 000 \$ que le gouvernement pense aller récupérer l'an prochain aussi, comme les milieux d'affaires, comme les milieux syndicaux notent que le gouvernement a tendance à prélever de façon brusque et sans trop s'embarrasser de considérations... Ce que je veux dire, c'est qu'au plan fiscal le gouvernement ressemble un peu à un tank dans une foule

de civils, un jour de Saint-Jean. À un moment, nous, de l'Opposition, on voit bien qu'il y a des pieds qui se retrouvent meurtris. Ce que j'entends par là, c'est que pour que le Conseil du patronat propose tout de go au ministre d'augmenter le déficit de 100 000 000 \$ cette année, ce qui n'est pas la manière habituelle du CPQ, il se pose peut-être des problèmes pour l'an prochain et la prochaine ponction qui va venir.

À cet égard-là, j'observe avec intérêt que vous dites: Le prélèvement sur les entreprises, c'est une chose, mais ce qui est devant nous, c'est prélever des entreprises qui sont dans la ville centre et qui vont être incitées à déménager vers la périphérie. Je remarque que le tableau revient partout: des comparaisons entre Laval et Terrebonne, Montréal et Repentigny et Longueuil et Saint-Bruno. C'est frappant. Et il y a des débats à faire sur la question suivante: Est-ce qu'il faut prélever sur l'ensemble des entreprises? Mais quand on prélève sur l'ensemble des entreprises, il y a l'ensemble de la qualité de payer qui est en cause. Alors que quand on dit: Allez donc à Saint-Bruno plutôt qu'à Montréal-Est, ça va vous coûter 1 500 000 \$ de taxes municipales de moins par année, il y a là un facteur qui est important, je pense, en économie libérale.

Par ailleurs, comme c'est l'impôt foncier qu'on se trouve à privilégier, il y a accessoirement dans le débat que l'industrie du vêtement à Montréal, qui a perdu 40 % de ses emplois depuis un an, paie peut-être pas mal plus de taxes foncières que, disons, la corporation financière Power ou la Caisse de dépôt et placement du Québec. Au pied carré, sur le sens commun, l'industrie du vêtement, ça occupe pas mal de bâtisses qui paient pas mal d'impôts fonciers.

Et la ville de Montréal - c'est la question que je vais vous poser - disait: Retardez l'adoption, différez l'adoption de la loi 145 et créez une commission sur l'avenir de la métropole, en tant que telle. On pourrait penser que ça pourrait être ses relations avec la périphérie, avec la couronne, avec le reste du Québec, mais est-ce que c'est une suggestion de la ville de Montréal que vous estimez digne d'intérêt et qui pourrait amener quelque chose au débat à faire sur: Où vont les finances publiques et où vont les ressources publiques, et comment on contribue?

M. Larose: Moi, si j'étais attentif à l'ensemble des prestations, à venir jusqu'à maintenant, bien du monde veut acheter du temps. M. Dufour, c'est ça qu'il a dit essentiellement dans sa présentation tantôt. Il aime mieux "toffer" une augmentation de 100 000 000 \$. Il est capable de l'endurer - et, effectivement, il y a là une générosité qu'on ne lui connaissait pas antérieurement, ça doit donner un peu la couleur du projet du ministre - Il préfère plutôt ça que de se farcir la proposition du ministre. En fait, la proposition du ministre va avoir pour effet de

nous reculer et, quand on va vouloir restaurer les affaires, ça va être un chemin à redéfaire pour pouvoir ensuite construire quelque chose.

Alors, si le Conseil du patronat s'exprime dans ce sens-là, si la ville de Montréal s'exprime dans ce sens-là, je ne sais pas si j'ai été inattentif, mais j'ai trouvé le ministre bien seul dans toute cette opération. Et je me trouve plutôt en agréable compagnie quand on défend les positions que je défends. À mon avis, contrairement à ce qu'on se disait avant qu'on commence, s'il y a quelqu'un qui fait erreur, ça ne se peut pas que ça soit tous ceux qui viennent ici. J'ai l'impression, M. le ministre, qu'il faut peut-être retourner ça... voir ça par leur jardin plutôt que par la porte d'en avant.

Une voix: Retourner la crêpe.

M. Larose: Il y aurait peut-être moyen de découvrir des vertus à un certain nombre de propositions qui vous ont été proposées. (17 heures)

M. Bourdon: Maintenant, je voudrais vous sonder sur un autre aspect. On parle d'étalement urbain et le phénomène c'est qu'il y a 7 000 000 de population au Québec et on est en train d'agrandir considérablement le territoire qu'on occupe. Je ne parle pas des régions rurales; on a aussi, à l'autre bout, un problème de "ruralité" qui est de plus en plus souligné, mais je prends Québec, ici. On est en train d'envisager de fermer au moins deux écoles sur quatre, et il s'en construit une dizaine en périphérie de Québec et en couronne de Québec. Alors, il y a quelqu'un qui pale en bout de ligne. Je pense que les milieux d'affaires... Il y avait la Chambre de commerce de Montréal également qui, au nom de toutes les chambres de commerce de l'île, soulignait hier, dans le fond, que l'étalement urbain des entreprises et des individus, ça remplace quasiment l'ancien adage "Au dernier vivant les biens"; là, c'est "Au dernier vivant les taxes". Il y a de la désertion fiscale qui se fait vers d'autres lieux plus sereins, et il doit même y avoir des membres de la CSN qui, dans un moment d'égoïsme compréhensible, se disent: Bien, je vais aller où je pale moins de taxes, parce que l'État m'y encourage. À cet égard-là, pensez vous que le gouvernement a une vision des manières de combattre l'étalement urbain et pensez vous qu'en mettant la hache dans le zonage agricole il a fait un pas dans la bonne direction à cet égard-là?

M. Larose: Je n'oserais pas porter un jugement global. Je le porte seulement à la lumière de la proposition du ministre. Je pense que ça ne figure pas du tout dans le portrait. Au minimum, il n'y a aucune considération à ce chapitre-là, et c'est dans ce sens-là que je dis que cette réforme, c'est un contresens. C'est même... On recule. Et il faut que le ministre

s'empêche de reculer, au minimum. On va même l'applaudir s'il décide de faire du sur place un bout de temps, le temps qu'on décide de prendre ça autrement. C'est le minimum qu'il devrait faire. Et je ne sais pas... Ce n'est peut-être pas à nous de faire un plaidoyer pour Montréal, mais les problèmes s'accumulent, là. Longtemps, on disait que personne ne faisait quelque chose pour Montréal. Là, ceux qui en font le font contre Montréal ou contre les centres urbains. C'est quand même le bout! Il faudrait, si on ne veut rien faire, il faudrait au minimum ne pas contribuer à la dégradation davantage.

M. Léonard: M. le Président...

Le Président (M. Garon): M. le député de Labelle.

M. Léonard: ...moi, j'ai enregistré au passage que vous étiez d'accord pour une implication du gouvernement du Québec dans le financement du transport en commun. Je pense qu'il y en a eu une importante jusqu'ici; elle n'est pas complète, les pourcentages ont pu varier, mais elle a été assez importante. J'ai tendance à mettre les sources de revenus, de fiscalité en particulier, avec le contrôle des coûts dans une institution comme celle-là. Si c'était financé en totalité par le gouvernement du Québec, je craindrais qu'il n'y ait une explosion des coûts, parce qu'il serait très loin de ses citoyens. Une régie de transport financée en exclusivité par le gouvernement du Québec serait très loin des citoyens. Un des éléments majeurs qui avait présidé à la réforme, c'est qu'il y avait un certain équilibre entre financement du Québec et impôts fonciers parce qu'il y a des impacts d'aménagement évidents en ce qui concerne le transport en commun et les usagers. Au fond, ce qui est remis en cause, c'est l'équilibre entre les différentes sources.

Est-ce que vous dites que l'équilibre actuel devrait être maintenu? Ou dans quelle direction ça devrait aller, à terme, si on doit retoucher à ça? Je pense, encore une fois, que quand les usagers, ceux qui ont des propriétés, sont impliqués dans le financement, ça implique des freins qu'on ne peut pas retrouver au niveau du gouvernement du Québec. Je ne veux pas en pelleter dans la cour du ministre, je pense qu'on a une discussion et c'est vous qui avez affirmé ça. J'aimerais que vous élaboriez là-dessus.

M. Larose: Je vais demander à Claudette.

Mme Carboneau (Claudette): Je pense qu'essentiellement le type d'hypothèse qu'on soumet aujourd'hui à la commission vise à retrouver à peu près l'équilibre qu'on connaissait au tournant des années quatre-vingt où, au fond, l'ensemble de la question avait été réfléchi à la faveur de la réforme de la fiscalité municipale.

Et c'était un des moments où, effectivement, le gouvernement du Québec avait eu à faire le point et à jauger la pertinence et la nécessité de son engagement financier en regard du transport en commun. C'est d'ailleurs pourquoi, au niveau de la cinquième alternative, oui, on constate qu'il y a eu, au fil des ans, un glissement du financement municipal à ce service public. Ce qu'on propose, essentiellement, c'est de retrouver l'équilibre qu'on connaissait dans les années quatre-vingt.

Par ailleurs, quand on fait référence un peu à ce type de partage, je pense qu'il est important aussi de dire quelques mots sur le troisième partenaire, l'usager. Plusieurs données socio-économiques ont été fournies à cette commission, notamment en regard des taux de pauvreté dans la région de Montréal. Moi, je pense que ça milité en faveur de ne pas hausser de façon extraordinaire les tarifs. Par ailleurs, je pense qu'il faut être conscient aussi, même d'un point de vue strictement économique, qu'il y a des seuils à ne pas dépasser du côté des hausses de tarifs, d'autant plus que le transport en commun est une industrie fort vulnérable qui a des compétiteurs qui ont le vent dans les voiles; l'automobile... Au fond, toutes les enquêtes nous démontrent à quel point le nombre d'automobiles grandit chez les ménages qui en ont les moyens. Alors, il y a là une compétition féroce. Il y a aussi tout le phénomène du vieillissement de la population. Au contraire, moi, je pense qu'il faut rendre le transport en commun à la fois comme qualité de services, mais aussi en termes de coûts, en termes de tarification, comme une alternative intéressante pour maintenir les clientèles actuelles et en développer de nouvelles. C'est la seule voie de solution parce que, autrement, on va devoir maintenir les services de transport en commun et le coût marginal par déplacement va devenir astronomique; ça **m'apparaît** même être, d'un point de vue économique, un gouffre sans fond.

Le Président (M. Garon): Alors, le temps de l'Opposition étant écoulé, il reste quatre minutes, six minutes, pardon, au ministre.

M. Ryan: Je voudrais souligner une chose le plus clairement possible. Le gouvernement ne propose pas un désengagement de la collectivité envers le transport en commun. Il propose plutôt un déplacement d'accent dans la responsabilité. Il dit, par exemple: Pour le transport en commun dans la région de Montréal, que la puissance publique aille chercher une partie un peu plus élevée des revenus nécessaires qu'elle ne le fait actuellement - la puissance publique locale - de manière qu'elle soit peut-être plus consciente des coûts que ça entraîne et de la discipline qu'il faut introduire là-dedans pour qu'on fonctionne sur une base un peu plus économique qu'on ne l'a fait ces dernières années.

Quand on engage le débat sur le désengagement du public, je pense qu'on est à côté de la voie parce que ce n'est pas ça qui est l'objet du projet de loi. L'objet du projet de loi, c'est de dire aux municipalités: Nous vous invitons à porter une partie un peu plus substantielle du fardeau financier et fiscal de décisions que, politiquement, vous revendiquez à juste titre pour vous-mêmes. C'est ça qui est le fond de l'affaire. Et je vous dis une chose, parce qu'on amplifie et on fait toutes sortes de théories, et j'en suis, j'en suis. Mais il faut revenir, il faut atterrir à un moment donné. On peut bien dire: On va remettre ça dans un an et tout. Ça ne règle rien, ça. On fait ça continuellement en politique à propos de combien de choses.

On a fait des calculs. On a fait quatre hypothèses, nous autres. À supposer que tout le coût additionnel du transport en commun soit assumé par les entreprises sous la forme d'une surtaxe sur le non-résidentiel, combien ça coûterait? On a fait une hypothèse, à supposer que ce soit 50-50, le résidentiel et le non-résidentiel, trois quarts, un quart, etc. Je vais prendre une hypothèse. Si c'était moitié-moitié pour l'ensemble du Québec, savez-vous ce que ça traduit comme fardeau fiscal, l'ensemble de la réforme? Ça représenterait, pour le résidentiel, un accroissement de 2, 9 % et pour le non-résidentiel, un accroissement de 5, 9 % pour l'ensemble si c'était réparti comme ça. Ça ne peut pas être réparti comme ça parce que, dans les grandes villes où il y a une richesse foncière industrielle et commerciale plus élevée, il y aura une partie plus importante du fardeau qui devra aller du côté des entreprises tandis que dans les petites municipalités, comme je l'ai dit tantôt, ça sera l'inverse; et là, l'augmentation du fardeau fiscal résidentiel sera légèrement supérieure à 3, 9 %. Avec tous les mécanismes égalisateurs que le gouvernement introduit dans le programme, dont certains ont été rendus publics et d'autres le seront au cours des prochains jours avant l'ajournement des travaux parlementaires, je pense que nous arriverons à une répartition des charges qui ne sera pas du tout de l'ordre qu'on essaie de faire voir.

Encore une fois, je pense qu'à ce moment-ci, pourvu que ce soit bien dosé, il est normal de demander une certaine part additionnelle aux entreprises, puis on ne les grève pas d'une manière démesurée. Je vais vous donner un exemple. Pour l'île de Montréal, l'accroissement du fardeau fiscal des entreprises que représenterait la proposition gouvernementale telle que définie dans le projet de loi, sur l'ensemble du fardeau fiscal que portent les entreprises - fédéral, provincial, municipal - serait d'à peu près 2, 4 %, 2, 4 %. Pour le transport en commun... J'en suis, moi, du transport en commun, mais si les gens ne sont même pas prêts à faire des efforts de cet ordre-là, il y a un gros problème au pays de Landerneau, il y a un gros problème. Ça veut

dire qu'il y a une érosion du sens de la responsabilité qui va nous conduire très loin.

Le sens de la proposition gouvernementale, encore une fois - et je ne veux pas faire de dogmatisme avec ça - c'est tout simplement de nous inviter ensemble à un peu plus de réalisme. J'ai remarqué que, dans le mémoire de la CSN, tout le problème des coûts dans le transport en commun n'est pas abordé du tout. Il y a un problème, là. Les grèves des dernières années, 20 grèves dans 20 ans, ça a coûté énormément d'argent, ça; ça a coûté énormément de prestige au transport en commun aussi. Il faut comprendre ce problème-là également. Combien de fois on a été obligé d'intervenir, à Québec, par des lois spéciales? Mais on n'en veut plus, de ça. On n'en veut plus de ça, puis je pense qu'on a raison. Il faudra qu'aux plans local et régional on porte un peu plus de responsabilité et, cette partie du fardeau, je pense que personne ne peut l'éluider, pas plus la CSN que les autres.

M. Larose: M. le ministre, je voudrais vous corriger très humblement sur un point: Quand vous essayez de faire une relation entre les grèves et une dégradation d'un service public ou, règle générale, quand on nous dit que des grèves, ça entraîne des problèmes au niveau de la productivité, on peut se rappeler qu'aux beaux jours du syndicalisme combatif, où nous battions tous les records de grèves, le Canada était le troisième pays le plus compétitif au monde et qu'aujourd'hui, alors qu'on est en train de battre des records de non-grève, on est rendu le treizième. Il n'y a pas de relation, première des choses.

Deuxième des choses, le problème, ce n'est pas le volume d'argent; le problème, c'est un problème d'iniquité entre les municipalités. On pourra trouver tous les moyens d'aller chercher de l'argent par l'impôt foncier ou autrement, mais si on produit une structure inéquitable d'une municipalité par rapport à l'autre on aggrave le problème, qui est déjà très grave. À l'intérieur même d'une organisation publique de transport, ça peut varier de 21 \$ à 92 \$ par tête de pipe. C'est déjà passablement inéquitable. Ce qu'on vous dit, c'est que votre proposition, loin d'améliorer la situation, va nous approfondir davantage. Si ce n'était qu'une question de volume, ça, on peut trouver des méthodes pour l'avoir. Mais quand vous nous proposez un truc qui est inéquitable, on ne pourra pas marcher là-dedans.

(17 h 15)

Le Président (M. Garon): Je vous remercie, M. le Président. Le temps des deux partis étant écoulé, je dois vous remercier de votre participation aux travaux de la commission. Je vais inviter les représentants, maintenant, de la Fédération des travailleurs du Québec à venir prendre place à la table des délibérations.

Alors, M. Daoust - M. le Président - si

vous voulez présenter les gens qui vous accompagnent; également, vous avez 45 minutes, c'est-à-dire 15 minutes pour votre exposé, normalement, 15 minutes pour le parti ministériel et 15 minutes pour l'Opposition. Ce que vous prenez en plus sera soustrait des deux partis et ce que vous prenez en moins leur sera ajouté.

Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec

M. Daoust (Fernand): Merci beaucoup, M. le Président. Je vous présente cette délégation qui m'accompagne. Je commence à votre droite: Henri Massé, directeur québécois du Syndicat canadien de la fonction publique, Guy Cousineau, secrétaire général du Conseil des travailleurs et des travailleuses du Montréal métropolitain, Clément Godbout, secrétaire général de la FTQ, Claude Ducharme, directeur québécois des Travailleurs canadiens de l'automobile et, enfin, Normand Fraser, directeur adjoint du Syndicat canadien de la fonction publique.

M. le Président, mesdames, messieurs, M. le ministre, vous ne vous surprenez pas si, en tout premier lieu, nous vous disons que la FTQ souhaite que le gouvernement retire ce projet de loi. C'est au nom de ses 450 000 membres qu'elle le fait - qui sont des citoyens et des citoyennes des municipalités du Québec - et aussi des quelque 32 000 employés des différentes municipalités et des sociétés de transport qui sont syndiqués à l'intérieur des syndicats de la FTQ. Nous voulons exprimer notre vigoureuse opposition à ce projet de loi. Nous joignons notre voix à ce concert quasi unanime au Québec qui s'oppose à ce transfert pur et simple des obligations financières du gouvernement du Québec aux municipalités.

La seule rationalité de ce transfert substantiel est de répondre aux besoins pressants du gouvernement au niveau des finances publiques. Il nous semble que le gouvernement a complètement ignoré les impacts économiques et sociaux de sa réforme et s'est départi de ses responsabilités d'une façon cavalière aux dépens des municipalités. Et, en bout de ligne, qu'on le veuille ou non, ce seront toujours les contribuables qui feront les frais d'une telle réforme. Cependant, ce n'est pas Québec qui en portera l'odieux, mais les municipalités qui devront trouver des solutions pour combler l'inévitable déséquilibre financier qui résultera de la réforme.

Que feront les municipalités? Malgré les adoucissements apportés à cette réforme le 24 mai dernier, le gouvernement du Québec refile tout de même un fardeau financier que nous estimons à 334 000 000 \$ aux municipalités. Il est clair que ces transferts de dépenses sont permanents et qu'ils s'intensifieront dans les années à venir. Les municipalités n'auront pas d'autre choix que de combler le manque à gagner en coupant dans les services à la population ou

en la taxant davantage. Dans l'un ou l'autre cas, les conséquences seront désastreuses pour la qualité de vie des citoyens et des citoyennes du Québec.

Le transport en commun nous préoccupe au plus haut point. Les coupures de subventions dans le transport en commun comptent pour près des deux tiers des transferts de dépenses aux municipalités. C'est là que l'impact de la réforme sera le plus lourd. Il en coûtera 266 000 000 \$ de plus pour financer les opérations des organismes publics de transport en commun. Nous savons que le gouvernement souhaite adoucir la facture et qu'il permettra d'appliquer un droit additionnel dans 194 municipalités pour les plaques d'immatriculation, municipalités, vous le savez, qu'on retrouve dans les 6 agglomérations où se retrouvent les 9 organismes publics de transport en commun. Il compte ainsi répartir 50 000 000 \$ aux sociétés de transport. Il ne restera que 216 000 000 \$ à financer, ce qui est tout de même un montant imposant.

Le désengagement de l'État du financement des opérations et de l'entretien des équipements met en péril les services de transport en commun dans les grandes municipalités. De façon immédiate, on s'attend à ce que les municipalités coupent dans le service, en particulier dans la fréquence des autobus et du métro, dans les périodes hors pointe. Le temps d'attente risque d'être allongé d'autant. Enfin, certaines lignes moins fréquentées seront probablement abandonnées. Les sociétés de transport ont déjà annoncé des augmentations de tarifs pour combler le manque à gagner. Par exemple, à la STCUM, on prévoit, on annonce, on parle de deux hausses de tarif de 8,5 % chacune, le 1er juillet qui vient et le 1er janvier de 1992.

Dans un pareil contexte, il ne sera plus question de penser au développement du transport au commun, ce qui nous préoccupe au plus haut point. En effet, si Québec continue de financer les équipements, les municipalités devront assumer seules les coûts supplémentaires d'entretien de ces nouveaux équipements. Il est fort probable que ces coupures dans la qualité des services, de concert avec des augmentations tarifaires, exercent un effet dissuasif sur les usagers et les usagères de transport en commun. L'analyse avantages-coûts de chacun des modes de transport rendra sans doute l'automobile plus attrayante. On risque aussi d'aggraver l'engorgement du réseau routier. Pensons aux impacts environnementaux. Pensons à l'encombrement des villes et à la pollution atmosphérique qui seront les conséquences de la détérioration des services de transport en commun.

Pour ce qui est des autres services, dans les petites municipalités, la voirie et les services policiers seront désormais à la charge des municipalités. Ces dernières devront entretenir par leurs propres moyens 137 000 kilomètres de routes. On peut donc s'attendre à ce que des

tronçons entiers soient abandonnés alors que d'autres deviendront graduellement impraticables faute d'entretien suffisant. Dans un pays au climat rigoureux, où la population est relativement dispersée, les routes sont un moyen de communication indispensable et leur entretien, une condition de sécurité. On n'a pas à insister là-dessus, je pense que c'est évident. Dans les grandes villes qui offrent une plus vaste gamme de services, les coupures risquent d'entraîner des diminutions significatives de services. Devra-t-on réduire de deux à une par semaine la fréquence de collecte des ordures ménagères? Devra-t-on abandonner l'entretien des parcs? Devra-t-on fermer des piscines, des **arénas**, des bibliothèques ou des maisons de la culture? Ce sont ces services et bien d'autres qui font la qualité de la vie urbaine et quant aux infrastructures comme les rues, les réseaux d'aqueduc et **d'égout**, **faudra-t-il** attendre les bris majeurs pour les remettre en état?

Le financement. Pour financer ces dépenses traditionnellement prises en charge par le gouvernement du Québec, le ministre ouvre de nouveaux champs de taxation aux municipalités. Théoriquement, ces nouveaux revenus leur permettraient de récupérer une part des dépenses nouvelles qui vont leur échoir. C'est en permettant aux municipalités de lever une taxe sur le stationnement et une surtaxe sur les immeubles non résidentiels que le gouvernement compte aider les municipalités à sortir du trou. À combien s'élèveront les revenus de ces nouvelles taxes? À peu de choses pour les municipalités qui n'ont qu'un nombre restreint de places de stationnement, c'est évident, et peu d'immeubles non résidentiels. Enfin, pour toutes les municipalités, l'impôt foncier sera sans doute la plus sûre façon d'obtenir les revenus nécessaires pour combler le manque à gagner. La tentation sera grande de facturer de plus en plus de services offerts aux usagers et aux usagères.

Une fiscalité de plus en plus inéquitable. Par sa réforme de la fiscalité municipale, le gouvernement du Québec nous entraîne encore davantage sur la voie de l'inéquité en matière de fiscalité. Après l'élargissement de l'assiette de la taxe de vente du Québec, après l'annonce de l'impôt-services dans les services de santé, le transfert des dépenses de Québec aux municipalités oriente la fiscalité dans un sens régressif. En effet, l'impôt sur le revenu risque de voir sa part diminuer dans les recettes fiscales au profit des taxes à la consommation et des taxes foncières plus régressives. Ce sont les taxes foncières qui seront vraisemblablement les plus touchées suite au transfert des dépenses. Or, la richesse foncière d'une municipalité ne reflète pas la capacité réelle de payer de ses citoyens. Nous nous appuyons sur un article de M. Chiasson, dans le journal **Les affaires** du 13 avril dernier. En fait, ce ne seront pas nécessairement les contribuables les plus riches qui assumeront

l'essentiel du fardeau fiscal supplémentaire qui leur sera imposé.

Bref, les augmentations de taxes de toute nature reliées à la consommation ou à la valeur de la propriété et la tarification de services qui étaient gratuits auparavant font en sorte que le fardeau fiscal est de plus en plus indépendant du revenu. Le transfert en cascade du financement des services publics du fédéral aux provinces par les coupures dans les programmes conjoints et des provinces aux municipalités par la réforme de la fiscalité municipale se déversera en bout de piste sur les contribuables qui verront non seulement l'ensemble de leurs taxes augmenter, mais surtout qui seront traités de façon moins équitable que par le passé.

Il nous semble étrange, au moment où le ministre des Finances est fort critique à l'égard de ce que le gouvernement fédéral fait subir aux provinces et au Québec en refillant des dépenses à ce palier gouvernemental dans notre pays, qu'ici, le Québec s'impose un mimétisme que, par ailleurs, il dénonce à d'autres niveaux, en faisant la même chose à l'égard des municipalités. Ce n'est pas une logique implacable qui caractérise à ce moment-ci le gouvernement du Québec. On trouve ça étrange que ce type de comportement soit véhiculé par un homme dont on dit qu'il a une logique implacable, le ministre des Affaires municipales.

Un autre désengagement de l'État: l'État renonce à son rôle régulateur de l'économie et à son rôle **redistributif** au niveau **social**. Ce désengagement conduit à une augmentation dramatique du fossé entre les riches et les pauvres, entre ceux qui ont un emploi régulier et ceux qui chôment ou qui passent d'un emploi précaire à l'autre, entre ceux **qui** peuvent acquérir une résidence secondaire et ceux qui sont sans abri. Le filet de la sécurité sociale est troué et l'individualisme est à l'honneur. La réforme de la fiscalité municipale va dans ce sens puisqu'elle privera la plupart des municipalités du Québec de ressources suffisantes pour offrir les services indispensables. Dans les faits, cette réforme signifie que certaines municipalités seront privées de services faute de pouvoir se les payer, ce qui accroîtra les disparités qui existent déjà entre elles.

Recommandations: À cause de l'ensemble des impacts négatifs qui résulteront inévitablement de la réforme de la fiscalité municipale proposée par le gouvernement et parce que cette réforme repose essentiellement sur les **impératifs** financiers du gouvernement, la FTQ recommande que cette loi, ce projet de loi soit retiré et que le gouvernement du Québec continue de financer les municipalités de façon à assurer une certaine équité intermunicipale; que le gouvernement du Québec assure un financement centralisé du transport en commun et qu'il se donne une véritable politique de transport en commun; enfin, que le gouvernement du Québec mette sur

pied une commission d'étude qui aurait pour mandat d'analyser l'ensemble des mesures fiscales au Québec pour: établir le fardeau fiscal total de chaque groupe de revenus; estimer la part de l'ensemble des recettes fiscales qui vient de l'impôt sur le revenu, des taxes à la consommation, des taxes foncières et des frais imposés aux usagers et aux usagères pour les services publics; établir des comparaisons entre les municipalités au point de vue du fardeau fiscal, des services dispensés et des revenus de la population; proposer une réforme globale de la fiscalité fondée sur les principes d'équité et de redistribution de la richesse.

Je souhaiterais à ce moment-ci, M. le Président, si vous nous le permettez, demander à Henri Massé, le directeur du Syndicat canadien de la fonction publique au Québec et aussi un des vice-présidents de la FTQ de nous dire quelques mots.

(17 h 30)

M. Massé (Henri): M. le Président, c'est un bref message, au nom des travailleurs et des travailleuses du secteur des municipalités et du transport en commun que je voudrais vous livrer. M. le ministre, on vous a toujours reconnu un très grand rigorisme intellectuel. On vous a toujours reconnu un attachement profond aux valeurs démocratiques. Mais il y a certains faits qui nous inquiètent un peu, plus particulièrement au moment où on se parle.

Hier, suite à une demande de l'Union des municipalités de permettre de décréter les conditions de travail de ces salariés-là, dans le secteur des villes et dans le secteur du transport en commun, nous trouvons que votre réponse, en tout cas, n'a pas été tout à fait assez claire. Il y a encore une espèce d'épée de Damoclès qui pend au-dessus de la tête de ces travailleurs et travailleuses-là, en disant, bon, bien, si la négociation ne porte pas ses fruits, il y a toujours possibilité de légiférer. Et on voudrait vous rappeler, M. le ministre, que cette épée de Damoclès, ce genre de menace dans le secteur public, dans le secteur du transport en commun, dans le secteur des municipalités, est contraire au droit de la libre négociation. On veut vous livrer le message parce qu'on pense que votre gouvernement, par ses menaces aussi dans le secteur public - où il y a eu une entente dernièrement - par ses menaces de légiférer, sert de mauvais exemple pour les autres employeurs au Québec. Et on pense que toute solution entre les employeurs, que ça soit du privé ou du secteur public, doit passer par la libre négociation. Si on veut, M. le ministre, que les lois qui servent d'encadrement à la libre négociation, le Code du travail, conservent ou, je dirais plutôt, retrouvent une certaine valeur ou une certaine force morale pour encadrer nos relations, il faudrait que le gouvernement donne l'exemple.

En terminant, M. le ministre, c'est une impression... Je ne voudrais pas vous corriger,

mais c'est une impression qu'on voudrait corriger. On a vu quelques déclarations publiques de votre part en disant: Bon, si les municipalités ou les commissions de transport sont capables de se payer des réductions d'heures de travail, elles sont capables aussi de! À ce niveau-là, on pourra vous soumettre des études. Les heures de travail dans le transport en commun, les heures de travail dans les municipalités, même à 37 heures et demie, parce que la plupart, c'est 40 heures, mais quand on réussit à les réduire à 37 heures et demie, ce n'est pas plus généreux que dans le secteur privé parce qu'on a fait des études dans les entreprises privées de 500 employés et plus, et souvent, officiellement, ces gens-là travaillent 40 heures, mais dans les faits c'est 37 heures et demie parce qu'ils ont une demi-heure payée pour la période du repas.

Donc, ce qu'on fait dans le secteur public, dans les municipalités, dans le transport, au moment où on se parle, c'est tout simplement de suivre une tendance qui est assez sérieuse du côté du secteur privé. C'est le message qu'on avait à vous livrer de la part des travailleurs du transport et des municipalités.

Le Président (M. Garon): Alors, à vous la parole, M. le ministre.

M. Ryan: M. le Président, j'ai écouté avec attention l'intervention que vient de faire la Fédération des travailleurs du Québec. Je veux exprimer mon appréciation à M. Daoust et à ses collègues pour leur présence à nos travaux.

Avant de traiter du sujet central, je voudrais dire un mot de ce que vient de traiter M. Massé. Vous avez bien pris connaissance de la réponse que nous avons donnée aujourd'hui à la requête de l'Union des municipalités du Québec. Je pense que vous l'avez bien résumée tantôt. Nous leur avons dit: Il y a le principe de la libre négociation qui doit s'appliquer dans votre cas; nous vous invitons à négocier sincèrement et loyalement. S'il y avait des problèmes qui s'avéraient impossibles de solution, à ce moment-là, vous pouvez venir nous voir et nous verrons s'il y a opportunité d'envisager une intervention législative, nous l'avons dit. Mais nous n'avons pas pris d'engagement de ce côté-là et nous préférons donner toute sa chance normale à la libre négociation qui est le principe fondamental de rétablissement des conditions de travail pour les travailleurs réunis en association syndicale au Québec.

Si nous avons une certaine préoccupation de ce côté-ci, elle vient de faits que vous connaissez bien. Dans les municipalités qui possèdent une population de 25 000 ou plus, l'écart salarial est d'à peu près 27 % par rapport au secteur public provincial, 27 %. Et l'écart entre le secteur public provincial et le secteur privé, dans ses meilleures entreprises, celles qui ont plus de 500 employés, reste encore réel. Il y a un

rapport qui est sorti ces jours derniers de l'Institut de la rémunération. Il reste encore un écart de ce côté-là, à plus forte raison, celui qu'on observe du côté des municipalités est encore plus grand. Puis ça, ça a été établi par de nombreuses statistiques puis quand le gouvernement veut inviter les municipalités à participer à l'effort de renforcement, de redressement des finances publiques, qui est une urgence incontestable puis incontournable, je pense qu'il ne peut pas fermer les yeux sur ce problème-là.

Les municipalités nous disent: Bien, nous sommes des corps publics, puis nous n'avons pas les moyens dont dispose le gouvernement quand un problème est complètement hors de solution; nous vous demandons de considérer la possibilité de faire une intervention si elle s'avérait nécessaire. Mais je suis convaincu que si l'esprit dont nous avons été témoins au cours des derniers mois, et dont je me réjouis, se manifeste dans ce secteur-ci, pareille intervention ne sera pas nécessaire. Nous ferons tout ce que nous pourrions pour que les problèmes se règlent par les voies normales, vous pouvez y compter.

J'en profite pour exprimer mon appréciation à titre de membre du gouvernement pour la manière dont a été réglé le problème de ralentissement de la hausse de la rémunération dans le secteur public québécois pour les mois à venir. Je pense que le premier ministre et le président du Conseil du trésor ont exprimé leur appréciation à maintes reprises, puis je vous dis que si des ententes de même nature pouvaient se conclure dans le secteur municipal pour la période que nous traversons, qui est une période brève et limitée, je pense que ça contribuerait énormément, d'abord, à aider à franchir cette étape que nous demandons aux municipalités de franchir, deuxièmement, à faire les discussions qui doivent être poursuivies, de toute évidence.

Je vais donner juste une nouvelle statistique que je n'ai pas donnée jusqu'à maintenant parce que mes collaborateurs qui sont en arrière, ils travaillent continuellement pendant que nous discutons et je leur propose toujours de nouvelles équations. Là, tantôt, j'ai fait quatre hypothèses avec la CSN et je pense que ça va poursuivre le débat avec vous, M. Daoust, et vos collègues. J'avais dit: On peut faire une hypothèse en vertu de laquelle le montant qui reste à financer, qui est 252 000 000 \$, quand on enlève les sources de revenus qui vont venir de décisions du gouvernement, pour lesquelles les élus municipaux n'ont, par conséquent, aucunement à s'inquiéter, si on répartissait ce montant-là uniquement sur la taxe foncière générale, qu'est-ce que ça donnerait? Si on le répartissait uniquement sur le non-résidentiel foncier, qu'est-ce que ça donnerait? Si on répartissait ça 50-50, qu'est-ce que ça donnerait? C'est assez intéressant. Si on le répartissait uniquement sur le foncier général qui regroupe à la fois le résidentiel et le non-résidentiel - c'est la taxe

foncière de base - ça donnerait finalement, pour tout le Québec - on a une évaluation de 252 000 000 000 \$ au Québec, ça ne peut pas mieux tomber comme coïncidence, c'est 252 000 000 \$ qu'on cherche - ça veut dire 0,10 \$ les 100 \$ d'évaluation à travers tout le Québec. Si on appliquait ça, "across the board", partout, 0,10 \$ les 100 \$ d'évaluation, ça veut dire que pour une propriété d'une valeur de 100 000 \$, ça serait 100 \$; une propriété de 50 000 000 \$, 50 \$. On pourrait continuer, 300 000 \$, 300 \$.

Je pense que ça nous donne une idée, quand même, de l'ordre de grandeur dans lequel nous évoluons. J'ai vu toutes sortes de thèses sur la détérioration de ceci et de cela. Mais si on regarde ça froidement, on est dans un ordre de grandeur qui est très modeste comparé à ce que sont les finances publiques aujourd'hui. Puis le gouvernement l'a voulu ainsi; il a voulu que ça reste une chose modeste. Évidemment, quand on tire un élément puis qu'on le met en épingle en oubliant tout le reste de la fiscalité, ça prend une autre tournure. Ça, c'est ce que je vous propose puis, évidemment, si on prend d'autres hypothèses... Je vais en prendre une, mais seulement pour les fins de l'illustration puis je vais passer à autre chose après ça. Si nous prenions 50-50, ça donnerait un accroissement du fardeau résidentiel de 2,9 % et du fardeau non résidentiel de 5,9 %. Je trouve que ça serait un équilibre qui aurait de l'allure. Vous savez que nous laissons le choix aux municipalités. Ce sont les municipalités qui vont décider de l'alliage qu'elles feront entre les différentes sources de revenus. La taxe sur le stationnement, vous en avez parlé; d'après ce que j'ai entendu ici, il n'y a pas gros de potentiel là-dedans. On la laissera peut-être à l'état facultatif, ce n'est pas décidé. Le gouvernement tranchera au cours des prochains jours. Mais il n'y a pas gros de potentiel là-dedans à court terme. Dès qu'on sort du territoire de Montréal, il n'y a personne qui veut entendre parler de ça. Alors, ça voudra dire qu'il faudra le prendre sur le non-résidentiel, sous forme de surtaxe, à ce moment-là, c'est aussi simple que ça.

