



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-CINQUIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Le lundi 4 décembre 1995

Vol. 34 — No 82

Président: M. Roger Bertrand

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

115 \$	débats de la Chambre — 10 \$ Index
325 \$	débats des commissions parlementaires
105 \$	commission de l'aménagement et des équipements
75 \$	commission du budget et de l'administration
70 \$	commission des institutions
65 \$	commission des affaires sociales
60 \$	commission de l'économie et du travail
40 \$	commission de l'éducation
35 \$	commission de la culture
20 \$	commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation
5 \$	commission de l'Assemblée nationale

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

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

Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
5, Place Québec, bureau 195
Québec, (Qc) G1R 5P3

téléphone: 418-643-2754
télécopieur: 418-528-0381

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Débats de l'Assemblée nationale

Le lundi 4 décembre 1995

Table des matières

Affaires courantes	5351
Présentation de projets de loi	5351
Projet de loi 117 — Loi modifiant la Loi sur le régime des eaux	5351
M. François Gendron	5351
Mise aux voix	5351
Projet de loi 115 — Loi modifiant la Loi sur la sécurité du revenu et d'autres dispositions législatives	5351
Mme Jeanne L. Blackburn	5351
Mise aux voix	5352
Projet de loi 116 — Loi modifiant de nouveau la Loi sur les services de santé et les services sociaux	5352
M. Jean Rochon	5352
Mise aux voix	5353
Consultations particulières	5353
Dépôt de documents	5354
Réponses à des questions inscrites au feuilleton	5354
Rapport annuel des Services gouvernementaux	5354
Rapport annuel de la Société nationale de l'amiante	5354
Dépôt de rapports de commissions	5354
Étude détaillée du projet de loi 92 — Loi modifiant le Code de procédure pénale	5354
Étude détaillée du projet de loi 238 — Loi concernant certaines acquisitions par le Ste Marguerite Salmon Club et le Club de pêche Sainte-Marguerite	5354
Mise aux voix du rapport	5354
Élection du président de la commission des affaires sociales	5354
Questions et réponses orales	5354
Discussions fédérales-provinciales sur la réforme de l'assurance-chômage	5354
Lettre du fédéral demandant au gouvernement du Québec de participer à ces discussions	5355
Documents déposés	5355
Conflit entre la ville de Montréal et les cols bleus	5355
Possibilité de rétablir le péage sur les autoroutes	5357
Augmentation du nombre de prestataires de l'aide sociale	5357
Document déposé	5359
Politique interculturelle au ministère de l'Éducation	5359
Scénarios permettant d'éviter la hausse de 1 % de la TVQ	5359
Financement d'un centre de jour dans la région de l'Amiante	5360
Document déposé	5361
Nomination à la présidence de la Régie des installations olympiques	5362
Construction d'un échangeur routier à Beaconsfield	5363
Affaires du jour	5364
Motions du gouvernement	
Décision du président sur la recevabilité de la motion d'amendement au sous-amendement à la motion proposant que l'Assemblée réaffirme le consensus exprimé le 13 décembre 1990 lors de la déclaration ministérielle sur l'adaptation de la main-d'oeuvre et la formation professionnelle	5364
Mise aux voix de l'amendement	5366
Mise aux voix de la motion amendée	5367

Table des matières (suite)

Projet de loi 102 — Loi sur l'Agence métropolitaine de transport et modifiant diverses dispositions législatives	
Adoption du principe	5367
M. Jean Campeau	5367
M. Normand Cherry	5373
M. Robert Perreault	5376
M. Jean-Claude Gobé	5378
M. Russell Copeman	5380
M. Denis Lazure	5382
Mme Fatima Houda-Pepin	5384
M. Sylvain Simard	5385
M. Geoffrey Kelley	5386
M. Camille Laurin	5388
Mme Liza Frulla	5390
M. Thomas J. Mulcair	5392
M. Jean Campeau (réplique)	5394
Mise aux voix	5395
Renvoi à la commission de l'aménagement et des équipements	5395
Projet de loi 93 — Loi modifiant la Loi sur les transports	
Adoption	5395
M. Jean Campeau	5396
Mise aux voix	5397
Projet de loi 88 — Loi modifiant la Loi sur les impôts et d'autres dispositions législatives d'ordre fiscal	
Prise en considération du rapport de la commission qui en a fait l'étude détaillée	5397
Mme Pauline Marois	5397
M. Robert LeSage	5398
Mise aux voix du rapport	5398
Projet de loi 105 — Loi sur la protection des plantes	
Prise en considération du rapport de la commission qui en a fait l'étude détaillée	5398
M. Marcel Landry	5399
M. Bernard Brodeur	5399
Mise aux voix du rapport	5400
Ajournement	5400

Le lundi 4 décembre 1995

(Quatorze heures sept minutes)

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît! Mmes et MM. les députés, nous allons nous recueillir quelques instants. Je vous remercie. Veuillez vous asseoir.

Affaires courantes

Nous allons procéder aux affaires courantes. Il n'y a pas de déclarations ministérielles.

Présentation de projets de loi

Présentation de projets de loi. M. le leader du gouvernement.

M. Chevrette: Oui, M. le Président. Je vous demanderais d'appeler l'article a de notre feuilleton.

Projet de loi 117

Le Président: À l'article a du feuilleton, M. le ministre des Ressources naturelles présente le projet de loi 117, Loi modifiant la Loi sur le régime des eaux. M. le ministre des Ressources naturelles.

M. François Gendron

M. Gendron: Oui, M. le Président. C'est un projet de loi qui modifie la Loi sur le régime des eaux afin de donner suite au discours sur le budget du 9 mai 1995 et qui prévoit une augmentation de la redevance payée par les détenteurs de forces hydrauliques.

Mise aux voix

Le Président: Est-ce que l'Assemblée accepte d'être saisie de ce projet de loi? Adopté. M. le leader du gouvernement.

M. Chevrette: Oui, M. le Président. J'apprécierais que vous appeliez l'article b de notre feuilleton.

Projet de loi 115

Le Président: À l'article b du feuilleton, Mme la ministre de la Sécurité du revenu présente le projet de loi 115, Loi modifiant la Loi sur la sécurité du revenu et d'autres dispositions législatives. Mme la ministre.

Mme Jeanne L. Blackburn

Mme Blackburn: Merci, M. le Président. Ce projet de loi modifie la Loi sur la Sécurité du revenu afin de prévoir l'application de la législation en matière

de conditions de travail aux personnes qui exécutent un travail dans le cadre d'une mesure temporaire de soutien à l'emploi ou d'activités communautaires dans le cadre des programmes Soutien financier et Actions positives pour le travail et l'emploi. Il prévoit également qu'un adulte ou une famille possédant un certain montant à titre d'avoirs liquides sont inadmissibles à ces programmes et abolit le barème de disponibilité du programme Actions positives pour le travail et l'emploi.

Ce projet de loi prévoit, en outre, diverses modifications aux programmes Soutien financier et Actions positives pour le travail et l'emploi et au programme Aide aux parents pour leurs revenus de travail. À ce titre, il prévoit une modification au mode d'audition de la demande de révision dans les cas de non-disponibilité pour raison de santé. Il prévoit des dispositions afin de tenir compte, à certains égards, du régime d'imposition, d'aide financière aux étudiants et de la reconnaissance de la pratique des sages-femmes.

● (14 h 10) ●

Il modifie également le traitement des prestations d'aide de dernier recours dans le calcul de la prestation estimée et des versements anticipés du programme Aide aux parents pour leurs revenus de travail. À l'égard de ce programme, il vise aussi à permettre la modulation des intervalles pour la production des déclarations de renseignements.

De plus, ce projet prévoit des dispositions relatives au recouvrement du montant des prestations d'aide de dernier recours remboursables, notamment en portant de trois à cinq ans le délai de prescription et en établissant qu'un débiteur est tenu au paiement des frais de recouvrement. Il prévoit que le ministre de la Sécurité du revenu peut recouvrer le montant des prestations d'aide de dernier recours accordées à une personne pour laquelle un engagement a été souscrit en vertu de la loi sur l'immigration au Québec.

Par ailleurs, ce projet de loi prévoit une disposition permettant au ministre de conclure, selon les modalités prévues, des ententes en vue de recueillir ou communiquer un renseignement nominatif nécessaire à l'application de la Loi sur la sécurité du revenu.

Ce projet de loi prévoit le transfert à la Régie de l'assurance-maladie du Québec de la responsabilité budgétaire des services dentaires, pharmaceutiques, optométriques et des autres services rendus aux prestataires de la sécurité du revenu. Enfin, ce projet de loi contient des dispositions transitoires.

Le Président: L'Assemblée accepte-t-elle d'être saisie de ce projet de loi? M. le leader de l'opposition officielle.

M. Paradis: Oui. Avant de consentir, M. le Président, est-ce qu'on pourrait savoir, soit de Mme la

ministre ou du leader du gouvernement, s'il est de l'intention du gouvernement d'entendre les intéressés ou les principales victimes de son projet de loi avant de le soumettre à l'approbation de l'Assemblée nationale?

M. Chevrette: M. le Président, il n'est pas dans l'intention du gouvernement, compte tenu que nous ne touchons en aucun temps aux indemnités de base, de faire des consultations.

Mise aux voix

Le Président: Alors, l'Assemblée accepte-t-elle d'être saisie de ce projet de loi?

M. Paradis: Vote enregistré, M. le Président.

Le Président: Vote enregistré. Nous allons donc procéder au vote sur cette motion. Alors, qu'on appelle les députés!

(14 h 13 — 14 h 14)

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît! Alors, nous allons donc procéder au vote. Il s'agit que l'Assemblée se saisisse éventuellement du projet de loi 115, Loi modifiant la Loi sur la sécurité du revenu et d'autres dispositions législatives. Que ceux et celles qui sont pour veuillez bien se lever, s'il vous plaît.

Le Secrétaire adjoint: M. Parizeau (L'Assomption), M. Chevrette (Joliette), Mme Marois (Taillon), M. Brassard (Lac-Saint-Jean), M. Léonard (Labelle), Mme Harel (Hochelaga-Maisonnette), M. Garon (Lévis), M. Rochon (Charlesbourg), M. Trudel (Rouyn-Noranda—Témiscamingue), M. Boucher (Johnson), M. Laurin (Bourget), M. Paillé (Prévost), Mme Dionne-Marsolais (Rosemont), M. Julien (Trois-Rivières), M. Dufour (Jonquière), M. Landry (Bonaventure), Mme Blackburn (Chicoutimi), M. Boisclair (Gouin), M. Gendron (Abitibi-Ouest), M. Jolivet (Laviolette), Mme Beaudoin (Chambly), M. Campeau (Crémazie), M. Pelletier (Abitibi-Est), Mme Doyer (Matapédia), M. Baril (Berthier), M. Bertrand (Charlevoix), Mme Caron (Terrebonne), Mme Vermette (Marie-Victorin), M. Blais (Masson), Mme Robert (Deux-Montagnes), M. Paré (Lotbinière), Mme Malavoy (Sherbrooke), M. Baril (Arthabaska), M. Beaumier (Champlain), M. Boulé (Sainte-Marie—Saint-Jacques), M. Bourdon (Pointe-aux-Trembles), M. Brien (Rousseau), Mme Carrier-Perreault (Chutes-de-la-Chaudière), Mme Charest (Rimouski), Mme Barbeau (Vanier), M. Gaulin (Taschereau), M. Gagnon (Saguenay), M. Dion (Saint-Hyacinthe), M. Désilets (Maskinongé), M. Lachance (Bellechasse), M. Laprise (Roberval), M. Jutras (Drummond), M. Lazure (La Prairie), Mme Leduc (Mille-Îles), M. Lelièvre (Gaspé), M. Payne (Vachon), M. Morin (Dubuc), M. Létourneau (Ungava), M. Morin (Nicolet-Yamaska), M. Côté (La Peltre), M. Perreault (Mercier), M. Pinard (Saint-Maurice), M. Simard (Richelieu).

Le Président: Que ceux et celles qui sont contre cette motion veuillez bien se lever, s'il vous plaît.