Moi, ce que je veux vous signaler, c'est qu'à mon humble avis - puis je ne pense pas avoir perdu le nord - nous sommes dans un ordre de grandeur qui est plutôt raisonnable et fort modeste étant donné ce que sont les besoins du gouvernement aujourd'hui. Puis la seule alternative à tout ce que le gouvernement a mis sur la table, c'est un accroissement du déficit. Un accroissement du déficit, n'allez surtout pas demander conseil à l'Opposition en cette matière, ils vont vous dire: Allez-y! Leur chef l'a déjà dit. Je n'ai pas fait de **partisanerie** jusqu'à maintenant, mais ça, je pense qu'il y a certains faits qui sont de notoriété commune, qu'on peut évoquer sans faire de partisanerie.

Et nous autres, si vous regardez le dossier

depuis six ans, cette année, nous avons été obligés d'augmenter le déficit. Comparé à l'Ontario qui est une province au moins 25 % plus riche, nous avons augmenté le déficit à 3 500 000 000 \$. Eux autres l'ont porté à, je pense, 9 000 000 000 \$. Déjà, le ministre des Finances a annoncé qu'il faut revenir à notre trajectoire. Et je **dis** ici, pour l'édification de la députée de Taillon, en toute amitié, que l'augmentation des dépenses publiques au Québec, les quatre années avant **1990-1991**, ça a été à un rythme à peu près de 1 % supérieur à l'inflation, chaque année. Ça veut dire qu'on les a contrôlés beaucoup depuis cinq ans, malgré l'augmentation des coûts de la santé qui a dépassé la moyenne. Ça veut dire que sur tout le reste, on a fait ça.

Tantôt M. Daoust, vous avez parlé - je vais terminer par ça - vous avez dit: Oui, mais il ne pourra pas être question de développement dans le transport en commun. Ça fait cinq ans, pour nous autres au gouvernement, qu'il n'en est pas question. On se fait dire à chaque année, quand on fait les budgets: Ne présentez pas de plan de développement, ça ne pourra pas marcher. Les députés le savent. Et quand on veut faire un peu de développement, il faut le prendre à même d'autres programmes, à même d'autres sources de revenus qu'on avait. C'est comme ça qu'on a fonctionné. C'est pour ça qu'on est bien placé pour tenir un langage austère. On l'a pratiqué. Et on constate qu'il faut le pratiquer encore davantage, parce que, avec tous les éléments qui sont insérés dans la structure des finances publiques, ça va prendre beaucoup de temps avant d'avoir ramené le Québec sur la voie de la santé financière, en matière de finances publiques. Alors, je vous pose le problème: Trouvez-vous que cet ordre de grandeur dont je parle, M. Daoust, 0,10 \$ par 100 \$ d'évaluation, c'est ça qui va ruiner la province de Québec, la population et les entreprises?

M. Daoust: C'est toujours des questions - je m'excuse - un peu piégées. Évidemment, écoutez, ce n'est pas la catastrophe, tel que vous présentez le problème, de nous dire: Ça coûterait 0,10 \$ les 100 \$ d'évaluation, si c'était généralisé. **Bon!** C'est une augmentation - pris d'une autre façon - vous l'avez mentionné, de 2,9 % ou 5,9 %, pour le résidentiel ou le non-résidentiel. Mais quand on se place à un autre **lieu**, qui n'est pas le vôtre évidemment, et qu'on voit l'avalanche de taxes **qui** nous tombe dessus... La TPS, c'est tout récent et vous savez quelle opposition ça a pu susciter, mais les gens s'en souviennent et la subissent. Bientôt, la TVQ s'appliquera sur les services. La TVQ s'applique maintenant sur des biens de consommation qui, dans le passé, ne voyaient pas une taxe de vente québécoise les affecter. Je pense aux vêtements et à d'autres secteurs aussi. Alors, il y a un effet cumulatif de tous ces efforts fiscaux qu'on demande aux concitoyens et qui produit, d'après

ce que l'on sait, des campagnes de protestation et de fortes inquiétudes.

Vous avez dit que ça va prendre encore beaucoup de temps pour assainir les finances publiques au Québec et qu'il y a déjà des mouvements qui sont amorcés. Nous, fondamentalement, ce qu'on ne cesse de répéter, on l'a dit ici, on l'a dit ailleurs, on le dira à d'autres endroits: C'est qu'on souhaiterait tellement qu'il y ait un examen rigoureux, méticuleux, démocratique - inévitablement, en partant par des commissions parlementaires - en épousant peut-être des modèles qu'on a connus récemment, mais où toute la population du Québec serait appelée à réfléchir, à cheminer, à se solidariser à l'égard des grands problèmes des finances publiques. **Bon!** On le dit dans notre document: Établir le fardeau fiscal de chaque groupe de revenus, voir quelles sont les taxes qui sont régressives. **C'en** est une taxe qui est régressive, ça, qu'on le veuille ou non. Vous ne me ferez pas admettre le contraire. Vous nous dites qu'elle n'est pas trop régressive, mais c'est tout de même une taxe qui est régressive.

(17 h 45)

C'est tout cet examen-là qu'on souhaiterait tellement faire, et peut-être dire: Bon, écoutez, se lancer là-dedans, c'est un exercice qui va prendre des mois et des mois. Je pense qu'on a l'habitude au Québec d'aborder et d'analyser les problèmes comme ceux-là relativement rapidement. Je vous concède que c'est un problème d'une très grande complexité. **Il** n'est pas simple, et il faudrait se préparer adéquatement, donner tout le temps voulu aux gens pour intervenir, mais il me semble que c'est là la direction dans laquelle un gouvernement comme le vôtre devrait s'engager. **Il** faut les assainir, les finances publiques. **Il** y a des débats de société indispensables. **Il** y a des divergences de vues. Tout le monde vient ici se chamailler ou vous critiquer dans une très large mesure pour ce qui est de ce projet de loi là. On le souhaiterait tellement, plutôt que de le prendre par le bout où vous le prenez en essayant de nous dire: Écoutez, c'est peu dans le fond, et ça ne devrait pas peser très lourd dans la poche des contribuables. On ne peut pas se laisser entraîner là-dedans, M. le ministre, parce qu'on sait fort bien que ce n'est pas là qu'est la solution. Ça met en danger, je ne sais pas, des orientations et ça nous permet de contester la façon dont ça s'est fait politiquement.

Et ce qui nous agace un peu, comme je l'ai dit - je sais que vous êtes toujours attentif, mais je veux le répéter - le fédéral l'a fait. Vous avez été critique par solidarité; le ministre des Finances, votre collègue, n'a pas mâché ses mots: "Pelleter ça dans la cour du voisin." C'est l'expression qui est devenue classique au Québec. Et voilà que vous vous autorisez de je ne sais trop quoi, d'un état des finances publiques qui n'est pas à son meilleur, pour dire: Bon, on va

refiler ça aux municipalités, sans qu'il y ait eu une espèce de préparation, un effort de conviction et un débat qui aurait pu être alimenté d'une façon différente de la façon dont il l'est à ce moment-ci.

Le Président (M. Garon): Je vous remercie M. Daoust. Comme le temps dévolu au parti ministériel est terminé, je donne la parole au député de Jonquière et, à ce moment-là, vous pourrez sans doute compléter sur une interrogation qui viendra, j'en suis convaincu.

M. Dufour (Jonquière): Oui, merci, M. le Président. C'est rafraîchissant d'entendre parler des gens qui... Des fois on pense, nous, qu'on est bien correct dans nos affaires, mais il y a aussi des gens qui, à l'extérieur, voient ce qui se passe. C'est un peu rafraîchissant pour l'Opposition de savoir que ce n'est pas 250 000 000 \$ qu'on va chercher, c'est 400 000 000 \$ et qu'avec l'augmentation des taxes, les contribuables, ce n'est pas des tiroirs qu'on peut découper en morceaux et les séparer. Là on parle de 0,10 \$, ça va bien, c'est ça. Et un autre tantôt, on vous parle de ça, et un autre tantôt, c'est autre chose. En fin de compte, il faut bien comprendre que la poche du contribuable n'a pas 150 porte-monnaie, elle en a un. Des fois, il y en a deux, mais ça en prend deux pour en faire un. C'est ça que ça veut dire assez souvent, parce que quand les deux travaillent, c'est ça que ça fait. Donc, les 0,10 \$, c'est plus que ça un peu, parce qu'il n'a pas parlé d'enlever la taxe sur l'immatriculation, les mutations immobilières et allons-y. Il y en a beaucoup de ces **taxes-là** et moi, je pense que c'est une question qui était piégée. Vous avez très bien répondu, d'ailleurs, et moi je trouve que c'est de même qu'il faut faire. On ne peut pas se laisser entraîner dans ça, et c'est là dessus... Ça ne coûte jamais rien. Si je vous dis demain matin que ça vous coûte 50 \$ pour manger, mais ce n'est pas pour l'année, c'est pour un repas, c'est un peu plus cher. Si je vous dis que c'est pour la semaine, c'est peut-être pas pire, mais à force d'en mettre, ça finit par... C'est la théorie du verre qui est plein d'eau. C'est la goutte qui vient de le faire déborder, ce verre-là.

Et je pense que vous avez résumé aussi, effectivement, l'article qui nous dit qu'une famille moyenne paie à Ottawa 1530 \$ de plus qu'en 1984; une famille moyenne. Le Québec, vous pensez qu'en 1985, il n'a rien chargé? Je veux bien croire que c'est des bons administrateurs. Il n'a pas fait de partisanerie, je vais essayer de ne pas en faire non plus. Il faut rétablir la vérité. Le budget du Québec était de 25 000 000 000 \$ en 1985; en 1991, c'était 38 000 000 000 \$. Les 13 000 000 000 \$, vous pensez que c'est juste l'effet de la bonne administration? Il y a quelqu'un qui doit avoir payé quelque part. Nous autres, on le sent qu'il

y a quelqu'un qui a payé. Ils ont été le chercher quelque part. Ce n'est pas juste de la bonne administration, on a vidé toutes les sociétés d'État de leurs revenus. C'est ça qui a baissé le déficit. C'est facile de faire un chiffre comptable de 500 000 000 \$ à **Hydro-Québec**, et d'aller siphonner la caisse de l'assurance-automobile et le reste et le reste. Je pense qu'on ne vous apprend pas ça. Vous le savez comme nous autres. On le voit bien. Ils en ont pris pour un coup parce qu'on la voyait venir, la dépression, et ils ne l'ont pas vue. C'est ça, le drame qu'on vit actuellement.

Moi, j'aimerais que vous élaboriez, M. Daoust, d'abord sur la question de l'augmentation ou les dangers qui nous guettent en augmentant ces coûts-là, de diminution de services. Vous qui êtes habitués à travailler avec des travailleurs et ces gens-là, comment vous les percevez, ces pertes ou ces diminutions de services ou les dangers qui nous guettent par rapport à ces augmentations de taxes successives? Est-ce que vous pourriez élaborer quelque peu par rapport à ça? On n'avait pas de mémoire; on est obligés de suivre un peu à la sauvette, là.

M. Daoust: Bien, écoutez, ça saute aux yeux qu'à un moment donné, que ce soit à la STCUM ou dans une municipalité... STCUM, écoutez, qui va être obligée de trouver quelque part, en quelque lieu ces montants d'argent là, elle va faire des choix politiques. Bon, il n'est pas exclu de penser que... Je pense bien que les gens les plus intimement mêlés dans le secteur pourraient vous en parler abondamment. On coupe ici, on coupe là. On fait en sorte que le transport en commun devienne moins un attrait et qu'il se détériore. Et ça, là, encore une **fois**, ça a des effets cumulatifs. Quand on perd 1 % du **public** passager, ça crée des drames au point de vue revenus, et ça crée toutes sortes de difficultés.

Bon, l'entretien des routes, c'est la même histoire. Dans les municipalités qui vont être obligées maintenant d'entretenir les routes, on sait fort bien qu'il y a un tas de routes qui ne seront pas entretenues de façon adéquate et ça, on en connaît les conséquences. C'est au point de vue sécurité publique que ça peut avoir les effets les plus désastreux. Ça ne se comptabilise pas facilement, mais un nombre plus grand d'accidents va créer des problèmes et des coûts à l'ensemble de la collectivité québécoise, qu'on ne peut pas facilement évaluer. Il en est de même de tous ces services-là, qu'est-ce que vous voulez? Et il y a tout le phénomène à l'égard des villes, de l'étalement urbain, de cette espèce d'exode qui est amorcé depuis tellement d'années et qu'on favorise en faisant en sorte que le transport en commun à Montréal, par exemple, et ailleurs, subisse une détérioration. Ça a des conséquences qui ne sont pas faciles à évaluer - d'autres qui viendront devant vous un peu plus tard pourront **peut-être** le faire - mais

qui provoqueront des faiblesses dans le service qui est rendu à l'ensemble de la population, en fait, qu'ils soient des contribuables municipaux ou des usagers ou des usagères du transport en commun. Peut-être que d'autres, Guy Cousineau ou Henri...

M. Godbout (Clément): Moi, je pense qu'effectivement la réforme va causer des problèmes dans certaines municipalités, certaines régions. Je pense que l'analyse et la présentation du ministre, lorsqu'il nous dit que c'est 0,15 \$ les 100 \$ d'évaluation... 0,10 \$ d'évaluation sur l'ensemble du Québec, il fait abstraction... J'aimerais que ces gens qui travaillent en arrière nous disent ce que ça veut dire pour la région de Montréal, parce que la réforme touche inéquitablement l'ensemble de la province. Il y a des municipalités où, effectivement, ça va avoir un effet moins grand que sur d'autres, sauf que lorsqu'on regarde l'effet sur la région de Montréal, quand on regarde les possibilités de taxation à Montréal même, on a des problèmes parce que, là, ce n'est plus 0,10 \$ des 100 \$ qu'on va toucher.

Et, si les municipalités sont incapables d'aller chercher dans les budgets la fiscalité pour aller payer la facture du transport en commun, qui va s'élever pour elles à 200 000 000 \$ de plus l'an prochain, elles vont être obligées d'aller les chercher quelque part, soit sur les usagers et les usagères du transport en commun, soit de le payer par la taxe foncière, que ce soit industrielle ou que ce soit générale. Si elles ne le font pas et si elles veulent continuer à maintenir le service comme il est là actuellement, elles vont être obligées de couper dans d'autres services.

On sait déjà - les villes l'ont annoncé - que leur capacité de taxation pour le transport en commun, elles ne vont pas y toucher, donc, c'est une baisse de services. Si c'est une baisse de services, ça veut dire qu'à long terme et même à moyen terme, c'est une détérioration du service. Et à Montréal, dans la grande région de Montréal, on a besoin d'améliorer le service. Il faut trouver du financement pour rendre le service de transport en commun de plus en plus attrayant. Le fait que vous vous retirez comme vous le faites du transport en commun actuellement va faire en sorte que ça va empêcher les sociétés de transport d'améliorer les services. Et en n'améliorant pas les services, la clientèle va diminuer et ça va toujours aller de pire en pire dans cette situation-là.

Donc, quand vous nous dites que c'est 0,10 \$, ce n'est pas 0,10 \$ pour les résidents et les propriétaires de Montréal, ce n'est pas 0,10 \$ pour ceux de Verdun et ce n'est pas 0,10 \$ pour les autres. Je trouve qu'il faut aussi le regarder et ne pas mettre des chiffres qui jettent de la poudre aux yeux, en disant: 0,10 \$... Si c'était une taxe provinciale, vous pourriez dire qu'effec-

tivement la province va demander un effort supplémentaire de 0,01 \$, 0,02 \$ ou 2 \$ par année à tous les citoyens et là, on pourrait peut-être dire: Oui, c'est un effort supplémentaire qu'on demande aux contribuables pour donner de meilleurs services dans l'ensemble des villes ou dans l'ensemble des services de transport en commun. Mais ce n'est pas ça que vous faites; vous nous remettez le fardeau très localement tandis que le transport en commun, dans une région comme celle de Montréal, c'est un service régional qui profite à l'ensemble de la province. Un développement autour du transport en commun et des services publics va nous aider à aider au développement de la grande région de Montréal et pas uniquement sur le territoire de la STCUM ou de la STL ou de la STRSM. Et là-dedans, on n'a pas, dans votre financement, la capacité de récupérer de l'argent. Et tant et aussi longtemps que ce ne seront pas des taxes provinciales qui vont aider à appuyer le transport en commun... Pas uniquement dans son développement parce que, dans son développement, actuellement, à chaque fois que vous payez les infrastructures... On n'aura plus les moyens de se les donner, on ne pourra pas les utiliser.

M. Massé: Un autre impact majeur, ça va être le freinage que ça va occasionner au renouvellement de l'infrastructure: nos ponts, nos routes, nos réseaux d'aqueduc et d'égout. Tout le monde reconnaît, au Québec - et même, c'est un problème qui est à la grandeur du Canada, au moment où on se parle - que ça prendrait une vingtaine de milliards, aujourd'hui, au moment où on se parle, pour renouveler l'infrastructure municipale. C'est évident que ça va porter un dur coup, tout le monde le reconnaît. Il y a déjà eu une conférence des premiers ministres, en 1989, où ils disaient: Il faut absolument que les trois paliers de gouvernement - provincial, fédéral - mettent de l'argent pour renouveler l'infrastructure. Tout le monde est d'accord là-dessus, la Fédération canadienne des municipalités, tout le monde. Le problème que ça va occasionner, c'est que le réseau va devenir dans un état de plus en plus lamentable. Il y a des villes, au Québec, au moment où on se parle, où il y a des fuites d'eau où on perd jusqu'à 30 %, 40 % de l'eau traitée. Ça occasionne aussi des problèmes d'environnement, des problèmes de coûts parce que l'eau qui est traitée entraîne des coûts. Et ça, on pense que la réforme du ministre va porter un coup très dur au renouvellement de l'infrastructure. On a l'impression qu'on va peut-être s'en aller dans une situation où on ne pourra pas... Un jour, on ne pourra plus s'en sortir; c'est une espèce de cul-de-sac épouvantable.

M. Cousineau (Guy): Oui. Moi, j'aimerais peut-être ajouter quelque chose et dire au

ministre que, finalement, 0, 10 \$ les 100 \$... C'est quoi, 242 000 000 \$ par rapport à 35 000 000 000 \$? L'objectif que vous visez, ce n'est pas d'arrêter à 242 000 000 \$. L'objectif va plus loin que ça et, malheureusement, ça accroche les plus pauvres au passage, les plus démunis. En même temps que ça accroche les gens les plus mal pris, c'est une dégradation un peu généralisée de notre qualité de vie. Parce que, quand on regarde ce qui se passe, c'est qu'on voit, depuis un bout de temps, la taxe sur la consommation qui frappe dur, qui ne lâche pas et qui n'a pas l'intention de lâcher. On voit la taxe sur les stationnements - tout à l'heure, on en a parlé - on voit la taxe sur le transport en commun. Comment voulez-vous que les communautés urbaines ou les autres aillent chercher des revenus? Nécessairement, ils vont aller les chercher dans les poches des gens, des travailleurs. Et ceux qui utilisent le service en commun, ce sont ceux qui n'ont pas d'auto. Ils n'ont pas tous un conducteur privé, ceux qui vont travailler le matin et ce sont eux autres qui se font accrocher au passage. Le budget du Québec, si je ne me trompe pas, est aux alentours de 35 000 000 000 \$? Bon. 242 000 000 \$...

Ce n'est pas un "one-shot deal" qui nous est proposé - il faut le voir - je pense que c'est une stratégie à moyen et long termes qui va faire en sorte qu'on va passer la facture de plus en plus importante aux municipalités. On va leur demander de se développer, mais les problèmes de Québec, Montréal, Hull et Sherbrooke ne sont pas nécessairement les problèmes de Radisson ou de Desmaraisville. À un moment donné, il faut regarder comment grandit la société, comment elle fonctionne. Je pense que le problème, tel que proposé, accroche mal au passage ceux qui n'ont pas besoin de se faire accrocher à ce moment-ci. Et c'est pour ça que, dans notre mémoire, à la toute fin, on vous recommande humblement de réfléchir de façon très très poussée sur une commission d'étude qui va plus loin. Que des gens de bonne foi s'assoient et regardent de quelle façon ça peut s'arranger en fonction des réalités régionales, des réalités qu'il y a entre les municipalités et en fonction des besoins de toute une population qui utilise le transport en commun car, de toute façon, on devra leur passer la facture si on ne fait pas attention.

(18 heures)

Et c'est ça qui, pour moi, en tout cas, me dérange au plus haut niveau, parce que les municipalités ne sont pas capables de le regarder toutes de la même façon. Et les 0, 10 \$... On peut répondre facilement en disant: Bien, écoutez, pourquoi 240 000 000 \$ ou 250 000 000 \$ ou 400 000 000 \$, le cas échéant, sur 38 000 000 000 \$? Alors, c'est toute une philosophie qu'il faut regarder et cette philosophie-là vise, en tout cas va accrocher du monde au passage qu'il ne faut pas qu'ils soient accrochés

parce qu'ils n'en ont pas besoin et je pense qu'en plus de ça, ça dénote une orientation qui est inquiétante à long terme.

Mme Marois: Oui...

Le Président (M. Garon): Mme la députée de TAILLON, il reste une minute.

Mme Marois: Il reste une minute. C'est tout simplement... Le ministre, effectivement, est intervenu pour reprendre des propos que j'avais tenus hier. Si nous avons appliqué les mêmes règles comptables au déficit du gouvernement libéral que celles qui s'appliquaient au déficit du gouvernement du Parti québécois, c'est 554 000 000 \$, par exemple, qu'on aurait dû ajouter au déficit de 1987-1988. Alors, je pense que, sur ça, les affirmations que je faisais hier restent pertinentes et justes. Cela étant dit, la loi des moyennes, effectivement, a un effet de nivellement qui cache des différences majeures et qui fait en sorte qu'on se retrouve devant un projet qui crée de l'inéquité. Ce projet est de l'improvisation et, la meilleure preuve, c'est que le ministre, sans arrêt, nous dit: Je me tourne vers mes fonctionnaires pour évaluer de nouvelles avenues, etc. Alors, je me dis que cela signifie, si on est à quelques semaines de l'adoption de la loi pour ne pas dire quelques jours, ça signifie sûrement qu'il y a des recherches qui ne se sont pas faites, qu'il y a des gens qui ne se sont pas fait entendre, qui se font entendre actuellement...

Le Président (M. Garon): Alors...

Mme Marois:... et qui j'espère influenceront le ministre.

Le Président (M. Garon): Alors, je remercie les représentants de la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec. Le temps alloué à toutes les parties étant écoulé, je me vols dans l'obligation de vous dire merci et de demander aux représentants de l'Union des producteurs agricoles de s'approcher de la table des délibérations.

Je demanderais aux membres, aux députés de regagner leur siège parce que tantôt... Je demanderais aux députés de regagner leur siège. Je demanderais au ministre de donner l'exemple et de gagner son siège. À l'ordre! Il est déjà 18 h 5. À l'ordre!

M. le président de l'UPA, vous avez 45 minutes. Si vous voulez présenter les gens qui vous accompagnent. Vous avez 15 minutes, 15 minutes au parti ministériel, 15 minutes à l'Opposition. Si vous en prenez plus, on va soustraire le temps en plus du temps qui leur est alloué et, si vous en prenez moins, on va leur accorder le surplus. À vous la parole.

Union des producteurs agricoles

M. Proulx (Jacques): Merci, M. le Président. Je vous présenterais Mme Andrée Lagacé qui est avec moi, qui est agro-économiste et qui travaille à notre service d'étude et de recherche. Alors, M. le Président, M. le ministre, mesdames et messieurs, je voudrais, au départ, vous dire que le présent point de vue de l'UPA reflète davantage les appréhensions du monde rural face à l'ensemble des mesures proposées par le nouveau partage Québec-municipalités qu'il ne porte plus spécifiquement sur le projet de loi 145.

La tenue en février 1991 des États généraux du monde rural est révélatrice de la préoccupation des Québécois et des Québécoises de préserver le milieu rural qui vit présentement des problèmes graves de déclin sur les plans démographique, social, économique et culturel. 1200 personnes, regroupant quelque 160 organismes, se sont réunies et se sont déclarées solidaires et conscientes de leur responsabilité de prendre en main le développement **général** et, en particulier, celui du milieu rural. Toutefois, la relance du monde rural repose avant tout sur son dynamisme économique, c'est-à-dire sa capacité à générer richesses, emplois, quantité et qualité de services, somme toute, une qualité de vie comparable à celle des citoyens rassemblés dans les centres urbains. Pour réaliser cette relance, on a démontré la nécessité de rééquilibrer les pouvoirs actuels du haut vers le bas. En effet, il revient au pouvoir local de gérer les ressources du milieu, d'orienter le développement rural selon des besoins définis en concertation avec les principaux agents socio-économiques locaux. Le milieu rural a affirmé sa volonté de se prendre en main sans attendre l'intervention financière de l'État. Par contre, le partenariat est essentiel à tous les niveaux pour un développement concerté et judicieux des ressources du milieu. Les différents paliers de gouvernement sont appelés à collaborer pour freiner l'exode et à contribuer au développement économique des régions.

Nous constatons que le projet de loi 145 va à rencontre des principes de concertation et de solidarité énoncés lors des états généraux et nuit à la volonté de relance des économies locales. M. le ministre, on a l'impression que vous procédez de façon unilatérale, sans consultation valable avec les municipalités, sur une base strictement comptable et budgétaire pour refiler une facture que le gouvernement ne voulait simplement plus assurer. Cette façon de procéder, sans égard aux répercussions sur les municipalités rurales à faible densité de population, manque de vision et de sens des responsabilités face à ces populations qui seront durement touchées. Il y aura une différence encore plus nette dans le niveau des services aux citoyens selon qu'ils habitent en milieu urbain ou en milieu rural.

Comme il a été spécifié précédemment, la

volonté des gens vivant en région d'y demeurer et de prendre en main leur destinée est sans conteste. Le nouveau partage des responsabilités Québec-municipalités que vous proposez mine le souci d'équité qui avait prévalu jusqu'à présent et qui permettait, peu importe la richesse foncière d'une municipalité de jouir d'un minimum de services. Si on prend comme exemple une municipalité rurale type de 1000 habitants, certaines municipalités affichent une richesse foncière uniformisée de plus de 42 000 000 \$ (l'exemple de Montebello), d'autres, telle la municipalité de Bémoulin ou de Témiscamingue, montrent une valeur de richesse foncière d'environ 18 500 000 \$. On comprend rapidement que l'impact du transfert des charges n'aura pas le même effet sur les deux municipalités. Le fardeau supplémentaire des contribuables sera moindre à Montebello, environ 9 %, qu'à Bémoulin ou de Témiscamingue, plus de 25 %, où les taux globaux actuels de taxation sont semblables. De plus, la majorité des municipalités rurales du Québec ne pourront profiter de l'ouverture des nouveaux champs fiscaux annoncés. Les municipalités rurales se caractérisent pour la plupart par une faible structure industrielle et commerciale et ne peuvent à ce titre répartir les charges fiscales supplémentaires sur d'autres secteurs que le résidentiel. Les jeunes régions abondantes en ressources naturelles, mais faibles en population souffriront tout particulièrement. Plus spécifiquement, la prise en charge de l'entretien et de la réfection de la voirie locale par les municipalités rurales induira des effets variables d'une municipalité à l'autre, selon la longueur du réseau à entretenir et l'état actuel du réseau routier. Nul besoin d'être devin pour prédire que les municipalités ayant une faible richesse foncière et un long réseau de voirie tertiaire à entretenir cesseront éventuellement l'entretien de rangs et de routes locales et remettront aux calandres grecques leur réfection.

L'estimation des charges financières supplémentaires incombant aux municipalités en raison de la prise en charge du réseau local a été basée sur un montant moyen de 3000 \$ par kilomètre de route. Or, cette estimation a été réalisée sans que le ministère des Transports ne soit véritablement au fait de l'état du réseau de voirie locale, ce qu'il s'apprête à faire au cours de l'année 1991. On peut supposer que la facture sera plus salée que celle déjà annoncée dans la volumineuse étude de simulation d'impacts produite par le MAM. Certes, des mesures compensatoires transitoires pour les premières années d'application de la réforme sont prévues pour limiter à 25 % la hausse probable du taux de taxation, mais il s'agit, comme le terme le dit, de mesures transitoires. Nombre de municipalités rurales dépassent à l'heure actuelle, selon les prévisions du MAM, ce pourcentage d'augmentation. Comment les municipalités rurales assumeront-elles cette charge supplémentaire,

sinon en coupant davantage dans les services? Autre chose pour le moins inquiétante est le fait que la gestion du programme d'aide à l'amélioration du réseau local fait l'objet d'un mécanisme discrétionnaire et arbitraire d'attribution de la part des députés, ce qui laisse place au quémandage de la part des élus municipaux et donne libre cours au marchandage politique, et ce, sur le dos des contribuables qui n'auront pas été chanceux à ce jeu d'influence. Quant à la tarification des services policiers de la Sûreté du Québec, il faudrait pour le moins que le service dispensé soit amélioré. Plusieurs municipalités sont insatisfaites du service actuel offert. Pourquoi payer pour un service sur lequel on n'a aucun contrôle, et qui est, par ailleurs, déficient? En hypothéquant l'avenir des routes locales, celles-là mêmes qui desservent tantôt une ferme, tantôt une industrie locale, qui permettent aux enfants des agriculteurs de se rendre à l'école du village, ou la distribution du courrier, on sape le dynamisme déjà précaire des régions rurales. Somme toute, tout concourt à l'accélération du processus de régression du tissu rural.

Le nouveau partage des responsabilités Québec-municipalités aura pour effet d'augmenter substantiellement les taux de taxation des municipalités rurales dans lesquelles se situent les exploitations agricoles. Une fois terminées les mesures transitoires, et malgré la péréquation profitant aux plus petites municipalités, le taux de taxation pourrait doubler par rapport à ce qu'il est présentement. Ceci veut dire que les producteurs et productrices agricoles devront assumer un coût jusqu'à deux fois plus élevé pour leurs taxes foncières, augmentant ainsi leur coût de production. Ceci, additionné de tous les autres coûts supplémentaires qu'ils ont à assumer, concourt à diminuer leur compétitivité sur les marchés locaux, nationaux et internationaux. Étant donné que les prix ne peuvent être augmentés pour maintenir cette compétitivité, ce sont les producteurs et productrices qui devront assumer ces augmentations de coûts à même leur marge bénéficiaire déjà très limitée. De plus, étant donné que le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation rembourse une partie de ces taxes municipales aux agriculteurs et aux agricultrices, le MAPAQ verra son budget gonfler. À plus ou moins brève échéance, ceci aura des répercussions négatives sur l'ensemble des autres programmes du ministère, étant donné que le budget est constamment la cible de coupures. Les membres de l'UPA voient d'un très mauvais oeil ces changements qu'apporte le projet de loi 145. En plus d'accélérer le phénomène de l'exode rural, il augmente le fardeau fiscal foncier des fermes.

Tout le milieu rural, et en particulier le milieu agricole, voit avec appréhension la mise en application du projet de loi. Les États généraux du monde rural et les divers mémoires

présentés à la Commission Bélanger-Campeau ont clairement exprimé la nécessité d'une décentralisation du haut vers le bas, d'une pratique renouvelée de la gestion des services publics et du développement du territoire. Or, la réforme proposée tend à renforcer certains axes de croissance et à accentuer les phénomènes de dépeuplement et de dévitalisation des régions en alourdissant la charge fiscale des contribuables des régions rurales et en confrontant l'usure lente et inexorable de la qualité et de la quantité de services offerts. Bref, on s'apprête à aller à rencontre d'une véritable décentralisation du pouvoir décisionnel et du pouvoir de dépenser, et ce, en partenariat avec les divers niveaux politiques.

L'UPA demande donc de surseoir à cette réforme tant que l'ensemble des intervenants ne seront pas parvenus à des solutions acceptables et où l'avenir des régions sera pris en compte. La réforme proposée s'établit dans un climat de bousculade. On ne bouleverse pas des pratiques de gestion bien implantées, sans prévoir une période d'adaptation, de transition et de réajustement, et ceci, dans un souci de réussite et d'efficacité. Au demeurant, avant de procéder à toute modification importante, on se doit de connaître l'ampleur et la nature exacte de ces modifications autant au niveau économique, social et culturel. On fausse la donne, lorsqu'on ne prend en compte qu'un seul élément du problème, en l'occurrence ici, le problème du déficit budgétaire. Merci, M. le Président.

(18 h 15)

Le Président (M. Garon): Alors, M. le ministre.

M. Ryan: Alors, M. le Président, il me fait plaisir de saluer, M. Proulx, le président de l'UPA, et la personne qui l'accompagne. Mol, j'ai écouté avec intérêt l'intervention que vous avez faite, M. Proulx. Vous me permettrez de vous rappeler certains éléments de la réforme qui me paraissent importants. Le mot "réforme", je n'y tiens point outre mesure. Il s'agit d'un effort de redressement, de recherche d'un équilibre meilleur dans les responsabilités. Nous n'avons pas de prétention à faire de grandes réformes. On en a fait beaucoup, il y a un certain nombre d'années, puis on s'aperçoit après coup, que ça coûte plus cher que les gens ne l'avaient pensé quand ils les faisaient. C'est pour ça qu'on est beaucoup plus réservé aujourd'hui avec ces mots-là, moi en tout cas. Et qu'on parle d'un effort de redressement ou de définition d'un équilibre plus réaliste, j'en suis à 100 %.

J'ai rappelé tantôt devant la FTQ l'impact global de la réforme. À un moment donné, il faut bien avoir un chiffre qui résume tout le plus simplement possible. On en a donné plusieurs jusqu'à maintenant, on va continuer d'en donner. Dans le programme que nous avons inscrit dans le projet de loi 145, il y a un certain nombre

d'atténuations ou d'ajustements qui sont pris en charge par le gouvernement. Sur le programme initial, il y en a pour 78 000 000 \$. Ceux-là, on ne les compte pas, ils sont pris en charge par le gouvernement à même ses fonds généraux. En plus, il y a une autre somme de 149 000 000 \$ qui sera procurée aux municipalités par des mesures arrêtées par le gouvernement ou l'Assemblée nationale. Je vous donne, à titre d'exemple, les deux principales. Les frais de participation au transport en commun pour les propriétaires de véhicules automobiles dont la résidence se situe à l'intérieur d'un territoire métropolitain au sens du recensement fédéral, il y en a pour 50 000 000 \$. Il y a des droits ajustés sur les transactions immobilières, il y en a pour 78 000 000 \$ ici. En plus, il y a des revenus accrus découlant de l'augmentation du montant des amendes sur les infractions au Code de la sécurité routière. Il y en a pour 20 000 000 \$. Alors, vous additionnez les trois, ça fait 148 000 000 \$ ou 149 000 000 \$. Ça, je ne pense pas que ça soit radicalement injuste. Puis, justement, il y a un principe que le gouvernement pose que je tiens à souligner, parce qu'on en a point parlé jusqu'à maintenant. Cette mesure s'applique même dans les municipalités qui sont à la périphérie des grandes zones urbaines. L'automobiliste qui réside à Sainte-Thérèse, à **Mascouche**, à Saint-Eustache, à Repentigny, à Le Gardeur, va payer ce montant-là. Puis allez voir la réaction des maires ou des porte-parole municipaux de ces endroits-là, ils vont vous dire: C'est effrayant, ils nous font payer, **puls** on n'a pas de service pour ça. Le gouvernement considère que ces personnes bénéficient des services du transport en commun dans la région métropolitaine et leur demande une participation. On pourrait dire: Au lieu de 30 \$, ça aurait pu être 40 \$, ça aurait pu être 50 \$. On commence avec un montant de 30 \$, ce n'est pas un montant éternel; il est inscrit dans la loi cependant. Le gouvernement ne pourra jouer avec ce montant facilement. Mais, il y a quand même un geste qui est fait, qui est très significatif. On ne voulait pas que ce fardeau soit porté uniquement par les résidents de la zone métropolitaine immédiate.

Mais, là, il reste les 252 000 000 \$ que les municipalités devront aller chercher avec des mesures qu'elles Institueront elles-mêmes. Comme on a une évaluation totale au Québec de 252 000 000 000 \$, ça veut dire que ça fait 10 cents les 100 \$ d'évaluation. Il n'y a personne qui va dire qu'on égorge la population du Québec avec ça. Je pense que, si quelqu'un dit ça, il mérite d'être dénoncé comme une personne qui n'est pas sérieuse. 10 cents du 100 \$ d'évaluation! **En plus**, M. Proulx, en plus, il y a des mesures d'égalisation qui sont inscrites dans le programme gouvernemental. Le programme de péréquation qui bénéficie déjà surtout aux petites municipalités, dont vous vous préoccupez à juste

titre, va être amélioré. Nous allons l'améliorer considérablement afin que ses effets bienfaisants soient plus largement répartis. En plus, nous introduisons dans nos méthodes de calcul des éléments qui vont permettre de maintenir un taux maximum de contribution per capita qui sera exigée des contribuables de ces municipalités à faible population. Quand on aura vu tout l'ensemble - il y a d'autres éléments qu'on introduira en cours de route, on est pas obligé de tous les donner en même temps, parce que là on écoute, on est à la recherche de suggestions qui permettraient d'améliorer le projet de loi. Je vous dis une chose, entre parenthèses, le principe, c'est adopté ça. L'Assemblée a voté il y a deux jours et on ne recommencera pas. Quand vous adoptez une chose à votre congrès, vous autres, vous ne revenez pas deux semaines après, vous dites: On vit avec. Même si des fois la discussion peut être discutable, là, l'Assemblée nationale s'est prononcée par ses voies régulières hier soir, avant-hier soir. Ça passe vite en commission parlementaire, on ne s'en aperçoit pas. Alors, ça, c'est réglé. Puis, à moins d'un miracle qui pourrait arriver pour l'Opposition, je ne pense pas que le gouvernement change, ça va de soi. On essaie d'améliorer.