Le Secrétaire adjoint: M. Paradis (Brome-Missisquoi), M. Bourbeau (Laporte), Mme Gagnon-Tremblay (Saint-François), M. Middlemiss (Pontiac), M. Gauvin (Montmagny-L'Islet), M. Vallières (Richmond), Mme Frulla (Marguerite-Bourgeoys), M. Macciocia (Viger), M. Gobé (LaFontaine), M. Lafrenière (Gatineau), M. Thérien (Bertrand), Mme Bélanger (Mégantic-Compton), M. Bissonnet (Jeanne-Mance), M. Brodeur (Shefford), M. Williams (Nelligan), M. Marsan (Robert-Baldwin), M. Lefebvre (Frontenac), M. Farrah (Îles-de-la-Madeleine), M. Sirros (Laurier-Dorion), M. Tremblay (Outremont), Mme Delisle (Jean-Talon), M. Beaudet (Argenteuil), M. LeSage (Hull), M. Poulin (Beauce-Nord), M. Bordeleau (Acadie), Mme Houda-Pepin (La Pinière), Mme Loiselle (Saint-Henri—Sainte-Anne), M. Cherry (Saint-Laurent), M. Charbonneau (Bourassa), M. Mulcair (Chomedey), M. MacMillan (Papineau), M. Quirion (Beauce-Sud), M. Copeman (Notre-Dame-de-Grâce), M. Bergman (D'Arcy-McGee), Mme Vaive (Chapleau), M. Kelley (Jacques-Cartier).

Le Secrétaire:	Pour:	58
	Contre:	36
	Abstentions:	0

Le Président: Alors, cette motion est adoptée. M. le leader du gouvernement.

M. Chevrette: Article c de notre feuilletton, M. le Président.

Projet de loi 116

Le Président: À l'article c du feuilletton, M. le ministre de la Santé et des Services sociaux présente le projet de loi 116, Loi modifiant de nouveau la Loi sur les services de santé et les services sociaux. M. le ministre.

M. Jean Rochon

M. Rochon: M. le Président, ce projet de loi modifie diverses dispositions de la Loi sur les services de santé et les services sociaux relatives à la formation et à la composition des conseils d'administration des établissements publics et des régies régionales.

Il propose d'abord un nouveau mode de formation du conseil d'administration chargé d'administrer l'ensemble des établissements qui exploitent, sur le territoire d'une régie régionale, un centre de réadaptation pour les personnes ayant une déficience physique. Il prévoit ensuite la possibilité, pour une régie régionale, de proposer au ministre de la Santé et des Services sociaux la formation d'un seul et même conseil d'administration pour administrer certains établissements dans des conditions que le projet de loi précise. C'est ainsi, par

exemple, qu'un établissement qui exploite un centre local de services communautaires et qu'un établissement qui exploite un centre d'hébergement et de soins de longue durée et dont le siège est situé sur le territoire desservi par le premier pourraient être administrés par le même conseil d'administration. Il pourra en être de même pour deux ou plusieurs établissements qui exploitent un centre hospitalier de soins généraux et spécialisés de 50 lits ou plus et qui ont leur siège sur le territoire de cette région régionale. La décision du ministre d'accepter ces propositions d'une région régionale devra faire l'objet d'un décret gouvernemental déposé à l'Assemblée nationale.

● (14 h 20) ●

Le projet de loi, en plus de préciser la composition du conseil d'administration applicable dans ces nouvelles circonstances, apporte aussi des modifications à la composition des divers conseils d'administration formés en application de la loi, notamment en prévoyant l'ajout de nouveaux membres cooptés en fonction de la vocation régionale ou suprarégionale des établissements concernés.

Le projet de loi introduit également de nouvelles mesures relatives au processus électoral ou de nomination des membres du conseil d'administration des établissements publics et aux conditions d'éligibilité des personnes à ces postes.

Par ailleurs, le projet de loi prévoit l'abolition des assemblées régionales dont la principale fonction était d'élire, parmi leurs membres, les personnes qui formaient le conseil d'administration des régions régionales. Des modifications sont conséquemment proposées pour redéfinir les règles et les modalités de formation et de composition des conseils d'administration des régions régionales.

Le projet de loi comporte enfin des modifications de nature technique, de terminologie et de concordance et des dispositions transitoires. Merci, M. le Président.

Le Président: M. le leader du gouvernement.

M. Chevette: Bien, je vous laisse poser la question avant.

Le Président: Vous vous étiez levé; j'avais cru que c'était pour une question de règlement, éventuellement. Effectivement, est-ce que l'Assemblée accepte d'être saisie de ce projet de loi? M. le leader de l'opposition officielle.

M. Paradis: Est-ce que le leader du gouvernement pourrait informer cette Chambre s'il a l'intention de tenir des consultations générales quant à cet important projet de loi, qui va affecter toutes les régions du Québec, et d'y inviter les fédérations de médecins, les diverses centrales syndicales qui représentent les travailleurs, d'y inviter, entre autres, le Comité provincial des malades, les représentants de l'Office des personnes handicapées du Québec, en somme à peu près tous les

intervenants qui peuvent être intéressés à la représentativité réelle de ces régions régionales qui...

Le Président: M. le leader du gouvernement.

M. Paradis: ...couvrent toutes les régions du Québec?

M. Chevette: M. le Président, si on m'avait laissé me lever, j'aurais fait une motion, que je vais faire immédiatement après que vous aurez demandé s'il est adopté.

Le Président: Je crois comprendre que M. le leader de l'opposition officielle aimerait au moins avoir une indication. M. le leader.

M. Paradis: Oui. Je ne doute pas des bonnes intentions du leader du gouvernement, je doute simplement de son ouverture, M. le Président, à entendre les organismes que j'ai mentionnés.

Le Président: M. le leader.

M. Chevette: Dans l'opposition, on a l'ouverture très large, surtout quand on a été neuf ans au pouvoir et qu'on n'a rien fait. Il y aura des commissions pour entendre, de façon particulière, certains groupes.

Des voix: Ah!

Mise aux voix

Le Président: Est-ce que l'Assemblée accepte d'être saisie de ce projet de loi?

M. Paradis: Sur division.

Le Président: Sur division. M. le leader du gouvernement.

Consultations particulières

M. Chevette: M. le Président, je fais immédiatement motion, en vertu de l'article 235 du règlement de l'Assemblée nationale, pour que la commission des affaires sociales procède à des consultations particulières et tienne des auditions publiques sur le projet de loi modifiant de nouveau la Loi sur les services de santé et les services sociaux et que le ministre de la Santé et des Services sociaux soit membre de ladite commission pour la durée du mandat.

Le Président: Alors, cette motion est adoptée? M. le leader de l'opposition officielle.

M. Paradis: Oui. Strictement dans la même veine, est-ce que le leader du gouvernement peut nous indiquer quels sont les organismes... Parce qu'on parle d'une

consultation publique et on peut penser, là, que les organismes que j'ai mentionnés tantôt vont être invités, s'il y a lieu. Est-ce que le leader pourrait confirmer que les organismes qui ont été mentionnés vont être invités?

Le Président: M. le leader du gouvernement.

M. Chevette: M. le Président, je ne confirme rien. C'est dans une séance de travail que des membres de la commission décident des groupes, discutent, prennent des votes et ils se branchent. C'est là une façon de gouverner.

Le Président: Alors, est-ce que cette motion est adoptée?

Une voix: Adopté.

Dépôt de documents

Le Président: Adopté. M. le leader du gouvernement, au dépôt de documents.

Réponses à des questions inscrites au feuillet

M. Chevette: Je voudrais répondre, M. le Président, aux questions 17 et 18 du feuillet du 5 avril 1995, par le député de Richmond.

Le Président: Alors, documents déposés. M. le ministre délégué à l'Administration et à la Fonction publique et président du Conseil du trésor.

Rapport annuel des Services gouvernementaux

M. Léonard: M. le Président, j'ai l'honneur de déposer le rapport annuel 1994-1995 des Services gouvernementaux.

Le Président: Ce document est déposé. M. le ministre des Ressources naturelles.

Rapport annuel de la Société nationale de l'amiante

M. Gendron: Oui, M. le Président. J'ai l'honneur de déposer le rapport annuel 1994-1995 de la Société nationale de l'amiante.

Dépôt de rapports de commissions

Le Président: Document déposé. Nous en sommes au dépôt de rapports de commissions. M. le Président de la commission des institutions et député de Richelieu.

Étude détaillée du projet de loi 92

M. Simard: M. le Président, j'ai l'honneur de déposer le rapport de la commission des institutions, qui

a siégé le 1er décembre 1995 afin de procéder à l'étude détaillée du projet de loi 92, Loi modifiant le Code de procédure pénale. Le projet de loi a été adopté avec des amendements.

Le Président: Alors, ce rapport est déposé. M. le Président de la commission des institutions, toujours.

Étude détaillée du projet de loi 238

M. Simard: Oui, M. le Président. J'ai l'honneur de déposer le rapport de la commission des institutions, qui a siégé le 1er décembre afin de procéder à l'étude détaillée du projet de loi d'intérêt privé 238, Loi concernant certaines acquisitions par le Ste Marguerite Salmon Club et le Club de pêche Sainte-Marguerite. Le projet de loi a été adopté avec des amendements.

Mise aux voix du rapport

Le Président: Ce rapport est-il adopté?

Une voix: Adopté.

Le Président: Adopté. M. le Président de la commission des affaires sociales et député de Mercier.

Élection du président de la commission des affaires sociales

M. Perreault: Oui. Alors, M. le Président, j'ai l'honneur de déposer le rapport de la commission des affaires sociales, qui a siégé le 1er décembre 1994 afin de procéder à l'élection du président de la commission.

Le Président: Alors, ce rapport est déposé.

Il n'y a pas de dépôt de pétitions.

Pas d'interventions portant sur une violation de droit ou de privilège ou sur un fait personnel.

Questions et réponses orales

Période de questions et de réponses orales. M. le député de Bourassa, pour une question principale.

Discussions fédérales-provinciales sur la réforme de l'assurance-chômage

M. Charbonneau (Bourassa): M. le Président, la semaine dernière, le gouvernement fédéral rendait publique sa proposition de réforme de l'assurance-chômage appelée maintenant assurance-emploi. Tout en mettant de l'avant un ensemble de cinq grandes mesures actives en matière de soutien à l'emploi et de formation professionnelle, le gouvernement fédéral propose aux provinces, donc au Québec, d'entreprendre des pourparlers immédiats non seulement sur l'administration de ces mesures, mais aussi sur leur conception et sur leur évaluation, et le fédéral s'oblige à conclure une entente

avec le Québec dans le cas particulier des subventions et prêts pour le perfectionnement des travailleurs.

Considérant que la population québécoise souhaite l'établissement d'un dialogue constructif entre Québec et Ottawa sur ces questions vitales pour les travailleurs et les sans-emploi et considérant que le lanceur de relève du PQ, Lucien Bouchard, a dit qu'il ne favorisait pas les chaises vides face au fédéral, est-ce que Mme la ministre de l'Emploi et de la Concertation pourrait confirmer devant cette Chambre son intention d'entrer immédiatement en discussion et en négociations avec le fédéral sur ce dossier si vital pour la population québécoise?

Le Président: Mme la ministre de l'Emploi et de la Concertation.

Mme Harel: Alors, M. le Président, je vais réitérer ici même ce que j'ai eu l'occasion à maintes reprises de déclarer: Nous sommes prêts à entreprendre des pourparlers immédiats pour obtenir, M. le Président, de retirer le fédéral de la main-d'oeuvre et de retourner au Québec les budgets correspondants, en conformité avec le consensus québécois qui a toujours été exprimé dans cette Chambre depuis cinq ans.

Le Président: M. le député de Bourassa, pour une question complémentaire.

M. Charbonneau (Bourassa): Une autre principale, M. le Président.

Le Président: En question principale.

Lettre du fédéral demandant au gouvernement du Québec de participer à ces discussions

M. Charbonneau (Bourassa): Est-ce que la ministre de l'Emploi et de la Concertation pourrait nous dire si elle a pris connaissance d'une lettre que lui a adressée le ministre Axworthy, en date du 2 novembre, lettre qui lui suggère d'arrêter de s'écrire de longues lettres et de convenir d'une date de rencontre le plus tôt possible, dans le but d'entamer un dialogue constructif et de s'entendre sur le développement des ressources humaines? Est-ce que la ministre peut nous dire si elle va répondre favorablement et immédiatement à cette demande de fixer une rencontre pour une discussion avec le fédéral?

Le Président: Mme la ministre de l'Emploi et de la Concertation.