Vous dites: Le ministère des Transports ne connaît pas l'état des chemins. De grâce! Je pense qu'ils connaissent très bien l'état des chemins. Mon bureau régional à Lachute, le bureau régional à **Saint-Jérôme** connaissent parfaitement l'état des chemins dans la région des Laurentides, M. Proulx. Le bureau de Saint-Hyacinthe, c'est la même chose. Le bureau de Sherbrooke... Il n'y a pas un bureau qui n'est pas au courant de l'état de ses chemins. Le député de Labelle a été ministre des Transports déjà et il se souvient, on faisait des réunions ensemble pour la région des Laurentides. Le sous-ministre venait et tous les chemins qu'on portait à son attention, il allait les voir lui-même dans les jours qui précédaient la réunion et tout. Et les officiers régionaux du ministère étaient parfaitement au courant de ça. Il faut quand même arrêter de charroyer. Ce qui n'est pas acquis, c'est un consensus. C'est peut-être que les autorités municipales ont une appréciation différente de l'état des chemins. C'est pour ça qu'on a dit: On va leur donner quelques mois pour se consulter, pour discuter de ça, et peut-être qu'il y a un point qui avait été mal apprécié par nos bureaux régionaux. Ils pourront corriger là-dessus. Ils pourront enregistrer, porter à l'attention du ministre qui, lui, n'est pas au courant de tout. Mais d'aller laisser entendre que le ministère ne serait pas au courant de l'état des chemins, je pense que c'est parfaitement irréal. C'est parfaitement irréal.

Ceci étant dit, je voudrais vous poser une question. Pour les cultivateurs qui bénéficient déjà d'avantages fiscaux importants, que la société reconnaît comme étant justifiés, à cause

de la contribution qu'ils apportent au maintien de la société, avez-vous fait des études sur l'impact pour les cultivateurs des mesures envisagées? Disons qu'on prend une moyenne de 0,10 \$ par 100 \$ d'évaluation. Ça va être un peu inférieur à ça dans les petites municipalités et légèrement supérieur dans les grandes municipalités. Je voudrais demander à M. Proulx si des études ont été faites pour essayer d'établir l'impact pour un foyer agricole de 0,10 \$ les 100 \$ d'évaluation - mettez même peut-être entre 0,08 \$ et 0,10 \$ - ce que ça va représenter, si on calcule que 70 % de l'augmentation va être assumée par le gouvernement. **Il** ne reste pas grand-chose.

M. Proulx: Écoutez, M. le ministre, premièrement, je trouve bien drôle... Parce que c'est assez rare que les ministres nous arrivent - un ministre quel qu'il soit - avec des augmentations énormes. Tu as une pilule **amère**, d'habitude tu envoies un peu de miel avec pour l'avalier. Je trouve bien drôle, parce que c'est toujours à peu près autour de... On mesure jusqu'où on peut étirer l'élastique sans que ça **crie** trop et, là, on met ça. C'est évident, quand vous dites 10 sous, un peu comme M. Daoust a répondu tout à l'heure, quand on fait l'addition des 10 sous au bout de l'année que chacun des ministères demande, que c'est là que ça commence à faire un montant appréciable.

Mais ceci étant dit, je vous dirais que, quand vous soulevez... Avez-vous fait des calculs sur l'impact que ça va avoir sur les agriculteurs, parce qu'on nous remet, et c'est reconnu à juste titre, 70 %? C'est évident que, chez les agriculteurs, ça ne touchera pas d'une façon brutale, instantanément, mais il ne faudrait oublier qu'ils en paient une partie. **Ils** paient une partie, **qui**, elle, risque, comme on l'a dit dans ça... et encore une fois, je le dis: C'est une évaluation globale qu'on a faite de la loi. Qu'on en passe des morceaux aujourd'hui et d'autres morceaux l'année prochaine, il y a quand même un coût à toutes les propositions **qui** sont là, qu'on les passe toutes à cette heure ou plus tard.

Oui, il y a un impact; il y a un impact non seulement chez les agriculteurs et les agricultrices, mais il y a un impact sur le ministère de l'Agriculture et dans le budget du ministère de l'Agriculture. Vous n'êtes pas le seul ministère où il faut que vous rationalisiez, où il faut que vous ameniez des coupures. Vos collègues ont le même mandat. Au fur et à mesure que la partie que vous nous remettez remonte, ça grossit le budget du ministère. On sait très bien que, rapidement, ça va être pris en compte et que ça va faire en sorte que les restrictions vont toucher le budget global. On va être obligé... Parce que le taux de taxation sera énorme, ce seront des montants énormes qui vont être remis aux producteurs et ça va faire en sorte qu'on va être obligé d'éliminer encore plus de programmes

qui existent à l'heure actuelle et **qui** vont nous toucher indirectement, mais de façon aussi brutale sous d'autres aspects.

Vous m'avez parlé tout à l'heure de la question des nouveaux champs fiscaux. Je vous rappellerai que la plupart **qui** ont été mis de l'avant à l'heure actuelle ne rapportent pas grand chose dans le monde agricole: les mutations immobilières dans le milieu rural, ce n'est pas avec ça que tu achètes le **pain** et le beurre. D'autant plus que les entreprises agricoles sont exemptées la plupart du temps, ça ne fera pas de gros surplus dans les municipalités. Les mesures de péréquation sont très contestées à l'heure actuelle et encore très Inéquitable.

Je voudrais revenir quand même sur votre affirmation de l'évaluation du ministère des Transports. Je sais que vous, les députés, êtes bien au courant des problèmes de routes. Ce n'est pas certain que le ministère qui décide, lui, est bien au courant. Deuxième chose, je vous rappellerai qu'il y a à peine trois ans, si ma mémoire est bonne, c'est votre collègue le ministre Côté **qui** avait affirmé que ça prendrait au moins 10 000 000 \$, pas pour reconstruire les routes, mais uniquement pour les remettre dans un état carrossable. J'Imagine qu'au rythme de l'inflation et de la détérioration, c'est rendu probablement pas mal plus haut que ça. Alors, mon affirmation sur le ministère des Transports qui ne connaît pas l'état des routes, je continue à la maintenir et je suis persuadé que les députés et les ministres connaissent plus l'état des routes, particulièrement ceux **qui** sont de comtés ruraux, que le ministère des Transports. S'il le connaît si bien que ça, il devrait avoir la décence à l'heure actuelle de réparer une bonne partie de ces routes dans le milieu rural. Juste une petite anecdote, M. le ministre; dans ma municipalité et la municipalité voisine qui n'a pas encore aucune sortie en asphalte et où, au cours du printemps dernier et après plusieurs printemps, la route a été bloquée, **il** restait une sortie pour ce village-là. Je comprends qu'on n'est pas au ministère de la voirie, mais juste pour dire que, s'il connaît **si** bien la situation des routes, le ministère des Transports, il devrait trouver le moyen de les réparer un peu.

Le Président (M. Garon): Il vous reste 2 minutes et demie.

M. Ryan: J'ai noté une petite chose que vous avez dite et qui m'a intéressée, M. Proulx. Vous avez dit que le député connaît mieux l'état de ses routes que le ministère des Transports. Remarquez bien que je ne souscris pas nécessairement à ce que vous venez de **dire**, mais je souscris entièrement à votre affirmation selon laquelle le député est en général très Informé de l'état de ses routes. S'il ne voulait pas l'être, il y aurait bien du monde pour le **lui** rappeler tout le temps. C'est justement une des raisons qui

nous porte à conférer un rôle au député dans les décisions qui seront prises pour l'amélioration de la voirie locale, parce qu'il est particulièrement bien placé pour le faire.

Je voudrais vous demander: dans votre expérience, le député joue déjà un rôle actuellement, il est responsable de faire des suggestions au gouvernement pour l'amélioration de la voirie locale dans son comté, dans les comtés ruraux, entendez-vous beaucoup de plaintes sur la manière dont le député s'acquitte de sa responsabilité?

M. Proulx: Ce n'est pas ça que j'attaque, M. le ministre.

M. Ryan: Merci. Merci, c'est correct.

M. Proulx: Ce que j'attaque, c'est qu'on revient à des pratiques extrêmement dangereuses: remettre des budgets discrétionnaires aux députés pour les routes. Écoutez! Vous avez été probablement un des personnages le plus à dénoncer ces pratiques douteuses dans les années qu'on se rappelle. Vous savez très bien, l'humain étant ce qu'il est, ce qui va arriver. Pour moi, ça ne l'empêche pas de bien connaître les routes que de ne pas avoir un budget discrétionnaire, mais justement de composer avec les gens responsables.

M. Ryan: Je connais aussi ce qui arrive quand des fonctionnaires décident sans tenir compte de l'avis des députés.

M. Proulx: C'est ça, il faudrait trouver un bon "mix", M. le ministre, un partenariat entre les deux.

M. Ryan: C'est ça, on va essayer de trouver un équilibre. On s'entend très bien.
(18 h 30)

Le Président (M. Garon): Alors là, il est 18 h 30. Normalement, on doit ajourner à moins que vous ne me demandiez de finir. Actuellement, le temps, à toutes fins pratiques, il reste 30 secondes au parti ministériel...

M. Ryan: M. le Président, je voudrais proposer qu'on termine la séance avec l'UPA pour pouvoir la libérer et on consent volontiers à 15 minutes d'extension.

M. Dufour (Jonquière): ...ni avec l'idée que, si on avait commencé à l'heure, on aurait fini à l'heure.

Le Président (M. Garon): C'est ça que j'ai dit tout à l'heure.

M. Dufour (Jonquière): J'étais là.

M. Ryan: Il est encore tôt, M. le Président.

M. Dufour (Jonquière): C'est accordé. Non, non, moi je suis prêt à continuer.

Le Président (M. Garon): Alors, vous avez 15 minutes.

M. Dufour (Jonquière): Merci, M. le Président. D'abord, je veux vous remercier de la présentation de votre mémoire. C'est vrai qu'on n'est pas enterré dans les chiffres, mais vous avez démontré suffisamment l'importance de la ruralité ou des problèmes que les milieux vivent au Québec. Il y a une prise en main qui doit se faire et je pense que, de ce côté-là, Québec - je parle du Québec, pas nécessairement du gouvernement actuel, mais je parle du Québec comme tel - on a manqué un peu le bateau, parce que nos régions souffrent d'anémie. Elles sont en frais de mourir. Et c'est le message que vous nous transmettez.

Le problème qu'on a avec cette réforme-là, c'est que le ministre essaie de la justifier. Quand les gens viennent parler de leurs problèmes, il essaie de leur transférer ses problèmes. C'est un peu ça qui vient: Regardez comme j'ai des problèmes, mais ça ne vous en enlève pas. C'est le phénomène: Quand je me regarde, je me console et, quand je vous regarde, je me désole. C'est un peu ça qu'il essaie de dire. Si vous autres, vous n'avez pas de problèmes, nous autres, on en a. Mais je pense que, lorsqu'on parle du 0,10 \$ sur l'évaluation, il ne faut pas être un grand devin. Vous l'avez démontré hors de tout doute. Il y a des municipalités qui vont augmenter de plus de 25 % de coût de taxation. Elles vont augmenter de plus de 25 %. C'est tellement vrai ce que vous dites que c'est confirmé, parce que, dans les propositions du ministre, on tient compte que les municipalités ne doivent pas augmenter plus de 25 % de leur taxation. Il va y avoir des mesures compensatoires. C'est ça qu'on est en frais de proposer. Et le drame dans tout ce phénomène-là, c'est qu'on va être obligé d'appliquer la médecine du cas par cas. C'est définitif que le gouvernement, le ministre des Affaires municipales en tête, va être le plus grand dispensateur des biens de l'État à travers le territoire. Ça va être du cas par cas continu. On commence actuellement, parce qu'à chaque groupe qui se présente, le ministre est obligé de justifier ou d'essayer de justifier ses propositions. Tout le monde nous dit la même chose: Pourriez-vous faire un moratoire et vous retirer, et faire un exercice véritable de concertation? On n'a pas vécu ça. Le ministre vous a dit et vous a répété, il l'a dit au début de la... Ça ne veut pas dire qu'il a de la suite dans les idées, par exemple. Ça, on ne peut pas lui enlever ça. Mais il a dit au début: Les objectifs sont fixés, à cette heure parions des modalités. Il l'a dit à l'Assemblée nationale. Il l'a répété d'entrée de jeu et il vient de vous le dire encore une fois.

Ce n'est pas facile de faire un exercice si, au départ, et moi, je trouve ça complètement difficile parce que le ministre dit: Moi, je suis campé sur mes positions et il ne vous reste plus rien qu'à payer et dites-moi comment on va le... Dites-moi... Vous êtes de futurs... Vous avez la cigarette du condamné et dites-moi, si c'est un cigare ou une cigarette que vous voulez fumer. Je pense qu'une cigarette, c'est mauvais. Ce serait plutôt un pendu, parce qu'il choisit sa sorte de corde. C'est un peu ça qu'on est en frais de faire. Je pense que c'est vraiment... C'est difficile pour nous autres, c'est difficile pour vous autres, parce qu'on est des gens de région et on sent bien que les régions, on est en frais de les faire mourir. On est en frais de faire mourir les centres et les régions. Je me demande si ce n'est pas tout le Québec qui est en frais de se mourir et si on n'a pas choisi une façon délibérée de le faire, pour nous empêcher d'avoir des rêves et d'avoir des désirs, et nous dire qu'on est des pas capables. C'est à peu près ça qu'on est en frais de faire. Ce n'est pas une question comptable. Il y a peut-être d'autres solutions. Il y en a qui nous en ont proposées. Il y a même des gens d'affaires qui sont venus dire la même chose que vous autres ou à peu près. On est prêts à mettre 100 000 000 \$ sur la table et on va vivre avec. Concertons-nous et travaillons pour savoir s'il n'y a pas d'autres moyens de s'en sortir. Ça a été fait déjà dans le passé. Je ne veux pas tout prendre le temps, parce que j'ai un de mes collègues qui, je sais, meurt d'envie de vous poser des questions, mais il y en a plusieurs qui m'intéressent. Mais quand vous nous dites: Le MAPAQ verra son budget gonflé et ça va avoir des répercussions... Je vais juste prendre cet aspect-là, parce que je vous ai dit tout à l'heure que je serais obligé de partir rapidement. De quelle façon sentez-vous que le MAPAQ va voir son budget gonfler et, en même temps, que ça va avoir des répercussions négatives? De quelle façon êtes-vous capable de m'expliquer ça?

M. Proulx: Écoutez, c'est assez simple. Le MAPAQ, à l'avenir, va avoir la totalité du budget pour la remise des 70 %. Alors, plus le montant de taxe va augmenter, plus il va avoir besoin d'argent pour remettre cette partie-là. Et quand les ministres négocient ou en tout cas discutent leur budget, leurs besoins, c'est évident qu'ils ne le prennent pas rien que morceau par morceau, c'est un budget global. Je sais qu'ils le répartissent ensuite entre différents dossiers, différents programmes, différentes politiques, ainsi de suite. C'est évident, dans des années de restriction, de rationalisation comme on dit, que le budget doit subir une croissance qui doit respecter un peu la croissance qui a été édictée pour l'ensemble du gouvernement, où il va y avoir des priorités de mises. À partir de là, notre grande crainte, à ce niveau-là, c'est devant l'augmentation effrénée

des taxes, du coût, des besoins, c'est qu'elle va faire en sorte que la partie des 70 % et la partie quand ça dépasse les 475, ainsi de suite, toutes les remises à 100 % et 70 %, ça va représenter un montant qui va justement grossir très rapidement. Et comment!

Devant des restrictions, ça veut dire que le ministre de l'Agriculture aura le choix ou de couper dans les parties qu'il remet au niveau des taxes, ou de couper dans d'autres programmes qui sont prioritaires. On le fait déjà énormément, on sait qu'il y a eu énormément de coupures au cours des dernières années. C'est là notre grande crainte et elle est justifiée, notre crainte. Parce qu'on sait très bien qu'on n'est pas dans des années d'augmentation effrénée des dépenses, et c'est sûr, qu'on soit taxé directement ou indirectement, ça va être rien que de donner d'une main pour retirer de l'autre. Nous, on est persuadés que ça va avoir une influence. D'ailleurs, ce n'est pas pour rien qu'on a eu énormément et qu'on continue à avoir des réticences que toute la partie des 70 % et des 100 % soit à l'avenir au niveau du ministère de l'Agriculture.

Mme Lagacé (Andrée): Pour compléter avec des chiffres, je ne sais pas si je peux intervenir, mais, pour le budget de 1991-1992, il y a déjà une augmentation de 10 000 000 \$ sur 40 000 000 \$, par rapport à 1990-1991, à cause de l'augmentation des taxes scolaires simplement. Alors, si les taxes municipales augmentent aussi, c'est évident que le budget va augmenter, en plus du rapatriement du budget du ministère des Affaires municipales, qui fait que ce budget-là va être regardé en premier pour être coupé.

Le Président (M. Garon): M. le député d'Arthabaska.

M. Baril: J'écoutais parler le ministre, tout à l'heure, puis le ministre agit pareil comme s'il était le seul ministère du Québec, qui gère tout, qui fait tout en disant: Un petit 0, 10 \$ de plus par 100 \$ d'évaluation, qui n'est pas capable de payer ça? Je signale au ministre en passant... Je ne parle pas pour moi, M. le ministre, mais je veux vous signaler que vous n'êtes pas le seul ministère au Québec qui existe, qui va chercher, puis qui va percevoir des taxes et des Impôts. Hier soir et cet avant-midi, nous étions justement dans une autre salle de cette auguste bâtisse pour étudier un autre projet de loi qui va avoir des incidences financières au niveau des milieux ruraux, au niveau des agriculteurs entre autres; c'est le projet de loi 142 sur le remboursement des taxes foncières. Je prends les chiffres que votre collègue a donné et, en coûts supplémentaires que cette réforme va occasionner, tel que votre collègue nous les a donnés c'est au-delà de 600 000 \$. De mémoire, c'est 680 000 \$, je pense, qu'il a dit, puis il a avoué que ça coûterait ça de plus aux agriculteurs. Ça

fait que, prenez votre petit 0,10 \$ prenez les 680 000 \$ que votre collègue a affirmé hier à la commission, mettez ça ensemble, ça finit... C'est le total qui compte, vous savez.

Vous vous êtes beaucoup préoccupés pour essayer de partager l'effort fiscal au niveau du transport en commun, entre autres, au niveau d'une périphérie, une zone urbaine, essayer de partager ça le plus possible. Mais quel effort faites-vous pour essayer de faire partager justement cet effort-là que vous allez demander aux milieux ruraux, qui, eux, dans l'avenir, auront à supporter tout l'entretien de leur réseau routier et en même temps qui devront partager l'effort collectif en tant que Québécois pour entretenir les autoroutes, puis les routes régionales? Puis, quand viendra le temps de leurs rangs à eux autres: Arrangez-vous tout seuls, faites comme vous voudrez. Quel effort que le ministre peut faire? Quelle solution que le ministre peut apporter pour aider ces gens-là dans les milieux ruraux? Actuellement, il y a une motivation très forte, très grande, pour essayer d'occuper le territoire, et avec des réformes comme vous amenez là, ce n'est rien de motivant pour être en mesure de l'occuper ce territoire-là.

Il faut regarder aussi les conséquences. Je vais donner l'exemple du ministère des Transports chez nous, du district 34. Au lieu d'avoir 1800 kilomètres de routes à entretenir, ils vont tomber juste à 600 kilomètres de routes. Il va y avoir un nombre considérable d'employés au ministère des Transports où il n'y aura plus de jobs pour eux autres, là. Trouvez-vous-en ailleurs, de l'ouvrage, quelque part. Et le ministère des Transports crée ou maintient une activité économique importante dans certains milieux qui suscite, justement, ou qui maintient en place des services. Ça peut maintenir un commerce, un magasin général ou je ne sais pas trop quoi. Et on est rendu, là, avec toutes ces réformes qu'on fait là, qu'on est en train d'atteindre un niveau de déséquilibre où il ne sera plus justifiable de maintenir un magasin général ou un commerçant quelconque dans un milieu et de donner des services. Les gens s'en vont en ville. Et dans les campagnes, il n'y a pas seulement des agriculteurs, il y a d'autre monde qui n'ont pas de remboursements, eux autres.

M. Ryan: D'autres sortes de remboursements.

M. Baril: Comment?

M. Ryan: D'autres sortes de remboursements. Remboursement d'impôt foncier, ça existe; soutien au logement, ça existe.

Le Président (M. Garon): À l'ordre. La parole est au député d'Arthabaska.

M. Baril: Au niveau des résidents non-agriculteurs, il n'y a pas grand... En tout cas, je n'en connais pas tellement des remboursements d'impôt foncier aux niveaux de résidents des campagnes qui ne sont pas agriculteurs. Eux, ils paient peut-être moins cher de taxes, mais ils ont moins de services que ceux et celles qui restent en ville. Aussi, il y a un niveau de taxes à atteindre. Puisqu'ils ont moins de services, il faut qu'ils en paient moins, des taxes. Et avec votre réforme, ils vont payer plus de taxes et il y en a un certain nombre qui, comparativement à ce qu'ils paient, vont préférer s'en aller en ville. Ils vont encore faire une pression sur la zone urbaine - agrandir la zone urbaine - ils vont faire une pression sur le zonage agricole. Je sais que le temps passe vite, là, mais j'aimerais avoir l'opinion de l'Union des producteurs agricoles, à savoir s'ils ont... Je sais que ça se fait vite et qu'il y a beaucoup de choses qui se bousculent en même temps. Est-ce que vous avez fait un parallèle entre la loi 142 et la loi 145 qui touchent ces deux mesures fiscales?

Je vais finir là-dessus. M. le ministre, ce que votre collègue nous a dit, que les agriculteurs paieraient en surplus quelque 600 000 \$ de plus, ça, c'est avant votre réforme. Donc, dans plusieurs municipalités, ça va faire plus que doubler les taxes. Donc, les 600 000 \$ qu'elles ont de plus à payer, elles vont l'avoir encore beaucoup plus après votre réforme qu'elles ne l'ont présentement, là. J'aimerais ça savoir si, vous autres, vous avez pu faire un peu le parallèle entre les deux.

M. Proulx: Oui. C'est évident qu'on a fait certains parallèles, parce que ce sont justement deux lois qui touchent directement les agriculteurs et les agricultrices. C'est le monde rural. On n'a pas chiffré, en fait. Je pense qu'on a donné des chiffres, tout à l'heure, sur la partie de la loi dont on parle présentement. L'autre loi, elle amène beaucoup de bouleversements aussi et, justement, il y a beaucoup d'inconnues dans ça. On nous propose une multitude de choses, à l'heure actuelle, on en **passé** une partie, le reste est à venir, on l'oublie dans les calculs, etc. Je ne suis pas capable de vous donner de chiffres, mais c'est évident qu'il y a un parallèle et que ça touche doublement les producteurs et les productrices agricoles, avec les inquiétudes que j'ai soulevées, tout à l'heure, par rapport au budget, et quelle influence ça va avoir **sur** le développement de certains secteurs et ainsi de suite.

Mais moi, je veux revenir compléter en vous disant, encore une fois, qu'il serait bon de se rappeler que le monde rural, au Québec, c'est rien que 1 200 000 personnes qui occupent 95 % du territoire habitable au Québec. Ils ont la **responsabilité** de l'entretenir et de le surveiller. Alors, je pense que c'est important qu'on tienne compte de ça. Ce n'est pas pour essayer de

minimiser les coûts dans l'urbain - aux vil- les - ce n'est pas ça. Sauf que ça peut paraître drôle pour l'urbain, la question de la voirie. Ça peut paraître être insignifiant de parler de la voirie, mais, quand je vous dis qu'on a à entre- tenir ça sur 95 % du territoire, qu'on est peu de payeurs, ça va avoir des impacts énormes. Et ensuite, il y a aussi tous les autres services dont on est déjà très démunis. Alors, la ruralité, c'est de plus en plus important. Vous êtes, pour plusieurs d'entre vous autres, des députés de ce milieu-là et vous en savez quelque chose.

M. Baril: M. le Président...

Le Président (M. Garon): Il vous reste une minute. Je pense que c'est aussi bien de conclure.

M. Baril: Oui, je vais conclure, ça ne sera pas long. J'entends dire: Les maires sont contents. Je suis étonné d'entendre ça, à chaque fois que je l'entends. J'ai des maires de mon comté qui ne sont pas plus bizarres que d'autres maires au niveau du Québec et il y a des maires de petites municipalités qui ont une inquiétude épouvantable, parce que, à cause de la quantité ou du kilométrage de rangs qu'ils vont avoir à entretenir dans tes années qui viennent, ils pensent de pouvoir, de vouloir se fusionner avec d'autres municipalités, mais le problème, c'est que les autres municipalités n'en veulent pas. Elles n'en veulent pas, parce qu'elles ont déjà de la misère à vivre elles-mêmes. Elles disent: Avec ce qu'on va avoir à entretenir, on ne sera jamais capable d'arriver. On n'est pas pour en prendre une pire que nous autres pour venir encore respirer notre affaire. Et c'est ça le drame au Québec. Il y a des municipalités qui sont vouées à l'extermination avec cette réforme-là. Personne ne va vouloir d'eux autres. Je regrette, M. le Président, que mon temps soit fini, parce que j'aurais pu convaincre la députée de Mégantic-Compton sur ce qu'elle disait.

Mme Bélanger: Je regrette, parce que j'aurais essayé de vous convaincre moi aussi, M. le député d'Arthabaska.

Le Président (M. Garon): Alors, si vous n'avez pas réussi à vous convaincre, vous avez l'heure du souper pour tenter de le faire, le succès étant le fruit toujours du dernier essai. Alors, je suspends les travaux de la commission à 20 heures. Merci, M. Proulx.

(Suspension de la séance à 18 h 46)

(Reprise à 20 h 9)

Le Président (M. Garon): La commission reprend ses travaux. J'inviterais M. Robert

Perreault, président du conseil d'administration qui est ici, à nous présenter les gens qui l'accompagnent. Comme vous avez une heure à votre disposition, normalement, on partage le temps ainsi: 20 minutes pour l'exposé des Inter- venants, 20 minutes pour la partie ministérielle et 20 minutes pour l'Opposition. Si vous prenez plus que vos 20 minutes, on le déduit également des deux côtés. Si vous en prenez moins, on l'ajoute dans la même proportion. Alors, la parole est à vous, M. Perreault.

Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal

M. Perreault (Robert): M. le Président, mesdames et messieurs, M. le ministre, je vous remercie bien sûr de l'occasion que vous nous fournissez de faire un certain nombre de com- mentaires sur le projet de loi 145 que vous étu- diaz présentement. Mme Louise Roy, qui est présidente-directrice générale de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, m'accompagne. M. Savard, le vice-président, s'est excusé. Malheureusement, à la dernière minute, il a été empêché de se présenter. Le plus simple, M. le Président, je pense bien, c'est que je vous lise assez rapidement le mémoire que nous avons présenté. Je pense qu'il vous est parvenu à la toute dernière minute. Donc, peut-être que les membres n'ont pas eu le temps d'en prendre connaissance et, en le parcourant rapidement, c'est peut-être la meilleure façon d'en prendre connaissance.

M. le Président, le projet de loi 145, qui est à l'étude devant cette commission, vient concrétiser la volonté du gouvernement du Québec de se retirer du financement des opérations des sociétés de transport en commun. Il s'agit d'un geste dont, je pense, on peut dire que la brutalité et l'ampleur pourraient avoir des effets pervers sur l'avenir du transport en commun.

D'ailleurs, on s'est posé la question comme société de transport si on se présentait devant cette commission, puisqu'on principe le projet de loi concerne les municipalités et le gouvernement du Québec du point de vue de la fiscalité municipale, mais il est bien évident que les impacts de ce projet de loi risquent de nous toucher. De plus, je dirais que le retrait gouver- nemental, malheureusement, ne prend quant à nous nullement en compte - d'aucune façon - les besoins de relance et de développement du transport en commun, particulièrement dans la région métropolitaine.

À notre avis, et c'est l'essentiel de ce qu'on veut vous dire, le gouvernement doit continuer à financer les opérations de transport en commun, comme d'ailleurs la grande majorité des autres gouvernements supérieurs le font pour leurs grands centres urbains. Il doit, en outre, reconnaître la dimension régionale du transport en commun et maintenir une base de financement

équitable, contrairement à ta diversité fiscale dont il fait la promotion dans le présent projet de loi.

J'ai dit que le retrait du gouvernement du financement du transport en commun était un geste relativement brutal, et pour trois raisons. À notre avis, d'une part, parce que la précipitation dans laquelle nous sommes placés devant les conséquences de ce retrait est lourde de conséquences pour nous. Bien sûr, il faut se rappeler que les principaux éléments de ce projet de loi sont connus depuis à peine quelques mois. La loi 145 est en cours d'adoption et le gouvernement compte dans le fond sur la mise en oeuvre de tout ça dès janvier 1992, c'est-à-dire, à toutes fins pratiques, pour nous, en fait d'ici trois mois en termes d'implications, puisque les budgets de nos sociétés de transport de même que ceux des municipalités se concluent dès cet automne.

J'ai dit brutal aussi, compte tenu des sommes qu'il implique et qui sont majeures pour la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal. Pour l'année 1992, on sait qu'à travers le Québec il s'agit d'un montant de l'ordre de 290 000 000 \$ pour le transport en commun, dont 200 000 000 \$, soit à toutes fins pratiques 70 %, concernent uniquement la Communauté urbaine de Montréal. Sur notre budget à nous, cela représente, à toutes fins pratiques, près de 30 % de notre budget.

Enfin, je dirais que ce retrait est brutal en quelque sorte, parce qu'il est imposé par le gouvernement qui, jusqu'à maintenant, malheureusement - et j'espère qu'on pourra entendre le ministre là-dessus - s'est montré assez insensible aux représentations qui, me **semble-t-il**, sont assez unanimes de l'ensemble des élus municipaux du Québec, des milieux d'affaires, des mouvements syndicaux, des groupes de pression de la région de Montréal. Rarement on a vu un tel consensus par rapport à un projet de loi.

Après trois mois de débat, il est clair, quant à nous, que cette réforme menace directement la place du transport en commun dans les villes, en particulier dans la région de Montréal. C'est une affirmation qui pourrait surprendre, en effet. Dans le fond, le gouvernement dit aux municipalités: **Il n'y a pas de problème**, au sens suivant: Remplacez-moi, taxez davantage. Vous pouvez le faire. Semble-t-il qu'il y a un champ foncier qui pourrait être exploité, en particulier dans divers secteurs non résidentiels. Évidemment, **s'il s'agit simplement pour nous**, comme société de transport, de remplacer un dollar par quatre trente sous, **il n'y a pas de problème**. Cependant, on doit quand même dire qu'au-delà des arguments évoqués à l'effet que la marge de taxation existe au niveau municipal, la STCUM risque de se retrouver, dans les faits, face à une difficulté réelle de financer les services à la population. Difficulté réelle, comme l'a démontré la dernière séance spéciale du conseil de la CUM où les élus municipaux de la région de

Montréal ont une fois encore repoussé le retrait gouvernemental. Difficulté très concrète aussi dans la mesure où les décisions concernant le service à offrir le 1er janvier 1992 devront être prises dès la fin du mois d'août. Difficulté d'autant plus grande, comme on l'a dit tantôt, que les montants en cause sont considérables. Alors, c'est bien évident que les élus municipaux ont aujourd'hui des choix difficiles à faire, à très court terme. Leur marge de manoeuvre est faible et il est difficile, dans un contexte comme celui-là, de prévoir comment le transport en commun pourra sortir gagnant de cette réforme.

À titre d'illustration - parce que, souvent, dans le fond, quand on parle de sommes semblables, on a de la misère à comprendre la nature de notre problème - les conséquences d'une coupure de 200 000 000 \$ dans les services sont très importantes. Je donne juste quelques scénarios. 200 000 000 \$, c'est 60 % des heures de service offertes sur le réseau de surface. 200 000 000 \$, c'est fermer le métro, les services de transport adaptés, une ligne de train de banlieue. 200 000 000 \$, c'est couper 40 % des services offerts sur les réseaux d'autobus et de métro. Même si on me disait: Bien oui, mais vous ne couperez pas 200 000 000 \$, les villes vont remplacer le gouvernement en partie, il n'y a pas tant de problèmes que ça, juste à titre d'exemple, couper 50 000 000 \$, ce qui est le quart du problème, dans le service, cela revient, à toutes fins pratiques, à s'engager clairement dans un scénario de décroissance: abandon de lignes de trains de banlieue ou coupure, par exemple, de 30 % du service de métro. **Il n'est même pas nécessaire d'aller jusqu'à 50 000 000 \$ pour commencer à menacer le transport en commun**. Chaque année, nous nous heurtons, lorsque nous tentons de rationaliser notre réseau de surface, à des **oppositions** évidentes de la clientèle qui nous demande davantage de services et non pas moins de services, surtout dans la région métropolitaine de Montréal.

Au cours du dernier débat, un certain nombre de personnes, dont des représentants du gouvernement, ont évoqué un certain nombre de solutions plus ou moins miracles pour régler ce problème-là. Ça me semble important, ici, tout de suite, d'aller au devant de ce qui nous semble un peu certains mythes. La première question, c'est: Pourquoi ne pas diminuer les coûts? Dans le fond, est-ce qu'il y aurait moyen de diminuer les coûts, à la STCUM, sans couper dans le service? Sûrement. Là-dessus, sans hésitation. Je dois dire que les efforts de la STCUM se poursuivent dans ce sens-là. Mais pour autant, je pense bien qu'il ne faut pas croire que la marge de manoeuvre est de cet ordre de grandeur, surtout à court terme. Par exemple, à la STCUM, au cours des cinq dernières années, des compressions de dépenses ont été effectuées pour près de 50 000 000 \$ sur notre budget d'opération. L'évolution de nos coûts est relativement con-

trôlée, puisque, de 1985 à 1990, les dépenses consacrées aux services d'autobus et de métro ont augmenté à peu près au rythme de l'inflation, à peine quelque 0,5 % **au-dessus** de l'inflation, soit, je pense, en deçà des augmentations moyennes du budget du gouvernement du Québec. L'augmentation salariale a été, en moyenne, de 4,9 %. Nous avons, de plus, demandé à nos employés un effort pour réduire la charge qui s'en vient et nous avons annoncé notre volonté de réduire les coûts de 25 000 000 \$ pour 1992. C'est important, 25 000 000 \$. Pour vous donner un exemple, si nous appliquions à la STCUM les mesures que le gouvernement du Québec a négociées avec ses employés au plan de la formule du gel des salaires, ça ne représenterait, à toutes fins pratiques, que 12 000 000 \$ à 13 000 000 \$. Donc, nous avons demandé à nos employés deux fois cet effort, au-delà des moyens particuliers. Nous venons de décider le gel des salaires des gestionnaires et des employés non syndiqués, des allocations versées aux membres du conseil d'administration, le gel de l'embauche, l'abolition des postes temporaires, l'abolition des emplois d'été, aussi bien qu'un certain nombre de coupures dans les achats de biens et de services. Je le disais tantôt, on a demandé un certain nombre d'efforts à nos organisations syndicales et, à date, au moins l'une d'entre elles a indiqué qu'elle pouvait éventuellement en débattre avec nous.

C'est évident, dans ce contexte-là, qu'une réduction des dépenses de la Société ne permet pas de résoudre le problème du financement tel qu'il est posé, compte tenu de son ampleur, par le retrait gouvernemental. Vous me direz: Oui, mais un deuxième levier dont on peut disposer, c'est la tarification. Dans le fond, vous pouvez aller chercher plus de revenus du côté de vos voyageurs. On entend souvent dire: Les tarifs de la STCUM sont trop bas. C'est vrai que notre carte mensuelle ne coûte que 35 \$, elle sera quand même à 38 \$ le 1er juillet, à 41 \$ au mois de janvier prochain. Faut-il rappeler, de ce point de vue là, qu'il s'agira quand même, en dedans de 12 mois, d'une augmentation de l'ordre de 25 % de notre principal type de transport? On nous évoque souvent l'exemple de Toronto, où la carte est à 56,50 \$. Encore une fois, il faut faire attention en ces matières. Nous vendons pratiquement presque 3 000 000 de cartes mensuelles au tarif que nous projetons, alors qu'une région comme Toronto, qui, en principe, a un bassin beaucoup plus grand - dans le fond, Toronto pourrait facilement vendre une fois et demie ce que nous vendons - n'en vend que 1 500 000. Dans le fond, tout ce que ça reflète, c'est qu'en ces matières il ne faut pas prendre les chiffres pour ce qu'ils sont. **Il** faut analyser dans le fond la nature des choix tarifaires qui sont faits.

De ce point de vue là, peut-être que le meilleur indicateur, c'est le ratio d'autofinancement. Je tiens à le dire et à le répéter, parce

que là-dessus je pense que ce n'est pas toujours bien connu. À la STCUM, ce ratio d'autofinancement est probablement l'un des plus élevés au Québec avec 40 % des revenus. Si l'on exclut le service ferroviaire, qui est un phénomène un peu particulier, qui ne nous permet pas de nous comparer avec les autres sociétés de transport, mais même en incluant la dette du métro, nous allons chercher 40 % de nos revenus auprès de nos usagers.

Toute hausse de tarifs, d'autre part, au-dessus de l'inflation entraîne une diminution de l'achalandage. Alors, où serait la logique, dans le fond, qui consisterait à soutenir le transport en commun par des hausses de tarifs **qui** ne feraient que réduire son importance relative par rapport à l'automobile? Bien sûr, il peut y avoir une certaine marge au niveau des tarifs - je pense que notre récente hausse le démontre - mais c'est **blen** évident qu'il n'y a pas là la marge pour trouver 200 000 000 \$. Je donne un exemple. La hausse que nous avons annoncée génèrera au total une perte d'achalandage d'environ 3 %, ce qui nous semble dans le fond le maximum tolérable si l'on ne veut pas s'engager sur la voie de la décroissance du transport **public**. Toute hausse supplémentaire, et ça aussi **il** faut le dire et le redire - il me semble que c'est important - aurait, en outre, pour effet d'augmenter de façon importante le transfert fiscal qui s'opèrera sur ceux de nos concitoyens dont les revenus sont les moins élevés: les femmes, les jeunes, les immigrants et les **gagne-petit**. **Là-dessus**, j'ai eu l'occasion d'indiquer dans certains articles récemment que, à notre avis, la tarification a des limites comme moyen de financer un service public comme le transport en commun, lorsque cette tarification touche indistinctement de ses revenus une clientèle qui est parmi celles qui sont les moins fortunées.

Quand on regarde le projet de loi, on est obligé de **dire** que, pour nous, les perspectives gouvernementales dans ce projet sont, à notre avis, fort limitées. Essentiellement, l'objectif du gouvernement, c'est de réduire les dépenses qui figurent à son budget en les transférant au niveau municipal. Je dois dire là-dessus personnellement que je peux comprendre que le gouvernement du Québec **ait** des problèmes financiers. Je pense que ces problèmes sont réels. Nous ne les nions pas, **loin** de là, mais **il** nous semble que la méthode retenue par le gouvernement du Québec pour les régler, notamment en s'attaquant aux services de transport **public**, est éminemment discutable. Dans le fond, les questions qui se posent sont les suivantes: Est-ce que le gouvernement connaît - je n'en **suls** pas sûr - et reconnaît le rôle du transport en commun dans la ville de Montréal et la région sur l'activité économique, sur l'environnement, sur le développement social de la région de Montréal? Est-ce que le gouvernement reconnaît le levier très particulier que constitue le transport public pour

favoriser le contrôle du développement urbain? Est-ce qu'il comprend bien ce rôle particulier? Est-ce qu'il comprend bien également le fait que ce service est l'un des rares services publics municipaux en concurrence directe avec l'automobile, avec donc un concurrent? Également, a-t-il bien analysé les défis de développement qui se posent à toute entreprise en situation concurrente? J'ai un peu l'impression depuis cinq ans qu'il ne nous a pas été souvent possible de discuter à fond de ces questions avec le gouvernement du Québec. Pour nous, c'est clair, la stratégie de l'avenir, c'est d'améliorer la constance, la ponctualité, l'information à la clientèle, la desserte du centre-ville, des zones industrielles et des destinations locales. Nous avons même annoncé l'automne dernier un projet de plan de relance et nous avions souhaité obtenir du gouvernement du Québec un appui pour en quelque sorte développer des ressources nouvelles. Malheureusement, au lieu de ça, le gouvernement du Québec - et le projet de loi en fait état - ne tient nullement compte de ces besoins et menace à toutes fins pratiques notre capacité de faire face à la situation et de relever le défi de la concurrence de l'automobile.

Ceci dit, je dois dire, je pense bien qu'il serait injuste de ne pas relever dans le projet de loi 145 un aspect qui nous semble fort positif. La loi prévoit la création d'un fonds de contribution des automobilistes au transport en commun et je dois dire là-dessus qu'en ce qui nous concerne le principe est excellent. Il était temps que le gouvernement procède dans ce sens-là. Ce principe peut être effectivement prometteur, s'il est enraciné fortement dans la machine gouvernementale. De ce point de vue là, la loi appelle certains commentaires qui sont les suivants: compte tenu des problèmes soulevés et de l'ampleur des sommes, est-ce qu'on ne pourrait pas penser à ce que ce fonds soit alimenté par d'autres sources que simplement la contribution sur les immatriculations? Nous avions parlé, nous parlons toujours, je pense que plusieurs autres intervenants parlent toujours d'une taxe sur l'essence. Ça demeure quand même un des moyens privilégiés par beaucoup de pays dans le monde occidental pour financer le transport public. Et le gouvernement nous avait dit: Ce n'est pas pensable. Malheureusement, on a vu que ce qui n'est pas pensable pour certains peut l'être pour d'autres, mais il reste quand même que le choix des moyens n'est pas indifférent du point de vue des finalités à atteindre et une taxe sur l'essence envoie un message clair aux automobilistes, particulièrement en zone urbaine, par rapport à l'utilisation de l'automobile privée. D'autre part, on doit dire également qu'on n'est pas certain dans le projet de loi, on n'a pas de garantie encore, il n'y a pas eu d'affirmation du gouvernement là-dessus, que le fonds ainsi créé ne servira pas tout simplement à remplacer la contribution du gouvernement au niveau des

programmes d'immobilisation. D'autres aspects, notamment l'article 234, qui modifie l'article 12 de la Loi sur le ministère des Transports, précise que les intérêts produits vont aller ailleurs. On peut juste dire que, s'il n'y a pas de petits profits pour le gouvernement, il n'y a pas non plus de petits profits pour les sociétés de transport. Il me semble qu'à partir du moment où on crée un fonds, les revenus qui en proviennent devraient être consacrés aux raisons pour lesquelles ce fonds est créé. D'autre part, on n'a aucune garantie que ce fonds va évoluer au cours des prochaines années au rythme des besoins, ne fut-ce qu'au rythme de l'inflation et c'est une question qui nous préoccupe. Et, de ce point de vue là, le taux de 30 \$ nous semble insuffisant, à tout le moins il devrait être indexé. Et je dois dire enfin que, peut-être, une des questions qui nous préoccupent beaucoup, c'est la façon dont éventuellement - et la loi ne dit rien là-dessus - le gouvernement entend régler tout ça pour répartir entre les diverses sociétés de la région métropolitaine de Montréal le produit de ce fonds. Ça peut faire la différence pour la STCUM entre 18 000 000 \$ par année ou 30 000 000 \$, 29 000 000 \$ par année. Il nous semble clair quant à nous que les modalités qui devraient être retenues ne devraient pas pénaliser une société de transport plus qu'une autre par rapport au retrait du gouvernement du Québec, mais devrait être fonction du prorata de ce retrait.

La très grande majorité des sociétés de transport qui desservent les grandes villes des pays industrialisés peuvent compter sur un apport financier des gouvernements des paliers supérieurs. Cette pratique généralisée n'est pas fortuite. Les impacts associés au transport en commun débordent largement les frontières d'une municipalité ou d'une région. Au Canada, huit gouvernements provinciaux sur dix, les exceptions étant Terre-Neuve et le Nouveau-Brunswick, contribuent directement au financement des opérations des transporteurs publics. Aux États-Unis, 38 États américains qui représentent 78 % de la population américaine font de même. En Europe, la participation des instances supralocales est aussi la norme, y compris au budget d'exploitation. Partout, le système politique a trouvé une justification à cette participation.

La responsabilité est partagée et la raison pour laquelle elle l'est, c'est qu'il y a des fondements économiques indéniables à ce partage des responsabilités. Il faut dire, là-dessus, que les mécanismes de marchés sont insuffisants pour assurer le financement d'activités générant des externalités au plan économique. Je pense que tout le monde va être d'accord pour dire que le transport en commun est essentiel à la vitalité des grands centres urbains et il faut rappeler que, dans le cas de Montréal, c'est plus de 1 000 000 de personnes par jour qui utilisent ce service-là. C'est beaucoup plus que la totalité de

la population du Québec qui utilise les routes et autoroutes du Québec, je pense bien, de façon régulière.

Il faut rappeler aussi, parce qu'on ne le dit peut-être pas assez souvent, que, malgré ses défauts, ça demeure un des systèmes les plus performants en Amérique du Nord. De fait, 30 % des déplacements motorisés dans la région de Montréal sont faits via le transport public et 60 % pour les trajets à destination du centre-ville. Pour ce qui est du ratio du coût par personne transportée, nous nous situons nettement, à part Toronto, à l'avant-garde des sociétés en Amérique du Nord.

On a parlé du rôle économique, du rôle social du transport public concernant la mobilité des jeunes, les personnes âgées, les foyers sans automobile. C'est quand même un foyer sur deux à Montréal, c'est un foyer sur trois dans la communauté qui n'ont pas d'autre choix que le transport public. Et je pense bien aussi que le transport public, c'est un choix de société. On a souvent parlé de la congestion, de la consommation démesurée de l'énergie et de la pollution causées par l'automobile; ça demeure des responsabilités gouvernementales que ces questions et, s'il y a un des dossiers environnementaux de l'avenir, c'est bien le dossier du transport public dans les grandes agglomérations urbaines. On ne peut pas dire qu'il s'agit là d'un dossier strictement local au sens de la responsabilité de chacune des municipalités. Et, bien sûr, aussi, il y a dans les transferts financiers qui sont opérés par les tarifs réduits une responsabilité sociale qui nous semble davantage relever des fonctions gouvernementales finançaibles à même les impôts sur les revenus qu'à partir de taxes régressives. Je signale juste, par exemple, que nous, on calcule que les coûts liés à ces transferts sociaux sont de l'ordre de 55 000 000 \$ par année pour la STCUM. Le seul transport scolaire représente pour nous des coûts de l'ordre de 25 000 000 \$ par année.

(20 h 30)

Plus largement, et je pourrais peut-être achever là-dessus, il nous semble que le projet qui est sur la table remet en question un certain nombre d'acquis du côté des règles du jeu en matière de fiscalité municipale et ces acquis risquent, à terme, et c'est pour ça qu'on en parle, de nous toucher comme société de transport.

Le ministre propose une loi habilitante qui donne divers pouvoirs aux municipalités. Le tout est optionnel, chaque municipalité pouvant décider de procéder à la levée de fonds comme elle l'entend. Tout ça est fondé, bien sûr, sur un principe valable d'autonomie municipale qui, à première vue, va dans le sens des intérêts locaux. Mais, là encore, le gouvernement met de côté, à notre avis, certaines considérations qui sont peut-être complexes, mais qui ont quand même le mérite d'être conformes à la réalité. Le

transport en commun n'est pas un dossier local. Ceux qui disent ça, à mon avis, se trompent profondément. L'expérience du législateur des 20 dernières années est claire. Le transport en commun est, au mieux, un dossier régional, sûrement pour l'avenir, un dossier métropolitain et, dans tous les cas, le gouvernement national a un rôle important à jouer.

Les déplacements des personnes ne s'embarassent, ni des limites des municipalités, ni des frontières physiques de l'île de Montréal. D'ailleurs, je pense que la création du Conseil métropolitain du transport en commun qui a reçu l'appui et l'aval du gouvernement du Québec était un bon indice du sens dans lequel il fallait aller pour l'avenir. Il me semble que le gouvernement, dans la philosophie générale du projet de loi qui est sur la table, fait fi de ces principes et remet en question carrément les 20 dernières années de l'histoire de l'évolution de la communauté urbaine et du transport public. Ça nous semble là une des façons de paralyser l'avenir du transport en retournant au morcellement des processus de décision.

En effet, comment va se faire la prise de décision sur des questions comme le niveau de service, le niveau de tarification, si, finalement, chaque municipalité développe sa propre logique fiscale? À un moment donné, je pense que les contribuables ne s'y retrouveront plus et on va rendre très difficile le processus de décision. Au lieu d'introduire le type de diversité qu'on introduit, la logique du service du transport public à caractère régional devrait imposer, à notre avis, cohérence et un minimum d'homogénéité.

Plus largement, la loi appelle, de façon un petit peu indirecte, mais, à notre avis, lancinante, à une remise en question du partage des coûts entre les municipalités. On suggère, dans le fond, un peu de payer selon le bénéfice reçu, sur la base de la consommation du service. Mais, encore une fois, un tel principe ou de tels principes, dans la mesure où l'entité municipale qui a la responsabilité ou l'entité régionale, je veux dire, où cette entité n'est pas clairement définie, je pense, va risquer de provoquer plusieurs problèmes dans l'avenir. Je le dis et le redis, je pense que c'est important de le dire, la logique du transport en commun n'est pas une logique locale. C'est une logique au moins à caractère régional et, même là, je pense que, dans le cas de la région de Montréal, le cadre actuel de la communauté urbaine est même étroit par rapport aux réalités quotidiennes.

Je dirais, en terminant, M. le Président, qu'évidemment on peut peut-être s'étonner à première vue que notre réaction soit si vive. On peut bien sûr souhaiter que les municipalités prennent le relai du gouvernement du Québec. On pourrait, à la limite, dire: C'est leur problème. Il reste quand même que nous ne remplirions pas notre mandat si nous n'indiquons pas les questions que ça soulève pour le transport public.

Je terminerai en disant que, si on résume ce que sont nos préoccupations et ce que nous souhaitons voir se produire, d'une part, il nous semble évident que le gouvernement doit demeurer présent dans le financement du transport public pour les raisons qu'on a dites. Je dirais à la limite, il doit y demeurer de façon absolument évidente, compte tenu d'un certain nombre d'enjeux économiques de même que, particulièrement, du point de vue des transferts sociaux. Que l'idée de créer un fonds en faveur du transport public nous semble une bonne idée. Cependant, ce fonds est insatisfaisant et insuffisant. Il devrait être complété par des ressources sur l'essence. Il faudrait s'assurer que le financement des sociétés de transport ira au prorata du retrait du gouvernement du Québec. Je dirais également que les règles du jeu qui sont présentées devraient être corrigées pour permettre des processus de décision à caractère régional et, enfin, que le gouvernement ne peut pas ignorer les enjeux de développement du transport public dans la région de Montréal et faire comme si ça ne faisait pas partie du débat, alors que, depuis cinq ans, nous discutons une question de financement avec le gouvernement et que cette question du développement est justement au coeur de nos préoccupations. Je vous remercie.

Le Président (M. Garon): Je vous remercie, M. Perreault. Alors, la parole est au ministre pour une période de 17 minutes.

M. Ryan: Votre générosité augmente à mesure que l'heure avance, M. le Président. Je vous remercie.

Le Président (M. Garon): Non, c'est parce qu'il y a une heure. M. Perreault a pris 26 minutes et il reste 34 minutes à diviser en deux.

M. Ryan: On m'avait prévenu, M. le Président, que M. Perreault, selon un style qu'on lui prête, aurait une charge à fond de train ce soir. J'ai trouvé son mémoire extrêmement modéré dans le ton. Je l'en remercie. Un vrai baume sur nos plaies du jour. On a eu d'autres mémoires qui étaient beaucoup plus catégoriques, je dirais, ou... Pardon?

Une voix:...

M. Ryan: On est capable d'en prendre, M. le député de Pointe-aux-Trembles. Vous prenez votre voyage. Je vous rappelle bien simplement - mais comme vous ne l'avez pas radicalement mis en cause et qu'on doit discuter de ça plutôt avec les représentants des municipalités proprement dites, je n'aborderai pas ce sujet longuement ce soir - que l'Assemblée nationale, quelque impression que l'Opposition puisse chercher à vous donner plus tard dans cet

échange, a pris la décision avant-hier soir d'approuver le principe et les objectifs du projet de loi 145. Il s'agit d'une décision sur laquelle l'Assemblée nationale dans sa souveraineté pourrait toujours revenir. Il faudrait que cette souveraineté passe par le canal de la majorité et je n'ai aucune indication de semblable miracle à l'horizon prochain.

Ceci étant dit, je ne le dis pas par suffisance. Je le dis, parce qu'une fois qu'un débat s'est prolongé pendant un bon bout de temps il faut bien qu'on passe à l'action. C'est pour ça que la démocratie existe. Si c'était seulement pour permettre des débats interminables, ça conduirait rapidement à l'impuissance et à la ruine. Il faudra décider mais la contribution qu'on apporte ici nous intéresse au plus haut point quand même, et encore davantage évidemment maintenant que le principe est déjà approuvé par l'Assemblée nationale, quand elle traite des modalités concrètes dont devra s'entourer la réforme.

Je voudrais rappeler quelques données de base très rapidement. D'abord, je l'ai dit cet après-midi, puis je ne pense pas que personne puisse le contester que, si on prend ça à l'échelle de tout le Québec, l'impact moyen de la réforme, ça va être 0, 10 \$ les 100 \$ d'évaluation ce qui est demandé aux municipalités. Ce qui est demandé aux municipalités. Je ne parle pas de ce que fait le gouvernement. Ça, ça entre dans notre bilan général dont l'électorat se portera juge à la prochaine élection. Mais ce qui est demandé aux municipalités, c'est un effort: 252 000 000 \$ et, comme l'évaluation totale du Québec est de 252 000 000 000 \$ suivant nos calculs, la division est bien simple à faire. Ça fait 0, 10 \$ par 100 \$ d'évaluation. Ça varie. Je vous dirai franchement, sur l'île de Montréal, suivant nos calculs, c'est 0, 14 \$. 14 cents!

Je vais vous donner des chiffres. Le transfert brut pour l'ensemble de la CUM, c'est 210 000 000\$, dont 185 000 000\$ pour le transport en commun. Les revenus que nous procurons aux municipalités par des décisions dont le gouvernement ou l'Assemblée nationale assume la responsabilité seront de l'ordre, suivant nos calculs, de 96 000 000 \$. immatriculation des véhicules de transport automobile, de promenade, 29 000 000 \$; mutations immobilières, 30 000 000 \$ et quelque chose; ajustement dans les "en-lieu" de taxes, il y en a ici pour 18 000 000 \$. Ça, c'est seulement une partie. Ça pourrait être plus que ça, si jamais on changeait complètement la taxe sur la valeur locative pour une surtaxe sur le non-résidentiel. En tout cas, ça fait en tout 114 000 000 \$ qu'il reste à financer, dont 109 000 000 \$ pour le transport en commun. Le vrai montant pour le transport en commun sur toute l'île de Montréal, c'est 109 000 000 \$.

Vous pouvez faire signe que non, M. Perreault, mais vous viendrez faire votre dé-

monstration, ça nous intéressera. Mais ces calculs-là, nous les faisons, nous autres, depuis sept mois. Puis, franchement, j'ai suivi la manière dont ils étaient faits et je n'ai aucune crainte quant à leur réfutation éventuelle et, si elle devait être faite, je m'inclinerais, parce que devant les chiffres, je ne suis jamais buté. Mais ça, c'est le chiffre que nous vous donnons. Je les ai donnés au maire Doré ce matin. Ce n'est pas des protestations qui vont me faire changer d'idée, ce serait des démonstrations en bonne et due forme. Et là-dessus, quand on répartit la part de la ville de Montréal, c'est 67 800 000 \$ d'un côté, 46 900 000 \$ de l'autre; pour l'ensemble du solde à financer de 114 000 000 \$. Pour le transport en commun 69 000 000 \$, 39 000 000 \$.

Je fais une hypothèse. Nous autres, nous disons: Vous avez trois grandes sources auxquelles vous pouvez recourir pour trouver cette différence. Il y a l'impôt foncier général, il y a la surtaxe sur le non-résidentiel que nous proposons ou un ajustement dans le taux maximum de la taxe sur la valeur locative. Ça va être alternatif, au choix des municipalités. Puis, troisièmement, une augmentation possible des revenus en provenance des voyageurs, des usagers du service. Je constate, en prenant connaissance de vos états financiers, que la contribution des voyageurs est d'à peu près 33 %, 34 % pour vos prévisions de cette année, au budget de fonctionnement. 33 % à 34 %. Ça veut dire que, sur chaque piastre qui est dépensée par la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, il y a 0, 33 \$ qui sont payés par l'usager et 0, 67 \$, 0, 66 \$ par d'autres, par les villes concernées et, jusqu'à maintenant, dans une proportion importante, par le gouvernement du Québec.

La question que je vous pose... Les autres formes de taxation, on va les discuter au niveau approprié, mais, comme vous êtes ici pour la Société de transport de la CUM, je vous fais deux remarques. Je remarque que les dépenses de la Société de transport ont augmenté pas mal plus vite que celles du gouvernement au cours des cinq dernières années - je ne vous en fais pas de reproche, je fais une constatation très simple - alors que, si j'ai bien compris, il y a une certaine diminution dans l'achalandage. Est-ce qu'il y a quelque chose qui peut être fait de votre côté pour contenir davantage le rythme d'augmentation des dépenses et, deuxièmement, pour accroître la participation du voyageur-usager au financement du transport en commun?

M. Perreault: Là-dessus, M. le ministre, vous allez voir que nos réactions sont rarement à l'emporte-pièce, puisque nous avons déjà travaillé sur cette question avec, me semble-t-il, beaucoup de rationalité. Si ma mémoire est bonne, vous-même évoquiez à l'Assemblée nationale qu'une augmentation de 10 % des revenus

d'usagers était un chiffre qui vous semblait acceptable, malgré le contexte de la récession. Je vous signale que c'est l'objectif que nous avons retenu pour l'an prochain. Sur notre principal titre de transport, qui est la carte régionale, ça représentera quand même, sur ce titre, 25 % en un an, donc, du côté des usagers. Nous calculons que nous perdrons, ce faisant, 3 % de notre achalandage, parce que, faut-il le rappeler...

On nous cite - je vais vous donner un exemple - l'exemple de Londres. On oublie de dire que Londres a perdu 16 % de clientèle, lorsqu'elle a commencé à privatiser et à faire sauter sa politique tarifaire. Il y a des limites à ce qu'on est capable d'aller chercher du côté de nos usagers. Nous pensons qu'avec ce que nous avons mis sur la table - et en ce sens-là, on rejoint ce que vous-même avez évoqué à l'Assemblée nationale - c'est le maximum.

Du côté de nos dépenses, M. le ministre, je vous dirais, je ne connais pas beaucoup d'administrations publiques, ni même celle du gouvernement du Québec, qui ont, par exemple, fermé des postes, gelé l'embauche, gelé tous les salaires des cadres, coupé depuis cinq ans dans leur budget de dépenses. Je vous signale que, depuis cinq ans, année après année, nous avons complété notre budget avec des dépenses inférieures à nos prévisions, pour faire face au manque à gagner des revenus. Nous nous sommes fixés, pour l'année prochaine, sans toucher aux services... Parce que, évidemment, je vous le dis très clairement, si on touche aux services, nous pouvons couper 650 000 000 \$. Mais à partir du moment où on ne veut pas toucher aux services, on s'est fixé un objectif de 25 000 000 \$ et, encore une fois, comme ordre de grandeur, pour bien comprendre l'ampleur de l'effort, c'est plus du double de l'entente que le gouvernement du Québec a faite avec ses employés syndiqués, comme effort financier. Alors, je ne sais pas comment on peut faire plus sans toucher aux services.

(20 h 45)

M. Ryan: Dans les cinq dernières années, l'augmentation moyenne des dépenses a été à peu près de 7, 5 %, par année.

M. Perreault: Vous avez raison. Mais il faut juste bien comprendre ceci, M. le ministre, là-dessus: 85 % de notre budget, c'est l'exploitation métro-autobus. Ce sont des choses sur lesquelles nous avons une prise directe, parce que nous pouvons modifier l'offre, corriger notre organisation, etc. Ce budget a augmenté, en moyenne, de 1985 à 1991, de 5, 2 % par année. Il y a trois postes budgétaires, dans notre budget, qui montent plus vite que l'inflation. Un de ces postes, ce sont les immobilisations. Il faut comprendre ceci, aussi - c'est important de le savoir - autrefois, les immobilisations... Je donne l'exemple des immobilisations sur le train de

banlieue de Deux-Montagnes. Autrefois, ces immobilisations étaient transférées sur le budget de la Communauté urbaine de Montréal. Ce n'est plus le cas, c'est sur le budget de la STCUM que ça figure. On a donc dans notre budget une augmentation des dépenses d'immobilisations pour l'année prochaine qui va dépasser les 20 %. Je pense qu'elle est de l'ordre de 23 % ou...

Une voix: C'est autour de 16 %.

M. Perreault: Autour de 16 %, pardon. Le budget du transport adapté, M. le ministre, c'est les normes du gouvernement du Québec qui nous amènent à reconnaître des personnes pour le transport adapté. Avec la désinstitutionnalisation **qui**, Je pense, est souhaitable, il reste quand même que l'évolution de nos dépenses est de l'ordre de 11 % par année. Le gouvernement a limité sa contribution à 4,5 %. **Il** continue dans ce secteur-là, effectivement, mais il limite l'évolution de sa contribution à 4,5 %, tout en continuant à maintenir les critères qui font qu'on doit admettre de plus en plus de gens. C'est le deuxième poste qui nous coince.

Le troisième, c'est les contrats signés en 1980 avec le CN et le CP et pour lesquels, justement, nous avons demandé au gouvernement du Québec sa collaboration pour créer une corporation distincte, pour nous permettre d'être en concurrence avec le CN et le CP, ce que ne nous permet pas actuellement la législation fédérale.

Alors, pour le reste des budgets, c'est-à-dire les 85 % que nous contrôlons directement, eh bien, **là-dessus**, l'évolution de nos dépenses a été de 5,2 % au cours des cinq dernières années.

M. Ryan: Maintenant, si vous augmentez les tarifs de l'ordre de 10 % au cours de la prochaine année, ça va rapporter combien, ça?

M. Perreault: Si nous augmentons nos revenus-voyageurs de 10 %, ça va nous rapporter 22 000 000 \$. Là-dessus, au niveau des politiques de tarifs comme telles - ce sont divers produits, nos tarifs - la carte régionale, elle, augmentera au total de l'ordre de 16 % dans les **six** derniers mois, la carte régulière, les autres tarifs vont varier entre 7 % et 10 %, **dépendamment** des tarifs particuliers.

M. Ryan: Combien peut-on soustraire du montant de 109 000 000 \$? À partir de ces 22 000 000 \$, **il** y en a une partie qui va être appliquée aux 109 000 000 \$.

M. Perreault: Là, vous prenez le montant de 109 000 000 \$, M. le ministre, moi, je...

M. Ryan: Si vous nous arrivez avec des plans de développement de toutes sortes en plus, là, ça ne marche.

M. Perreault: Je vais vous poser une question, M. Ryan. Est-ce que le problème est strictement un problème... Est-ce que l'enjeu est un enjeu budgétaire?

M. Ryan: Oui.

M. Perreault: Bien, je vais vous dire ceci. Oui, vous avez raison. Je vais vous dire: **il** n'y a jamais eu autant d'argent dans la région de Montréal pour les questions de transport. **Il** y a plus de déplacements qu'il n'y en avait dans le passé. On se retrouve avec des ménages avec 2 ou 2,3 voitures par ménage; ça coûte de 15 000 \$ à 18 000 \$ par année, mettre 2,3 voitures par ménage sur la route. **Il** y a donc des ressources pour les questions de transport. Ce qui manque, me **semble-t-il**, c'est la volonté politique de "**prioriser**" et je croyais qu'on l'avait trouvée avec l'entente qui a été signée à Laval il y a un an ou deux ans, à la veille des élections... Ce qui manque, me semble-t-il, c'est la volonté politique de "**prioriser**" les ressources, de faire les bons choix, parce qu'il ne manque pas nécessairement de moyens.

M. Ryan: Mais ça, M. Perreault, les gens du secteur de l'immigration vont nous dire ça, ceux de l'éducation disent la même chose, ceux de la santé disent la même chose, ceux de la voirie disent la même chose, on n'est pas plus avancé une fois qu'on a dit ça. On n'est pas plus avancé...

M. Perreault: M. Ryan, j'ai reconnu les problèmes budgétaires du gouvernement...

M. Ryan: Et je vous ai posé...

M. Perreault: ...je pense qu'on ne peut pas les nier.

M. Ryan: C'est correct, je l'apprécie, je l'apprécie. J'apprécie le ton général de l'échange, soyez sans inquiétude là-dessus. Mais la question que je vous posais: Sur les 22 000 000 \$ \$ qui m'intéressent spécialement, combien vont pouvoir être affectés aux 109 000 000 \$? C'est ça qui m'intéresse.

M. Perreault: Bien, je veux dire que la totalité des 22 000 000 \$ va être affectée à notre problème d'équilibre budgétaire.

M. Ryan: Oui. Ça veut dire que ça réduit d'autant la subvention qui devra venir des municipalités sous forme de revenus fiscaux accrus.

M. Perreault: Mais c'est déjà intégré dans le document que nous avons rendu public à la Communauté urbaine.

M. Ryan: Oui. Vous l'intégrerez dans l'ensemble, ça, c'est...

M. Perreault: Je pense qu'on vous a remis une copie de ce document...

M. Ryan: Bien oui, j'ai tous ces documents-là.

M. Perreault:... c'est déjà intégré dans le calcul.

Mme Roy (Louise): Si je peux me permettre peut-être, M. le ministre, de compléter cette information-là, c'est que la projection du budget de la Société pour l'année 1992, au chapitre de nos dépenses courantes, est une projection d'environ 5 % d'augmentation pour l'an prochain. Si on ajoute à ça le besoin de dépenses au niveau du maintien de nos actifs et de la relance du transport en commun, on arrive avec un écart entre les dépenses et les revenus anticipés, compte tenu du retrait du gouvernement, mais des nouvelles sources aussi de financement mises à la disposition qui vont faire en sorte que la facture pour les municipalités, y incluant les 25 000 000 \$ de dépenses que nous allons couper en 1992 et ce qu'on a demandé à nos syndicats...

M. Perreault:... y incluant les 20 000 000 \$...

Mme Roy:... leur participation, incluant les augmentations de 22 000 000 \$ additionnels au niveau des revenus-voyageurs, la facture qui reste aux municipalités est de 200 000 000 \$. Et je pense que ça, quand vous, vous partez uniquement de votre retrait, vous ne prenez pas en compte les écarts réels entre l'évolution des dépenses et les revenus dont la société va disposer l'an prochain. Je pense que c'est un point qui est important et qu'il va falloir comprendre.

M. Ryan: Mais d'après les données que j'ai reçues de vous, la contribution des municipalités était de 158 000 000 \$ l'année passée...

Mme Roy: C'est ça. Et elle va...

M. Ryan: Vous l'avez budgétée à 158 000 000 \$. Pour arriver à 200 000 000 \$, vous ajoutez une partie du montant dont j'ai parlé tout.

M. Perreault: Non, mais je pense, M. le ministre, que vous devriez peut-être aller dans le document, je ne sais pas si vous avez le résumé, mais... À la partie du document qui s'appelle "Problématique et orientations" et qui fait la synthèse, dans le scénario de départ, on partait tout simplement d'une hypothèse où "toutes choses étant égales par ailleurs" et on arrive à la fin à "quel est l'écart?" L'écart est de

200 000 000 \$. Et c'est à partir de cet écart qu'il faut combler...

M. Ryan: En tout cas, on va vérifier. J'aime mieux l'autre méthode, J'aime mieux la méthode inductive que la méthode globale - vieille déformation.

Juste une dernière question, M. Perreault, à propos du fonds de participation des automobilistes au financement du transport en commun, vous avez formulé des inquiétudes concernant les critères de répartition entre les organismes publics de transport en commun et vous avez exprimé, si j'ai bien compris, une préférence pour un mode de partage qui serait aligné sur la manière dont était partagée la subvention gouvernementale qui ne sera pas renouvelée l'an prochain. Est-ce que c'est une proposition permanente, ça, que vous formulez ou une proposition transitoire? Ça me semble qu'adopter ça de manière permanente serait plutôt dépourvu de rationalité. Je comprends comme mode transitoire, je n'aurais pas d'objection à le recommander à mon collègue, le ministre des Transports, mais j'aimerais que vous me disiez comment vous voyez ça sur une base un petit peu plus longue.

M. Perreault: Nous, dans le fond, ce qu'on dit, c'est qu'il faut établir un critère qui permet d'atteindre l'objectif, l'objectif étant de donner l'équité aux sociétés de transport en termes d'une contribution qui est au prorata du retrait gouvernemental. Il y a plusieurs critères qui permettent d'y arriver. C'est le sens de notre démarche et de notre... D'autre part, il faudrait s'assurer que...

Le Président (M. Garon): Alors, le temps dévolu au parti ministériel étant écoulé, je passe maintenant la parole au député de Jonquière.

M. Dufour (Jonquière): Oui, d'entrée de jeu, j'aimerais peut-être demander au ministre des Affaires municipales qui cite toujours ses chiffres... Pour nous, ça a l'air à évoluer, c'est comme la Bourse, ça évolue selon les humeurs, le temps qui a été imparti et on ne les a pas en main. Alors, nous autres, on a l'impression que c'est comme à la roulette. Si on sort le bon numéro, vous l'avez. Bon. On en entend parler, mais on ne les a pas en main. Je ne sais pas si le ministre pourrait les déposer, au moins on pourrait y avoir accès.

M. Ryan: Un peu plus tard.

M. Dufour (Jonquière): Un peu plus tard. Voyez-vous, c'est Dieu le Père, il vient de nous dire ça. Eh bien, on va respecter ça. Le ministre a le droit d'en faire ce qu'il voudra. Moi, je veux juste vous rappeler que, bien sûr, depuis que la situation est commencée, depuis le début

des audiences, le ministre a en fait évolué un peu dans sa pensée. Au départ, il nous parlait de "responsabiliser les élus", quand je lui ai démontré que, dans le dictionnaire, responsabilité, ça voulait dire celui qui décide, celui qui prend les décisions, il n'y a personne qui a été capable de me répondre qui prenait les décisions et qui pouvait être décideur. Donc, la notion de responsabiliser ou de responsabilité est disparue du paysage et, là, on parle d'argent. C'est vraiment un cours de caisse qui préoccupe le ministre des Affaires municipales. C'est évident que, lorsqu'on l'a interrogé à l'Assemblée nationale et qu'on a discuté, il a dit des affaires. C'est sûr que c'était de notoriété publique que les administrateurs municipaux ne connaissent pas beaucoup le transport en commun et c'est des gens, s'ils ne dilapident pas les biens des citoyens, c'est qu'ils ne les administrent pas très bien: les autobus vides, les semaines de quatre jours, les grèves, manque de contrôle... Il me semble que, dans les questionnements, ça ressemble à ça. Vous n'êtes peut-être pas allé au fond des choses. Vous n'êtes peut-être pas allé assez loin. Je n'entends jamais parler d'étalement urbain. Je n'entends jamais parler de principes. Pourquoi est-ce qu'il y a du transport en commun? Il doit y avoir une raison. C'est l'étalement urbain. C'est l'économie d'énergie. C'est les problèmes environnementaux. Il me semble que ça, c'est fondamental. On entend souvent aussi comparer avec l'Ontario. Ils y font les choses autrement que nous autres. Le ministre veut nous rendre semblables à l'Ontario. C'est ça. C'est un objectif. Mais il oublie quelque chose, c'est que l'Ontario investit dans le transport en commun. Il ne désinvestit pas, il investit. Mais, là, ça ne compte plus. Les comparaisons, quand elles font son affaire, c'est bien.

L'autre phénomène aussi que je déplore, moi, je pensais, même si on adoptait un principe sur division à l'Assemblée nationale, que la commission parlementaire était dans le but d'éclairer, de faire évoluer la situation. Depuis deux jours, j'entends le ministre nous dire: Les principes sont adoptés. C'est 400 000 000 \$ que je veux et, le reste, c'est des modalités. Si vous avez des "petits guédis" à nous proposer, on va suivre ça. On va essayer de s'arranger avec ça. Ça fait plusieurs fois qu'il répète ça. Et c'est juste 0, 10 \$. Ça ne compte pas beaucoup 0, 10 \$. Ça, par-dessus le voyage, quand le verre d'eau est plein, la goutte qui fait répandre, c'est la première ou la dernière? Il me semble que la taxation c'est un peu tout ça. C'est l'addition des montants de taxes qu'ils ont faite, 3 319 000 000 \$ depuis deux ans. De bons administrateurs. 3 500 000 \$ de déficit... Ils n'ont pas fait comme les autres. Ils ont été siphonnés les régies, Régie de l'assurance automobile, etc. L'électricité, ce n'est pas grave, c'est la faute du Parti québécois. C'est la faute du PQ.

Mais il y a quelque chose là-dedans. Moi,

ça me semble que ça crève les yeux. Il y a quelque chose à faire. Quand on n'est pas correct, ce n'est pas faute reconnaître qu'on a fait une petite erreur. Moi, je ne lui en voudrais pas au ministre, s'il me disait à soir: J'ai le goût de retirer un peu ma loi, d'aller voir un peu et de discuter avec les gens. Il me semble que c'est une perte de temps ce qu'on fait là. Moi, il me semble qu'on est en frais de jouir de la démocratie. C'est une parodie qu'on est en frais de faire là. On reçoit des gens et on discute avec eux autres plus ou moins. On a de beaux mémoires. On ne les fouillera pas, vos mémoires. Faites-vous-en pas. Moi, je les regarde et vous avez tout dit presque. Vous avez dit des choses intéressantes. Ce n'est pas une question de savoir: Je vous aime ou je ne vous aime pas. Demandez-moi pas ça. Ce n'est pas une question d'amour. C'est une question: c'est quoi qu'on veut pour notre société? Le gouvernement a décidé. Il a fait des choix. Il a dit: Le transport adapté, vous allez le faire. Les personnes âgées, c'est votre rôle. Et les enfants, c'est vous autres. Ça, c'est un rôle social. Les villes, les municipalités, ce n'est pas ça leur rôle. Ce n'est pas la répartition des richesses. Vous l'avez dit: C'est le bénéfice reçu, c'est ça. C'est l'argent qu'on collecte pour le bénéfice reçu. C'est ça que ça apporte. C'est un bien dont on dispose. Quand on fait du transport en commun, ça dépasse les cadres. Il y a un rôle social à jouer.