Mme Harel: Alors, M. le Président, j'ai déjà même eu l'occasion d'écrire, dans un communiqué de presse qui a été publié sur Telbec le 9 novembre, que j'étais prête immédiatement à rencontrer mon vis-à-vis fédéral. Le cabinet de l'Emploi a à maintes reprises communiqué avec le cabinet du ministre Axworthy

pour obtenir une date d'une telle rencontre, M. le Président.

Mais j'aimerais cependant, M. le Président, peut-être profiter de l'occasion pour rappeler également au député de Bourassa que je lui ai écrit aussi pour avoir sa collaboration...

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Harel: ...pour nous amener, au Québec, à obtenir le retrait d'articles d'une loi déposée par M. Axworthy, qui légalise l'intrusion et l'ingérence du gouvernement fédéral en matière de main-d'oeuvre et qui a encore été votée en deuxième lecture à la Chambre des communes la semaine passée.

● (14 h 30) ●

Est-ce que je peux rappeler, M. le Président, au député de Bourassa que les propositions qui sont sur la table sont extrêmement inquiétantes, parce que c'est de la mise en tutelle du Québec à l'égard du développement de la main-d'oeuvre qu'il s'est agi, avec les propositions de M. Axworthy vendredi passé.

M. le Président, pour le démontrer, je souhaiterais le consentement de cette Chambre pour déposer les articles 56 à 65 de la nouvelle Loi sur l'assurance-chômage et les articles 6 à 20 de la loi C-96 sur l'ingérence d'Ottawa dans la main-d'oeuvre.

Le Président: Alors, est-ce qu'il y a consentement pour le dépôt des documents, M. le leader de l'opposition officielle?

M. Paradis: Oui, strictement pour offrir à Mme la ministre, M. le Président, la possibilité de déposer l'ensemble de la législation.

M. Chevette: M. le Président.

Le Président: M. le leader du gouvernement.

M. Chevette: Non seulement on va déposer l'ensemble de la loi, mais, pour leur permettre au moins de lire un petit bout de cette loi... C'est ça qu'on voulait faire. C'était une question pratique.

Documents déposés

Le Président: Alors, je comprends donc qu'il y a consentement pour le dépôt du document. Je serais maintenant prêt à donner la parole à un nouvel intervenant. Mme la députée de Saint-François, en question principale.

Conflit entre la ville de Montréal et les cols bleus

Mme Gagnon-Tremblay: Merci, M. le Président. Depuis un an, le gouvernement a démontré peu de sensibilité à l'égard de la population. On se souviendra

des mois de conflits sans intervention gouvernementale. Pensons aux commerçants, aux étudiants, aux travailleurs de la ville de Québec qui ont été privés pendant des mois de leur transport en commun. Le Trésor public a été privé de près de 40 000 000 \$, dont 5 % devaient être affectés aux groupes communautaires, à cause du conflit du Casino à Montréal en pleine saison touristique. Dans la construction domiciliaire, des milliers de familles québécoises risquent de subir les conséquences d'un conflit de travail. À Montréal, la population endure un conflit qui s'éternise, et, au lieu de rapprocher les parties, la médiation a été un échec.

Ma question à la ministre de l'Emploi, M. le Président. Malgré la commission parlementaire qui doit se tenir demain et qui permettra aux parties de s'exprimer, la ministre peut-elle s'engager envers les Montréalais et les Montréalaises à régler ce conflit d'ici la fin de la présente fin de semaine?

Le Président: Mme la ministre de l'Emploi et de la Concertation.

Mme Harel: Alors, M. le Président, puis-je noter avec vous que le préambule a porté sur un nombre très élargi de questions? Je signale à Mme la députée de Saint-François que nous aurons toute la journée, demain, pour en discuter et rappeler une évidence qui vaut la peine d'être rappelée cet après-midi: qu'un règlement entre les parties est toujours possible et infiniment meilleur que tout règlement qui pourrait être imposé par un tiers.

Alors, ceci dit, quelques mots pour rappeler que, si on trouve comme société que c'est insuffisant, eh bien, on peut quand même se consoler, puisque, depuis septembre 1994, c'est-à-dire depuis l'élection du Parti québécois, il se sera créé 50 000 nouveaux emplois au Québec, c'est-à-dire 43 % de tous les nouveaux emplois créés au Canada. Alors, c'est une moyenne qui n'est pas celle que nous souhaitions, mais qui, en comparaison avec celle des autres provinces, peut peut-être nous donner un peu de baume et de consolation.

Le Président: Mme la députée de Saint-François, pour une question complémentaire.

Mme Gagnon-Tremblay: M. le Président, la ministre ne reconnaît-elle pas que, dans le conflit des cols bleus de Montréal, le rapport de force est déséquilibré et que c'est toute une population qui en souffre? Quand les Montréalais peuvent-ils s'attendre à avoir leurs services?

Le Président: Mme la ministre de l'Emploi et de la Concertation.

Mme Harel: Alors, M. le Président, j'ai déjà eu l'occasion de le dire, mais je le répète avec plaisir, parce que ça va rassurer les Montréalais, je crois, de savoir que les services essentiels sont non seulement scrupuleusement respectés, mais que l'administration

municipale considère même qu'ils sont trop élevés. Donc, ce n'est pas de services à la population dont il s'agit.

Je comprends que, demain, nous aurons l'occasion, avec les parties, d'étudier en profondeur comment elles entendent arriver à un règlement pour améliorer les gains de productivité et puis également, M. le Président, pour s'assurer qu'aux meilleurs coûts les services soient rendus. Mais j'aimerais rassurer Mme la députée de Saint-François et les membres de cette Assemblée en leur disant que, depuis aussi longtemps que le ministère de l'Emploi tient des statistiques sur les conflits de travail, c'est la première année où il y a si peu de conflits, M. le Président. En regard de 1986, la diminution du nombre de conflits de travail est de 95 %.

Le Président: En conclusion, s'il vous plaît.

Mme Harel: On a 95 % moins de conflits de travail cette année qu'il y a maintenant neuf ans. Alors, je crois, évidemment, que ça explique pourquoi un en particulier retient notre attention. Il y avait 11 conflits ce mois-ci. M. le Président, je peux quasiment vous les énumérer un par un. Merci.

Le Président: Mme la députée de Marguerite-Bourgeoys, pour une question principale.

Mme Frulla: Non, complémentaire, M. le Président.

Le Président: Complémentaire.

Mme Frulla: Est-ce que la ministre, compte tenu de l'état pitoyable des routes, des trottoirs, cette fin de semaine, compte tenu du problème à Montréal qui continue et qui persiste — je me fais insistante, M. le Président — peut nous promettre qu'à la suite de la commission parlementaire, si on n'en arrive pas à un consensus entre les parties... Est-ce qu'elle promet de déposer une loi spéciale pour protéger, justement, la population de Montréal et pour que ce conflit cesse, parce que les contribuables montréalais n'en peuvent plus, M. le Président?

Le Président: Mme la ministre de l'Emploi et de la Concertation.

Mme Harel: Alors, M. le Président, est-ce que je peux, de mon côté, compter sur la collaboration de Mme la députée de Marguerite-Bourgeoys pour qu'elle ne réclame pas le droit au lock-out dans les municipalités, qui réduirait encore plus les services auxquels la population a droit? Et puis-je m'attendre à ce qu'elle attende au moins à la fin de cette commission pour souhaiter avec moi qu'elle puisse aussi enclencher un processus de négociation, lequel processus peut être garant d'une véritable réorganisation, sur d'autres bases, des relations de travail à Montréal?

Le Président: M. le député de Saint-Laurent, pour une question complémentaire?

M. Cherry: Principale, M. le Président.

Le Président: Principale.

Possibilité de rétablir le péage sur les autoroutes

M. Cherry: Comme ministre des Finances, l'actuel ministre des Transports, on s'en souvient, a imposé une taxe de 1 % sur la masse salariale puis de 1 % sur la TVQ. Il est ministre des Transports depuis à peine quelques semaines, que, déjà, vendredi dernier, il nous a annoncé — je vois que ça l'amuse — 0,015 \$ le litre d'essence. Il a annoncé ça vendredi dernier aux gens de Montréal, ce qui faisait suite à une déclaration de sa part, reprise dans les journaux, comme quoi il voyait de façon favorable la réinstallation des péages sur les autoroutes.

Maintenant que le référendum est chose du passé et que le ministre a décidé de faire payer les Montréalais et les Montréalaises, peut-il nous dire s'il a d'autres caueux en réserve pour ces populations?

Le Président: M. le ministre des Transports.

M. Campeau: M. le Président, le gouvernement a annoncé il y a six ans que la subvention de 50 000 000 \$ se terminerait le 31 décembre de l'année dernière, le 31 décembre 1994. Ça a été extensionné, ça a été — c'est le mot — extensionné jusqu'à cette année, le 31 décembre 1995. Il nous fallait faire quelque chose.

Nous avons consulté la Table des préfets et maires, qui nous a fait certaines suggestions: par exemple, augmenter l'immatriculation sur les véhicules des particuliers, augmenter l'immatriculation de 30 \$ à 55 \$. Nous avons refusé, nous avons trouvé que c'était un petit peu exagéré. Ils ont aussi recommandé une augmentation sur l'essence; ils allaient chercher quelque 40 000 000 \$. Nous, nous irons chercher quelque 45 000 000 \$ pour aider la nouvelle Agence métropolitaine de transport à se former et pour aider à mettre de l'ordre dans le transport en commun à Montréal. Alors, je pense que c'est tout à fait approprié, et cette taxe de 0,015 \$ s'imposera sur les résidents de la région de Montréal seulement.

Le Président: M. le député de Saint-Laurent, pour une question complémentaire.

M. Cherry: M. le Président, tel que formulé dans ma question principale, est-ce que le ministre — tel que je l'ai cité, là, dans le journal du 24 novembre — a l'intention de vraiment rétablir les péages sur les autoroutes au Québec?

Le Président: M. le ministre des Transports.

M. Campeau: M. le Président, il avait été question de sources de revenus. Je pense que la ministre des Finances aussi en a parlé. Peut-être qu'on pourrait étudier le péage sur les autoroutes. Il n'y a aucune décision qui a été prise là-dessus. C'est une façon d'augmenter les revenus qui est à l'étude, mais il n'y a aucune décision finale de prise là-dessus, comme je le disais tout à l'heure.

• (14 h 40) •

Le Président: M. le député de Saint-Laurent, toujours en complémentaire.

M. Cherry: En additionnelle, M. le Président. Est-ce que, lorsqu'ils feront l'étude, le ministre a l'intention de consulter son prédécesseur qui, lui, se targue d'être celui qui l'a aboli, alors que, ça, c'est injuste et que jamais ça ne devrait être rétabli au Québec? Est-ce que le président du Conseil du trésor va faire partie du comité d'étude là-dessus?

Le Président: M. le ministre des Transports.

M. Campeau: Le président du Conseil du trésor a une large expérience dans les transports, et soyez assuré que je vais le consulter, comme je l'ai consulté pour le projet de loi 102.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président: Mme la députée de Saint-Henri—Sainte-Anne, pour une question principale?

Augmentation du nombre de prestataires de l'aide sociale

Mme Loiselle: S'il vous plaît, oui. Merci. M. le Président, d'après les prévisions du ministère de la Sécurité du revenu, et ce, sans tenir compte des effets de la réforme de l'assurance-emploi, plus de 900 000 personnes seront à la sécurité du revenu, soit un Québécois sur neuf qui vivra de l'aide sociale au Québec, en mars 1996. Malgré cette augmentation qui est dramatique et sans précédent au Québec, la ministre de la Sécurité du revenu s'est laissé imposer sans broncher, sans réagir une enveloppe budgétaire fermée qui touche les mesures d'employabilité et d'intégration en emploi. Le résultat de tout ça: l'accès à la formation et aux mesures d'intégration en emploi diminue, les chances des prestataires de la sécurité du revenu de retourner sur le marché du travail baissent. Alors, le grand résultat, malheureusement, pour la clientèle: elle ne cesse d'augmenter. Voilà le beau cercle vicieux que la ministre de la Sécurité du revenu a créé au Québec.

Est-ce que la ministre, M. le Président, endosse les prévisions de son ministère à l'effet que 900 000 personnes seront prestataires de l'aide de dernier recours d'ici mars 1996, et ce, sans tenir compte des variations que pourrait engendrer la réforme de l'assurance-emploi du ministre Axworthy?

Le Président: Mme la ministre de la Sécurité du revenu.