La réforme a été proposée en 1990. Ça a pris plus d'un an à en décider, à la discuter et à lui donner des effets. Et c'est évident que ce n'est pas parfait. Si c'était parfait, on aurait le déplacement juste par ubiquité, on aurait juste à dire: Je veux aller à telle place et c'est fait. On n'a pas besoin de transport en commun, plus rien. Et ça, si on veut rêver par imagination, ça se pourrait. Mais ça, ce n'est pas en l'an 1991. On a encore le goût de se déplacer et d'aller voir.

Il y a des équipements culturels, des équipements économiques, il y a des industries, il y a des entreprises. Je ne vous ferai pas de dessin, vous connaissez ça bien mieux que moi. Je n'essaierai pas de vous convaincre que le transport en commun, c'est important et c'est nécessaire. Ce n'est pas vrai que c'est 0, 10 \$, c'est 400 000 000 \$ qu'on cherche, pas 200 000 000 \$. C'est 400 000 000 \$ et cet argent-là vient des contribuables, quels qu'ils soient. Et, dans la réforme, il y a des pans qui sont inapplicables. Et ça va avoir des effets néfastes, pervers qui remettent en cause tous les principes de la fiscalité. La neutralité, la transparence, ça n'existe plus.

En fait, je pense que j'aurais aimé que le ministre nous dise... Moi, j'aurais aimé ça de sa part qu'il nous dise: Oui, la commission parlementaire, ça me semble un instrument pour faire évoluer, pour aller voir ce qui se passe,

parce que ce qu'on n'a pas fait avant on doit le faire après. C'est drôle, à chaque fois qu'on questionnait, on demandait au ministre: Oui, mais il semble que tout le monde est contre vous. Bien non. Quand je parle avec des gens, ils me disent: Oui, ça a bien du bon sens. Mais, savez-vous, qu'on ne rencontre pas le même monde? Parce que ça fait deux jours qu'on rencontre du monde en public et il n'y en a pas un qui dit qu'il est d'accord. Ça fait qu'il doit y avoir quelque chose. Ou j'ai perdu la mémoire ou j'entends mal. Ou je ne comprends pas. Bien, il y a des éléments qui viennent tout me chambarder. Moi, je dois dire, je suis mêlé là, parce que je ne sais pas qui dit vrai. Et quand on parle de déficit ou quand on parle de manque à gagner, le ministre dit: Il n'y a pas grand-chose là-dedans, c'est juste 0, 10 \$. Comme si les gens étaient des petits morceaux et, chaque fois qu'on les rencontre, ce n'est jamais la même personne, ça fait qu'on pourrait toujours en mettre. Le petit bonhomme... ça monte comme on veut.

(21 heures)

Ceci étant dit, c'est évident qu'il y a aussi des principes qui, à travers ça, sont mis en cause. Vous faites un certain nombre de propositions, lesquelles devraient être mises en cause, au moins être regardées. On les examinera sûrement si le ministre persiste; on n'a pas bien, bien le choix. Quand vous nous parlez que ça va... Quand vous nous dites que le développement économique et les enjeux régionaux vont être remis en cause, comment... Pouvez-vous élaborer quelque peu par rapport à ça? Après ça, mes collègues pourront continuer.

M. Perreault: Ce que je trouve étonnant, c'est que, d'une certaine façon, en Amérique du Nord, on a la chance, au Québec, d'avoir un atout considérable, celui que... S'il y a quelque chose qu'on fait du point de vue économique, c'est du transport en commun. Si on a un fleuron économique important, c'est bien les compagnies qui se sont spécialisées et créé une vocation internationale dans le secteur du transport.

Au lieu d'avoir une stratégie à long terme qui mise là-dessus et qui, en même temps, facilite l'organisation des transports dans la région métropolitaine, je veux dire qu'on risque actuellement... Je n'arrive pas à comprendre comment la stratégie industrielle du gouvernement du Québec ne passe pas aussi par le transport public. Quand on regarde des sociétés extrêmement avancées du point de vue de la compétitivité internationale qui sont, par exemple, les pays qui sont en train de faire l'Europe de 1993, c'est considérable, les stratégies industrielles à terme du point de vue du transport public. On a ici des atouts importants là-dessus. Au lieu de s'en servir et de se servir du Québec comme un champ d'application, il faut voir le succès de Bombardier; c'est parti du métro de

Montréal en bonne partie. Ça, c'est une des choses qu'on veut dire du point de vue économique, sans parler du fait que 70 % des gens qui utilisent le transport public, c'est pour des motifs de travail. Plus de 50 % ou 60 % de ces gens-là n'ont pas d'alternative, n'ont pas de voiture. Ce n'est quand même pas un détail. Ce n'est pas juste une responsabilité municipale quand on parle de ça.

L'autre question que j'ai soulevée du point de vue du processus de décision, c'est qu'on oublie parfois que, dans le cas de la Communauté urbaine, c'est 29 municipalités qui ont des réalités très différentes, et renvoyer le processus de décision à des choix locaux risque de nous créer des problèmes, même si, en théorie, les municipalités peuvent toujours s'entendre. Il y a des réalités très concrètes. Lorsque vous avez un ménage sur deux dans la ville de Montréal, par exemple, qui n'a pas de voiture, quand vous avez 2, 3 voitures dans les ménages de banlieue, quand vous avez 75 % de votre population qui sont locataires et que vous avez, ailleurs, 60 % ou 65 % des gens qui sont propriétaires, c'est évident que l'espèce de cafétéria fiscale qu'on nous propose va créer à terme des problèmes majeurs pour prendre des décisions.

Le dernier point que je dirais, c'est que, du point de vue métropolitain - et, quant à moi, c'est ce que je trouve qui fait le plus mal dans ce projet de loi - on avait, de peine et de misère, commencé de façon très timide, trop timide, à faire un effort pour doter la région métropolitaine d'une organisation qui transcende les barrières géopolitiques du fleuve Saint-Laurent. Là, dans le fond, on nous renvoie des choix stratégiques qui vont être différents d'une MRC à l'autre et, à mon avis, à terme, on ne vient pas de rendre service à personne. C'est un des gros problèmes de ce projet de loi, alors qu'on doit, au contraire, bâtir des projets de loi, et le gouvernement a un rôle pour ça, qui viennent appuyer les volontés de convergence plutôt que de stimuler les Intérêts locaux. Je veux dire qu'on va se retrouver avec une espèce de balcanisation du processus de décision et le transport public est l'antithèse de ça. C'est vraiment des choix à caractère régional.

Le Président (M. Garon): M. le député de Pointe-aux-Trembles.

M. Bourdon: M. le Président, je voudrais juste souligner que le budget d'immobilisations est en cause aussi dans le débat qu'on a sur le transport en commun à Montréal. Apparemment, le prolongement du métro vers Laval, c'est en l'an 2000, celui dans l'est, c'est on ne sait pas quand, et la modernisation du train de banlieue Deux-Montagnes-centre-ville, ce n'est pas pour tout de suite. Est-ce qu'on peut savoir si les trains de banlieue sont un moyen de transport coûteux et, s'il n'y en a pas dans l'est et pas

plus de métro dans l'est qu'il y en a, est-ce uniquement parce que l'est est composé de francophones?

M. Perreault: Je vais répondre à la première question. La deuxième, c'est un débat qui n'est pas celui de la société. Pour ce qui est de la première question, je vous dirai que, bien sûr, le transport par train est plus coûteux que le transport par autobus-métro. En gros, autobus et métro, quand vous analysez ça sur 40 ans, ça revient à peu près au même coût, un peu plus cher le métro. Les trains sont actuellement, dans l'état actuel d'organisation du territoire, pratiquement cinq fois plus coûteux. Les trains demeurent quand même des instruments lourds à terme. Ceci dit, la ligne, par exemple, vers Rigaud a connu un très grand succès d'achalandage depuis qu'elle est modernisée, sauf que les trains, ça renvoie... C'est justement le genre de problème qu'on soulève. Lorsque vous parlez d'avenir et que vous parlez, par exemple, de développement des réseaux de trains, à l'évidence ce n'est pas un dossier municipal. À l'évidence, ce n'est même pas un dossier de la Communauté urbaine. C'est déjà un dossier qui dépasse les limites du Conseil métropolitain du transport et qui se rend jusqu'à la rive nord. C'est dans ce sens-là, nous semble-t-il, qu'il faut rechercher à organiser le transport dans la région de Montréal. Le projet de loi, de ce point de vue là, crée des problèmes majeurs.

M. Bourdon: Ce que je voudrais ajouter, c'est que c'est très pertinent ce que vous disiez quant à une stratégie industrielle reliée au transport en commun parce que la STCUM, on oublie facilement que c'est aussi 8000 emplois à Montréal et un des plus gros employeurs de Montréal. C'est paradoxal de voir qu'on favorise indûment, me semble-t-il, le développement de l'automobile qu'on importe à 90 % de l'Ontario et que, pour ce qui est des rames de métro, des trains à grande vitesse et des avions, on en produit, mais pour l'exportation. C'est un produit qu'on ne serait pas capables de consommer nous-mêmes. Alors, on importe notre civilisation automobile et on exporte des moyens de transport efficaces.

M. Perreault: Mais c'est au cœur, à mon avis, d'une analyse économique du problème. Je pense que la difficulté vient du fait que probablement le gouvernement du Québec veut bâtir un modèle pour tout le Québec. Il est probable que le problème de l'utilisation de la voiture se pose différemment dans certaines régions du Québec. S'il y a une place où la question se pose réellement, c'est dans le cas de la région métropolitaine de Montréal sûrement. Peut-être ailleurs, mais sûrement là et, à mon avis, on adopte des formules, je ne dirais pas A mari mare usque ad mare, mais...

M. Bourdon: Et, ce qui ne simplifie pas le problème, c'est que le fédéral a à peu près aboli le transport des passagers par train au Québec et que, pour ce qui est de l'avion, ce merveilleux gouvernement nous a ramenés à l'avion à hélice et ça coûte plus cher d'aller à Val-d'Or qu'à Paris. Alors, à cet égard-là, je peux comprendre le reste du Québec de trouver que, le transport en commun, c'est comme manqué en général dans toutes et chacune des régions et, à Montréal, ça marchait relativement. Vous faites état de vos performances. On a décidé que la médiocrité s'étendrait sur Montréal aussi.

Pour ce qui est du transport scolaire, est-ce que vous pouvez nous donner une idée de ce qui est dépensé par la STCUM, le transport scolaire, le transport adapté, qui sont des mandats du gouvernement?

Mme Roy: Peut-être sur le transport scolaire. D'abord, il faut dire que la STCUM sur un territoire urbain remplit le rôle des autobus jaunes en milieu rural. Donc, pour les étudiants qui ont entre 6 et 17 ans, pour nous, ça veut dire à tous les jours transporter près de 70 000 personnes. Et, pour transporter ces 70 000 personnes par jour, ça prend 350 véhicules additionnels. Donc, c'est ce qui fait que, sur une base annuelle, ça coûte entre 20 000 000 \$ et 25 000 000 \$ par année à l'entreprise pour faire du transport scolaire. Quand on dit ça, ça veut dire qu'à l'heure de pointe, le matin, c'est des autobus en plus; donc, on se substitue par là à des gens qui normalement, en milieu rural, sont subventionnés pour faire du transport scolaire et c'est des coûts qu'on assume. Évidemment, je ne parle pas des coûts que les parents doivent encourir pour payer évidemment les cartes à tarif réduit et tout ça.

En partant de tarification réduite, ça aussi, c'est une dimension sociale parce que les tarifs réduits pour les personnes âgées et pour les étudiants, les rabais qu'on consent, c'est aussi une fonction sociale qu'on joue. Et ça, c'est près de 40 000 000 \$ sur une base annuelle pour la Société de transport, les coûts des tarifs réduits pour l'année 1990 en tout cas.

Si on additionne à ça le coût du transport adapté qui, pour les années qu'on vit actuellement, connaît une pression très forte à la hausse, on contribue beaucoup à la mobilité des personnes qui, actuellement, n'ont pas d'autres moyens. C'est près de 800 000 déplacements par année qu'on fait. C'est énorme. L'enveloppe qu'on y consacre est autour de 15 000 000 \$ et est en augmentation de 10 % à 15 % par année. Évidemment, c'est des besoins qui s'expriment et on y répond, on essaie d'y répondre le plus adéquatement possible, mais la demande augmente de plus en plus.

M. Bourdon: Il y a une question qui me vient à l'esprit ici. C'est qu'en régions, on

estime généralement que l'essence payée par les particuliers pour leur voiture ou par les utilisateurs commerciaux, je pense aux camions, sert à l'entretien et au développement des routes et d'après le député de Lévis, pas autant que ce serait souhaitable. Mais ce que j'ajouterais, c'est combien la STCUM verse-t-elle en taxes sur l'essence pour des rues qui ne sont pas payées par Québec? C'est assez connu et je ne parle pas encore du boulevard Henri-Bourassa.

M. Perreault: Je n'ai pas le chiffre en mémoire. C'est sûrement quelques millions. Je n'ai pas le chiffre en mémoire.

Le Président (M. Garon): Alors, je voudrais remercier M. Perreault et Mme Roy d'être venus nous rencontrer. Et, comme le temps dévolu à chaque partie est écoulé, j'espère que vous avez réussi à convaincre le ministre de votre point de vue.

M. Perreault: J'espère, M. le Président, qu'on a convaincu les deux côtés de la Chambre de notre point de vue.

Le Président (M. Garon): C'est encore mieux. Merci. Je demanderais aux représentants de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec de s'approcher à la table des délibérations.

Alors, comme il ne faut plus prendre de retard si nous voulons avoir terminé à minuit, je demanderais au président de la délégation - je pensais que c'était M. Larose, mais je pense qu'il n'est pas là - de nous dire qui dirige la délégation et quels sont les gens qui l'accompagnent. Comme vous avez une heure, alors les mêmes règles s'appliquent que pour les autres, c'est-à-dire que vous avez normalement 20 minutes pour exposer votre point de vue, 20 minutes de discussion avec le ministre et 20 minutes avec l'Opposition. Ce que vous prenez en plus est soustrait des deux parties et ce que vous prenez en moins est ajouté. Moi, je ne vous donnerais pas d'autre directive. À vous la parole.

Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec

Mme Leclerc (Marie): Merci, M. Garon. Alors, je suis Marie Leclerc, du conseil d'administration de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec. Je représente la ville de Québec à l'intérieur de ce conseil d'administration et je remplace M. Claude Larose qui a dû s'absenter pour des raisons de santé. Vous comprendrez, à la lecture de ce mémoire-là, qu'il a travaillé énormément ces derniers mois. J'ai avec moi M. Michel Rivard, président de la Communauté urbaine de Québec et membre du conseil d'administration de la CTCUQ; M. Raynald Blouin, directeur général de la CTCUQ;

M. Claude Jean, notre consultant qui nous a aidés à étudier le projet de loi.

Notre texte, en fait, comprend trois grandes parties: une première qui consiste en des commentaires généraux sur le projet de loi, une autre qui analyse des impacts spécifiques de ce projet de loi et qui s'applique à la CTCUQ particulièrement, ainsi qu'éventuellement des aménagements qui pourraient être acceptables et, enfin, une dernière partie qui concerne d'autres actions ou d'autres rôles que joue le gouvernement comme employeur, par exemple, ou gestionnaire de fonds publics et qui ont aussi un impact sur le transport en commun à Québec, en particulier.

(21 h 15)

D'abord, des commentaires généraux sur ce projet de loi. Le projet de loi 145, qui donne suite à la volonté du gouvernement du Québec de ne plus contribuer aux dépenses d'exploitation des organismes publics de transport, menace très sérieusement la mise en oeuvre du plan de relance préparé minutieusement par la CTCUQ pour accroître l'utilisation du transport en commun dans la région de Québec et contribuer ainsi à préserver la qualité de vie recherchée par ses résidents. Veuillez noter que ce plan-là a été accueilli très favorablement par la communauté, par l'ensemble des municipalités pour sa créativité, pour sa pertinence et aussi pour son audace. Il a été aussi présenté au ministre des Transports, M. Elkas, qui lui-même y a vu beaucoup de suggestions très heureuses.

Ce projet de loi comporte donc des dispositions qui engendreront des problèmes majeurs pour le financement et le développement de notre réseau régional de transport en commun. Il traduit un désengagement financier radical du gouvernement du Québec qui nous apparaît incompréhensible et inadmissible face au rôle de plus en plus important qu'est appelé à jouer le transport en commun pour la réduction de la pollution de l'air et du gaspillage d'énergie causés par la surutilisation de l'automobile en milieu urbain. Aujourd'hui, nous sommes la Journée mondiale de l'environnement et je pense que ce propos est particulièrement percutant en ce sens.

C'est l'essentiel du message que nous désirons transmettre le plus clairement possible aux membres de votre commission, non seulement au nom du conseil d'administration de la CTCUQ, mais aussi au nom des élus municipaux de la Communauté urbaine de Québec, des nombreux organismes et groupes de la région qui ont manifesté leur accord et leur soutien aux orientations et aux actions que nous envisageons pour les années à venir.

Le plan d'action triennal que nous venons de dévoiler dans la région de Québec est issu d'une démarche de consultations publiques entreprises en octobre dernier pour dégager des orientations et des stratégies de desserte par

transport en commun appropriées aux besoins et aux attentes de la population régionale. Un consensus régional s'est établi sur la nécessité de développer le transport en commun et d'accroître son rôle et son importance, non seulement pour répondre plus adéquatement aux besoins de déplacement, mais aussi pour contribuer à un environnement sain, à l'économie d'énergie, à un aménagement urbain rationnel et au développement social et économique qui sont les composantes essentielles de la qualité de vie recherchée pour les générations actuelles et futures.

Le plan d'action proposé par la CTCUQ contient des changements substantiels et plusieurs mesures innovatrices pour améliorer la rapidité et l'efficacité de notre service et offrir ainsi une alternative réelle à l'automobile, principalement pour les déplacements liés au travail et aux études. Notre plan d'action comporte aussi d'importantes mesures de rationalisation de nos ressources et de notre réseau qui nous permettent d'apporter les améliorations requises en maintenant le budget de notre entreprise à son niveau actuel en dollars constants.

Nous sommes déterminés à relever le défi de faire mieux et plus avec les ressources limitées qui sont à notre disposition actuellement. Mais voilà qu'avec le retrait de la contribution gouvernementale à l'exploitation des réseaux de transport en commun, la CTCUQ voit ses ressources financières amputées d'un montant de 20 000 000 \$ à compter de 1992. C'est un montant considérable, qui représente près du quart de notre budget d'opération.

Nous nous retrouvons soudainement devant un manque à gagner équivalent à la somme des revenus perçus de nos usagers ou à la quote-part globale payée par les municipalités que nous desservons. S'il devait être supporté par les usagers, il nous faudrait doubler les tarifs. S'il devait être absorbé par les municipalités, il faudrait également doubler leur contribution. Ces deux perspectives ne peuvent être considérées sans entraîner, dans le premier cas, des effets désastreux sur l'achalandage et, dans le deuxième cas, un tollé général des contribuables. Même en optant pour une répartition du manque à gagner, on se retrouve devant une augmentation de la contribution des usagers et des municipalités qui dépasse un seuil raisonnable en l'espace d'un an.

Comme nous le disions au début de notre exposé, le projet de loi 145 compromet gravement la réalisation du plan de relance de la CTCUQ. Nous croyons fermement à ce plan de relance qui correspond au mandat clair qui nous a été donné par les élus municipaux et les organismes socio-économiques de la région de Québec de développer le transport en commun et non d'en gérer la décroissance, ce qui signifierait le dépérissement à plus ou moins long terme de ce service public essentiel à plusieurs milliers de personnes résidant sur le territoire desservi par

la CTCUQ.

La CTCUQ demande donc au gouvernement de reconsidérer son implication financière dans le transport en commun et d'assumer les responsabilités sociales et environnementales qui lui incombent dans ce domaine. Couper les fonds au transport en commun, c'est laisser se perpétuer l'utilisation abusive de l'automobile et ses effets nocifs sur l'environnement et la qualité de vie des gens, particulièrement dans les quartiers centraux. Les pouvoirs publics auront à en payer les coûts un jour ou l'autre, ne l'oublions pas. Nous croyons qu'il s'agit là d'un enjeu majeur pour la collectivité. Nous déplorons que la logique gouvernementale en regard du financement du transport en commun ne tienne pas compte de la problématique environnementale et énergétique reliée à ce mode de transport collectif.

Tout en étant conscients, nous aussi, des problèmes financiers que connaît le gouvernement du Québec, nous ne comprenons pas qu'il aille à contre-courant, en matière de transport urbain, en devenant l'un des seuls gouvernements de palier supérieur en Amérique du Nord à cesser de contribuer au fonctionnement des réseaux de transport en commun. Nous ne sommes pas les seuls à ne pas comprendre, puisque son projet de réforme a suscité une opposition massive de la part des organismes municipaux, des milieux d'affaires, des groupes écologiques ainsi que du monde patronal et syndical. On a rarement vu un si large consensus sur l'importance de sauvegarder et de développer le transport en commun, tant pour des considérations sociales et environnementales que pour des considérations économiques. Nous demandons donc au gouvernement de retirer ou d'amender le projet de loi 145 dans le sens du maintien d'une contribution financière substantielle au transport en commun.

Deuxième partie, les commentaires sur certaines mesures prévues au projet de loi. Dans l'hypothèse où, malheureusement, le gouvernement maintiendrait sa position face au financement du transport en commun, nous tenons à émettre des commentaires sur un certain nombre de mesures qui nous paraissent inapplicables ou inacceptables, s'il fallait les imposer.

Alors, pour ce qui est de la répartition de la quote-part des municipalités. Comme le champ d'activité du transport en commun est de nature régionale, les décisions relatives à son financement devraient également être prises au niveau régional. En raison des modifications proposées à la Loi sur la Communauté urbaine de Québec par l'article 207 du projet de loi 145, la répartition proposée risquerait de susciter des tensions et d'accroître les écarts fiscaux entre les municipalités. À titre d'exemple, le pouvoir d'imposer une taxe aux propriétaires de stationnements risque d'être inapplicable si toutes les municipalités ne sont pas d'accord pour l'utiliser. En effet, la municipalité qui s'en prévaudrait viendrait

accroître de façon importante les charges fiscales de son secteur non résidentiel, avec tout ce que cela implique au niveau des activités d'affaires. On retrouverait la même situation par l'utilisation de la surtaxe sur les immeubles non résidentiels, puisqu'il y a déjà des écarts importants à ce chapitre et qu'il n'y a pas intérêt à élargir davantage cet écart.

Suivant la proposition de la ville de Québec que vous avez eue hier soir et, je crois, qui a été assez bien accueillie, la CTCUQ croit qu'il serait approprié que le législateur amende le projet de loi 145 de façon à ce que, par règlement, la décision de taxer les stationnements et les immeubles non résidentiels soit prise au niveau régional et que les municipalités aient l'obligation d'imposer et de percevoir ces taxes suivant les taux et les bases prédéterminés par le niveau régional.

La CTCUQ comprend que le projet de loi 145 attribuerait au gouvernement le versement à la municipalité locale de la taxe perçue auprès des propriétaires de stationnements à l'égard des immeubles appartenant à la couronne et à la Société immobilière du Québec. Nous comprenons également qu'il y aurait versement de cette taxe pour les stationnements non résidentiels, à savoir, notamment, les stationnements non résidentiels des immeubles appartenant à la Corporation d'hébergement du Québec, à un établissement public régi en vertu de la Loi sur les services de santé et les services sociaux, etc. Nous espérons avoir bien compris. La CTCUQ recommande que des pressions soient effectuées aussi auprès du gouvernement fédéral afin qu'il verse la taxe applicable aux propriétaires de stationnements non résidentiels.

La compréhension du projet de loi 145 nous amène à conclure que cette taxe ne constituerait pas une taxe foncière. Il ne s'agirait donc pas d'une créance privilégiée. Pour la CTCUQ, il apparaîtrait normal que cette taxe puisse constituer une créance privilégiée l'affectant à l'immeuble à l'égard duquel elle est imposée. Notamment, en vertu du dernier alinéa de l'article 244.23, il existerait un risque potentiel que la taxe ne puisse être perçue auprès de l'exploitant. Dans la même veine, la CTCUQ croit que le législateur devrait instaurer des règles empêchant le morcellement d'un stationnement entre divers propriétaires, de façon à éviter l'application de la taxe par un scénario voulant qu'un vaste stationnement soit divisé en parcelles inférieures à une superficie de 500 mètres carrés appartenant à plusieurs propriétaires distincts pour éviter le paiement de cette taxe.

Pour ce qui est du fonds des contributions des automobilistes au transport en commun, advenant, encore une fois, que le projet de loi 145 entre en vigueur, le gouvernement prévoit par diverses mesures la constitution d'un fonds de **contributions** des automobilistes au transport en commun. Nous croyons qu'à plusieurs égards

les mesures annoncées sont insuffisantes et potentiellement sources de problèmes. Nous nous réjouissons que le gouvernement se soit rendu à la demande des organismes de transport public pour que les automobilistes participent au financement du transport en commun. La CTCUQ est également d'accord avec le territoire déterminé par le projet de loi parce qu'il permet de s'assurer que la grande majorité des **navetteurs**, qui viennent quotidiennement sur son territoire, sera mise à contribution. Cependant, nous demandons à l'Assemblée nationale du Québec de prévoir que le montant de 30 \$ de frais additionnels d'immatriculation pour les véhicules de promenade constitue une contribution minimale. Le règlement prévu à l'article 88.3 de la Loi sur les transports, édicté par l'article 267 du projet de loi 145, ne devrait pouvoir être utilisé que pour augmenter le montant de cette contribution. Cette participation financière des automobilistes est pleinement justifiée par le **fait** qu'ils sont des bénéficiaires indirects de l'utilisation du transport en commun, puisque la densité de circulation s'en trouve diminuée. La CTCUQ croit que la contribution des automobilistes au financement du transport en commun devrait même être supérieure et que le gouvernement aurait dû verser aux organismes de transport en commun l'augmentation de la taxe sur l'essence comprise dans son dernier budget.

Certains organismes prétendent que les automobilistes sont surtaxés, mais les études sur lesquelles ils s'appuient ne tiennent pas compte des coûts indirects reliés à l'automobile, tels que les dépenses d'administration, les frais sociaux reliés aux accidents, les services policiers, etc. Ces études n'incluent pas non plus les coûts reliés à la pollution et d'autres nuisances urbaines. Si on additionnait aussi les dépenses des municipalités pour assurer la circulation automobile, on obtiendrait des coûts encore plus importants qui doivent être assumés par l'ensemble de la population et non seulement par les automobilistes.

D'autre part, nous croyons, vous voudrions nous assurer des modalités de partage du fonds entre les organismes de transport y ayant droit. Nous souhaitons que le gouvernement précise, dès maintenant, ces modalités. En conséquence, nous suggérons que le gouvernement modifie le projet de loi 145 s'il **doit** être adopté pour prévoir que le montant du fonds attribuable à la région de Québec soit réparti entre les organismes publics de transport en commun au prorata de l'impact financier qu'aurait sur ces organismes la fin des subventions d'exploitation jusqu'alors prévues au programme d'aide gouvernementale au transport en commun.

La CTCUQ est surprise que la Société de l'assurance automobile du Québec puisse, d'une part, prélever un montant équivalent à 2 % des contributions perçues à titre de frais d'administration et que, d'autre part, en vertu de

l'article 12.24 de la Loi sur le ministère des Transports, l'on indique que les intérêts produits par les sommes versées dans les fonds n'en font pas partie. Pour la CTCUQ, il apparaît que si le gouvernement veut véritablement créer un fonds d'aide au transport en commun, il est logique et juste que les intérêts produits par ce fonds en fassent partie et soient partagés entre les organismes publics de transport en commun qui y ont droit et que la retenue de 2 % pour frais d'administration soit abolie.

(21 h 30)

Dans le même sens, nous ne voyons pas en vertu de quoi le ministre des Finances devrait payer à même le fonds, en cas d'insuffisance du fonds consolidé du revenu, les sommes requises pour l'exécution d'un jugement rendu contre la couronne. Pour la CTCUQ, les sommes versées dans le fonds ne devraient être utilisées qu'au seul et unique bénéfice des organismes publics de transport en commun sans que le gouvernement n'ait, de quelque façon que ce soit, la possibilité de retirer du fonds quelque somme que ce soit.

Pour ce qui est du transport scolaire, on sait que le gouvernement du Québec verse actuellement une subvention de 50 \$ par mois par étudiant aux commissions scolaires pour le transport de leurs étudiants du primaire et du secondaire. Or, la CTCUQ a conclu avec certaines commissions scolaires des ententes de transport d'écoliers à un tarif de 24 \$ par mois par étudiant, lequel est assumé à 30 % par l'étudiant pour tenir compte du fait que le laissez-passer est utilisé en dehors du cadre de transport scolaire.

Ainsi, la CTCUQ, par le biais de ces ententes, assure le transport de 6600 élèves à l'intérieur de son territoire. Dans la mesure où le gouvernement se retirerait du financement des opérations de la CTCUQ, nous considérons que les municipalités n'ont pas à absorber de coût supplémentaire généré par le transport scolaire. La CTCUQ demande donc au gouvernement de mettre en oeuvre, avant le 1er janvier 1992, une politique faisant en sorte qu'elle puisse être remboursée selon les mêmes taux et les mêmes montants que les subventions versées par le gouvernement pour le transport scolaire effectué par les véhicules d'écoliers.

Pour ce qui est du financement des organismes municipaux et intermunicipaux et des corporations intermunicipales de transport, advenant l'entrée en vigueur du projet de loi, la CTCUQ s'interroge sur les intentions du gouvernement relativement aux subventions à l'exploitation des corporations municipales et intermunicipales de transport et ce qu'il adviendrait des subventions à l'égard des municipalités locales qui organiseraient par elles-mêmes un service municipal de transport en commun. En effet, si on examine le tableau 4 apparaissant à la page 107 du document "Vers un nouvel équilibre", on se rend compte que seulement les organismes

publics de transport **ci-mentionnés** apparaissent visés par cette mesure.

Comment le gouvernement **compte-t-il** inciter les municipalités à rester au sein des organismes publics de transport plutôt que d'organiser sur d'autres bases leur service de transport en commun? Le gouvernement a-t-il l'intention d'assurer un traitement équitable aux commissions de transport par rapport aux corporations municipales et intermunicipales de transport?

Quant aux subventions aux immobilisations, dans le cadre du programme d'aide gouvernementale au transport en commun, le gouvernement provincial défraie, en partie, certaines dépenses d'immobilisations. Or, le document "Vers un nouvel **équilibre**" annonce que le gouvernement aurait l'intention de continuer de participer de façon importante aux dépenses d'investissement.

La CTCUQ demande au gouvernement d'indiquer clairement s'il entend maintenir le programme actuel de subventions aux immobilisations et, dans la négative, d'indiquer d'ores et déjà les changements qu'il entend apporter à cette facette du financement des organismes publics de transport en commun.

Pour ce qui du règlement sur le lieu de résidence des détenteurs de laissez-passer, le gouvernement du Québec a promulgué un décret, en 1985, modifiant la politique d'aide gouvernementale au transport en commun relativement au financement des réductions de tarif consenties aux usagers de laissez-passer utilisant deux réseaux de transport. Il y est stipulé que "pour être éligible aux subventions du présent programme d'aide, toute autorité responsable de l'organisation du transport en commun doit émettre ses titres de transport indépendamment du lieu de résidence de ses utilisateurs".

Dans l'hypothèse du retrait des subventions à l'exploitation, la CTCUQ trouverait inéquitable pour les contribuables de son territoire d'assumer des dépenses d'exploitation pour les usagers qui n'y résident pas.

La CTCUQ demande donc au gouvernement d'établir, avant janvier 1992, une politique lui permettant d'être remboursée pour les dépenses d'exploitation générées par les usagers qui résident hors de son territoire ou encore d'établir une tarification différente pour ces usagers.

Maintenant, la dernière section comporte différentes remarques sur le comportement du gouvernement à titre d'employeur et de gestionnaire des fonds publics et qui s'appliquent très spécifiquement à la région de Québec. Il n'y a pas que le désengagement financier du gouvernement du Québec qui défavorise le développement du transport en commun, il y a aussi sa politique de stationnement à titre d'employeur et sa politique de gestion des fonds publics consacrés au transport des personnes. Dans les deux cas, il existe une inéquité importante à l'égard des utilisateurs de transport en commun par rapport

aux automobilistes.

Pour ce qui est de la politique de stationnement, une première inéquité se retrouve dans les subventions cachées consenties aux fonctionnaires automobilistes par lesquelles ils bénéficient d'un stationnement à un prix de beaucoup inférieur au prix du marché et au coût réel. Selon des données de la société Parc-Auto qui gère environ 15 000 places de stationnement dans la région de Québec, plus de 9000 sont occupées par des fonctionnaires de différents ministères provinciaux. De ce nombre, 6400 employés bénéficient d'un stationnement Intérieur pour lequel ils ne paient qu'un tarif mensuel de 33 \$, alors que le coût de revient d'une place de stationnement, en incluant les frais d'opération et d'amortissement, varie de 200 \$ à 250 \$ par mois. Chacun des fonctionnaires reçoit donc en moyenne du gouvernement une subvention annuelle de plus de 2000 \$ pour stationner sa voiture, laquelle n'est pas considérée comme un avantage imposable, de surcroît.

Au total, le gouvernement subventionne le stationnement intérieur fourni à ses employés pour le montant d'environ 15 000 000 \$, et ce, seulement dans la région de Québec. Si on inclut les stationnements des régies, sociétés d'État et organismes parapublics, on peut évaluer que les subventions accordées à l'ensemble de ces employés automobilistes atteignent la somme de 20 000 000 \$, soit le même montant de subventions que le gouvernement s'apprête à retrancher aux 70 000 usagers quotidiens de la CTCUQ.

Par le poids déterminant qu'il exerce sur les coûts de stationnement dans la région, le gouvernement se comporte, à titre d'employeur, comme notre principal concurrent en maintenant ces tarifs dérisoires qui encouragent l'utilisation massive de l'automobile. Comment convaincre les automobilistes d'opter pour le transport en commun lorsqu'il leur en coûte moins cher pour stationner leur voiture au centre-ville que pour se procurer un laissez-passer d'autobus? À titre comparatif, le coût mensuel du stationnement pour les fonctionnaires gouvernementaux à Toronto et à Ottawa varie de 100 \$ à 150 \$ par mois.

Il importe que le gouvernement mette fin à cette utilisation de fonds publics qui cause un préjudice aux utilisateurs de transport en commun. Il nous apparaît injustifiable et pour le moins paradoxal que, d'un côté, le gouvernement coupe radicalement sa contribution au transport en commun et que, de l'autre côté, il subventionne généreusement le stationnement pour ses employés. Nous apprécierions que le gouvernement indique s'il a l'intention de revoir sa politique de stationnement.

Enfin, pour ce qui est de la répartition des investissements à titre de gestionnaire des fonds publics. L'automobile jouit d'un traitement de faveur dans la région de Québec sur le plan des conditions de circulation et de stationnement.

Depuis 25 ans, des sommes considérables ont été investies, notamment par le gouvernement du Québec, pour la construction d'autoroutes et de boulevards et l'aménagement de parcs de stationnement. Selon nos sources, la région détiendrait un record de kilomètres d'autoroutes per capita au Canada, sinon en Amérique du Nord.

Nous demandons au gouvernement de donner l'exemple afin de freiner l'utilisation démesurée des fonds publics et de l'espace urbain lui-même pour l'élargissement de routes et l'extension de parcs de stationnement. On se doit de prendre davantage en considération le transport en commun pour régler des problèmes de densité de circulation et d'accessibilité, ce qui permettrait une répartition plus équitable et plus rationnelle des investissements entre le transport collectif et le transport individuel par auto.

À titre d'exemple, pour régler des problèmes d'engorgement sur le pont Pierre-Laporte, le gouvernement du Québec s'apprête à investir 12 000 000 \$ pour rendre la circulation sur le pont de Québec à sens unique. Nous croyons que l'implantation d'un parc d'incitation sur la rive sud combinée à une voie réservée pour autobus sur le pont Pierre-Laporte constituerait une solution moins coûteuse et probablement plus efficace, tout en contribuant à réduire le flot d'automobiles dans les quartiers centres de Sainte-Foy, de Sillery et de Québec.

Nous invitons donc le gouvernement à reconsidérer tous ses projets d'investissement dans le réseau routier de la région de Québec, dans la perspective de réallouer ses investissements pour le développement d'infrastructures ou d'équipements permettant de rendre le transport en commun plus attrayant et plus efficace.

En conclusion, quelques mots sur notre plan, le plan de transport régional. En fait, il est essentiel que le gouvernement et les municipalités de la Communauté urbaine de Québec coordonnent leurs actions en matière d'aménagement et de transport afin d'assurer une meilleure planification et une plus grande rationalisation des ressources qui y sont consacrées. Nous estimons qu'il est urgent d'établir un plan de transport régional auquel la CTCUQ serait heureuse elle-même d'apporter son entière collaboration.

C'était notre mémoire. Vous comprendrez qu'il y a un certain nombre de questions qui sont soulevées qui nous sont fondamentales et sur lesquelles nous aimerions que vous nous éclairiez. Nous sommes prêts aussi à répondre aux vôtres, évidemment.

Le Président (M. Garon): M. le ministre, à vous la parole.

M. Ryan: Voulez-vous, vous me préviendrez quand il me restera cinq minutes, s'il vous plaît? Lui, il va le faire. Si vous ne voulez pas, il va le faire.