Mme Blackburn: M. le Président, à moins que la députée de Saint-Henri—Sainte-Anne ne soit voyante, je pense qu'elle et moi, on n'est pas en mesure d'évaluer l'impact de l'assurance-emploi aujourd'hui, au moment où on se parle, sur les clientèles de l'aide sociale. On pense qu'il va être particulièrement désastreux, mais, pour le moment, on n'est pas en mesure de le chiffrer; on va le faire dans les prochains jours.

Cependant, je veux rétablir tout de suite une information qui est parue dans un journal, à l'effet qu'il y aurait quelque 900 000 hommes, femmes et enfants qui vivraient de l'aide sociale en mars 1996. Ce qui a été dit, ce qu'il faut répéter, c'est que, pour le mois de mars, qui est un mois de pointe en matière de présence à l'aide sociale, ça n'est pas 900 000 personnes, c'est 838 000. C'est trop! C'est trop, tout le monde le reconnaît. Mais l'évaluation du ministère, c'est 838 000. Et, quand on prend les clientèles, on les prend sur 12 mois, ce qui nous ramène à ce qui sera vraisemblablement les clientèles annuelles, de 482 000.

Quand la députée, cependant, nous dit qu'il y a là-dedans un précédent, que ça ne s'est jamais vu, je voudrais lui rappeler qu'entre 1990 et 1994 il y a eu 120 000 nouveaux ménages qui sont rentrés à l'aide sociale. Alors, en matière de précédent, vous avez à ce jour battu tous les records.

Le Président: Mme la députée de Saint-Henri—Sainte-Anne, pour une question complémentaire.

Mme Loiselle: Parlons de la courte histoire de la ministre, M. le Président.

Le Président: Votre question, s'il vous plaît.

Mme Loiselle: Parlons de la courte histoire de la ministre.

Une voix: Peut-on... Peut-on parler?

Mme Loiselle: La ministre réalise-t-elle qu'il y avait, dès son entrée en fonction, 770 000 prestataires à l'aide sociale, qu'il y en a maintenant plus de 800 000, en moins d'un an, et qu'on en prévoit plus de 900 000 dans quelques mois, d'après ses propres fonctionnaires qu'elle met en doute un peu aujourd'hui, M. le Président? Ne croit-elle pas qu'en coupant dans les mesures d'intégration en emploi, coupure provoquée par son enveloppe budgétaire fermée qu'elle a acceptée sans broncher, elle diminue les chances pour sa clientèle de retourner sur le marché du travail, M. le Président?

Une voix: C'est ça. C'est ça, la question.

Le Président: Mme la ministre de la Sécurité du revenu.

Mme Blackburn: M. le Président, la députée confond prestataires et personnes vivant de l'aide sociale. Les prestataires, ce sont les ménages — et on en prévoit 481 500 et quelques — sauf que ceux qui vivent d'aide sociale, c'est autre chose. Alors, il ne faut pas semer plus de panique qu'il n'y en a. À présent, nous avons protégé le filet social, nous avons indexé le soutien financier, ce qui mettra dans les goussets des personnes Soutien financier 19 000 000 \$, en 1996. Nous nous sommes assurés que les personnes qui donnaient une prestation de travail soient considérées comme des travailleurs et des travailleuses, c'est-à-dire qu'elles puissent contribuer à la CSST, à la Régie des rentes. Ça assure le présent et ça protège l'avenir également. Nous avons pris un certain nombre de mesures...

Le Président: En conclusion, s'il vous plaît.

Mme Blackburn: ...pour rendre le programme APPORT...

Le Président: À l'ordre! En conclusion, s'il vous plaît.

Mme Blackburn: ...plus accessible. En ce qui a trait au budget qui sera le nôtre en 1996-1997, il faudrait que la députée fasse comme moi, qu'elle attende.

Le Président: Mme la députée de Saint-Henri—Sainte-Anne, en complémentaire.

Mme Loiselle: Oui, M. le Président. Est-ce que la ministre reconnaît et valide les chiffres que j'ai donnés tantôt? Dès son entrée, 778 000 prestataires, plus de 800 000 prestataires un an plus tard, et bientôt près de 900 000, d'ici mars 1996. Et je peux l'aider en déposant les données mensuelles de son ministère.

Le Président: Mme la ministre de la Sécurité du revenu.

Mme Blackburn: M. le Président, je vais le répéter: 900 000, c'est erroné. Le ministère prévoit 838 000 personnes qui vivraient d'aide sociale en mars 1996, ce qui est trop, je le rappelle. L'exclusion, ce n'est pas bon pour les personnes, ce n'est pas bon pour l'État non plus. Cependant, il va falloir que la députée me dise, si elle continue à prétendre qu'on a posé des gestes qui sont inacceptables — alors qu'on a protégé les prestations de base pour tout le monde qui est à l'aide sociale — où on coupe. Ou encore est-elle de celles qui pensent qu'il faut équilibrer les finances de l'État, qu'il faut les assainir, qu'il ne faut pas relever les taxes et qu'il ne faut pas couper? Bien, qu'est-ce qu'on pense qu'elle va faire? Est-ce qu'on peut faire tout ça en même temps? Ce n'est pas un peu la quadrature du cercle?

Le Président: M. le leader de l'opposition officielle, en complémentaire?

M. Paradis: Non, M. le Président. Il y a une demande de dépôt de document de la part de Mme la députée; vous n'avez pas vérifié le consentement.

Le Président: Non. M. le leader de l'opposition officielle, ce que la députée a dit, c'est qu'elle pouvait déposer. Alors, je n'ai pas compris qu'il s'agissait d'une demande de dépôt. Maintenant, si Mme la députée veut déposer le document, j'aurai besoin du consentement. M. le leader du gouvernement.

M. Chevette: Oui. Nous, nous l'avons lu.

Des voix: Ha, ha, ha!

Document déposé

Le Président: À l'ordre! Alors, je comprends qu'il y a consentement pour le dépôt du document. Mme la députée de La Pinière, pour une question principale.

Politique interculturelle au ministère de l'Éducation

Mme Houda-Pepin: M. le Président, la Commission des états généraux sur l'éducation a rencontré, le 13 septembre dernier, les représentants d'une quinzaine d'organismes des communautés culturelles à Montréal. De nombreux organismes concernés par la gestion de la diversité réclament des paramètres clairs du ministère de l'Éducation du Québec pour baliser leurs interventions. À l'étude des crédits, le 26 avril dernier, le ministre de l'Éducation a déclaré, et je cite, qu'il y a des études qui se font sur une politique interculturelle. Sept mois se sont déjà écoulés depuis cette déclaration.

M. le Président, le ministre peut-il nous dire quand il va rendre publique la politique interculturelle de son ministère, qui est tant réclamée par le milieu de l'éducation du Québec et par les différents organismes institutionnels et communautaires qui sont confrontés au défi de l'intégration au quotidien?

Le Président: M. le ministre de l'Éducation.

M. Garon: M. le Président, comme la députée vient de le dire, il y a près de 2 000 mémoires qui ont été présentés à la Commission des états généraux sur l'éducation, et le mémoire devrait être rendu public à la fin de décembre, début de janvier. À ce moment-là, l'intégration des différents mémoires dans un compte rendu des besoins et des attentes de la population par rapport au système d'éducation du Québec va être rendue publique.

• (14 h 50) •

Maintenant, le ministère, de son côté, travaille sur une politique ou des actions dans le sens de l'intégration interculturelle des citoyens, pour que tous soient des Québécois à part entière, et, quand les documents seront prêts, ça me fera plaisir de les rendre publics.

Le Président: M. le député de Rivière-du-Loup, une question principale?

M. Dumont: Oui.

Le Président: Allez-y.

Scénarios permettant d'éviter la hausse de 1 % de la TVQ

M. Dumont: Merci, M. le Président. La population, partout, on l'entend, nous dit comment elle est découragée, fatiguée, essouffée d'avoir toujours moins de services et, en même temps, plus de taxes. Le gouvernement a confirmé, lors d'une motion, la semaine dernière, son intention de hausser la taxe de vente du Québec de 1 %, ce qui est évidemment contraire à ses engagements électoraux, mais ce qui a aussi, à mon avis, des conséquences dramatiques sur l'économie du Québec: d'abord en assommant les consommateurs et, deuxièmement, en remettant en question une reprise économique qu'on sent très fragile.

Alors, ma question: Devant tous ces concitoyens du Québec qui sont tannés d'avoir toujours, face à moins de services, malgré tout, plus de taxes, est-ce que la ministre des Finances a préparé d'autres scénarios, basés sur des réductions de dépenses plutôt qu'une nouvelle augmentation de taxe, pour éviter cette hausse de taxe que tant de citoyens veulent éviter, incluant le chef du Bloc québécois?

Le Président: Mme la ministre des Finances.

Mme Marois: Je remercie le député de Rivière-du-Loup de sa question, M. le Président. Le problème, c'est que le gouvernement fédéral nous a assommés, aussi, avec un transfert réduit de l'ordre de 650 000 000 \$. Si le député me demande d'envisager des scénarios pour nous permettre de l'éviter, bien sûr, tous les scénarios sont envisagés, du côté des dépenses, du côté de la révision de certains gestes que l'on pose, mais aussi du côté de la révision des revenus, la façon d'aller les chercher mieux, plus efficacement, plus équitablement aussi, parce que je pense que tout le monde devra contribuer au relèvement de la situation des finances publiques au Québec; il en va de la qualité et de la disponibilité de nos services, et de l'avenir de nos enfants aussi.

Le Président: M. le député de Rivière-du-Loup, pour une question complémentaire.

M. Dumont: Est-ce que, puisqu'il s'agit de comparaison avec le budget fédéral, la ministre des Finances peut s'engager à procéder assez rapidement à un plan de réduction des effectifs qui soit au moins comparable à celui que le gouvernement fédéral s'est donné?

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président: Mme la ministre des Finances.

Mme Marois: J'ai dit au député de Rivière-du-Loup, M. le Président, que nous étions en train d'évaluer une série de scénarios. Cela est normal, puisque nous sommes en phase de préparation du budget, tant des crédits que nous aurons de disponibles pour les services que des revenus nous permettant de les rendre. Et, lorsque le temps sera venu, nous aurons, s'il y a lieu, des discussions quant au choix que nous privilégions, sur les mesures que nous retiendrons, cela va de soi, tant avec les membres de cette Assemblée qu'avec l'ensemble de la population québécoise par ses représentants, par ses leaders un peu partout. Parce que je pense que c'est important que nous agissions dans la transparence et dans la connaissance de ce que les choix peuvent signifier, qu'il s'agisse de regarder du côté des effectifs ou qu'il s'agisse de regarder du côté des services ou de la rentrée des revenus. Et c'est comme ça que, à mon point de vue, on va finir par se solidariser sur les moyens utiles pour nous permettre d'atteindre un objectif qui est incontournable.

Le Président: M. le député de Rivière-du-Loup, toujours en complémentaire.

M. Dumont: Toujours en complémentaire. Est-ce qu'on doit comprendre de la ministre que, avant d'aller à l'ultime recours qu'est la hausse de la taxe de vente du Québec, elle présentera à tous les parlementaires de l'Assemblée nationale, pour donner à tout le monde la chance de participer, des scénarios précis de réduction de dépenses à comparer et présentera aussi les impacts qu'elle est sûrement en mesure d'évaluer à son ministère, les impacts de cette hausse de taxe de vente du Québec sur l'économie du Québec?

Le Président: Mme la ministre des Finances.

Mme Marois: Alors, M. le Président, notre Assemblée, évidemment, a des outils pour se permettre d'étudier de telles avenues. D'une part, lors du dépôt des crédits et, d'autre part, lors du discours du budget, ça nous permet d'envisager toutes les avenues et de voir celles que le gouvernement proposera aux Québécois et aux Québécoises.

Le Président: M. le député de Laporte, en complémentaire.

M. Bourbeau: Oui. M. le Président, une question complémentaire au premier ministre. Est-ce que le premier ministre a bien compris ce que la ministre des Finances vient de nous affirmer, à l'effet que la réduction des transferts fédéraux n'est que de 600 000 000 \$ et non pas de 1 300 000 000 \$, comme l'a si malencontreusement affirmé le premier ministre dans sa déclaration ministérielle de la semaine dernière?

Une voix: Ha, ha, ha!

Le Président: M. le premier ministre.