Le Président (M. Garon): Comme Mme Leclerc a pris 27 minutes, il reste 33 minutes, à diviser en deux. Ça veut dire 16,5 minutes chacun.

M. Ryan: C'est ça. Voulez-vous me prévenir quand il me restera cinq minutes? Lui, il ne le fera pas. O.K. Merci, M. le Président.

Je voudrais vous remercier tout d'abord, Mme Leclerc, pour l'excellent mémoire que vous avez soumis à notre attention. Je dois vous dire que, de tous les mémoires dont j'ai pris connaissance jusqu'à maintenant, c'est celui qui apporte le plus de problèmes réels à l'attention du gouvernement et surtout le plus de considérations pertinentes dans le cadre de l'horizon à l'intérieur duquel se situe le mandat de la commission.

Le mandat de la commission, n'en déplaise à nos amis de l'Opposition et à certains visiteurs que nous avons eus, n'est pas de remettre en question la décision qui a été prise avant-hier par l'Assemblée nationale, mais de voir comment sa réalisation pourrait s'accomplir dans les meilleures conditions possible, y compris par le truchement de modifications ou de précisions apportées au projet de loi. Si le gouvernement avait voulu faire l'exercice que préconisait plus tôt un porte-parole de l'Opposition, il aurait tenu séance de la commission parlementaire avant même l'adoption du principe. À ce moment-là, l'horizon eût été plus large. Mais la commission parlementaire se réunit après le débat de principe et l'adoption du principe par l'Assemblée nationale. Par conséquent, nous sommes encore davantage intéressés par les considérations qui se rattachent directement au mandat de la commission.

Vous avez formulé, au début de votre mémoire, un jugement sévère sur la ligne de conduite du gouvernement. J'en prends acte. C'était tout à fait légitime que vous le fassiez, mais vous n'avez pas passé votre temps à faire ga et je vous en félicite de tout coeur. J'entreprendrai immédiatement la discussion des points fort pertinents que vous avez soulevés dans votre mémoire et, encore une fois, pour lesquels je vous exprime ma vive appréciation, même si, sur chacun, je suis loin d'avoir l'assurance de pouvoir vous donner satisfaction à 100 %. Mais on va les discuter très rapidement et on pourra continuer la discussion par-delà cette séance-ci, si ça peut être utile. J'apprécie au plus haut point cette démarche qui invite le gouvernement à préciser sa politique, toujours dans le cadre du projet de loi 145.

D'abord, je ne peux pas souscrire à votre première proposition contenue à la page 4 de votre mémoire et voulant que, le transport en commun étant considéré par vous comme une responsabilité régionale, les décisions de nature fiscale devraient également être prises au niveau régional. Ce n'est pas une proposition hérétique en bonne démocratie, loin de là. Mais, dans le cadre actuel de développement de nos institu-

tions, je ne pense pas que ce soit une chose possible. En conséquence, si elle n'est pas possible, je pense qu'elle est difficilement désirable à court terme. Par conséquent, il faudra que les organismes intermunicipaux continuent de fixer des quotes-parts, des contributions des municipalités et que ces dernières arrêtent les moyens par lesquels elles se procureront les revenus dont elles auront besoin pour financer, outre leurs autres dépenses, leurs contributions aux organismes communs, y compris les organismes de transport en commun. C'est la réaction que m'inspire votre proposition, mais c'est bon qu'elle soit là. Je pense que ça s'inscrit dans le dossier, la recherche qui continue. Mais là, on parle dans un horizon assez immédiat, et je ne veux pas engendrer d'illusions non plus ou faire croire des choses que nous ne pourrions pas livrer par la suite. C'est surtout ça qu'est mon objectif.

La taxation sur les stationnements, nous examinons cette question. De nombreuses objections nous ont été soumises à l'encontre de la proposition voulant que les municipalités soient laissées libres d'instituer une taxe sur les stationnements. Nous examinons cette question. J'ai vu ce que vous dites à ce sujet-là. Je ne peux pas vous en dire davantage ce soir. C'est une question sur laquelle je suis personnellement perplexe quant aux recommandations que je devrais soumettre au gouvernement à la suite des auditions de la commission parlementaire. (21 h 45)

Ensuite, vous continuez, à la page 5. Vous parlez de la surtaxe sur le non-résidentiel dont vous voudriez qu'elle soit considérée comme une créance privilégiée. Je vais consulter nos conseillers juridiques là-dessus. Je ne suis pas en mesure de vous répondre ce soir. A priori, je pense que ce serait une créance privilégiée. Mais je vais prendre avis, je prends note de votre observation. Je ne prétends pas vous apporter une réponse ce soir. Mais nous en prenons note. C'est une question qu'il est important de préciser avant que nous ne soyons davantage engagés.

À la page 6, je constate que vous acceptez l'idée d'une participation des automobilistes de l'agglomération immédiatement concernée et de l'agglomération plus large au financement du transport en commun. Je pense que, là-dessus, vos vues coïncident avec celles du gouvernement. Je ne puis que vous en remercier et m'en réjouir.

En ce qui touche la répartition annuelle des recettes qui seront versées dans le fonds, j'ai pris bonne note de votre observation qui rejoint celle de la Société de transport de la CUM. Peut-être que, pour le début, la formule que vous proposez sera bonne. À la longue, toutes les formules historiques de financement ou de répartition de fonds deviennent des sources d'embarras pour le gouvernement et les organismes qui les gardent trop longtemps. Mais peut-

être que, comme transition, c'est une formule qu'on pourra regarder de près. J'espère que vous serez là quand nous discuterons ces articles en commission parlementaire. Je souhaiterais que les principales sociétés de transport fussent présentes, peut-être les principales villes concernées aussi, pour qu'on puisse vraiment aller plus en profondeur là-dessus.

Il y a des points particuliers sur lesquels je ne m'arrête pas, faute de temps. J'en viens au transport scolaire. Le transport scolaire, d'après ce que je comprends, mais je peux me tromper... Si je fais erreur, il y a M. Hinse, un fonctionnaire du ministère des Transports, qui est ici et qui pourra me corriger, puis vous aussi qui avez l'expérience directe. Il arrive, sous le système actuel, que le gouvernement verse une contribution aux commissions scolaires pour le transport de leurs étudiants de niveaux primaire et secondaire. La CTCUQ a une entente avec certaines commissions scolaires de son territoire, en vertu de laquelle elle transporte les écoliers à un tarif de 24 \$ par mois par étudiant, lequel est assumé à 30 % par l'étudiant. Ça, c'est pour tenir compte du fait qu'il se sert de son laissez-passer pour beaucoup d'autres activités que les activités scolaires.

Mais ça, c'est l'entente actuelle: 24 \$. Ce n'est pas un montant qui est gelé dans le ciment. Je ne veux pas vous faire de suggestion à cet égard, mais ce sont des choses qui sont négociables. Il y a un inconvénient actuellement: quand une modification intervient dans le montant, l'ajustement de la subvention vient six mois plus tard. Là, il y a quelque chose à travailler. On regardera ça avec vous. Il faut qu'on ait certains critères qui empêchent les augmentations inconsidérées. Mais vous nous soumettez un point qui soulève des questions. On va se pencher sur ces questions-là, et je vous remercie de l'avoir soulevé.

Ensuite, subventions aux immobilisations. Vous savez ce qui est arrivé récemment. Il y a eu des indiscretions dans les journaux. On a prétendu qu'un mémoire aurait été soumis au gouvernement par le ministère des Transports concernant les plans du ministère en matière d'immobilisation. Pour le moment, moi, je ne suis pas au courant de ce document. Mais je réitère ce que nous avons affirmé à maintes reprises, depuis le début des travaux de la commission, que le gouvernement n'entend pas se désengager en ce qui touche les subventions relatives aux immobilisations des organismes de transport en commun. Il entend maintenir son engagement et même, possiblement, l'améliorer.

Nous aurons l'occasion - je parle nous du gouvernement, par l'intermédiaire du ministère des Transports - de préciser, dans un avenir que je souhaite plutôt rapproché, les intentions précises du gouvernement, mais je suis en mesure de vous dire ce soir que le gouvernement n'a pas d'arrière-pensée de désengagement ou de fuite

dans ce domaine. J'ai pris note de votre question sur les détenteurs de laissez-passer, qui ne sont pas des résidents. En bonne logique, je pense que vous avez raison. Vu que le voyageur ne paie qu'une partie minoritaire du coût de son transport, s'il n'est pas de la région, les contribuables vont contribuer au financement par des taxes et tout. Il serait normal qu'il soit invité à fournir sa contribution d'une autre manière.

Vous nous posez un problème que nous allons regarder avec vous autres attentivement. C'est une question, je pense, qui est tout à fait pertinente. Je termine ces remarques en parlant des gens qui bénéficient de subventions gouvernementales, quand ils sont à l'emploi du gouvernement, pour fins de stationnement. On a été saisi de ce problème à plusieurs reprises ces derniers temps, mais, là, vous le faites avec une précision qui m'instruit moi-même parce que je n'étais pas au courant de certaines modalités. J'en apprends tous les jours. C'est pour ça qu'on vient en commission. On ne change pas les grandes orientations tous les jours, mais on s'instruit tous les jours, surtout en écoutant des gens comme vous autres.

C'est très intéressant, ce que vous nous apportez là, et j'en ai déjà causé avec des collaborateurs qui sont en arrière de moi. On va faire faire un examen de ce problème. Je crois qu'il y a des clauses qui sont inscrites dans des conventions collectives. Si on avait ça dans les conventions collectives, au Moyen Âge, ça ne veut pas dire qu'on doit l'avoir tout le temps, même si c'est la position syndicale: il y a un avantage gagné une fois, on est supposé jamais le perdre. Le député de Pointe-aux-Trembles a défendu cette thèse peu réaliste pendant de nombreuses années.

On aura l'occasion d'étudier ce point-là. Je pense que vous posez un problème au gouvernement, un problème de cohérence, un problème de logique. Je vous avoue que le point de vue que vous exprimez suscite une réaction sympathique chez moi et je m'en ferai l'écho auprès de mes collègues.

Je crois avoir terminé mes observations. J'ajoute juste un point. Dans l'ensemble, il y a eu un ajustement important dans le plan du gouvernement. Les premières données que nous avons communiquées en février dernier entraînaient un solde à financer. Une fois que tout avait été fait dans l'opération, le solde à financer qui était requis des villes de la Communauté urbaine de Québec était de 26 800 000 \$. Avec les ajustements que nous avons faits au mois de mai, le solde à financer va être de 12 819 000 \$. Il y a, par conséquent, une amélioration considérable, une amélioration de plus de 50 % dans le solde net à financer par des revenus proprement municipaux ou par des augmentations ou des ajustements de tarifs. Je vous dis juste ça et je pense que j'ai fait faire la transposition en termes d'augmentation du taux de taxation, à

supposer que ce solde devrait être puisé entièrement dans des revenus fiscaux. Je vous assure que l'augmentation pour les villes de la Communauté urbaine de Québec... Si vous acceptez les villes qui n'avaient pas de service de police, qui vivaient **policièrement** aux dépens du reste du Québec depuis des années - il y en a trois ou quatre - si vous acceptez celles-là, je vous avertis que le taux d'augmentation est très, très modeste. Ça va même être inférieur à 0,10 \$ par 100 \$ d'évaluation. Ça va déplaire à l'Opposition qui voudrait que ce soit plus gros que ça pour que ses arguments paraissent plus sérieux. À mesure que nous avançons, la balloune se dégonfle. On va constater, à mesure que nous approchons du terme, que la signification réelle de tout ceci est beaucoup plus raisonnable et modérée qu'on ne le pensait, puis vos considérations encore une fois nous aident dans ça. Je reviendrai tantôt avec d'autres considérations, après avoir entendu le reste de l'échange.

Le Président (M. Garon): Alors, la parole est au député de Jonquière.

M. Dufour (Jonquière): Oui, M. le Président. Je comprends que le ministre reprend son souffle, parce qu'il semblerait que votre mémoire soit beaucoup plus positif que les autres. Ça fait que je vous dis d'avance: Vous venez d'avoir la bénédiction. Ça va vous mettre beaucoup plus riche. Je me demande s'il y a un problème à Québec. J'ai l'impression que Québec ne vit pas le même problème que Montréal, puis ne vit pas les mêmes problèmes que si c'est le transport qu'on rencontre. Par rapport à ce que j'ai lu et à ce que j'ai entendu, c'est que votre problème n'est pas insoluble. Il semblerait que si le gouvernement prend quelques mesures vis-à-vis les fonctionnaires, vis-à-vis des automobilistes, vous allez à peu près régler votre problème. Il y aurait suffisamment de revenus dans ces sources-là pour régler le problème de la Commission de transport de Québec, si j'ai bien lu votre mémoire. Votre problème doit être un petit peu plus grand que ça. Je suis convaincu qu'il est un peu plus grand que ça et ce n'est pas cette mesure-là... D'ailleurs, on n'a pas l'assurance qu'elle peut être retenue parce que, le fait de constater... On a eu plusieurs personnes qui nous ont suggéré des avenues pour régler leur problème, mais le ministre ne les a pas retenues, de quelque façon que ce soit. Des avenues, il y en avait d'autres, il y en a d'autres qui nous en ont suggérées. Mais celles que vous présentez semblent faire moins mal un peu, par rapport à ce qu'on a vu à venir jusqu'à maintenant. C'est évident que les principes qui sont en cause... Je ne vois pas que cette réforme-là va changer radicalement votre manière de faire. Moi, j'ai cru comprendre que Montréal avait un problème pratiquement insoluble, et c'était une question de vie ou de mort. Quant à vous autres, vous semblez nous dire:

Même s'il y a des problèmes, on pourrait probablement s'arranger pour vivre avec; c'est un peu ça. Je pense que je fais une analyse très grossière, mais ça me semble un peu dire ça. Ce qui n'empêche pas qu'il y a des questions que vous avez posées auxquelles on n'a pas répondu. Le ministre dit: Je manquais de temps ou il n'a pas pris le temps.

Quand vous parlez, à votre page 5, d'aller au gouvernement fédéral pour s'assurer qu'ils vont payer des taxes, vous savez bien que c'est un rêve en couleur. Le ministre ne demandera pas au fédéral, ils ne se parlent pas, pas plus que, nous autres, on parlait dans le temps. Je pense qu'on parlait plus avec le fédéral. On est loin de le savoir, d'autant plus qu'on n'est même pas sûr, même si on a des articles de journaux, je n'ai vu aucune garantie formelle que le fédéral paierait ses "en lieu" de taxes au même titre que dans les autres provinces. Je ne suis pas convaincu de ça, je ne l'ai pas vu. Le ministre a des chiffres et il les garde pour lui. Voilà un bel exemple d'information qu'il donne à l'Opposition et aux autres. C'est évident que le pouvoir, c'est de contrôler l'information; il la contrôle et la distribue comme il veut, au compte-gouttes. Il ne faut pas être impressionné par cette façon de faire. On s'habitue et on peut travailler pareil. Nous autres, on dit: On va chercher de l'argent dans les poches des contribuables. Quand vous dites: Ça peut morceler les lots de stationnement, effectivement, ça peut se faire. Le ministre ne s'est pas engagé, il n'a pas dit quoi que ce soit. Ça, ça me semble une volonté politique. S'il dit: On peut le faire, ne vous en faites pas, on s'en charge, on va surveiller quand ça va passer, les articles. On va lui dire: Wo! arrêtons là. C'est évident que ça, c'est une formule, si on le fait. Mais il y a une chose qui semble évidente depuis le début, c'est que la taxe sur les stationnements semble inapplicable, à moins qu'on ne le fasse d'une façon régionale. Ça, c'est loin d'être assuré, à cause des problèmes d'autonomie municipale. Seulement, si on le fait ou si on laisse pleine autonomie là-dessus, c'est qu'on accentue les écarts entre les endroits, d'un endroit à l'autre. Donc, encore là, par rapport à ça, je pense que la partie est loin d'être gagnée. Effectivement, on aura beau en discuter... C'est évident que les suggestions que vous faites là auraient pu se faire ailleurs. Si le ministre avait voulu bonifier son projet de loi et avait voulu discuter avec les commissions de transport, il avait tous les moyens possibles, avant cette commission parlementaire, de le faire. Si c'était sa marge de manoeuvre pour dire: Voyez-vous, notre commission parlementaire est efficace, elle a été intéressante, les gens sont venus nous apporter des suggestions. Mais, ces suggestions-là, on aurait pu les avoir ailleurs, parce que, moi, je suis convaincu que les commissions de transport se seraient fait un plaisir de discuter et d'échan-

ger par rapport à ça.

Ce qui m'amène à vous poser la question parce qu'en dehors des automobilistes, je vois bien que c'est les gens qui sont complètement visés. Le **Club** automobile, le CAA, va venir se présenter ce soir, donc il donnera son point de vue, on va l'écouter très attentivement.

Je voudrais vous ramener sur le transport scolaire avant de passer la parole à un ou deux de mes collègues, tout dépendra. La commission scolaire, que je sache, vous nous dites qu'elle reçoit une subvention de 50 \$ par mois par étudiant. La Commission de transport a négocié des ententes à 24 \$ par étudiant, dont 30 % sont payés par l'étudiant. Si je comprends bien, la commission scolaire fait à peu près 34 \$ avec un transport. Ça, ce n'est pas dénoncé et vous vous êtes **plés** à ça. Le gouvernement, ça n'a pas l'air à le déranger. Je pensais que lorsque le gouvernement donnait une subvention qui était ciblée pour quelque chose, il fallait qu'elle soit employée là. Moi, en tout cas, à moins qu'il n'y ait des changements terribles de faits, selon ma connaissance des dossiers quels qu'ils soient, vis-à-vis du gouvernement, s'il donne une subvention, tu es obligé de rendre des comptes pour la subvention qu'il te donne. Ça doit être fait en fonction de l'objet pour lequel on l'a donnée. Les commissions scolaires actuellement font environ 33 \$, 34 \$ clair par mois, et cette situation-là est au vu et au su du gouvernement, puis personne ne la dénonce. De quelle façon les commissions scolaires peuvent négocier ça et de quelle façon le gouvernement peut se faire le complice d'une situation comme ça? C'est une subvention à la commission scolaire ou au transport? Moi, je ne comprends plus.
(22 heures)

Je vous adresse ça là, parce que c'est vous autres qui négociez. Moi, je ne suis pas...

Mme Leclerc: C'est une question.

M. Rivard (Michel): C'est une subvention au transport. C'est une subvention au scolaire, définitivement, puisqu'on veut que la situation change.

Mme Leclerc: Mais ce que ça pose comme question aussi quand on pense à renégocier cette situation-là, évidemment, ce qui est important, c'est de la renégocier avec le gouvernement du Québec parce que si on pense la renégocier avec les commissions scolaires, je pense que la réponse est claire: les commissions scolaires n'ont aucun moyen actuellement pour payer ça. On sait très bien ce qu'ils vont faire. Ils vont taxer davantage. Alors, je pense c'est vraiment clair que c'est une responsabilité du gouvernement québécois que de reconnaître sa responsabilité là-dedans et de voir qui en fait les frais. C'est nous, les commissions de transport. Ça, c'est majeur et c'est évident que c'est une

responsabilité très bien identifiée.

M. Dufour (Jonquière): Mais est-ce que c'est seulement la commission... la CTCUQ qui subit ça, ces aléas-là?

Mme Leclerc: Ça semble se ressembler dans les autres commissions de transport. À Montréal, c'est aussi le cas. Ils en ont parlé tout à l'heure.

M. Dufour (Jonquière): Oui, mais pas aussi clairement. Il me semble que vous autres, ça devient quelque chose de bien, bien... En tout cas, c'est plus clairement exprimé. Et ces 34 \$ que la commission scolaire garde, vous n'avez aucun moyen de le dénoncer ou de le négocier quelque part? Parce que, au fond, c'est comme... Pourquoi d'abord le gouvernement donnerait 50 \$? Est-ce que c'est pour du transport ou si c'est une subvention pour autre chose que du transport?

M. Blouin (Raynald): M. Dufour, dans le temps qu'on avait accepté de transporter les étudiants à 24 \$, c'était dû au fait qu'on retirait une subvention du ministère des Transports pour le manque à gagner, qui était 40 % du manque à gagner, qui était la tarification d'une personne adulte. Mais, avec le retrait du gouvernement provincial, ça arrive à dire que maintenant on transporte les étudiants à 24 \$ par mois clair, pas d'ajout, contrairement à lorsque les commissions scolaires donnent ces transports-là aux jaunes, ils paient aux Jaunes de 50 \$ à 55 \$ par étudiant par mois. **Mais** ça, c'est provincial, c'est à l'intérieur de toutes les commissions de transport, que cette situation-là se retrouve.

Mme Leclerc: Et évidemment, la commission scolaire peut tout simplement baisser ses normes et décider de jouer avec ça pour économiser davantage. Ça a suscité sans doute un achalandage pertinent dans les commissions de transport d'écoliers, mais, par contre, on finit par en faire les frais de façon complètement récurrente et permanente. C'est vraiment à questionner aujourd'hui dans une situation aussi coriace. Je pense qu'il faut remettre ça en cause.

Mme Marois: M. le Président.

Le Président (M. Garon): Mme la députée.

Mme Marois: Merci. Je pense en fait que le fait que vous proposiez un certain nombre de solutions semble atténuer un peu le problème, mais moi, je le comprends comme étant aussi important relativement que celui que vit Montréal ou que vivent d'autres communautés à travers le Québec.

Je voudrais revenir sur une des propositions très précises que vous faites à votre mémoire à la page 4. Le ministre semblait assez sceptique

ou, du moins, ne pas vouloir recevoir cette proposition-là, à savoir que si jamais le législateur devait persévérer dans sa volonté d'adopter le projet de loi 145, vous dites: La décision de taxer les stationnements et les immeubles non résidentiels devra être prise au niveau régional. Ça m'apparaît particulièrement intéressant parce que c'est une notion de responsabilisation régionale et je pense que c'est vers ça que l'on va depuis un bon moment.

Est-ce que vous en avez évalué la faisabilité? Est-ce que ça a été discuté entre les différentes municipalités concernées pour essayer de convaincre le ministre? Peut-être que ça pourrait nous aider à cet égard-là.

Mme Leclerc: Je soutiens, Mme Marois, qu'effectivement c'est une question fondamentale, c'est une des solutions de base de nos propositions et c'est le secret d'une recette qui peut-être va pouvoir fitter, pouvoir s'appliquer. C'est évident que c'est une des premières revendications qu'on fait, comme aménagement. Et M. Rivard, président de la Communauté urbaine, va vous préciser en quoi justement le travail est en train de nous confirmer nos doutes là-dessus.

M. Rivard (Michel): Madame, effectivement, on en a discuté longuement lors d'une dernière réunion du conseil exécutif. Il y a consensus majoritaire pour que ce soit réparti de façon régionale. Mais, en toute franchise, je dois vous dire qu'il y a trois villes qui ont démontré leur désaccord. Entre autres, Sainte-Foy, tout le monde admet que Sainte-Foy a une situation financière très enviable, et je comprends qu'elle aura peut-être des façons différentes de taxer ses citoyens. Alors, c'est ce qui nous amène à le demander via la CTCUQ, et demain moi, je serai ici à 10 heures et il fait partie de mon mémoire de demander également que ce soit régional. Les trois villes ont démontré leur désaccord. Celle qui insistait le plus, bien sûr, c'est Sainte-Foy.

Mme Marois: Qui représente, si on considère...

M. Rivard (Michel): 22 % de la quote-part...

Mme Marois: D'accord.

M. Rivard (Michel): ...et qui représente 75 000 de population sur un total de 480 000 000 \$.

Mme Marois: Bon, d'accord. Toute proportion étant gardée.

Mme Leclerc: Mais ce n'est pas la position de Québec, qui par ailleurs ferait un effort particulier dans cette situation-là. Ça suppose aussi, par exemple, si des villes ne sont pas d'accord avec cette position-là, un désengage-

ment à court terme. C'est clair que certaines municipalités vont dire: Non, non, non. Je ne veux pas faire plus pour le transport en commun parce qu'elles ne veulent pas alourdir le fardeau de leurs entreprises, par exemple.

Alors, c'est clair que c'est un énorme risque qui est provoqué par en haut. Et c'est vraiment fondamental cette question-là, on y tient de façon beaucoup plus prioritaire que sur d'autres plans.

Mme Marois: Merci. Merci, M. le Président.

Mme Leclerc: J'aimerais aussi revenir peut-être sur le préambule - si vous permettez, M. le Président, est-ce que j'ai droit - que M. Ryan faisait effectivement; nous, la première réaction que vous avez eue, M. le ministre...

Le Président (M. Garon): D'ailleurs, elle est finie l'intervention. Ils veulent que ce soit votre tour.

M. Ryan: Je veux dire qu'ils ont interrompu le porte-parole de la Société de transport de la CUQ.

Mme Marois: C'est parce que la porte-parole de la Commission de transport de Québec, vous répondait, souhaitait intervenir sur une de vos interventions. J'imagine que vous êtes aussi intéressé que moi à l'entendre.

M. Ryan: Mais je pensais qu'elle allait tirer de mon intervention des leçons qui vous auraient intéressée.

Mme Marois: Pardon?

M. Ryan: Je vous le dirai après. Elle avait la parole et... c'est dégueulasse.

Mme Leclerc: M. Ryan, ce que je voulais vous dire surtout sur votre première réflexion, à partir de notre mémoire, qu'on apprécie, c'est évidemment, comme vous le dites, une première réaction qui dit qu'on ne peut pas accepter cette proposition globale là...

Le Président (M. Garon): On ne commencera pas ça, là. Alors, comme je ne veux pas avoir de bataille de temps, là, l'Opposition disait qu'elle avait fini d'interroger. Alors, la parole est au ministre.

Mme Leclerc: Je ne peux pas...

Le Président (M. Garon): Je vais me retrouver avec une bataille. Ils vont dire que ce n'est pas sur leur temps. Alors...

Mme Leclerc: Alors, peut-être que M. Ryan me donnera l'occasion de lui répondre quelque

chose de particulier, qui n'est pas nécessairement...

M. Ryan: M. le Président, combien me reste-t-il de temps?

Le Président (M. Garon): Il vous restait 3 minutes et 15 secondes.

M. Ryan: Là, je suis prêt à les partager avec Mme Leclerc.

Mme Leclerc: Vous êtes bien bon, monsieur.

M. Ryan: Je n'ai pas entendu ça souvent aujourd'hui.

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Leclerc: Moitié, moitié.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Ryan: Je vais vous donner tout mon temps.

Mme Leclerc: Est-ce que je commence ou vous commencez, M. Ryan?

Le Président (M. Garon): Il n'est jamais trop tard pour commencer.

Mme Leclerc: Bon. Allons-y donc, si on veut y aller. Simplement pour vous dire, M. Ryan, que dans la situation dans laquelle nous nous retrouvons, nous avons actuellement un plan d'action extrêmement énergique et, je crois, très pertinent. Nous ne pourrions pas nous payer un métro, ni un système de technologie particulière dans la région de Québec. Ce n'est pas dans nos moyens et notre population ne le justifierait peut-être pas. Cependant, nous voulons vraiment faire un redressement et améliorer notre service et aller chercher une nouvelle clientèle. Notre plan d'action, je peux déposer une synthèse sur ce plan d'action là, il est particulièrement, je pense, consistant et cohérent.

Et le faire à ressources constantes, actuellement, ça tient de l'exploit. Mais le faire avec une coupure de 20 000 000 \$, ça tient du miracle. C'est le seul message que je voulais passer. Et qu'effectivement, dans notre région, c'est possible d'appliquer des formules nouvelles et de faire en sorte que ça redevienne populaire, le transport en commun, que ça soit un bon système et qu'effectivement on ait une ville avec une qualité de vie particulière et recherchée. Dieu sait si on le recherche! Cependant, dans une situation comme celle qui semble s'imposer, eh bien, ça devient vraiment très particulier, et les commentaires qu'on vous fait sur les mesures potentiellement applicables pour améliorer votre proposition nous permettront, dans le fond, de

faire ce plan d'action avec un minimum de cohérence et un minimum de cadre; mais autrement, ce plan d'action, ça va être toute une gymnastique.

M. Ryan: Je suis informé de ce plan d'action que vous avez mis de l'avant et je vous encourage fortement. Mon collègue, le ministre des Transports, en est très heureux aussi et soyez assurées que nous examinons toutes vos suggestions en essayant de trouver des éléments qui permettraient d'améliorer l'appui que nous apportons à votre travail.

Je voudrais juste terminer sur un point. À propos de la contribution du gouvernement fédéral, dans l'hypothèse où des municipalités voudront instituer la surtaxe sur le non-résidentiel que nous proposons, nous ne sommes pas allés voir le fédéral à ce sujet-là. Ce n'est pas notre manière. Les contacts ont eu lieu au plan technique. Mais quand le Québec agit dans les domaines de sa compétence, il n'a pas à aller s'assurer de la bénédiction du grand frère fédéral avant d'agir. Il agit après s'être assuré qu'au point de vue juridique sa position est solide.

Nous avons fait toutes les vérifications et, après que nous eûmes annoncé nos intentions, le président du Conseil du trésor fédéral, député de la région de Québec, ici, M. Loïselle, a déclaré publiquement dans une entrevue au Droit que le gouvernement fédéral n'entendait pas se soustraire à ses obligations normales au Québec et que, dans la mesure où il ne sera pas taxé plus que les autres, il assumerait ses responsabilités en tenant compte des nouvelles orientations contenues dans le plan: et moi, j'ai pris ça pour une parole sérieuse et responsable. En temps et lieu, vous enverrez vos factures respectives si vous choisissez cette voie-là et, nous autres, nous serons là pour vous épauler.

Souvent, il y a de la collaboration avec le gouvernement fédéral. Avec eux, on penserait que tout est mauvais, tout est noir. Encore aujourd'hui, moi - je finis par ça - j'ai eu une rencontre à midi. Oui, c'est ça qu'on entend toujours. Toujours! J'ai eu une rencontre à midi avec mon homologue dans le secteur de la sécurité publique. Il y a bien des points que nous régions. On n'en parle plus parce que ça marche beaucoup mieux maintenant, du côté des autochtones en particulier, mais nous travaillons et, depuis que nous avons décidé de travailler ensemble véritablement, ça va fichement mieux que quand on se parle par la voie des journaux et des dénonciations, tellement familières à l'Opposition qui ne vit que d'hérésie dans ces questions-là.

Le Président (M. Garon): Alors, comme le temps est écoulé...

M. Ryan: Alors, madame, comptez que cette partie-là du programme est une partie sérieuse.

Le Président (M. Garon): Alors, le temps du parti ministériel étant écoulé, il reste trois minutes à l'opposition.

M. Dufour (Jonquière): Oui. Je voudrais tout d'abord demander: Dans le plan de relance que vous avez proposé, dans l'état actuel des choses et avec les 20 000 000 \$ qui sont ou pas sur la table est-ce que vous pensez que ça le met en danger, votre plan de relance, ou si vous pouvez le faire sans ça?

Mme Leclerc: Bien moi, je suis prise avec un dilemme. Quand vous me posez une question comme ça, je n'ai certainement pas envie de dire à la population qu'on ne fera pas notre relance et qu'on ne fera pas notre plan d'action tel qu'on nous dit de le faire actuellement, parce qu'on a beaucoup d'appui. Il y a un très fort consensus qui se dégage. Il y a même beaucoup d'enthousiasme. C'est un besoin qui est manifesté et ce processus-là se fait dans beaucoup, je dirais, de bonne volonté mutuelle. Alors, je n'ai pas envie de dire qu'on ne fera pas notre plan d'action, c'est clair. C'est clair, par contre, que ces contraintes-là sont très difficiles à contourner. Il faudra imaginer les sources qui vont nous permettre de continuer à faire ce qu'on faisait avec les maigres moyens qu'on avait déjà. C'est ça, le problème; c'est ça, le dilemme. Je ne sais pas si M. Blouin veut ajouter quelque chose.

M. Blouin: Comme dans notre mémoire on a demandé des ajustements, justement au projet de loi, pour nous permettre, pour nous donner un petit peu... on pourrait dire de la flexibilité dans l'exercice de nos pouvoirs respectifs locaux, je pense qu'avec nos amendements, malgré le lourd fardeau, on pourrait quand même un peu sauver notre peau tout au moins pour réaliser le projet de relance.

M. Dufour (Jonquière): Peut-être juste le point des subventions fédérales. Un gouvernement cassé... Même si le ministre dit ça sur le journal, moi, je peux dire: C'est une source anonyme. Je ne suis pas obligé de croire ça. J'aimerais que le ministre nous fasse part, à un moment donné, d'une lettre, d'un engagement officiel du gouvernement fédéral. Là, on va croire ça bien correct et on va dire: C'est vraiment un engagement du gouvernement. On ne sait pas comment il paiera, mais, en tout cas, s'il s'engage par lettre, on aimerait qu'il les dépose un de ces jours. Ça complète nos interventions. Je voudrais peut-être on terminant vous demander de souhaiter les meilleurs voeux de prompt rétablissement à M. Larose et dire qu'il nous a manqué, mais qu'il a tout de même été remplacé adéquatement.
(22 h 15)

Mme Leclerc: Merci, monsieur.

Le Président (M. Garon): Je veux remercier

les intervenants et, comme la période s'achevait de toute façon, je vous souhaite de passer une excellente fin de soirée. Et je demande au...

À l'ordre! J'appelle les intervenants du Club automobile. Les intervenants du Club automobile, M. MacDonald, je vais vous demander si vous voulez présenter les gens qui vous accompagnent. Vous avez 45 minutes, c'est-à-dire 15 minutes, normalement, pour exposer votre point de vue, 15 minutes pour le ministre pour poser des questions, 15 minutes pour le parti de l'Opposition également. Si vous en prenez plus, je vais soustraire également ce que vous allez prendre en plus des 15 minutes. Si vous en prenez moins, je vais ajouter la partie que vous ne prendrez pas à chacun des intervenants dans une proportion égale.

Club automobile du Québec

M. MacDonald (Jacques): Merci, M. le Président. Je me présente: Jacques MacDonald, président du conseil d'administration du CAA Québec. M'accompagnent M. Robert Darbelnet, président-directeur général de l'organisme, Mme Paula Landry, directrice de la recherche, et M. Claude Pinault, directeur général adjoint aux communications.

Nous voulons d'abord vous remercier de nous permettre de faire valoir le point de vue de notre organisme sur un sujet qui touche de façon particulière ses membres ainsi que les automobilistes québécois en général.

D'abord, quelques mots sur le CAA-Québec. Créé en 1904, le CAA-Québec était un organisme sans but lucratif, chapeauté par un conseil d'administration composé d'administrateurs bénévoles. La mission du Club est d'offrir à ses membres automobilistes voyageurs et consommateurs des services de haute qualité visant à assurer leur sécurité et faciliter leur mobilité, en harmonie avec l'environnement. De cette mission découlent des principes directeurs dont celui de faire valoir auprès des pouvoirs publics les intérêts de nos membres et du public en général. **Conséquemment**, et je voudrais insister sur ce point, la démarche d'aujourd'hui n'est motivée que par une seule et unique préoccupation, soit la protection des intérêts de nos membres.

Nous voudrions attirer l'attention des membres de la commission sur trois mots contenus dans notre mission et qui seront la clé de voûte de toute notre présentation; il s'agit des mots "mobilité", "harmonie" et "environnement".

Lorsque nous parlons de mobilité de nos membres, nous entendons, au sens large, leur capacité de pouvoir se déplacer avec le moins de contraintes possible, d'où les notions d'accessibilité et de libre choix du mode de transport, de temps et de qualité des infrastructures routières. Par "harmonie", nous entendons la recherche d'un équilibre, d'une compatibilité dans la rencontre d'un objectif commun. À cet égard,

nous croyons qu'il est possible de rechercher une harmonie entre les différents modes de transport.

Finalement, cette recherche de mobilité en harmonie avec l'environnement témoigne de la volonté des automobilistes de participer à la solution des problèmes que connaissent particulièrement nos grandes villes. En ce sens, on peut même affirmer qu'il y a une communauté de pensée quant à l'objectif et que les points de divergence se situent au niveau des moyens pour y arriver.

Et pour vous parler de la nature exacte de nos divergences, je cède la parole à M. Darbelnet.

M. Darbelnet (Robert): Merci, M. MacDonald. Notre présence aujourd'hui témoigne de notre profonde divergence quant aux moyens que le gouvernement s'obstine à employer pour financer le transport en commun. Quant à l'objet visant à favoriser l'usage du transport en commun là où c'est pratiquement possible dans le respect du libre choix et des besoins distincts de la population, nous y sommes favorables, mais pas à n'importe quel prix. Certainement pas en utilisant une approche dissuasive qui ne cherche qu'à pénaliser l'automobiliste.

On dit souvent que lorsqu'on se regarde, on se désole, et que lorsqu'on se compare, on se console. Eh bien, ce vieil adage connaît une application québécoise bien particulière lorsqu'on considère les taxes de toutes natures et de toutes provenances qui s'abattent sur les automobilistes. Au Québec, lorsque les automobilistes se comparent, ils sont encore plus désolés que lorsqu'ils se regardent. Si le Québec cherche à se distinguer, c'est bien, mais dans le cas des taxes à l'automobiliste, il a fait carrément fausse route et, pire encore, il s'aventure tête baissée dans un cul-de-sac.

Ainsi, un simple coup d'oeil sur ce que paient les automobilistes des autres provinces du Canada nous permet de constater que l'automobiliste québécois est grand perdant en remportant la première place au chapitre des coûts d'immatriculation. Il paie 126 % de plus que la moyenne canadienne et 445 % de plus que l'automobiliste manitobain, par exemple. Si l'on ajoute cette dernière augmentation de 30 \$ des droits d'immatriculation à toutes les autres augmentations de droits et de taxes présentes et à venir, on a la nette impression qu'un segment de la population, les automobilistes, se fait littéralement lyncher par les gouvernements.