M. Parizeau: Mais oui, je vais commenter ça avec plaisir, M. le Président. Ça va me permettre de revenir, d'abord, sur le budget Martin. Le budget Martin a coupé 650 000 000 \$, pour 1996-1997, dans les transferts qui vont au Québec. D'autre part, avant le budget Martin, il y avait eu d'autres budgets du gouvernement fédéral qui avaient réduit encore les transferts. L'ex-ministre des Finances avait dénoncé cette coupure des transferts. Alors, l'addition des coupures qu'il a subies plus les coupures annoncées par le dernier budget Martin, ça entraîne, l'année prochaine, en 1996-1997, 1 300 000 000 \$ de réduction des transferts fédéraux au gouvernement du Québec.

Mme Marois: Voilà!

Le Président: M. le député de Frontenac, pour une question principale.

Financement d'un centre de jour dans la région de l'Amiante

M. Lefebvre: Merci, M. le Président. M. le Président, on apprend que le ministre de la Santé sera demain dans la région Chaudière-Appalaches. En septembre dernier, le ministre, caché derrière la Régie de la santé, a frappé très durement la région de l'Amiante. Le budget de fonctionnement de l'hôpital de la région de l'Amiante, de 38 000 000 \$, a été compressé de 7 300 000 \$ sur trois ans, c'est-à-dire une compression de 20 %; 150 postes permanents seront abolis et 180 lits de courte durée, M. le Président, seront réduits à 100 lits.

Le ministre vient de frapper à nouveau. C'est au tour maintenant du centre de jour de subir d'autres cruelles décisions du ministre, M. le Président. Ce centre de jour opère depuis juin 1995; sa création a été formellement autorisée par l'ancien ministre de la Santé en décembre 1991, et un budget annuel de fonctionnement de 1 515 000 \$ a été autorisé par un C.T., une autorisation du Conseil du trésor, portant le numéro 178978. Or, sur l'année en cours, M. le Président, le ministre n'a versé, à date, que 826 000 \$ sur les 1 515 000 \$ dus en vertu du C.T. et il refuse, M. le Président, même si la demande lui a été faite, de verser au centre hospitalier de la région de l'Amiante les 689 000 \$...

Le Président: Votre question, s'il vous plaît.

M. Lefebvre: ...qui sont dus pour l'opération du centre de jour.

Ma question, M. le Président: Pourquoi le ministre refuse-t-il de s'acquitter de son obligation envers le centre hospitalier, le centre de jour et la population de la

grande région de Frontenac, obligation de verser, en vertu d'un C.T. — qu'il a lu, je l'espère — les 689 000 \$ qui sont dus, M. le Président?

Le Président: M. le ministre de la Santé et des Services sociaux.

M. Rochon: Oui. M. le Président, pour bien comprendre la situation exposée par le député de Frontenac, ce n'est peut-être pas inutile de faire un peu de la petite histoire. Ce centre de ressources alternatives, ambulatoire, a été demandé et mis sur pied par la région et la sous-région de Thetford Mines lors de leur sommet économique, en 1990 ou 1991, si je me rappelle bien...

M. Chevette: En 1990.

M. Rochon: ...et le ministre du gouvernement précédent a approuvé cette décision du sommet, mais ne l'a jamais financé d'aucune façon pendant les quatre années qui ont suivi.

Des voix: Ah! Bon!

Le Président: Alors, M. le ministre.

• (15 heures) •

M. Rochon: Alors, le député aurait peut-être eu mérite de participer à la rencontre que j'ai eue avec tous les représentants de la population et ceux qui défendaient les dossiers chauds, il y a quelques semaines, quelques mois tout au plus — je pense qu'on était au début du mois d'octobre, si je me rappelle bien — où on a très bien expliqué la situation et convenu que le montant total de 1 500 000 \$ auquel il faudrait arriver pour financer le centre, qu'on devrait être capable d'y arriver dans le cadre des trois années du projet de transformation et que, dès la première année, avec les sommes présentement disponibles, on faisait un effort à 50 % et que, dans les meilleurs délais et compte tenu des réallocations qu'on va devoir faire localement encore à l'hôpital de Thetford Mines, on devrait être capable de compléter le montant. M. le Président, on aura fait, donc, en moins de deux ans ce qu'on n'a pas réussi à faire pour un seul sou en quatre ans, sous le gouvernement précédent.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît! M. le député de Frontenac, pour une question complémentaire.

M. Lefebvre: M. le Président, est-ce que le ministre de la Santé est en train de m'avouer qu'il ne savait pas que le centre de jour n'est construit que depuis juin dernier, 1995, et qu'il n'opère que depuis juin 1995? Est-ce que le ministre est en train de me dire qu'il aurait fallu financer un centre de jour qui n'existait pas?

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président: M. le ministre.

M. Rochon: M. le Président, je pensais que le député avait compris que j'avais bien compris qu'il n'existait pas parce qu'on n'avait jamais donné l'argent ni l'engagement de l'ouvrir et de le préparer, leur centre. C'est quand le gouvernement a été changé qu'on leur a dit: Vous pouvez va aller préparer votre centre parce que, nous, on va vous le financer dès qu'il sera préparé. C'est pour ça qu'il n'était pas là.

Des voix: Ah!

Le Président: M. le député de Frontenac, pour une question complémentaire.

M. Lefebvre: M. le Président, est-ce que le ministre, dans le but de bien comprendre toute la situation, peut lire le C.T. du mois de novembre 1991 auquel j'ai fait référence tout à l'heure, M. le Président? Et, après l'avoir lu, M. le Président, entend-il dire demain aux gens de Chaudière-Appalaches, et particulièrement à la population de la région de l'Amiante, du comté de Frontenac, qu'il réalise et comprend finalement qu'il doit respecter le C.T. que j'ai sous les yeux, ici, et que le centre de jour de Frontenac, en opération depuis juin 1995, pas depuis 1991, M. le Président, pourra compter sur le budget de fonctionnement de 1 500 000 \$ qui est dû en vertu du C.T. que je dépose avec le consentement des membres de cette Chambre, M. le Président?

Document déposé

Le Président: Est-ce qu'il y a d'abord consentement pour le dépôt du document?

Des voix: Consentement.

Le Président: Consentement. M. le ministre.

M. Rochon: M. le Président, je vais sûrement lire avec attention les documents déposés, comme on le fait toujours quand l'opposition dépose des documents. Maintenant, je pense, M. le Président, que la population avait très bien compris que le C.T. en question, comme les fonds qui y avaient été mentionnés, était périmé avec les fonds qu'on a périmés, parce qu'ils ne les ont jamais eus, les fonds, ils n'ont jamais pu ouvrir leur centre auparavant. Le C.T. qui est valable pour eux, c'est celui qui correspond à des engagements qui sont réels, les engagements qu'on a pris et qui vont se réaliser dans le cadre du projet de transformation que la régie a déterminé avec les gens de la région de Thetford Mines, M. le Président. Alors, si vous voulez, je pense que je vais m'en tenir à nos engagements qu'on va être capables de réaliser plutôt que de remonter aux engagements du gouvernement précédent qu'eux n'ont jamais pu réaliser, M. le Président.

Des voix: Bravo!

Le Président: M. le député de Frontenac, toujours en complémentaire?

M. Lefebvre: M. le Président, oui, une dernière et courte question au ministre. Est-ce que le ministre est en train de me dire, M. le Président, et également à la population de mon comté et à tous les Québécois et les Québécoises, qu'il ne se sent aucunement lié par un document officiel, qui s'appelle un C.T., que j'ai déposé tout à l'heure, qui porte le numéro 178798, M. le Président, et qui porte la date du 26 novembre 1991... Est-ce que le ministre me dit qu'il ne se sent d'aucune façon lié par cet engagement formel du gouvernement précédent, M. le Président?

Le Président: M. le ministre de la Santé et des Services sociaux.

M. Rochon: M. le Président, je vais répéter ce que tout le monde dans le réseau de la santé et des services sociaux sait très bien. Au début de l'année 1995, devant la situation budgétaire qui nous confrontait, j'ai effectivement arrêté tous les projets d'immobilisation qui étaient en cours, pour qu'on les réexamine à la lumière de ce qu'était la nouvelle situation et pour qu'on s'assure que, sachant aujourd'hui ce qu'on ne savait pas il y a deux ou trois ans ou quatre ans, quand on avait pris certaines décisions... Est-ce que devant la nouvelle situation on prendrait les mêmes décisions? L'examen de tout ça a été refait et les engagements pour ce qui correspond à la situation d'aujourd'hui et de l'avenir et non pas à l'histoire du passé, les engagements qui correspondaient à cette situation ont été repris, ont été confirmés et, dans beaucoup de cas, ont été bonifiés comparativement à ce qui avait été fait, et c'est ceux-là qu'on va tenir, M. le Président.

Le Président: M. le député de LaFontaine, pour une question principale.

Nomination à la présidence de la Régie des installations olympiques

M. Gobé: Merci, M. le Président. Vendredi dernier, alors que je questionnais la ministre du Tourisme sur le recrutement d'un nouveau président à la RIO, elle a répondu en cette Chambre, et je la cite, M. le Président, dans le verbatim de la Chambre: «Alors, M. le Président, le concours et le recrutement sont en cours, et ce poste-là sera comblé à l'intérieur des délais prévus.»

M. le Président, ma question à la ministre est la suivante: La ministre peut-elle dire à cette Chambre à quelle date l'avis de concours a été publié, et dans quels médias? Peut-elle déposer la description et le profil du candidat ainsi que la grille d'évaluation? Peut-elle déposer aussi les conditions salariales reliées à ce poste pour

le recrutement ainsi que faire connaître les noms des membres du comité de sélection, comme dans tout concours public fait par le gouvernement?

Des voix: Bravo!

Le Président: Mme la ministre du Tourisme.

Mme Dionne-Marsolais: M. le Président, comme vous le savez, pour ce poste-là, il n'y a pas de concours ouvert au public, et il s'agit d'une recommandation qui est faite au Conseil des ministres.

Le Président: M. le député... À l'ordre, s'il vous plaît! M. le député de LaFontaine, pour une question complémentaire.

M. Gobé: Oui, M. le Président. Comment la ministre peut-elle concilier avec ce qu'elle vient de dire sa déclaration devant les membres de cette Chambre vendredi après-midi? Et je la relis, M. le Président. «Alors, M. le Président, le concours et le recrutement sont en cours, et ce poste-là sera comblé à l'intérieur des délais prévus.» Elle a bien dit «le concours». Un concours, c'est public, M. le Président. Est-elle en train de cacher des informations, ou alors simplement cherche-t-elle à abriter un système pour placer des amis?

M. Chevette: Question de règlement, M. le Président.

Le Président: M. le leader du gouvernement, sur une question de règlement.

M. Chevette: M. le Président, je vous réfère à l'article 77 de nos règlements. Je sais que vous n'aimez pas tellement qu'on se lève sur une question de règlement durant la période de questions, mais je vous ai dit aussi, je crois que c'est jeudi dernier, que nous ne tolérerons plus, au niveau de la période de questions, quelque accusation que ce soit, quelque sous-entendu d'accusation que ce soit.

Le Président: S'il vous plaît! S'il vous plaît! À ce moment-ci, M. le leader du gouvernement a la parole sur une question de règlement. J'aimerais l'entendre, s'il vous plaît.

M. Chevette: Donc, M. le Président, je vous incite, plus particulièrement à l'article 77, à ne tolérer aucun, aucun sous-entendu, M. le Président, aucun jugement qui engendre un débat inutile, d'autant plus que le député est en cette Chambre depuis à peu près 15 ans et qu'il sait que les nominations politiques de part et d'autre sont connues tous les vendredis. Lorsqu'il y a une nomination, les conditions salariales sont connues. Tout est connu, et c'est très public. Et vous en avez fait tellement que vous pourriez nous en laisser faire un peu.

Le Président: À l'ordre! À l'ordre, s'il vous plaît! Sur la même question? Oui, M. le leader.

M. Chevrette: M. le Président, vous comprenez que ce que je voulais dire, c'est qu'ils en ont fait tellement qu'ils savent comment ça marche.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président: M. le leader de l'opposition officielle... À l'ordre, s'il vous plaît! M. le leader de l'opposition officielle, sur cette question de règlement.

M. Paradis: Oui. Puisque nous en sommes aux aveux, M. le Président, quant à la question posée par le député de LaFontaine, elle est très simple: Comment la ministre concilie-t-elle sa réponse de vendredi dernier avec celle d'aujourd'hui? Il y a apparence... au moins, M. le Président, apparence de contradiction. Est-ce que la Chambre a été induite en erreur vendredi ou est-elle induite en erreur aujourd'hui? C'est aussi simple que ça.

Le Président: Je comprends très bien... À l'ordre, s'il vous plaît! Je comprends très bien le sens de la question, telle que vous l'avez reformulée, M. le leader de l'opposition officielle, qui m'apparaît être dans les formes, effectivement. Néanmoins, le député de LaFontaine a mentionné ou a évoqué la possibilité de cacher de l'information. Je souhaiterais, M. le député de LaFontaine, eu égard au décorum en cette Assemblée, que vous retiriez cette parole tout en conservant l'essentiel de la question, telle que reformulée par le leader de l'opposition officielle. M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: Oui, M. le Président. Certainement. Je n'invoque pas le fait de cacher l'information, mais je ferais remarquer, pour retirer mes paroles, que la ministre est en contradiction avec ce qu'elle a dit vendredi. Vendredi, elle a dit que le concours était en cours et, aujourd'hui, elle dit qu'il n'y a pas de concours, que ce serait une nomination politique, donc partisane.

Une voix: Ah!

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît! S'il vous plaît! Mme la ministre.

Mme Dionne-Marsolais: M. le Président, dès qu'il y a plus qu'une candidature, on peut parler de concurrence, et, s'il y a concurrence, il peut y avoir concours. Ce que j'ai dit et ce que j'ai répété tout à l'heure, pour préciser la nature du concours, c'est qu'il n'était pas public. Et, comme on le sait, c'est une nomination sujette à l'Exécutif. Merci.

Le Président: Oui, M. le député de Jacques-Cartier, pour une question principale.

• (15 h 10) •

Construction d'un échangeur routier à Beaconsfield

M. Kelley: Merci, M. le Président. Le 22 juin dernier, il y a eu un accident routier horrible à l'intersection de l'autoroute 20 et de la rue Woodland à Beaconsfield. Deux personnes sont décédées sur le coup et une troisième personne a perdu la vie au mois d'août. Une quatrième personne victime demeure toujours dans un état de santé critique.

Pour assurer la sécurité des voyageurs qui arrivent de l'Ontario et qui accèdent à l'île de Montréal par l'autoroute 20, il faut construire un échangeur à cette intersection et éliminer des feux de circulation sur l'autoroute. Depuis 1990, huit personnes ont péri à cet endroit. Dans une entrevue avec la *Gazette*, même le coroner en chef, Pierre Morin, a avoué que l'intersection est trop compliquée et qu'elle peut compromettre la sécurité des gens qui doivent la traverser.

Ma question s'adresse au ministre des Transports: Quand entend-il répondre aux citoyens de l'ouest de l'île de Montréal et autoriser la construction d'un échangeur sur l'autoroute 20 et la rue Woodland?

Le Président: M. le ministre des Transports.

M. Campeau: M. le Président, on m'a fait part du problème, les hauts fonctionnaires de mon ministère m'ont fait part du problème. Nous sommes à étudier les projets de solution, et, en temps et lieu, nous ferons rapport.

Le Président: Alors, c'est la fin de la période de questions et de réponses orales. Il n'y a pas de réponses... M. le leader du gouvernement.

M. Chevrette: C'est parce que, M. le Président, je sais que, de part et d'autre, pour les parlementaires, il y a un vote potentiel, et je voudrais m'exprimer dans cette Chambre avant la tenue du vote, parce qu'il y a eu entente de part et d'autre pour qu'il y ait une éventuelle plaidoirie sur la recevabilité des amendements et des sous-amendements. J'aimerais qu'on m'indique à quel moment on va le faire pour que... J'ai de quoi à proposer.

Le Président: Je suggère, M. le leader du gouvernement, que... Peut-être appellerez-vous comme premier ordre du jour l'article 30, et, à ce moment-là, on pourra procéder dans l'ordre. Ça va?

Alors, nous en sommes donc... Il n'y a pas de votes reportés.

Nous en sommes aux motions sans préavis. M. le leader de l'opposition officielle.

M. Paradis: Oui, M. le Président. C'est le prochain chef du Parti québécois qui parlait de réconciliation et d'acceptation, en fin de semaine. Dans ce cadre, il me fait plaisir de soumettre à l'Assemblée nationale la

motion suivante: «Que l'Assemblée nationale accepte unanimement et respecte les résultats du référendum du 30 octobre dernier à la question suivante qui a été rejetée démocratiquement: "Acceptez-vous que le Québec devienne souverain, après avoir offert formellement au Canada un nouveau partenariat économique et politique, dans le cadre du projet de loi sur l'avenir du Québec et de l'entente signée le 12 juin 1995?".»

Le Président: M. le leader du gouvernement.

M. Chevrette: Oui, M. le Président. J'ai au moins pour la quatrième fois en cette Chambre refusé le consentement jusqu'à maintenant, et à compter de demain il y aura une motion pour que le Parti libéral du Québec ne se sente pas uniquement le messenger d'Ottawa, mais aussi le défenseur des intérêts du Québec.

Le Président: Alors, je comprends qu'il n'y a pas consentement. M. le député des Îles-de-la-Madeleine.

M. Farrah: Oui, M. le Président. Je demande le consentement de cette Chambre pour la motion suivante: «Que cette Assemblée félicite le gouvernement fédéral et le ministre des Pêches et Océans, M. Brian Tobin, pour son action à l'origine de la signature, par les Nations unies, d'une nouvelle convention visant à assurer un meilleur contrôle dans la gestion de la pêche hauturière.»

Le Vice-Président (M. Bélanger): Y a-t-il consentement pour débattre de cette motion? M. le leader du gouvernement.

M. Chevrette: M. le Président, il est de coutume, entre deux leaders, là, pour le fonctionnement de la Chambre, qu'on s'en parle avant puis qu'on le détermine. Comme je ne l'ai pas vu, je garde mon consentement. On le rappellera demain et on discutera. Pour le fonctionnement de la Chambre, je pense que c'est normal qu'on fasse cela.

Le Vice-Président (M. Bélanger): Donc, il n'y a pas consentement. M. le leader de l'opposition.

M. Paradis: Quant à la coutume, M. le Président, vous avez vu: ça fait quatre fois qu'on l'essaie, on a donné un préavis quant à la motion que j'ai présentée, et ça n'a pas donné de meilleur résultat.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Vice-Président (M. Bélanger): Je pense que... M. le leader du gouvernement, brièvement.

M. Chevrette: Continuez à être tenaces. Vous verrez la nôtre.

Le Vice-Président (M. Bélanger): Nous en sommes toujours à l'étape des motions sans préavis. Est-ce qu'il y a d'autres motions sans préavis?

Avis touchant les travaux des commissions.

Renseignements sur les travaux de l'Assemblée. Il n'y a pas de demande de renseignements sur les travaux de l'Assemblée?

Affaires du jour

Alors, donc, nous passons à l'étape des affaires du jour. Monsieur...

M. Chevrette: ...l'article 30, s'il vous plaît, M. le Président, et je voudrais parler immédiatement après.

Motions du gouvernement

Décision du président sur la recevabilité de la motion d'amendement au sous-amendement à la motion proposant que l'Assemblée réaffirme le consensus exprimé le 13 décembre 1990 lors de la déclaration ministérielle sur l'adaptation de la main-d'oeuvre et la formation professionnelle

Le Vice-Président (M. Bélanger): Alors, conformément à l'ordre adopté par l'Assemblée vendredi dernier, le débat sur la motion de Mme la ministre de l'Emploi qui se retrouve à l'article 30 du feuilletton d'aujourd'hui est terminé. L'ordre de l'Assemblée prévoit également que la mise aux voix de cette motion ainsi que des motions d'amendement et de sous-amendement qui en découlent doit se faire aujourd'hui après que la présidence aura entendu, s'il y a lieu, des remarques relativement à la recevabilité des motions d'amendement et de sous-amendement et se sera, de fait, prononcée.

Mais, avant d'entendre ces remarques à cet effet, je vous informe que j'ai dû écarter la motion présentée par M. le député de Châteauguay. Cette motion se lit comme suit, et je cite: Que le sous-amendement en discussion soit sous-amendé par le remplacement du mot «démarches» par les mots «discussions formelles». Le concept de sous-sous-amendement n'existe pas dans notre règlement. De fait, les articles 197 et 200 ne prévoient que ce qui suit: Toute motion de fond peut être amendée. Tout amendement peut faire l'objet de sous-amendements. Aucune disposition du règlement n'offre la possibilité d'introduire un amendement à un sous-amendement. C'était d'ailleurs expressément énoncé dans les règlements antérieurs. et, même si l'on ne retrouve plus cette précision dans le règlement actuel, l'usage ne s'est jamais démenti. Cet usage, consigné dans les anciens règlements, est ainsi libellé. Tout d'abord, l'article 183 du règlement Geoffrion mentionne, et je cite: «Il ne peut être proposé d'amendement sur un sous-amendement.» Fin de la citation. Au même effet, l'article 72 du règlement en vigueur entre 1972 et 1984 prévoit que, et je cite: «Un amendement peut être sous-amendé mais un sous-amendement ne peut être

amendé.» Il s'agit d'un principe qui semble non seulement s'appliquer à une assemblée délibérante de type parlementaire comme la nôtre mais également à toute assemblée délibérante. C'est du moins ce qui ressort du paragraphe f du chapitre 18 du code Morin qui prévoit notamment ce qui suit, et je cite: «Nous verrons plus loin, en traitant des propositions subsidiaires, quelles sont les règles qui régissent une proposition à l'effet d'amender la motion principale. Cette proposition peut elle-même être l'objet d'un sous-amendement, mais on ne peut aller plus loin.» Fin de la citation. Compte tenu que la motion de sous-sous-amendement est inexistante dans notre procédure parlementaire, je ne peux ni entendre d'argument relativement à la recevabilité de la motion présentée par M. le député de Châteauguay ni laisser l'Assemblée se prononcer sur cette motion. Je suis maintenant prêt à entendre, s'il y a lieu, des remarques sur la recevabilité de la motion d'amendement présentée par M. le député de Bourassa ainsi que sur la recevabilité de la motion de sous-amendement présentée par Mme la ministre de la Sécurité du revenu et ministre responsable de la Condition féminine. M. le leader du gouvernement.

M. Chevette: M. le Président, vous m'avez volé une bonne plaidoirie parce que j'étais préparé avec Geoffrion et compagnie, y compris notre ancien règlement, qui est encore plus ferme que ce que vous avez dit, à mon point de vue. Ceci dit, pour ne pas créer de précédent, mais pour... Ça a été un échange extrêmement fructueux entre les deux formations politiques, et ça arrive si peu souvent que je veux en profiter pleinement. M. le Président, sachant maintenant qu'il ne peut y avoir de précédent, parce que vous avez rejeté le sous-sous-amendement, quant à nous le mot «discussions formelles» est préférable même à «démarches». Donc, la proposition qu'on pourrait mettre aux voix, de consentement, si on peut se parler et si on peut en arriver à un consentement unanime en cette Chambre sur un sujet aussi important parce que ça fait suite au consensus québécois, j'accepterais personnellement qu'il y ait un vote sur «discussions formelles», effectivement, sans constituer aucun précédent de quelque nature que ce soit en vertu de nos règlements, et que ça ait pour effet de disposer du mot «démarches». Et la proposition globale se lirait telle que stipulée au départ avec l'amendement du député de Bourassa et le sous-amendement du député de Châteauguay, et je crois qu'il pourrait y avoir un vote unanime sur la motion ainsi amendée, à savoir les trois paragraphes de la motion antérieure, plus l'amendement du député de Bourassa, plus le sous-amendement qui serait considéré non plus comme un sous-sous-amendement pour les fins du règlement mais comme un sous-amendement seulement. Si vous nous le permettez, on peut le libeller et, de consentement, vous le soumettre, et puis qu'on en arrive à un vote unanime de cette Assemblée, puisqu'il y va de l'intérêt des Québécois.

● (15 h 20) ●

Le Vice-Président (M. Brouillet): M. le leader de l'opposition.