En effet, au seul chapitre des droits d'immatriculation, c'est une hausse de 118 % par rapport à ce qu'on payait il n'y a pas même un an. Ce chiffre doit de plus grimper à 145 % d'ici avril 1994. Maintenant, au chapitre des taxes sur l'essence, le dernier budget du ministre des Finances du Québec porte encore un coup de massue aux automobilistes: 34 % d'augmentation entre mai 1991 et janvier 1992. Paradoxalement,

M. Levesque, lors de son discours sur le budget du 2 mai dernier, se disait préoccupé par la compétitivité fiscale des Québécois en regard des Canadiens. Si la notion de compétitivité fiscale et même d'équité fiscale est vraiment ce que cherche le gouvernement, il lui faudra conserver à l'esprit certains principes fondamentaux qui devraient éclairer son jugement. Ces mêmes principes devraient aussi intéresser ceux qui ne cherchent ni plus ni moins que la disparition de l'automobile en milieu urbain. Ces principes peuvent être groupés en cinq énoncés.

Premièrement, l'automobile est un symptôme des problèmes que vivent nos grandes villes et non la cause de ceux-ci. L'exode urbain et suburbain a été engendré par l'absence de politiques d'habitation et d'urbanisme qui auraient dû inciter les citoyens en quête d'une propriété à des coûts accessibles, ainsi que d'un cadre offrant le niveau de qualité de vie escompté, à demeurer dans nos villes. À cela s'est ajouté le fait que l'aménagement urbain de nos villes s'est effectué sans tenir compte a priori des besoins en transport en commun. Aussi, l'automobile est-elle venue tout simplement combler ces lacunes.

Deuxièmement, derrière le volant de ces automobiles se trouvent des citoyens, travailleurs et consommateurs, qui sont conscients des problèmes que vivent nos sociétés modernes et qui exercent des choix quant aux modes de transport qu'ils utilisent en fonction de leurs besoins.

Troisièmement, la promotion d'un mode de transport par rapport à un autre doit découler d'une stratégie de marketing faisant valoir les attributs et les bénéfices reliés à l'utilisation d'un tel mode de transport par rapport à un autre, comme pour tout bien de consommation. Ainsi, le consommateur doit pouvoir évaluer le rapport qualité-prix et choisir librement le mode qui convient le mieux à ses besoins. S'il y a un problème au niveau de la demande, c'est l'offre qu'il faut modifier et non le consommateur.

Quatrièmement, les Québécois n'ont pas tous les mêmes besoins, pas plus d'ailleurs qu'ils ne chaussent ou portent la même taille. Aussi, faut-il tenir compte de la réalité des travailleurs d'aujourd'hui au niveau des besoins de transport. En ce sens, les horaires de travail ne sont pas tous les mêmes. Selon Statistique Canada, dans 50 % des ménages québécois, les deux conjoints travaillent pour avoir accès, entre autres, à la propriété. Ceux-ci doivent composer avec des contraintes dont l'importance est souvent banalisée, sinon oubliée, par les décideurs publics.

Cinquièmement, le fait de posséder aujourd'hui un véhicule automobile ou deux n'est pas indicateur de richesse et encore moins l'apanage d'une élite de la société.

Voici, regroupés en quatre constats, comment ces principes fondamentaux interviennent dans la réalité quotidienne des citoyens dans

leur rôle d'automobiliste.

Premier constat: un nombre important de Québécois ont besoin de leur véhicule. Il est un fait incontestable, le phénomène de l'étalement urbain a engendré un plus grand usage de l'automobile comme mode de transport, le plus pratique, rapide, disponible et flexible pour se rendre au travail. Les politiques d'habitation ainsi que d'urbanisme n'ont pu répondre adéquatement aux besoins des citoyens et ceux-ci se sont installés dans les zones urbaines donnant ainsi naissance à un autre phénomène, le "navetisme". Dans tout cela, les structures de transport en commun n'ont pas su s'adapter et suivre les citoyens. La racine du mal réside dans le fait qu'au Québec la question du transport en commun intervient après qu'on a conçu les plans d'urbanisme et non, comme cela devrait être, être intégrée a priori dans la planification urbaine. Aujourd'hui on se retrouve avec des problèmes de financement du transport en commun, parce que la clientèle n'est pas suffisante pour lui permettre de vivre. Au lieu de régler les problèmes de fond (rationalisation, productivité, réduction des coûts, harmonisation des politiques d'habitation, etc.), on n'a rien trouvé de mieux que de fausser les règles du jeu de l'offre et de la demande et on s'est acheté des clients en faisant porter aux récalcitrants la camisole de force en fibre de taxes.

Cette vente à pression ne convainc pas l'acheteur ainsi contraint et les effets ne peuvent être qu'à court terme parce qu'à courte vue. Ainsi, certains croient que pour accroître le nombre d'usagers du transport en commun, il faut rendre prohibitif ce qu'il en coûte pour circuler en automobile. Eh bien, rassurez-vous, l'écart des coûts qui existe entre l'automobile et le transport en commun a atteint des proportions incroyables, et nous considérons qu'il relève du mépris et de l'inconscience de vouloir taxer davantage l'automobiliste.

Aujourd'hui il en coûte 38 \$ par mois à un citoyen montréalais qui opte pour une carte mensuelle de la Société de transport. En optant pour l'automobile, ses frais vont s'élever à plus de 315 \$ pour la même période. Cet écart est plus que substantiel puisque l'automobiliste paie en réalité huit fois plus qu'un usager du transport en commun. Alors, direz-vous, pourquoi payer si cher, alors que l'autobus ou le métro sont si abordables? Ce n'est pas que les consommateurs automobilistes ne savent pas compter, ou encore n'ont pas le souci de l'économie; c'est tout simplement parce qu'en tant que consommateurs avertis ils jugent que l'on ne leur offre pas une alternative qui réponde à leurs besoins variés et distincts. En somme, ils n'ont tout simplement pas le choix de faire usage de leur véhicule.

Avec cette tendance que l'on a d'apporter des solutions faciles à des problèmes complexes, et où les mesures employées présupposent de

façon erronée qu'une seule grandeur fera pour tous, on oublie, dans le cas des automobilistes, que ceux-ci se regroupent en quatre catégories distinctes.

Le premier type d'automobilistes est constitué de ceux qui utilisent leur véhicule pour se rendre au travail et laissent ainsi dormir leur véhicule dans un stationnement. Ce groupe constitue, à notre point de vue, une clientèle cible que l'on peut intéresser à un mode de transport alternatif (trains de banlieue, autobus, métro, covoiturage, stationnement incitatif, etc.).

Le deuxième type d'automobilistes est constitué de ceux qui ont besoin de faire usage de leur véhicule dans le cadre de leur travail. On n'a pas, dans ces circonstances, à pénaliser ce groupe qui travaille avec son automobile. (22 h 30)

Le troisième type est constitué des touristes qui visitent le Québec en automobile et il faut donc leur rendre attrayant et abordable l'accès à nos produits touristiques du type "Les grandes villes à découvrir" dont le ministère du Tourisme fait la promotion, d'ailleurs, avec raison.

Finalement, un quatrième type d'automobilistes, qui concerne de façon plus aiguë la ville de Montréal, est constitué de ceux qui ne font que transiter par Montréal pour se rendre ailleurs. C'est le trafic transcanadien. Si on avait, à l'instar des grandes villes américaines, fait construire une route de ceinture dans le cas des grands centres urbains, on n'aurait pas aggravé le problème.

À notre point de vue, le projet de loi 145 témoigne de cette même continuité dans la recherche de mesures qui ne tiennent pas compte de la réalité des automobilistes et qui privilégient une approche punitive plutôt qu'incitative à l'égard des autres modes de transport alternatifs. Ainsi, l'augmentation de 30 \$ des droits d'immatriculation pour les gens résidant dans des zones dites desservies par une société de transport en commun constitue une mesure qui a fait preuve d'une absence de discernement. Ce n'est pas parce qu'un citoyen réside dans une zone qui fait partie d'un territoire **administrativement** desservi par une société de transport en commun qu'il y a, dans les faits, une ligne d'autobus qui y passe. En somme, ce projet de loi ne tient même pas compte de l'accessibilité du service.

Deuxième constat: l'automobile n'est pas un signe de richesse. Ce projet de loi, pas plus que toutes les autres taxes qui fument de partout, ne tient compte de la capacité de payer des gens. D'ailleurs, cette augmentation de 30 \$ des droits d'immatriculation touche d'abord la possession d'un véhicule et, en ce sens, cette augmentation est régressive, car elle ne tient pas compte de la capacité de payer de celui qui possède une automobile. Rappelons que, selon Statistique Canada, le tiers des ménages québécois dont le revenu **total** ne dépasse pas 10 000 \$ possèdent une automobile. Parmi les familles dont le revenu

se situe entre 10 000 \$ et 15 000 \$, près de la moitié des familles possèdent une automobile. Et enfin, des familles gagnant entre 15 000 \$ et 20 000 \$ par année, il y en a les deux tiers qui possèdent une automobile. Au surplus, cette hausse des droits d'immatriculation nous apparaît discriminatoire et injuste à l'égard de ceux qui n'ont pas d'autre choix que d'utiliser leur automobile. Ainsi, contrairement à toutes les taxes à la consommation pour lesquelles le consommateur a le choix de consommer ou pas, la hausse des droits d'immatriculation est considérée comme une taxe s'appliquant à un produit pour lequel la demande est non élastique. Il vous faudrait, à toutes fins pratiques, vendre votre voiture ou déménager pour éviter cette taxe.

Troisième constat: le transport en commun est un bien collectif. Nous croyons, comme l'ont fait valoir certains maires pour justifier le retrait du secteur privé dans le domaine du transport en commun, que ce dernier est un bien collectif. Corollaire logique, c'est donc collectivement que nous devons supporter le transport en commun. La collectivité ne se limite pas à l'automobiliste. Curieusement, les problèmes que vivent les grandes sociétés de transport ne sont pas uniquement reliés à des problèmes de faible achalandage. À notre avis, les efforts de rationalisation, de réduction des coûts, d'accroissement de la productivité ainsi que de qualité sont préalables à tout effort de soutien financier additionnel. Pour s'en convaincre, rappelons-nous que certains maires ont dit, lorsque le moment est venu de se faire refiler la facture du transport en commun: Non merci, c'est trop cher. On en a même entendu dire: Ça ne vaut pas ce prix-là.

Quatrième constat: les automobilistes payent déjà trop de taxes. Savez-vous tout ce que payent les automobilistes québécois? Voici une brève énumération éloquentes des différentes sources d'où proviennent les sommes d'argent que versent les automobilistes québécois au gouvernement, soit directement, soit indirectement: taxe sur les carburants: 1 245 000 000 \$; droits d'immatriculation et permis: 549 000 000 \$; taxe de vente pour véhicules automobiles neufs et usagés, garages, pièces et accessoires: 789 000 000 \$; taxe sur l'assurance automobile gouvernementale à 8 % et privée à 5 %: 157 000 000 \$; prélèvement - on pourrait dire "siphonnage" - des surplus de la Société de l'assurance automobile du Québec, dont nos avis juridiques disent d'ailleurs que ce sont des prélèvements illégaux: 264 000 000 \$; et la réforme dont il est question ici qui aura, pour les trois premiers mois de 1992, l'effet d'aller chercher un autre 13 000 000 \$ chez les automobilistes, pour un total de 3 017 000 000 \$.

À ceux qui croient que les automobilistes devraient contribuer davantage au financement du transport en commun, nous répondons et nous continuerons de répondre, tant et aussi long-

temps que la démonstration n'aura pas été faite que les sommes déjà versées par les automobilistes sont insuffisantes: Non. En ce moment, les Québécois paient plus de 3 000 000 000 \$ en taxes, annuellement, pour utiliser leur automobile. Pire encore, de cette somme faramineuse, à peine 35 % revient aux automobilistes.

Quand on constate l'état lamentable de nos routes, le moins qu'on puisse dire, c'est qu'on est loin d'en avoir pour notre argent. Si certains croient encore que les automobilistes ne contribuent pas suffisamment sur le plan financier, les chiffres suivants risquent de vous renverser. Pour les fins de cet exercice, nous avons comparé, d'une part, les taxes payées par les automobilistes et, d'autre part, les dépenses gouvernementales, incluant le budget total des dépenses d'opération de plusieurs ministères, tel que prévu au budget de 1991-1992. Il s'agit de ministères auxquels l'automobile est associée, à tort ou à raison, de près ou de loin.

Ainsi, les 3 000 000 000 \$ en taxes versés par les automobilistes suffiraient pour payer toutes les dépenses du gouvernement du Québec pour 1991-1992 reliées à la construction du réseau routier et à l'entretien des infrastructures de transport. Tout le coût du fonctionnement des services de transport en commun, le service de la dette du métro et de divers autres équipements, le budget total du ministère de l'Environnement, le budget total du ministère du Tourisme, le budget total du ministère de l'Énergie et des Ressources et toutes les autres dépenses du ministère des Transports, pour un total de 2 974 000 000 \$.

À l'instar d'une populaire chaîne de restaurants, nous ajouterons qu'il reste encore de la monnaie: 43 000 000 \$. Bref, l'automobiliste paie déjà non seulement pour le transport en commun, mais pour bien plus encore. En ce sens, la création dans le cadre du présent projet de loi d'un fonds de contribution des automobilistes au transport en commun est tout à fait outrageante et grotesque. Pourtant, en dépit des sommes versées, l'état du réseau routier demeure et continue d'entraîner des dépenses énergétiques coûteuses et inutiles.

En conclusion, nous croyons que le projet de loi apparaît aux automobilistes. Nous considérons également que ce n'est pas en fractionnant les responsabilités et en changeant de percepteur que sera solutionné le problème du transport en commun. Depuis trop longtemps, les automobilistes arrondissent les fins de mois des gouvernements. Pendant ce temps, les élus s'accusent mutuellement de pelleter des dépenses dans la cour de l'autre. À leur tour, cependant, ils en soufflent de façon éhontée chez les automobilistes. Aujourd'hui, nous vous disons: De grâce, n'en jetez plus! La cour est pleine. En conséquence, nous vous demandons de retirer du projet de loi les dispositions créant ce fonds des contributions

des automobilistes au transport en commun. Merci.

Le Président (M. Garon): Alors, M. le ministre.

M. Ryan: M. le Président, les porte-parole du Club automobile du Québec m'ont désappointé, à titre de membre du Club. J'ai l'honneur de faire partie de votre auguste société depuis de nombreuses années et j'en reçois d'excellents services. Je pensais qu'on était dans une société où les membres étaient consultés, mais je comprends qu'on ne vous a pas donné beaucoup de temps.

C'est des blagues que je fais. C'est vrai que je suis assuré chez vous et vous donnez un très bon service. Je vous en remercie.

Il y a une chose que vous n'avez peut-être pas notée dans votre mémoire; c'est juste une question de détail avant de commencer. Vous n'avez pas mentionné la réduction de 16 \$ qui a été annoncée dans le prix d'immatriculation, du certificat d'immatriculation, par le ministère des Finances dans son dernier budget. Est-ce que ça vous a échappé?

M. Darbelnet: Ça ne nous a pas échappé, mais nous croyons que l'ensemble des autres augmentations qui ont été annoncées par la même occasion ont eu pour effet d'éliminer tout le bénéfice qui était contenu dans cette modeste disposition de réduction.

M. Ryan: Juste une minute. Il y a peut-être eu d'autres ajouts, je ne le sais pas. Je pense qu'on ne se comprend pas bien. Mais moi, j'avais compris, en écoutant le ministre des Finances, qu'il a réduit les droits d'immatriculation de 16 \$ et si, ensuite, une décision est prise à travers ce projet de loi 145 de les augmenter de 30 \$, ça va faire une augmentation nette de 16 \$, à moins que je ne sache plus compter...

Une voix: De 14 \$.

M. Ryan: De 14 \$. Je ne veux pas vous induire en erreur, mais c'est dans le dernier discours sur le budget.

M. Darbelnet: On parle bien des droits d'immatriculation?

M. Ryan: Oui.

M. Darbelnet: Alors, je serais porté à vous référer, à moins que notre document soit incomplet, ce qui m'étonnerait du moins à cet égard... Vous y trouverez un tableau faisant état de l'évolution des droits d'immatriculation au Québec, pour différents types de véhicules. Ça se trouve à la page 5 du mémoire que nous avons présenté. Pour les véhicules de 1350 kilogrammes

et moins qui, soit dit en passant, sont 72 % des véhicules en circulation, le coût de l'immatriculation est passé de 55 \$ au mois d'août 1990 à 90 \$ au mois de septembre 1990. Avec la réforme dont il est question ici aujourd'hui, il s'ajoutera un autre montant de 30 \$ qui portera le tout à 120 \$, ce qui représente une augmentation de 118 % par rapport à ce que c'était en août 1990.

M. Ryan: Selon moi, il manque une colonne. Il aurait fallu ajouter: mai 1991 ou fin d'avril 1991, 74 \$, moins 16 \$ et, après ça, plus 30 \$. Il manque une colonne, tout simplement. C'est juste une question de précision. Je ne voudrais pas que le ministre des Finances pense que le ministre des Affaires municipales ne s'était pas aperçu de cette réduction qu'il avait annoncée avec beaucoup d'autres augmentations.

M. Darbelnet: J'ai l'impression que les 16 \$ de rabais auxquels vous faites allusion sont, en fait, une diminution de la portion "prime d'assurances". Notre tableau ne traite que des droits d'immatriculation.

M. Ryan: Regardez, je vais vous lire l'extrait du discours sur le budget, pour que les choses soient claires entre nous: "À compter du 1er août prochain, les contributions d'assurance automobile payables lors de l'émission et du renouvellement de l'immatriculation d'un véhicule de promenade seront réduites de 99 \$ à 85 \$."

M. Darbelnet: C'est ça. Alors, c'est bien la portion "assurances" et non la partie "immatriculation".

M. Ryan: Très bien. Ça va.

M. Darbelnet: Alors, l'ensemble de cet exercice nous a fait sauver les 16 \$ auxquels vous faites allusion. Par la même occasion, on a rajouté à peu près 0,05 \$ sur la taxe sur l'essence. Vous nous parlez aujourd'hui de 30 \$ de plus. Je pense que, tout compte fait, on n'a pas été très gagnants dans cet exercice.

M. Ryan: Connaissant les besoins du gouvernement, je sais qu'il fallait faire des choses comme celle-là. C'était seulement un souci de précision introductoire. Je comprends le point de vue que votre organisme exprime. Moi-même, je ne suis pas de ceux qui veulent accabler l'automobiliste pour toutes sortes de motifs, souvent plus artificiels et moralisateurs que réels et fondés sur une saine conception de toutes les dimensions de la fonction de l'automobile dans notre société. Nous avons choisi ce modèle de société, on aurait pu en choisir un autre. Mais une fois qu'on a accepté les avantages, il faut accepter les inconvénients. Il faut avoir les deux. Nous nous rendons compte que c'est la même personne qui paie, qu'elle soit père de famille,

propriétaire d'un véhicule, travailleur dont le revenu est en partie retenu à la source par le gouvernement, consommateur qui va payer la taxe de vente. C'est la même personne, au bout de la ligne.

On est tous des personnes, ici, qui contribuons au Trésor public de différentes manières. Il appartient au gouvernement et à l'Assemblée nationale de déterminer les modes suivant lesquels la contribution du citoyen sera fournie au Trésor public. La société détermine ces besoins. Elle le fait sous une forme souvent insidieuse, sous la forme de représentations de toutes sortes qui sont faites au gouvernement, de revendications, de demandes incessantes et innombrables. Les gouvernements ont souvent la mauvaise fortune de céder pour de mauvais motifs et d'accumuler, par conséquent, les obligations. Ça marche pendant un temps. Aussi longtemps que le crédit est bon, on pense que tout va bien. Et qu'arrivent des temps économiques plus difficiles et un **grèvement** du crédit qui devient trop lourd, là, on s'aperçoit que deux et deux, ça fait toujours quatre, sous toutes les latitudes, à toutes les époques. C'est ça qu'est la grande leçon que le gouvernement est obligé de tirer de l'expérience des 20 dernières années.

On est obligé de se rendre compte qu'il faut recommencer à apprendre les additions simples. On était rendus avec des ordinateurs et on ne savait même plus que deux et deux faisaient quatre. On est en train de retourner à la base. Le gouvernement doit faire des choix pour rétrécir cette marge déficitaire qui était en train de nous étrangler tous. Il fait des choix qui sont discutables. Quand on a décidé de collaborer avec le gouvernement fédéral pour la réforme de la taxe de vente, plus qu'une taxe nouvelle, c'est une réforme de taxes existantes, finalement, qui entraîne, on le verra un peu plus tard, un supplément de revenus pour les gouvernements. Je n'en connais pas l'ampleur moi-même parce qu'il y a toutes sortes de chiffres qui circulent là-dessus, mais il est évident qu'on est sujets à critique.

(22 h 45)

C'est bon qu'on ait une critique comme celle que vous nous apportez aujourd'hui. Le rationnel derrière ça est le suivant: c'est qu'on voyait qu'il y aurait obligation ressentie par le gouvernement, à tort ou à travers, de se dégager de ses obligations concernant le financement du fonctionnement du transport en commun. Là, on a eu toutes sortes de représentations. On a discuté. On est venu à la conclusion que l'automobiliste, qui vient dans les centres urbains pour son gagne-pain en particulier, pour d'autres activités aussi, bénéficie du transport en commun parce qu'il peut circuler plus librement, étant donné que le transport en commun est là. La preuve de ceci nous est fournie par les temps où il y a arrêt de travail dans le transport en commun. Nous savons, à Montréal par exemple,

que lorsqu'il y a arrêt de travail, toute la vie économique est paralysée. Moi, j'ai vécu un très grand nombre de grèves du transport en commun à Montréal, à titre de journaliste, ensuite d'homme politique. Nous savons combien tout est paralysé pendant ces temps-là. Donc, on a la preuve que l'automobiliste en bénéficie.

On s'est dit: Vu ce qui arrive, on va lui demander une contribution modeste. Vous dites qu'il fournit, en moyenne, par année au gouvernement, sous une forme ou l'autre, 3000 \$. Alors, ce qui est demandé ici, de 3000 \$, c'est 1 %, un ajout de 1 % à ce qu'il fournit déjà. Je ne pense pas qu'il y ait matière à croisade, ni à une intervention à caractère doctrinal ou dogmatique.

On peut être en désaccord. Nous autres, nous avons pensé que c'était bon. C'est un moyen aussi pour inviter les gens qui vivent dans la périphérie des centres métropolitains à contribuer. Sous le régime actuel, les gens qui vivent - je vais vous donner un exemple de la région de Montréal, que je connais mieux - à Saint-Eustache, à Sainte-Thérèse, à Boisbriand, à Mascouche, à Terrebonne, à Repentigny, à Le Gardeur, ils s'en tirent très bien, eux autres. Ils s'en tirent très bien. Ils encourent des dépenses pour venir à Montréal, mais les statistiques du recensement nous indiquent que plus de la moitié de ces personnes, propriétaires d'une automobile, viennent chercher leur gagne-pain dans le centre-ville ou dans le centre de la région urbaine. On se dit: Qu'ils paient une modeste contribution, équivalant à 1 %, au gouvernement pour cette fin-là. Ce n'est pas une injustice et nous avons maintenu la contribution à un niveau bien inférieur à ce que nous suggérait un grand nombre d'élus municipaux. Nous l'avons fait en étant bien conscients de ce que vous dites. Soyez assuré qu'il n'est pas du tout dans mes pensées de faire au **gouvernement** des propositions insensées à ce sujet.

Quand on parle, en particulier, de ceux qui restent en dehors des centres métropolitains, ils encourent des dépenses aussi. Ces gens-là, on ne leur fournit rien pour le transport. Ils sont obligés de payer leur transport automobile. Ils paient leur essence et tout. Il faut penser à tout ça. Quand on traite du phénomène de l'étalement urbain, s'ils s'en vont du centre de la métropole pour vivre à Sainte-Thérèse, à Saint-Janvier ou à Saint-Augustin, ce n'est pas uniquement par caprice, c'est parce qu'ils veulent avoir des conditions meilleures pour élever une famille et tout. Il faut être **compréhensif** à cet endroit-là. Je pense qu'il faut cesser d'être purement moralisateur.

Dans ce sens-là, j'accueille avec beaucoup de respect les présentations que vous nous faites. Je ne pense pas que nous puissions changer l'orientation pour ce moment-ci, à moins... Si vous avez d'autres suggestions à nous faire pour le financement du transport en commun, je suis intéressé à les écouter.

M. Darbelnet: Je pense que notre message principal, c'est que l'automobiliste paie déjà intégralement la facture du transport en commun par le biais de l'ensemble des taxes que l'automobiliste paie, qui couvrent, comme on vous l'a indiqué, non seulement tout ce qu'il en coûte pour le transport en commun, mais toute une série d'autres dépenses aussi. En ce sens-là, suggérer à l'automobiliste qu'il doit contribuer 30 \$ à ce qu'il en coûte pour le transport en commun, c'est un petit peu difficile à accepter puisqu'on paie déjà intégralement la facture, à toutes fins pratiques.

M. Ryan: Mais là, ce n'est pas notre avis. Nous considérons que l'automobiliste contribue non seulement pour les fins fonctionnelles dont vous avez parlé, mais pour les besoins généraux du gouvernement aussi. Nous autres, nous estimons que la contribution n'est pas excessive, étant donné l'ensemble des obligations auxquelles doit faire face le gouvernement, mais ça, c'est un débat que je ne veux pas prolonger indûment. Je respecte votre point de vue sans le partager entièrement.

M. MacDonald: Nous sommes dans la même position, M. le ministre. Nous respectons ce que vous dites aussi, sans partager nécessairement votre opinion. Il n'en demeure pas moins que le point sur lequel nous voulons surtout insister, c'est que ce montant de 30 \$ est venu à l'intérieur de votre réforme, mais qu'il est venu s'ajouter à beaucoup d'autres taxes dans les dernières années, en particulier à d'autres augmentations depuis un an pour les automobilistes, à tous les niveaux, comme on l'a remarqué. C'est un autre montant de 30 \$ pour le 1er janvier prochain.

Il y a déjà des précédents. Est-ce que ça en sera un autre? C'est ça, le problème. Les recherches ont été faites à même les chiffres du gouvernement, soit dit en passant; je ne pense pas que nous exagérons en vous disant qu'effectivement les automobilistes, d'une façon ou d'une autre, paient 3 000 000 000 \$ par année, parce qu'ils sont automobilistes. Ce sont aussi des gens qui, comme vous l'avez si bien dit, sont des citoyens comme nous autres, qui, comme tout le monde, paient aussi leurs impôts, qui paient déjà beaucoup d'autres taxes, municipales ou autres, mais qui paient aussi, parce qu'ils sont automobilistes, tous ces montants additionnels. Quand on en voit venir d'autres et qu'on les voit venir de la façon drue dont elles viennent, vous avez la position que nous avons là.

Le Président (M. Garon): Alors, le temps pour la partie ministérielle étant écoulé, j'invite le député de Jonquière à prendre la parole.

M. Dufour (Jonquière): Merci, M. le Président. Au début de l'intervention, le ministre des

Affaires municipales a parlé de consultation; j'ai passé proche de le prendre au sérieux, mais comme il a ri et qu'il ne rit pas tellement souvent, j'ai bien compris qu'il voulait badiner. Je pense que la consultation, si elle n'a pas existé de votre côté, elle n'est pas plus forte de ce côté que de l'autre bord.

Du moins pour ce projet de loi, à ce que je sache, depuis deux jours, ce qu'on entend, c'est qu'il y a des gens... On a réussi un tour de force que jamais personne n'a réalisé au Québec; pour les Québécois, être unanime contre quelque chose, c'est assez rare. D'habitude on a des... Et tout le monde est contre pour des raisons différentes. C'est un tour de force. Il y a juste le ministre des Affaires municipales qui a réussi ça à ce jour. Je pense qu'il faut lui donner ça. Au moins, c'est vrai qu'il aime ça alimenter la polémique et qu'il vit là-dedans.

Il va engraisser ces temps-ci parce qu'il en a à manger et à boire, hein? Il y en a pour tout le temps qu'on a... En fait, les problèmes que vous soulevez par rapport au transport en commun, effectivement, c'est par rapport aux taxes des automobilistes, les taxes en tout cas qui sont mises pour ceux qui utilisent le transport routier, parce qu'il n'y a pas juste les automobilistes, il y a aussi les camionneurs. Et puis, bon... Mettons que tous les utilisateurs des routes, en fait, paient des taxes qui, effectivement, veulent dire 3 000 000 000 \$ par année.

Et le problème qu'on a, c'est que le gouvernement s'assure de ça pour des choses autres que celles qui concernent ceux qui les paient. Et on est habitué. On a attendu six ans; on avait prélevé de la Régie de l'assurance automobile tant de millions, pour les routes. Et on avait augmenté, c'était pour les routes. Mais savez-vous qu'on manque de routes, qu'on ne voit l'argent nulle part sur les routes. Effectivement, ça devient agaçant, ça devient aussi agressant de savoir qu'il y a autant de taxes qui sont prélevées. La démonstration est évidente. Mon collègue qui est président de la commission a fait la démonstration à tour de bras, tant et plus qu'il y a plus d'argent qui est prélevé des utilisateurs des routes que l'argent qu'on y investit.

En principe, oui, on devrait se servir des taxes pour les routes. Oui, on pourrait s'en servir pour l'environnement parce que ça pollue. Ça pourrait aussi être une partie du transport en commun. Mais l'espace n'existe pratiquement plus; à force de presser le citron, il n'y a plus de jus. Et le gens qui se servent d'automobiles sont obligés... Il y en a qui, effectivement, en ont besoin. Je me sens attaqué moi aussi un peu. Je prends l'automobile de chez moi pour venir à Québec; le transport en commun, ça n'a pas de bon sens dans mon cas. Toute la semaine, je laisse mon automobile près de mon condo. Je ne pollue pas, en tout cas, moins. Mais je n'ai pas besoin de mon automobile. Je vais peut-être la louer si ça continue parce que je commence à me

sentir coupable pas mal fort par rapport à ce qui se dit ici, là.

Mais je ne vous blâme pas. Effectivement, c'est vrai. J'aurais été en droit de penser dans les cinq dernières années que les montants d'argent qui nous étaient prélevés comme automobilistes devaient servir à quelque chose. Mais est-ce que ça va servir vraiment pour le transport en commun quand on coupe les subventions comme on fait là? Je ne suis même pas sûr parce qu'il n'y en a pas suffisamment. Ce qu'on enlève d'une main, on ne le donne pas de l'autre. Donc, il y a un problème quelque part. J'ai de la misère à faire le lien. Le ministre nous dit: En temps difficiles, il faut se serrer la ceinture. Et en temps un peu plus faciles, parce qu'il me semble que cette année, on a la crise économique et ça a pris du temps avant qu'il l'avoue... On a vécu ces six dernières années, il me semble que ça n'allait pas mal. Pourtant, j'entendais le même message du gouvernement.

C'est difficile, ça va mal parce qu'il y avait 10 % de chômage. Il ne prenait pas de mesures pour réparer le chômage. Et nous autres, on disait: Il va arriver une crise quelque part là. Non, non, ça va bien. Parce que changer de gouvernement, ça veut dire que tout va bien, que c'est la baguette magique, que ça ne se produit pas. Dans les faits, ça ne s'est pas produit puis en réalité, c'est vrai, il y a une crise économique aujourd'hui mais il n'y en avait pas voilà deux ans, il n'y en avait pas voilà trois ans, il n'y en avait pas voilà quatre ans. Et pourtant, on se faisait siphonner pareil. Donc, c'était un moyen d'aller chercher des fonds supplémentaires parce que, ne vous en faites plus, la responsabilité des élus municipaux n'existe plus depuis le conseil que le **Petit Robert** nous donne comme définition de quelqu'un qui est responsable c'est celui qui décide. Dans la question de cette réforme, c'est le gouvernement qui décide; le gouvernement demeure responsable de la réforme. C'est lui qui décide des enjeux, c'est lui qui décide les montants puis c'est lui qui donne ses diktats aux municipalités. Donc, ne rêvez pas en couleur, ça n'existe plus. Donc, c'est un cours de caisse et le gouvernement a décidé qu'il prélevait, puis il dit comment. Un, tu taxes puis on te l'enlève. Puis quelles que soient les façons de s'y prendre, c'est toujours l'automobiliste ou le contribuable qui finit par écoper.

Cela étant dit, je pense que ça résume un peu mon point de vue là-dessus et je voudrais juste vous poser cette question puisque j'ai des collègues qui vont continuer à en poser. Il y a peut-être un point que vous soulevez. Votre premier constat, et ça, je ne sais pas comment le faire, vous allez certainement pouvoir me l'exprimer. La racine du mal réside dans le fait qu'au Québec, la question du transport en commun intervient après qu'on a conçu des plans d'urbanisme et non comme cela devrait, être intégrée, a priori, dans la planification urbaine.

Est-ce que vous connaissez des endroits où ils n'ont pas à faire face à ces questions-là, aussi **crucialement** qu'on a à y faire face aujourd'hui? Parce que, dans le fond, je pourrais bien dire: C'est le problème du transport en commun. Puis j'ai de la difficulté à faire les liens, parce que d'un côté on s'attaque au transport en commun, puis c'est un cours de caisse. Puis on s'en va dans des places pour aller chercher de l'argent puis ça ne devrait pas être là. Tu **sais**, dans le fond, un gouvernement a une source de taxation, mais il ne peut pas piger dans tout. Là, il pige à toutes les autres. Partout où il se passe quelque chose, il va le chercher, jusque les intérêts de certains montants en tout cas.

Je trouve que ça devient de plus en plus complexe parce que, comment peut-on vous demander de faire une planification quand, moi, je sais que le but avoué, c'est d'aller chercher de l'argent? Ce n'est pas pour améliorer le transport en commun, c'est pour **remplacer** les sources qui manquent quelque part que le gouvernement a prélevé. Est-ce que vous connaissez des endroits où on fait de la planification comme vous semblez nous le dire?

M. Pinault (Claude): Précisément non. Je pense que ce qu'on a vu et ce qu'on a entendu de diverses sources d'urbanistes urbains, c'est un constat, qu'on construit des villes et que, par la suite, on se dit: Bien, **coudon**, il nous faudrait bien le transport en commun. Et pendant ce temps-là, les gens sont allés *un* peu plus loin s'installer puis on se retrouve avec un "gap", si vous me passez l'expression, entre l'infrastructure de transport en commun existante et où résident les gens et, entre les deux, il n'y a rien. Mais il y a des routes et on prend les routes, et le transport en commun ne peut pas rejoindre ça à des **coûts** vraiment réalisables.

Donc, on se retrouve avec un problème qui n'a presque pas de solution. Est-ce qu'on peut vraiment avancer notre transport en commun vers ces zones suburbaines oui ou non? Et si oui, à quel coût? Généralement, c'est non. Et qu'est-ce qu'on dit? On dit: Bien, vous prenez l'**auto**. C'est évident, ce n'est pas autre chose et, si vous la prenez, vous êtes fautif parce que vous devriez prendre le transport en commun. Alors, c'est un discours qui nous fait tourner en rond. Donc, sans avoir un exemple précis, je pense que ça ne relève pas de la fabulation de dire que généralement, les plus grands problèmes de nos grandes villes, c'est de se retrouver à faire des plans d'urbanisme et un jour de dire: **Bien**, on devrait peut-être penser à un transport **en** commun. Alors que, sans faire un cours de cuisine, j'imagine que lorsqu'on décide de faire un gâteau, on va décider tout de suite de mettre la poudre à pâte, pas après, si ça n'a pas levé.

Le Président (M. Garon): M. le député de Pointe-aux-Trembles.

M. Bourdon: M. le Président, ce que je voudrais dire à nos amis du Club automobile: Je suis membre, moi aussi, puis je n'ai pas été consulté plus que le ministre, mais je ne vous en fais pas reproche et grief. Vous défendez les intérêts des automobilistes que vous représentez et ça m'apparaît très légitime. Je regardais votre tableau de la page 18 où vous avez fait l'exercice de calculer ce que les automobilistes paient et vous dites: Dans ce qu'on donne, il y aurait de quoi maintenir intégralement les subventions au transport en commun. Vous parlez du 279 000 000 \$ d'avant la réforme. Puis, je vous sens un peu comme quelqu'un qui donne au téléthon puis ça ne se rend pas vraiment aux victimes de la dystrophie musculaire ou à d'autres. C'est qu'entre les deux, le gouvernement est intervenu lourdement, puis on a eu l'occasion de le dénoncer.

(23 heures)

Le député de Lévis, par exemple, qui est critique en matière de transport, a fait un débat très vigoureux sur les 625 000 000 \$ de la Société d'assurance automobile qui ont été versés au fonds consolidé et ce n'était pas juste parce que les automobilistes étaient concernés. Il y avait, quant à nous de l'Opposition, le principe que quand on prélève une prime d'assurance et que l'assurance se met à être moins coûteuse, on ne devrait pas financer autre chose avec ça parce que dans le contrat social, lors de la réforme de l'assurance automobile, on disait: Si les gens ont un bon comportement en auto et que le nombre d'accidents diminue, ils vont payer moins de primes. Et là on a eu un rabais de primes récent, mais un peu tardif et bien inférieur aux 625 000 000 \$ que le gouvernement est allé prélever.