M. Paradis: Oui. Animés par les sentiments d'ouverture qui sont manifestés de part et d'autre, M. le Président, et de façon à ce que tout le monde comprenne bien, nous nous retrouverions avec un texte final qui inclurait la proposition de Mme la ministre de l'Emploi, l'amendement proposé par le député de Bourassa, tel qu'amendé ou sous-amendé, dépendant de la terminologie sur laquelle on peut s'entendre — c'est là l'accessoire — par le député de Châteauguay. Et il y aurait vote unanime de l'Assemblée nationale sur cette proposition de Mme la ministre de l'Emploi, telle qu'amendée par le député de Bourassa et sous-amendée par le député de Châteauguay.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Alors, écoutez, moi, j'aurais quelque chose à vous proposer pour respecter les normes. C'est qu'on puisse se retirer et s'entendre — je crois que l'entente va être très facile — pour qu'il y ait une modification au sous-amendement, et ça deviendra le sous-amendement modifié. À ce moment-là, on n'aura pas à parler de sous-sous-amendement. Alors, je crois que c'est possible pour la table d'enregistrer cette façon-là, que le gouvernement modifie son propre amendement et puis, à ce moment-là, nous procéderons. Alors...

M. Chevette: M. le Président...

Le Vice-Président (M. Brouillet): MM. les leader du gouvernement et leader de l'opposition.

M. Chevette: ...je dois vous dire qu'on s'entend à la perfection.

Le Vice-Président (M. Brouillet): C'est ça.

M. Chevette: Ce que le... Pour une fois, là, ce que le leader de l'opposition a dit, c'est exactement ce que j'ai dit. Ce que je veux vous demander, moi, c'est: Est-ce que je dois retirer l'amendement de Mme la ministre de la Sécurité du revenu pour que le sous-sous-amendement devienne un sous-amendement et, donc, éligible en vertu de nos règlements? Je suis prêt à tout faire pour vous faciliter la tâche.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Alors, écoutez, je vais suspendre quelques minutes, seulement pour l'aspect technique. S'il vous plaît, je vous demanderais d'être raisonnables. Nous devons trouver une façon technique de régler le problème. Ça prend deux minutes, et nous reviendrons pour prendre le vote sur des propositions en bonne et due forme. Nous suspendons quelques minutes.

(Suspension de la séance à 15 h 23)

(Reprise à 15 h 38)

Le Vice-Président (M. Brouillet): Veuillez prendre place, s'il vous plaît.

Je déclare tout d'abord recevable l'amendement de M. le député de Bourassa. Maintenant, je vous demanderais s'il y a consentement pour retirer le sous-amendement de Mme la ministre de la Sécurité du revenu.

Des voix: Consentement.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Consentement. Adopté. Maintenant, y a-t-il consentement pour modifier l'amendement de M. le député de Bourassa en remplaçant les mots «négociations avec le» par les mots «discussions formelles avec le»?

• (15 h 40) •

Des voix: Consentement.

Mise aux voix de l'amendement

Le Vice-Président (M. Brouillet): Il y a consentement. Je vais maintenant mettre aux voix l'amendement de M. le député de Bourassa, tel qu'amendé: Que la motion en discussion soit amendée en ajoutant, après le dernier alinéa de la présente motion, le paragraphe suivant:

«et qu'en conséquence elle demande au gouvernement et à la ministre de l'Emploi d'entreprendre immédiatement des discussions formelles avec le gouvernement fédéral dans le but d'assurer le respect de ce consensus et la promotion des intérêts de la population québécoise.»

Que les députés en faveur de cet amendement veuillent bien se lever, s'il vous plaît.

Le Secrétaire adjoint: M. Paradis (Brome-Missisquoi), M. Bourbeau (Laporte), Mme Gagnon-Tremblay (Saint-François), M. Middlemiss (Pontiac), M. Gauvin (Montmagny-L'Islet), M. Vallières (Richmond), Mme Frulla (Marguerite-Bourgeoys), M. Gobé (LaFontaine), M. Lafrenière (Gatineau), M. Thérien (Bertrand), Mme Bélanger (Mégantic-Compton), M. Bissonnet (Jeanne-Mance), M. Brodeur (Shefford), M. Williams (Nelligan), M. Marsan (Robert-Baldwin), M. Lefebvre (Frontenac), M. Farrah (Îles-de-la-Madeleine), M. Sirros (Laurier-Dorion), M. Tremblay (Outremont), Mme Delisle (Jean-Talon), M. Beaudet (Argenteuil), M. LeSage (Hull), M. Poulin (Beauce-Nord), M. Bordeleau (Acadie), Mme Houda-Pepin (La Pinière), M. Cherry (Saint-Laurent), M. Charbonneau (Bourassa), M. Mulcair (Chomedey), M. MacMillan (Papineau), M. Quirion (Beauce-Sud), M. Copeman (Notre-Dame-de-Grâce), M. Bergman (D'Arcy-McGee), Mme Vaive (Chapleau), M. Kelley (Jacques-Cartier).

M. Chevrette: M. le Président...

Le Vice-Président (M. Brouillet): M. le leader du gouvernement.

M. Chevrette: ...c'est inhabituel, mais nous avons eu une interruption, et nos collègues aimeraient participer au vote, des deux côtés, si on pouvait leur permettre d'entrer.

Une voix: Consentement.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Il y a consentement?

Une voix: Oui.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Alors, vous pouvez entrer, messieurs dames.

Le Secrétaire adjoint: Mme Loisel (Saint-Henri—Sainte-Anne), M. Maciocia (Viger).

Le Vice-Président (M. Brouillet): Alors, nous allons poursuivre dans l'ordre habituel.

Le Secrétaire adjoint: M. Parizeau (L'Assomption), M. Chevrette (Joliette), Mme Marois (Taillon), M. Brassard (Lac-Saint-Jean), M. Léonard (Labelle), Mme Harel (Hochelaga-Maisonneuve), M. Garon (Lévis), M. Rochon (Charlesbourg), M. Trudel (Rouyn-Noranda—Témiscamingue), M. Boucher (Johnson), M. Laurin (Bourget), Mme Dionne-Marsolais (Rosemont), M. Julien (Trois-Rivières), M. Dufour (Jonquière), M. Landry (Bonaventure), Mme Blackburn (Chicoutimi), M. Boisclair (Gouin), M. Gendron (Abitibi-Ouest), M. Jolivet (Lavolette), Mme Beaudoin (Chambly), M. Campeau (Crémazie), M. Pelletier (Abitibi-Est), Mme Doyer (Matapédia), M. Baril (Berthier), M. Bertrand (Charlevoix), Mme Caron (Terrebonne), Mme Vermette (Marie-Victorin), M. Blais (Masson), Mme Robert (Deux-Montagnes), M. Paré (Lotbinière), Mme Malavoy (Sherbrooke), M. Baril (Arthabaska), M. Beaumier (Champlain), M. Boulérice (Sainte-Marie—Saint-Jacques), M. Bourdon (Pointe-aux-Trembles), M. Brien (Rousseau), Mme Carrier-Perreault (Chutes-de-la-Chaudière), Mme Charest (Rimouski), Mme Barbeau (Vanier), M. Gaulin (Taschereau), M. Gagnon (Saguenay), M. Dion (Saint-Hyacinthe), M. Deslières (Salaberry-Soulanges), M. Désilets (Maskinongé), M. Lachance (Bellechasse), M. Laprise (Roberval), M. Jutras (Drummond), M. Lazure (La Prairie), Mme Leduc (Mille-Îles), M. Lelièvre (Gaspé), M. Payne (Vachon), M. Morin (Dubuc), M. Létourneau (Ungava), M. Morin (Nicolet-Yamaska), M. Côté (La Peltre), M. Perreault (Mercier), M. Pinard (Saint-Maurice), M. Simard (Richelieu).

M. Dumont (Rivière-du-Loup).

M. Chevrette: M. le Président, plus le ministre de l'Industrie et du Commerce.

Le Vice-Président (M. Brouillet): M. le leader. Alors, il y a consentement, M. le ministre.

Le Secrétaire adjoint: M. Paillé (Prévost).

Le Secrétaire: Pour: 96
Contre: 0
Abstentions: 0

Mise aux voix de la motion amendée

Le Vice-Président (M. Brouillet): Cet amendement est adopté. Alors, je vais vous lire la proposition principale, telle qu'amendée, avant de la soumettre au vote: La motion principale amendée se lirait comme suit:

«Que l'Assemblée nationale réaffirme le consensus exprimé en cette Chambre le 13 décembre 1990 lors de la déclaration ministérielle sur l'adaptation de la main-d'oeuvre et la formation professionnelle, à l'effet que:

«le Québec doit devenir le seul responsable des politiques d'adaptation de la main-d'oeuvre et de formation professionnelle sur son territoire et rapatrier en conséquence les budgets que le gouvernement fédéral alloue à ces programmes au Québec;

«dans le cadre constitutionnel actuel, et dans la perspective d'un meilleur service à la clientèle, le Québec doit récupérer le contrôle et l'administration des différents services relatifs à l'emploi et au développement de la main-d'oeuvre et de tous les programmes susceptibles d'être financés à même les fonds du régime d'assurance-chômage sur le territoire du Québec à ces fins, et doit recevoir en conséquence les budgets qui accompagnent normalement une telle prise en charge;

«le gouvernement du Québec et les représentants du patronat, des syndicats et du secteur coopératif entendent s'opposer à toute initiative du gouvernement fédéral qui constituerait une ingérence dans les champs de compétence du Québec;

«et qu'en conséquence elle demande au gouvernement et à la ministre de l'Emploi d'entreprendre immédiatement des discussions formelles avec le gouvernement fédéral dans le but d'assurer le respect de ce consensus et la promotion des intérêts de la population québécoise.»

M. le leader du gouvernement.

M. Chevette: M. le Président, je suggère aux parlementaires qui ont voté sur l'amendement qu'on considère que c'est exactement le même vote et qu'on reproduise les noms au procès-verbal.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Y a-t-il consentement?

M. Paradis: Oui, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Alors, la motion, telle qu'amendée, est adoptée à l'unanimité.

Des voix: Bravo!

Le Vice-Président (M. Brouillet): Alors, s'il vous plaît, si vous voulez reprendre vos places. M. le leader du gouvernement, pour la suite des travaux.

M. Chevette: Oui, M. le Président. Je vous demande d'appeler l'article 6 de notre feuilleton.

Projet de loi 102

Adoption du principe

Le Vice-Président (M. Brouillet): À l'article 6 du feuilleton, M. le ministre des Transports propose l'adoption du principe du projet de loi 102, Loi sur l'Agence métropolitaine de transport et modifiant diverses dispositions législatives. M. le ministre, vous disposez d'un temps de parole de 60 minutes, et je vous cède immédiatement la parole.

M. Jean Campeau

M. Campeau: M. le Président, c'est avec plaisir que je présente, pour l'adoption de son principe, le projet de loi 102 sur l'Agence métropolitaine de transport et modifiant diverses dispositions législatives.

M. le Président, la région de Montréal occupe une position stratégique dans les réseaux d'échanges internationaux, et son rôle de métropole du Québec et de grande ville du monde la font rayonner bien au-delà des frontières du Québec. Les transports constituent un élément vital pour la santé et la prospérité économique de la région métropolitaine. Ils sont indispensables au déroulement quotidien de la vie sociale et jouent le rôle de levier essentiel à toutes sortes d'échanges avec le reste du Québec et avec le monde entier. Les transports permettent aux citoyens de la région de mieux vivre et de mieux être.

● (15 h 50) ●

La démarche amorcée par le ministère des Transports quant à la mise en oeuvre d'un plan de transport intégré pour la région de Montréal reflète la volonté du gouvernement de tenir compte des enjeux et des défis d'aujourd'hui, mais aussi des particularités de la région métropolitaine et de la réalité des déplacements dans une perspective d'avenir pour le Québec. Dans cet esprit, le gouvernement du Parti québécois a d'abord mis sur pied, en mars dernier, la Table métropolitaine des transports. Il s'apprête maintenant à créer l'Agence métropolitaine de transport. Il s'agit là de deux instruments majeurs qui visent à rassembler les décideurs en transport de la région de Montréal, afin de former avec eux un partenariat solide et de développer ensemble une vision intégrée des transports à l'échelle métropolitaine.

Je suis convaincu, M. le Président, que les résultats combinés de la mise en place de ces deux éléments centraux de la réforme en transport entreprise par mon

ministère permettront de rendre plus efficaces les services de transport dans la région métropolitaine, de rendre leur financement plus équitable et d'adapter l'offre de services sur les différents réseaux aux besoins de la population et aux attentes de diverses clientèles.