Maintenant, pourquoi le gouvernement taxe-t-il autant les automobilistes? Ma première réponse serait: C'est parce qu'il y en a beaucoup. Et comme il y en a beaucoup, le gouvernement se dit: Un petit montant qui a l'air de rien multiplié par 4 000 000 d'automobilistes à peu près ça, finit par représenter des sommes considérables. Cela dit, je ne pense pas que... D'abord, il y a une partie fort notable de la population du Québec qui n'a pas d'autre choix de mode de transport que l'automobile. Quand on se retrouve dans Charlevoix, aux Éboulements, ça fait 10 ans qu'ils ont levé un petit autobus Voyageur qui les reliait de La Malbaie à Baie-Saint-Paul en passant par le long de la mer. Et il y a bien des régions où si tu n'as pas d'auto, tu n'existes pas et tu n'as pas de mobilité. C'est une réalité.

Mais, par ailleurs, il y a une disproportion dans la possession d'automobiles. Vous avez raison de dire que maintenant c'est un moyen de transport de masse, l'automobile, mais il reste que dans les limites de la ville de Montréal, il y a une demi-voiture par ménage et, dans les banlieues de Montréal, il y a deux voitures et

demie par ménage. Et on peut imaginer que les Montréalais qui possèdent 150 000 autos reçoivent matin et soir la visite de 400 000 autos. Alors, ça fait pas mal de visite dans Montréal et ça pose un grand nombre de problèmes pour la ville centre qui accueille. Et par ailleurs, ce n'est pas en coupant le transport qu'on rend l'alternative du transport en commun plus alléchante pour les automobilistes. Par exemple, je connais des gens qui possèdent... Et ce n'est pas sans issue parce que 55 % des gens qui empruntent le métro de Montréal ont une auto. Ils ont une automobile et ils préfèrent le métro parce qu'il n'est pas trop loin de leur lieu de résidence. Et c'est un facteur. La ligne Rigaud-centre-ville de train de banlieue est très fréquentée, très empruntée, parce que le train est un moyen de transport rapide et confortable.

Alors, d'une certaine façon, je dis ça parce qu'on a gardé du catholicisme, qui a déjà été dominant au Québec, un certain manichéisme, et je ne pense pas que la question soit toute tranchée, le bien contre le mal. Mais on peut penser que les 150 000 propriétaires d'automobiles de Montréal, qui reçoivent la visite de 400 000 propriétaires d'automobiles de la banlieue, se disent: Y a-t-il moyen que chacun contribue? Et le ministre a parfaitement raison de dire qu'il suffit d'avoir une grève de transport à Montréal - et on en a eu plus que notre part, le ministre a raison et je tiens à l'assurer que je ne suis pas personnellement responsable - il a suffi qu'on en ait une vingtaine de grèves du transport, avant les années quatre-vingt, je dois dire, plus que maintenant, pour voir que sans le métro, il y a comme une paralysie de la ville de Montréal qui s'installe de façon directe.

Maintenant, un dernier point. Je pense que l'État a par ailleurs un manque de ressources et ce n'est pas pour le plaisir sadique de taxer sans doute qu'il taxe. C'est la manière de taxer qui, quant à nous, est discutable. Selon notre analyse des derniers budgets, un des problèmes, c'est qu'il y a près de 20 % de la population qui ne travaillent pas et qui ne paient pas de taxes et que, si on était plus nombreux à payer des taxes et impôts, peut-être qu'on en paierait moins.

Le Président (M. Garon): Alors, le temps dévolu aux deux partis pour les interventions étant écoulé, je remercie les représentants du Club automobile du Québec de leur présentation, d'être venus nous rencontrer à cette heure aussi tardive. Et je vais demander aux gens de Transport 2000 de se préparer pour leur intervention.

Nous allons inviter les gens de Transport 2000 à s'approcher de la table des intervenants. Est-ce qu'ils sont là?

Alors, comme le temps dévolu à Transport 2000 est de 45 minutes, M. Parisien, vous

avez 15 minutes pour exposer votre point de vue; le ministre aura 15 minutes pour vous interroger de même que 15 minutes aux représentants de l'Opposition. Si vous prenez moins de 15 minutes, ils auront autant de temps en plus; si vous en prenez plus, ils auront autant de temps en moins.

Transport 2000

M. Parisien (Normand): Alors, on va tenter d'être le plus bref possible. M. le Président, M. Guy Chartrand, qui est le président de notre association, prie la commission de bien vouloir excuser son absence. Un empêchement de dernière heure fait en sorte qu'il reste à Montréal. Alors, c'est à regret qu'il est absent ce soir.

Le Président (M. Garon): J'espère qu'il n'a pas manqué le train.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Parisien: Non, comme il n'y a pas de train, ça n'a pas été difficile de le rater, puis, avant l'an 2000, on risque de ne pas en voir l'avènement, au train où vont les choses actuellement dans ce dossier.

C'est un plaisir de vous voir à nouveau. C'est devenu une tradition, M. le Président, mais dans d'autres dossiers évidemment. On a traité de différentes questions qui nous préoccupent tous. Sans plus tarder, je suis Normand Parisien, directeur-coordonnateur pour l'association, en l'absence de Guy Chartrand.

Nous remercions vivement les membres de la commission pour l'attention qu'ils porteront, malgré l'heure tardive, au contenu du présent mémoire. D'ailleurs, nous étions anxieux d'exposer aux élus de cette auguste Assemblée nos préoccupations envers ce dossier qui demeure d'une importance capitale, à savoir le financement du transport en commun. Transport 2000 Québec, association sans but lucratif, obtenait sa charte constitutive en 1977. Organisme d'intérêt public, l'association regroupe sous le même chapiteau des individus de toute situation sociale, usagers des transports en commun et même quelques automobilistes, des associations, des syndicats, entreprises et municipalités qui partagent les objectifs fondamentaux suivants que nous nous sommes fixés: promouvoir l'interrelation de l'usage des transports et la planification en cette matière, la protection de l'environnement et l'usage efficace des ressources concernant l'éducation populaire et la recherche dans ce domaine.

Je voudrais mentionner que le thème de notre mémoire est largement inspiré d'une citation toute récente, et elle va comme suit. "Dans un monde de compétition où l'efficacité doit être atteinte dans la durée, l'État est le garant indispensable de la continuité, de la coopération entre les acteurs de la vie économi-

que et de la nécessaire solidarité sociale. Ce n'est pas en se retirant **mais** en se renouvelant que l'État se rend efficace." Cette proposition, qui émane de l'ex-premier ministre français, nous apparaît tout à fait symptomatique de l'absence totale de vision qui caractérise actuellement plusieurs gouvernements occidentaux. De plus, nous ne croyons pas nous tromper en portant le même diagnostic sur l'actuel projet de réforme de la fiscalité municipale. Donc, sous le couvert d'une problématique fiscale, le gouvernement dissimule d'importants enjeux qui demeurent de son ressort dans le secteur des transports: un, efficacité économique; deux, équité sociale; trois, conservation de l'énergie et, quatre, protection de l'environnement. Or, nous sommes d'avis que le seul ministère des Affaires municipales ne possède pas la légitimité pour gérer l'ensemble de ces dossiers. S'il est un secteur dans lequel l'État doit demeurer **actif**, c'est bien celui du transport, à plus forte raison celui du transport en commun, pour les raisons qui précèdent.

La crise des finances publiques est un argument régulièrement invoqué par le gouvernement pour justifier ce qu'il est maintenant convenu d'appeler un délestage pur et simple des responsabilités qui lui sont imparties, outre le caractère essentiellement local du transport en commun, ce qui n'est d'ailleurs pas du tout évident. Aussi, c'est pour cette raison que nous avons suggéré, le 15 février dernier, que le ministre des Finances prélève une taxe spéciale sur le carburant. Il fallait régler un problème, alors on a tenté d'ouvrir des voies de solution contre toute attente, puisqu'une résistance semblait toujours opposer ce genre de mesures à certaines questions de fiscalité. Le discours sur le budget du 2 mai nous apprend que quelque 248 000 000 \$ seront versés, **dès** cette année, au Trésor public, grâce à une telle surtaxe. Précisons que cette entrée de fonds était imprévue par le gouvernement et que les besoins courants qu'il estimait pour le transport en commun s'élevaient à 277 000 000 \$ pour les sociétés de transport urbain, en 1992.

Mais qu'a **fait** le gouvernement? Il a pris le fruit de cette taxe et il l'a mis dans ses poches. On avait suggéré qu'une part importante aille au financement du transport en commun et, en régions, là où il n'y a pas de transport en commun, qu'on puisse financer la réfection du réseau routier. En ce qui concerne le taux de récupération...

Le Président (M. Garon): À l'ordre! On a fait venir M. Parisien à 23 heures; au moins, on devrait l'écouter.

M. Parisien: En ce qui concerne le taux de récupération des coûts d'exploitation des sociétés de transport, la situation québécoise est loin d'être aussi alarmante que la laisse entendre le ministre des Affaires municipales. Aux États-Unis

et en Europe, ce taux varie généralement de 20 % à 40 %. Aux États-Unis, cette proportion se situerait même fréquemment dans une fourchette de 20 % à 25 %. N'oublions pas, par ailleurs, que même le gouvernement fédéral américain finance les immobilisations du transport en commun urbain. À l'inverse, seuls les pays d'Extrême-Orient ne financent pas directement le transport en commun. De toute façon, les promoteurs exploitants du secteur privé parviennent à rentabiliser leurs opérations en raison de restrictions majeures dans l'utilisation de l'automobile.

Enfin, nous jugeons que le gouvernement n'a aucun mandat de sabrer complètement les ressources financières allouées au fonctionnement du transport en commun. Nous n'écartons aucunement l'arrivée d'un quatrième partenaire, automobilistes ou entreprises; nous suggérons une telle éventualité depuis déjà quelques années. Par conséquent, nous continuons à rejeter la démarche réductionniste de l'actuel projet de loi. Le gouvernement ne peut abdiquer ses responsabilités et le nouveau partage doit globalement comporter l'équilibre suivant au niveau de l'exploitation. Pour assurer une certaine sécurité financière, il faut que ce financement soit diversifié et les usagers devraient, dans une certaine proportion de 35 %, contribuer aux coûts d'exploitation, les municipalités 25 %, le gouvernement 20 %, automobilistes et entreprises 20 %. C'est à titre indicatif puisque cette assiette est de nature à différer d'un réseau à un autre en fonction de la population, des aménagements, etc. (23 h 15)

Du côté environnemental, la proposition gouvernementale à l'origine du projet de loi ignore complètement la contribution des transports en commun dans la protection de l'environnement. Aussi, la tendance récente qui consiste à taxer la propriété de l'automobile nous apparaît-elle injuste et inefficace.

L'effet de serre qui apparaît de plus en plus comme la menace la plus sérieuse à l'échelle planétaire, qui fera d'ailleurs l'objet d'une conférence mondiale à Rio en juin 1992, résulte non pas de la possession des voitures, mais bien de l'utilisation qu'on en fait. Sur ce plan, le droit d'immatriculation est simplement une taxe antiécologique puisqu'il ne comporte aucun effet quant aux décisions de l'utilisateur de la route d'utiliser ou non la voiture de manière intensive. Donc, un juste partage modal entre le transport public et le transport privé commande une meilleure évaluation des décisions publiques en matière de prélèvements fiscaux.

Nous appréhendons également que d'autres sociétés de transport que celles localisées dans le Grand Montréal et le Grand Québec mettent tout simplement fin à leur exploitation. Le gouvernement ne peut régler des problèmes en créant d'autres. Une concertation à tous les niveaux doit être établie pour offrir des transports publics viables à la population.

À ce titre, rien n'est plus éloquent comme témoignage que cette lettre, puisqu'elle fait référence à des expériences étrangères où on a trouvé des solutions viables à ce genre de problème. Car, vous savez, en matière de protection de l'environnement, les frontières nationales se révèlent tout à fait fictives. Combien de temps reste-t-il, M. le Président?

Le Président (M. Garon): Ah! Vous avez le temps que vous voulez. Là, vous avez pris 10 minutes et 12 secondes.

M. Parisien: Ah bon! Alors, je pourrai compléter dans le temps qui nous est imparti. Il y a une lettre, ici, qui s'adresse au premier ministre du Québec. Elle reprend un peu tous ces thèmes et montre la façon dont la Suisse a pu être un modèle, avec une population à peu près comparable à celle du Québec.

"M. le Premier ministre,

"Sans vouloir nous immiscer dans les affaires intérieures de votre pays, nous tenons néanmoins à apporter notre témoignage sur les efforts nécessaires à consentir en matière de transport en commun.

"En Suisse, le niveau des transports urbains peut être considéré comme très satisfaisant comparé aux pays européens nous entourant. Particulièrement sur le plan urbain, des efforts importants ont été consentis depuis 10, 15 ans avec des programmes s'articulant autour des points suivants:

"1. Augmentation des fréquences et extensions des lignes.

"2. Modernisation des véhicules et des infrastructures.

"3. Création de communautés tarifaires au sein d'une agglomération et également entre agglomérations. Vente d'abonnements dit écologiques ouvrant à l'utilisateur et à bas prix l'ensemble des moyens de transports d'une région.

"4. Accent mis sur les systèmes électriques et en site propre: nouvelles lignes de trams, électrification de lignes d'autobus.

"Cet effort a permis une augmentation impressionnante du nombre de passagers et une revalorisation de l'image de marque des transports en commun.

"Ce résultat n'a été possible que par l'effort financier consenti non seulement par les communes mais également par les cantons, aussi bien sous forme d'investissements pour les infrastructures que de subventionnement pour les abonnements bon marché ou de couverture des déficits.

"Nonobstant le soutien à tous niveaux aux transports publics, l'élargissement de l'effort financier des transports urbains au plan régional (province, canton) ou national est très important. En effet:

"1. Avec l'accroissement de la taille des agglomérations et les échanges entre villes, la

frontière tend à s'effacer entre déplacements purement locaux et ceux à plus longues distances.

"2. L'existence de transports urbains de qualité est un facteur d'attractivité pour les visiteurs étrangers.

"3. La pollution résultant du trafic automobile est un problème qui concerne l'ensemble d'un pays et ne peut donc être combattue que par un effort national correspondant. En Suisse, les cantons, pour réduire la pollution de l'air, sont en train d'appliquer des plans de mesures prévoyant des réductions de la circulation automobile et, parallèlement, un développement massif des transports en commun. Par exemple, à Genève, il est prévu de réduire la circulation de 30 % à 40 % en l'espace de 10 ans et, dans le même temps, d'augmenter de 50 % l'offre en matière de transport en commun par la création de plusieurs lignes de tramway.

"C'est également le garant de tarifs suffisamment bas, gage d'attractivité des transports en commun et de réduction des inégalités dues aux différences de capacité financière entre communes, efforts qui, globalement, sont payants pour la communauté, puisque les coûts sociaux résultant du trafic automobile, bruits, accidents, pollution, espace et énergie gaspillée sont ainsi réduits.

"Enfin, le développement des transports en commun permet de réduire le gaspillage énergétique résultant de l'utilisation massive de l'automobile, objectif dépassant évidemment le cadre local, en considération de quoi nous ne pouvons qu'apporter notre soutien aux organisations qui demandent à votre gouvernement de reporter sa décision.

"En espérant que cette lettre pourra contribuer d'une manière positive au débat sur les transports au Québec, nous vous prions d'agréer, M. le Premier ministre, l'expression de notre parfaite considération."

Ça s'ajoute à des lettres en provenance de France, de l'Ontario et des États-Unis qui sont des associations analogues.

Pour conclure, M. le Président, nos élus doivent maintenant faire des choix cruciaux. Nous engageons-nous pleinement dans le XXI^e siècle sur le même pied que les autres nations industrialisées ou régresserons-nous de 30 ans en matière de choix public des transports? Selon nous, l'actuelle réforme prend davantage l'allure d'une contre-réforme, par exemple, en l'absence d'un gouvernement régional pour Montréal, tel que cela existe à Bruxelles notamment, où il vient d'y avoir une réforme constitutionnelle, où il y a un gouvernement pour Bruxelles capitale. Tel que cela existe à Bruxelles... Les mesures envisagées par le ministre sont parfaitement inappropriées pour le financement du transport en commun.

En conséquence, faute d'amendements significatifs au projet de loi du ministre, l'adop-

tion de celui-ci doit être définitivement écartée par les membres de l'Assemblée nationale. M. Claude Ryan, un homme responsable et pondéré par tradition, doit convaincre ses conseillers de refaire leurs devoirs.

Alors, voilà, M. le Président, l'essentiel du message que l'association de citoyens Transport 2000 désire livrer aux élus du peuple qui nous représentent à l'Assemblée nationale.

Le Président (M. Garon): Alors, M. le ministre.

M. Ryan: M. le Président, j'accepte volontiers le jugement que Transport 2000 a porté sur ma personne, mais j'ai du mal à assumer la vocation difficile qu'il voudrait me confier dans la deuxième partie...

Une voix:... long voyage.

M. Ryan:... de sa proposition. Blague à part, je voudrais dire à Transport 2000 que nous sommes bien contents de rencontrer ce groupe qui se consacre à la promotion du transport sous toutes ses formes au Québec depuis de nombreuses années, qui porte un intérêt particulier aux problèmes du transport en commun, dont nous lui sommes redevables.

Je voudrais signaler à l'attention du représentant de Transport 2000, M. Parisien, que dans cette entreprise législative et financière, le ministre des Affaires municipales n'agit pas de son seul chef. Il a fait partie d'un comité interministériel qui a examiné toutes les questions relatives à la fiscalité au cours des derniers mois. Il a fait partie également du comité ministériel chargé de la révision des programmes à l'intérieur du gouvernement au cours des deux dernières années. Avec lui, au comité qui a préparé la présente entreprise, siégeaient le ministre des Finances, le président du Conseil du trésor, le ministre des Affaires culturelles, le ministre de l'Environnement, le ministre de l'Éducation et le ministre de la Sécurité publique. Il y avait huit ministères représentés au sein du comité qui a travaillé ces questions sous la présidence du ministre des Affaires municipales. Le mandat avait été confié, d'ailleurs, au ministre des Affaires municipales qui a précédé celui-ci.

Alors, il faut bien un porte-ballon quand on arrive à l'Assemblée nationale et celui qui est désigné à ce titre est celui qui est le plus immédiatement et le plus largement concerné par les objets dont traite un projet législatif ou financier. Je pense que la légitimité, du moins en ce qui touche le gouvernement, est assez solidement assurée dans ce cas-ci. On ne sait jamais ce qui arrivera le lendemain. Mais dans ce cas-ci, jusqu'à ce soir, elle est bien assurée. Seuls les assauts répétés de l'Opposition et de nos critiques pourraient réussir à l'ébranler dans un

avenir prévisible. Vous essayez loyalement, et c'est votre rôle de le faire aussi; nous l'apprécions et nous le prenons en bonne part. Alors, je vous remercie d'avoir quand même posé cette question-là qui nous permet d'apporter des précisions utiles à l'exercice que nous poursuivons ensemble.

Il y avait un deuxième point sur lequel je voulais vous poser une question. Vous dites, au bas de la page 6 de votre mémoire: "Sur ce plan, le droit d'immatriculation est une taxe antiécologique." "Antiécologique", j'ai trouvé ça un peu fort. J'aimerais que vous me fournissiez des explications. En quoi c'est antiécologique de demander au propriétaire d'un véhicule de promenade de verser une contribution fort modeste au financement du transport en commun urbain dont il est largement le bénéficiaire?

M. Parisien: Oui, M. le ministre, ça paraît en effet étrange pour une association comme la nôtre, mais elle cherche à régler les problèmes globalement. Si on préfère plutôt une utilisation de l'automobile, c'est que les gens ont le choix de l'utiliser ou de ne pas l'utiliser. Ce qu'on avait évoqué, dans le document du 15 février qu'on vous a fait parvenir à l'époque, c'est que ça permettait au citoyen un choix modal, dans la mesure où la taxe sur le carburant qui a été prélevée, selon nous, et avec raison, le 2 mai dernier, pouvait servir à financer un service suffisamment attractif pour l'ensemble de la population et décharger le gouvernement de coûts importants.

Vous savez peut-être, M. le ministre, qu'en 1989, l'ex-Régle de l'assurance automobile a fait paraître un document qui s'intitule "Évaluation des coûts de l'insécurité routière au Québec". On estime, en dollars constants de 1985, que, pour cette année, les coûts liés à l'insécurité routière étaient de 2 000 000 000 \$. Alors, c'est un trou important pour l'économie.

M. Ryan: Je vais dire ça au Club automobile.

M. Parisien: Sauf le respect qu'on porte aux gens du CAA Québec, il reste que ce sont des sommes assez importantes dont se prive l'économie québécoise. Voilà, M. le ministre, pourquoi une taxe sur le carburant vient minimiser un peu l'usage de l'automobile, avec des effets positifs sur l'économie des coûts pour le gouvernement, pour l'économie de l'insécurité routière et des coûts d'utilisation et d'usure du réseau routier qui sont à la charge du gouvernement du Québec. Bien que les travaux nécessaires soient importants, comme l'a souligné le CAA Québec, il reste que c'est l'utilisation de l'automobile et des camions qui contribue à détériorer le réseau routier que doit entretenir le gouvernement. Alors, avec cet instrument qui est la fiscalité du carburant, ça permet davantage au gouvernement

de négocier un peu l'ensemble des comportements modaux au Québec.

(23 h 30)

Alors, pour répondre un peu à votre question, M. le ministre, la taxe sur l'immatriculation, peu importe que l'automobiliste l'utilise ou non, il doit la supporter. Alors, comme me disait un automobiliste: Si je prends le vélo trois mois par année, le transport en commun quatre mois, je suis davantage pénalisé que l'automobiliste qui utilise toujours son automobile pour se déplacer. C'est pourquoi ce droit d'immatriculation ne nous apparaît pas tout à fait approprié comme mesure dédiée au financement du transport en commun. On n'écarte pas du tout votre hypothèse qui est à l'effet d'amener les automobilistes à contribuer. Ils sont des bénéficiaires indirects du transport en commun, nous le reconnaissons d'emblée.

M. Ryan: Est-ce qu'il y a d'autres manières dont vous aimeriez amener l'automobiliste à contribuer peut-être davantage même au financement du transport en commun, à part l'essence? À part la taxe sur l'essence et les droits sur l'immatriculation des véhicules automobiles, avez-vous d'autres suggestions?

M. Parisien: Il y a certaines suggestions qu'on avait évoquées pour suppléer, parce qu'il faut un panier pour assurer la sécurité financière des sociétés de transport. Vous avez évoqué dans votre projet de loi la taxe sur les immobilisations non résidentielles qui inclut les taxes sur le stationnement. Or, nous croyons que les autorités locales n'ont pas l'autorité politique pour adopter une telle loi. D'ailleurs, lorsqu'on l'a fait en Ontario pour financer les projets publics de transport en commun, vous avez un document ici de novembre 1990 "Ontario increases its support for public transport in Toronto". Naturellement, ça doit être financé à même certaines recettes fiscales. Ce qu'a fait le gouvernement de l'Ontario, c'est d'adopter ici, pour la fin de l'année 1989, "an Act to establish a commercial concentration tax". Queen's Park croyait détenir l'autorité politique pour pouvoir adopter un tel projet de loi et c'est pourquoi il devient plus facile de consacrer directement le fruit de cette taxe au transport en commun sans qu'il y ait une concurrence ou une espèce de jungle fiscale entre les municipalités. Alors, ce n'est pas sans fondement que vous avez songé à cette taxe sur les immobilisations non résidentielles qui inclut les espaces de stationnement, mais, si ça a été appliqué plus simplement en Ontario, c'est que c'est la Législature de Queen's Park qui est intervenue et ce n'est pas les municipalités ontariennes. C'est pourquoi on est très pessimistes si vous déléguez un peu cette autorité-là aux municipalités sans qu'on sache ce qui va advenir. On ne pense pas que ça puisse effectivement se réaliser.

Vous savez probablement que l'Institut de développement urbain ne rejette pas du tout une contribution au financement du transport en commun, mais ce groupe-là croit également que le gouvernement doit demeurer un partenaire dans le fonctionnement du transport en commun. Alors, voilà pour répondre un peu à votre question sur ces autres sources. Il y a plusieurs solutions dans le financement du transport en commun et il faut les examiner de façon approfondie.

M. Ryan: C'est malheureux que du point de vue des porte-parole du monde municipal, on n'ait pas apporté beaucoup d'idées nouvelles de ce point de vue-là. Vous nous arrivez avec des suggestions que je trouve intéressantes. Malheureusement, elles nous arrivent peut-être un petit peu tardivement dans la recherche. C'est des choses qu'on devra emmagasiner pour des exercices futurs. On a beaucoup de choses. En Ontario, nous avons examiné plusieurs mesures qu'ils ont prises pour mieux équilibrer le fardeau fiscal et le plan local. Vous avez mentionné cette mesure. Il y en a d'autres également qui nous ont intéressés que nous allons examiner de plus près au cours des prochains mois. Il y a bien des choses à faire encore dans ce domaine-ci. Le projet de loi 145 n'est qu'un chapitre évidemment.

Je vous remercie beaucoup, M. Parisien. C'est très intéressant. Si vous avez de la documentation originale à nous transmettre sur la participation des gouvernements dans d'autres pays au financement du transport en commun, accompagnée d'une documentation sur l'économie générale des finances publiques dans les mêmes pays, ça pourra nous être très utile aussi. Nous en avons déjà beaucoup, mais comme vous êtes spécialisé dans ce domaine-là, vous avez peut-être des choses à nous communiquer qui pourraient compléter notre instruction.

M. Parisien: Tout à fait, M. le ministre. On revient d'ailleurs de Bruxelles grâce à un projet d'étude sous l'égide de l'Agence Québec-Wallonie-Bruxelles pour la jeunesse et le cas bruxellois... On devrait produire un rapport au cours de l'année sur ses observations du cas particulier de Belgique avec laquelle le Québec entretient des relations privilégiées, par ailleurs.

M. Ryan: Merci beaucoup.

Le Président (M. Garon): M. le député de Jonquière.

M. Dufour (Jonquière): Oui, M. le Président. Le moins qu'on puisse dire, c'est que Transport 2000, dans les dernières années, s'est manifesté à toutes les commissions parlementaires qu'on a tenues concernant le transport en commun. Je peux prendre juste comme exemple la région de

Montréal; vous étiez un des membres de cette commission, M. le Président, et je me souviens que pendant un certain temps, on a entendu des représentations intéressantes, dont celles de Transport 2000 concernant le transport en commun dans la ville de Montréal, les possibilités de traverser du fleuve pour améliorer le transport urbain et je pense que, effectivement, cet organisme est voué à faire avancer la cause du transport en commun comme tel.

Je pense que, de ce côté-là, il faut l'apprécier. Il faut se réjouir d'avoir des gens qui sont prêts à faire ces choses-là, malgré que, certainement, on ne soit pas d'accord, le ministre et moi, dans la dernière partie du mémoire... On pourrait peut-être y revenir tantôt, mais je voudrais juste vous poser quelques questions sur la présentation de votre mémoire. À la page 5, vous dites: Nous jugeons que le gouvernement n'a aucun mandat de sabrer complètement les ressources financières allouées au fonctionnement du transport en commun. Nous n'écartons aucunement l'arrivée d'un quatrième partenaire - et vous mettez entre parenthèses - automobilistes, entreprises. Nous suggérons une telle éventualité depuis déjà quelques années. C'est quoi que vous dites dans ça?

M. Parisien: D'abord, pour la première partie de cet énoncé, c'est que la population croyait que le gouvernement qui est installé depuis deux ans devait soutenir l'effort vis à vis le transport en commun urbain. Alors, dans cette perspective, il est un peu étonnant qu'on choisisse la voie actuelle, parce que ça ne fait pas partie d'un mandat pour lequel la population a demandé au gouvernement de gérer les questions du transport en commun. On croyait aller dans une voie de relance à l'instar de ce qui so produit dans d'autres pays européens et même aux États-Unis. Et puis, ça ne s'est pas concrétisé. Et comme la question du financement du transport en commun n'a pas été traitée séparément comme une question de transport plutôt qu'une question de fiscalité, la population ne saisit pas vraiment. On parle à des gens quotidiennement et ils ne réalisent pas encore l'ampleur de ce qui est proposé et ils se sentent plus ou moins informés de cette démarche. Et il est très heureux que cette... C'est un exercice minimum qu'il y ait, à tout le moins, une commission parlementaire et il devrait même y avoir davantage une concertation permanente.

Il y a beaucoup de problèmes à résoudre dans le secteur des transports. Mais je penso qu'on n'est pas dans... Le forum ici nous limite à cette question précise. En ce qui concerne l'arrivée d'un quatrième partenaire, ça a été évoqué lors de plusieurs commissions parlementaires ou consultations depuis le début des années quatre-vingt. Ça a commencé à l'époque où Michel Clair était ministre des Transports. Il y a eu, par la suite, d'autres commissions, en 1987

notamment, il y a des consultations publiques à Montréal en 1989 à la CUM, à Québec en octobre 1990 à la Communauté urbaine de Québec.

Il y a comme un sentiment qui va dans le sens de supporter les transports en commun. Et dans ce sens-là, les automobilistes nous disent régulièrement, à moins qu'ils nous mentent, qu'ils seraient prêts à participer au financement du transport en commun si les ressources auxquelles ils contribuent étaient véritablement allouées au financement du transport en commun. Or, ce n'est pas le cas ici. C'est pourquoi on suggère au gouvernement qu'il n'est pas question d'écarter ce quatrième partenaire qui est représenté par les automobilistes et les entreprises.

Est-ce que ça répond un peu aux interrogations...

M. Dufour (Jonquière): Oui, ça répond, mais ça ouvre aussi des perspectives que, nous, on a soulevées. En fait, quand on vous écoute, est-ce que vous ne trouvez pas que c'est un peu comme un détournement de fonds auquel on assiste? Parce qu'on dit: C'est pour le transport en commun, toutes les propositions qu'on fait. Mais, dans le fond, ce n'est pas vrai. C'est qu'on fait juste changer le mal de place. On ne fait pas de réallocations de ressources nouvelles. On essaie de remplacer par d'autres sources de taxation. Le gouvernement ramasse la caisse. Il part avec. Et c'est un peu ça, la difficulté que j'ai avec cette réforme-là.

Si on avait dit: Cette réforme-là est dans le but de vraiment améliorer le transport en commun et de le changer. Mais, dans le fond, on dit: On a besoin de tant d'argent. On va en chercher là et on le remplace avec d'autres ressources. Mais ce qu'on fait - et je pense que c'est là le problème - c'est qu'on met en danger ou on remet en question tout le transport en commun comme tel.

M. Parisien: C'est d'ailleurs ce qui nous a sidérés avec la taxe sur le carburant. Alors, on croyait que le problème était réglé. Le 2 mai, on applaudissait cette mesure. J'ai pu rencontrer le ministre des Finances et nous lui avons rappelé que c'était une bonne mesure et qu'on attendait qu'il dédie une partie de ça au transport en commun. C'était à un congrès de l'Association des économistes du Québec. Et quelle ne fut pas notre stupeur d'apprendre, lors du dépôt du projet de loi le 14 mai, qu'il y avait 0,00 \$ du fruit de cette taxe du 2 mai que le gouvernement hésitait à appliquer au début de l'année. Il parlait d'une quelconque compétitivité fiscale. Or, en Europe, bien qu'on aille vers une intégration poussée, on a obtenu des informations de là-bas, du Secrétariat d'État belge en Europe, que la taxe sur les carburants n'a aucun effet sur la compétitivité des entreprises entre les différents pays européens. Alors, le gouvernement

a vu une voie qui était intéressante à explorer de ce côté-là. Or, il a décidé de prendre l'argent et de mettre ça un peu dans la poche. Alors, cette mesure-là ne correspond pas au désir de la population, à notre avis. C'est quasiment un hold-up que d'avoir pris des idées qu'on avait évoquées pour trouver une solution à ce problème et qu'on se retrouve encore avec ce problème-là au mois de juin.

M. Dufour (Jonquière): Quand on dit que... Tu m'as fait perdre l'idée, toi. Attendez un peu. Je vous ai dit tout à l'heure et je vous ai rappelé que vous avez participé à plusieurs exercices - vous parlez de deux ans, mais on peut dire depuis six ans - avec le gouvernement actuel. Vous avez au moins participé à quelques exercices concernant, par exemple, le réseau de transport intégré dans la ville de Montréal, des projets pour les réseaux routiers et les métros, etc. Ces exercices que vous avez suivis dans le passé, est-ce que vous pensez que dans l'état actuel des choses, avec ce qu'on a sur la table, ça a des chances de se réaliser à quelque part? On parlait de prolongement ici, d'une voie spéciale sur le... On a parlé même d'une voie sur la jetée, etc.

M. Parisien: On voudrait être ici pour discuter, M. le député...

M. Dufour (Jonquière): Croyez-vous qu'on a privilégié le transport en commun et qu'on va le mettre?

M. Parisien: ...de toute autre question que ce dont on discute. On pense que c'est un peu frustrant pour une association comme la nôtre de défendre le statu quo. On voudrait discuter d'avenir et de projet, mais là, on tente de sauver les meubles. C'est un peu malheureux de se retrouver dans cette situation. On tente de trouver des solutions et on espère bien que le gouvernement entendra notre message. C'est pourquoi on tente le tout pour le tout en venant ce soir convaincre les élus de l'Assemblée nationale des responsabilités qui leur incombent. Certainement que le projet de loi qui est présenté est tout à fait prématuré et on soumet respectueusement au ministre que les membres de l'Assemblée nationale ne devraient pas appuyer le projet de loi dans la forme où il est présenté, à moins de modifications spectaculaires.

M. Dufour (Jonquière): J'ai écouté religieusement le ministre des Affaires municipales qui nous parlait de son engagement par rapport à la réforme. Il nous a dit qu'il a fait partie d'un comité de consultation et d'orientation. Il a étudié toutes sortes d'avenues et ce n'est pas juste l'effet de sa cogitation, de ses décisions, mais c'est lui qui décide de la mettre en marche, cette réforme-là.

M. Parisien: M. le député, j'ai rencontré ma députée, qui est également ministre déléguée aux Finances. Elle ne réalisait pas les conséquences de la proposition gouvernementale du 14 décembre.

M. Dufour (Jonquière): Mais elle l'approuve.

M. Parisien: Alors, on pense qu'il n'y a pas eu vraiment un débat suffisant autour de cette proposition.

M. Dufour (Jonquière): Mais quand on entend tout ce que vous nous dites et vos réactions par rapport au projet de loi, est-ce que vous maintenez toujours la dernière ligne, la dernière phrase de votre mémoire ou s'il n'y a pas certaines restrictions?

M. Parisien: À quelle phrase faites-vous référence, M. le député?

M. Dufour (Jonquière): M. Claude Ryan, un homme responsable et pondéré par tradition, doit convaincre ses conseillers de refaire leurs devoirs. Est-ce que vous pensez que cette réforme-là est juste le fait des fonctionnaires? Parce que de la façon que vous l'écrivez, ça pourrait être le fait des fonctionnaires, mais je pense que ça dépasse un peu ça parce qu'il y a une volonté politique, il y a une volonté gouvernementale. On aura beau enrober ça, mais, moi, je pense, en tout cas... Je vous écoute. Je lis votre mémoire, je vous écoute, et il me semble que ça ne correspond pas. Je ne dis pas que vous ne devez pas continuer à le considérer, je vous dis que dans cette question-là, je ne suis pas sûr qu'il respecte ce que vous pensez.

M. Parisien: Mais vous savez, on n'évoque pas cette partie du mémoire, la fin du mémoire, sur l'actuelle démarche qu'il tente de poursuivre dans l'adoption du projet de loi, mais sur l'ensemble de sa carrière, à la fois comme journaliste et comme homme politique.

Mme Marois: Ah bon! D'accord. Ça nous rassure.

M. Parisien: On fait une analyse.

M. Dufour (Jonquière): C'est une précision que j'aime vous voir apporter. Je veux vous remercier, je trouve que c'est un apport intéressant à cette commission. Et je pense qu'on a besoin des gens comme vous qui paraissent plus civiques et qui, des fois, nous rappellent qu'il y a des éléments qui peuvent être oubliés, qu'on doit penser toujours aux usagers et au bien commun. Je vous remercie.

M. Parisien: Et on fait un travail énorme pour tenter d'apporter des éléments nouveaux.

M. Dufour (Jonquière): Je suis convaincu de ça.

Le Président (M. Garon): Mme la députée do Taillon.

Mme Marois: Non, ça va, merci, je n'ai pas de question, M. le Président.

Le Président (M. Garon): M le député de Pointe-aux-Trembles.

M. Dufour (Jonquière): Il veut nous faire parler absolument.

Le Président (M. Garon): Ça va? M. le député de Labelle.

M. Léonard: Ça va.

M. Dufour (Jonquière): Bien voyons!

Le Président (M. Garon): Alors, M. le ministre, pour le mot de la fin.

M. Ryan: Alors, M. Parisien, vous saluerez bien M. Chartrand pour nous tous...

M. Parisien: Je ne manquerai pas de lui transmettre le message.

M. Ryan:... et je souhaite bon succès. à Transport 2000. Merci.

M. Parisien: Merci.

Le Président (M. Garon): Merci, M. Parisien, et bon voyage de retour.

M. Parisien: Merci, M. le Président, do votre attention, en dépit de l'heure tardive, et de votre collaboration entière, MM. et Mmes les membres.

Le Président (M. Garon): Nous ajournons les travaux à demain 10 heures précises.

(Fin de la séance à 23 h 47)