Avant de passer en revue les principaux éléments du projet de loi 102 créant l'Agence métropolitaine de transport, vous me permettez, M. le Président, de rappeler en peu de mots le contexte dans lequel s'inscrit ce qu'il convient maintenant d'appeler le projet de réforme du transport des personnes dans la région de Montréal. On se souviendra que, depuis 1990, le gouvernement accordait, sur une base temporaire, deux subventions totalisant environ 50 000 000 \$ par année. La première s'élevait à 19 000 000 \$. Elle était versée à la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, la STCUM, pour l'aider à éponger le déficit résiduel découlant de l'exploitation des lignes de trains Montréal—Deux-Montagnes. La deuxième, de l'ordre, celle-ci, de 31 000 000 \$, était versée au Conseil métropolitain de transport en commun, le CMTC, afin de compenser les coûts absorbés principalement par la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, résultant de l'utilisation de ces réseaux par les non-résidents, et aussi afin de financer l'intégration tarifaire entre les trois sociétés de transport de la région. Ces deux subventions devaient prendre fin le 31 décembre 1994.

En même temps, le gouvernement confiait au Conseil métropolitain de transport en commun la responsabilité de trouver une solution acceptable au problème du transport régional. En juillet 1994, M. le Président, devant l'incapacité du Conseil métropolitain de transport en commun d'en arriver à une solution acceptable pour ses principaux partenaires — la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, la Société de transport de Laval et la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal — le gouvernement décidait de prolonger d'un an l'octroi des deux subventions. Il a toutefois clairement spécifié, M. le Président, qu'il n'y aurait plus de délai supplémentaire. Il a demandé aux préfets et aux maires de la région métropolitaine de Montréal de lui proposer une solution avant le 31 mars 1995. Malheureusement, aucune solution n'a pu être élaborée. Pourtant, l'échéance du 1er janvier 1996, date de la mise en oeuvre d'un nouveau cadre institutionnel et financier pour le transport des personnes, cette échéance, dis-je, demeure incontournable, sans quoi il y aura un impact majeur sur les municipalités et aussi pour les usagers: d'abord, la disparition éventuelle de la carte régionale, ce qui signifierait automatiquement la fin de l'intégration tarifaire; ensuite, un accroissement important du fardeau fiscal des contribuables de la Communauté urbaine de Montréal qui auraient à assumer à eux seuls, sans la subvention de 50 000 000 \$, M. le Président, la responsabilité financière d'équipements métropolitains dont font partie les trains de banlieue. Cette voie, M. le Président, vous le comprendrez, est inacceptable, inacceptable pour le gouvernement, et il y a urgence d'agir.

Il faut ajouter à cela la problématique d'ensemble du transport dans la région de Montréal. La région de Montréal, on le sait, est bien pourvue en routes et en autoroutes, et presque tous les habitants de la région métropolitaine ont accès à un service de transport en commun, un service de qualité. Force est néanmoins de constater que l'augmentation de la circulation automobile et les problèmes de congestion qui en découlent, notamment sur les ponts, de même que le déclin, depuis 1978, de la part de marché du transport en commun risquent de mettre en péril le dynamisme de la région et d'entraver son développement économique.

Le pronostic de la situation des transports, que mon collègue, Jacques Léonard, a présenté le 30 mars 1995, est en effet très clair: d'ici 2011, plus de 550 000 nouveaux résidents s'installeront dans la région, à l'extérieur de l'île de Montréal. Près de 300 000 déplacements supplémentaires s'effectueront en période de pointe du matin, dont seulement 12 000 en transport en commun. Et, si rien n'est fait, il y aura des files d'attente, pour entrer à Montréal ou en sortir, sur une période d'au moins trois heures, M. le Président. De toute évidence, le mode actuel de gestion et de financement du transport ne pourra subvenir aux besoins futurs. Voilà ce qui a amené le gouvernement du Parti québécois à prendre les choses en main afin de doter la région métropolitaine d'un véritable organisme régional de transport des personnes, dont la gestion et le financement répondent à des impératifs d'équité et d'efficacité.

Mon prédécesseur, Jacques Léonard, a donc déposé en juin dernier le projet de loi 102 devant l'Assemblée nationale. Du même souffle, le ministre des Transports sollicitait une proposition alternative de la Table des préfets et maires du Grand Montréal, proposition que M. Pierre Bourque, maire de la ville de Montréal et président de la Table, rendait publique le 12 octobre dernier. Certains amendements que j'ai proposés au Conseil des ministres s'inspirent d'ailleurs de demandes exprimées par des membres de cette Table.

Enfin, des démarches de consultation ont été menées auprès de plusieurs décideurs de la région. Et, le 27 novembre dernier, je rencontrais les membres de la Table métropolitaine des transports afin d'échanger nos points de vue respectifs sur la future Agence métropolitaine de transport.

M. le Président, j'aimerais maintenant vous présenter les grandes lignes du projet de réforme du transport des personnes contenu dans le projet de loi 102, de même que les amendements que je souhaite y apporter.

Vous en conviendrez avec moi, M. le Président, il incombe au gouvernement de fixer le cadre dans lequel s'exercent les responsabilités liées au transport des personnes, aux niveaux régional et municipal. Sa participation à la planification et au financement des immobilisations de même que ses responsabilités à l'égard des entités municipales et dans les domaines de l'aménagement du territoire, du développement économique et de l'environnement, tout ça lui confère un tel rôle.

Le gouvernement appuie sa réforme de l'encadrement institutionnel et financier du transport des personnes dans la région de Montréal sur trois principes majeurs, qui sont les suivants: les infrastructures et les services de transport bénéficient à l'ensemble de la région métropolitaine, et toutes les parties de cette région doivent participer à leur financement; le territoire de l'organisme régional correspond à la réalité des déplacements; enfin, les responsabilités sont attribuées aux paliers décisionnels appropriés tout en évitant les chevauchements entre les niveaux local et régional.

• (16 heures) •

La réforme que je vous soumetts aujourd'hui vise principalement à faire prévaloir une perspective métropolitaine et intégrée dans la planification et la gestion des infrastructures et des systèmes de transport des personnes en vue de promouvoir une plus grande équité à l'échelle régionale, en vue d'atteindre un meilleur équilibre financier et en vue d'améliorer la situation concurrentielle du transport en commun dans l'organisation des déplacements régionaux. Le nouvel encadrement institutionnel et financier devra permettre, premièrement, d'assurer un financement stable et à long terme du transport en commun par le biais de sources de financement perçues dans la région; deuxièmement, d'assurer le financement de l'exploitation du transport en commun en misant sur la participation des usagers, sur la participation des propriétaires fonciers et sur la participation, aussi, des bénéficiaires non usagers; troisièmement, de rétablir entre toutes les municipalités la part du coût des équipements ou des infrastructures régionaux de transport en commun qui leur revient; et, quatrièmement, d'accroître l'intégration tarifaire entre les réseaux de transport en commun de la région.

J'aimerais maintenant décrire brièvement les principales caractéristiques de l'Agence métropolitaine que je propose. Sa mission. L'Agence métropolitaine aura comme mission d'identifier les services et infrastructures qui composent le réseau métropolitain de transport en commun et de transport routier. L'Agence soutiendra financièrement les services de transport en commun faisant partie du réseau métropolitain au moyen de sources perçues dans l'ensemble de la région. Elle sera aussi, cette Agence, pleinement responsable des trains de banlieue de même que des infrastructures et équipements métropolitains. L'Agence aura, enfin, la responsabilité d'augmenter l'efficacité des corridors routiers, notamment en contribuant au financement d'investissements dans les systèmes de gestion de la circulation sur le réseau routier régional.

Le réseau métropolitain de transport en commun comprend le métro, les trains de banlieue, les principaux axes de transport par autobus. Il comprend aussi les infrastructures où se rencontrent les réseaux de transport en commun et celles qui permettent les échanges entre le réseau routier et les réseaux de transport en commun. La vitalité du centre-ville, où se trouvent 200 000 emplois diversifiés et de haut niveau, dépend en grande partie du métro. En soutenant l'activité du centre-ville, le métro

rend service à toute la région. Même si le métro dessert presque exclusivement le territoire de la Communauté urbaine de Montréal, il profite à une clientèle beaucoup plus large en procurant un accès rapide au centre-ville de Montréal autant à ses utilisateurs qu'aux automobilistes qui profitent de l'allègement de congestion qu'il procure.

Le service de trains de banlieue s'étend, lui, sur plusieurs territoires et amène au centre-ville une clientèle d'employés spécialisés et d'administrateurs. Les bénéfices s'étendent donc à l'ensemble de la région. Un faible niveau d'autofinancement par les recettes-passagers, une certaine confusion dans le partage des responsabilités entre la STCUM et le gouvernement, un potentiel d'expansion du réseau de trains à l'extérieur du territoire de l'île de Montréal, la volonté maintes fois affirmée de la STCUM d'être soulagée de cette responsabilité sont autant de raisons qui m'ont amené à décider de transférer le contrôle des trains de banlieue à l'Agence métropolitaine.

Les services de transport par autobus qui méritent d'être reconnus comme faisant partie du réseau régional sont ceux qui procurent des bénéfices à l'ensemble de la région comme: le fait qu'un grand nombre de personnes sont transportées dans un axe donné; par exemple, l'utilisation par les réseaux d'autobus des voies réservées à haute capacité; aussi, l'accès rapide à un pôle majeur d'emplois, le centre-ville en particulier; enfin, l'utilisation du service par une clientèle provenant de plusieurs territoires, notamment lorsqu'il y a des stationnements incitatifs.

Certains équipements comme les voies réservées, comme les stationnements incitatifs ou encore les terminus ont aussi un caractère métropolitain lorsqu'ils sont utilisés par plusieurs autorités organisatrices de transport en commun ou encore lorsqu'ils forment un chaînon du réseau métropolitain en rendant possibles les échanges entre les réseaux de transport en commun et les réseaux de transport en commun et le réseau routier. Le contrôle et le financement de ces équipements devraient relever de l'Agence métropolitaine.

Il importe de noter que le rôle de l'Agence en matière de métro et de réseaux d'autobus en est un de planification, de coordination et aussi de soutien financier. Les sociétés de transport et les conseils intermunicipaux de transport demeurent entièrement responsables de l'exploitation du métro et de leurs réseaux d'autobus. L'Agence accordera une aide financière aux sociétés de transport et aux conseils intermunicipaux de transport qui fournissent des services qui font partie du réseau métropolitain. Cette aide, puisée à même des sources prélevées dans l'ensemble de la région, constituera une reconnaissance concrète du fait que ces services profitent à l'ensemble de la région. Le concept de réseau régional et le soutien financier qui y est apporté constituent une innovation, un changement majeur de perspective. En empruntant cette voie, la région se tourne vers l'avenir et reconnaît le rayonnement métropolitain de certains services et de certains équipements.

En plus de définir et de soutenir financièrement le réseau métropolitain, l'Agence aura un rôle déterminant à jouer: coordonner les réseaux de transport en commun entre eux et coordonner ces réseaux avec le réseau routier. Pour être efficace dans ce rôle, l'Agence sera appelée à travailler étroitement avec les sociétés et avec les conseils intermunicipaux de transport, les municipalités, le ministère et autres fournisseurs de services de transport. C'est pourquoi le projet de loi prévoit la formation de comités techniques. Je vais illustrer ce rôle de coordination, M. le Président, ce rôle confié à l'Agence, par les exemples suivants.

Premièrement, assurer la coordination des services de transport en commun entre les niveaux régional et local. À cette fin, l'Agence collaborera étroitement avec les gestionnaires des entreprises de transport pour coordonner les services offerts de manière à assurer la fluidité des déplacements et à développer une véritable complémentarité entre les réseaux. Il s'agit là d'une façon concrète d'améliorer le service à la clientèle. L'Agence sera aussi appelée à approuver l'établissement de parcours et de points de service hors territoire par une société ou un conseil intermunicipal de transport. L'Agence pourra exiger d'une autorité organisatrice de transport qu'elle rabatte un circuit d'autobus à un endroit spécifique. Ce pouvoir s'appliquerait notamment lorsque des circuits d'autobus sont exploités dans un corridor desservi par un train de banlieue.

Deuxièmement, assurer la coordination de l'offre de services de transport adapté. Actuellement, M. le Président, les usagers du transport adapté sont confinés à utiliser les services du réseau où ils sont admis. L'Agence pourra définir, en collaboration avec les responsables des réseaux, des modalités favorisant l'accès à un deuxième réseau pour la clientèle du transport adapté. L'Agence pourra aussi fixer les tarifs, partager les recettes et les coûts relatifs à l'utilisation de réseaux de transport adapté par des non-résidents.

● (16 h 10) ●

Troisièmement, sur le rôle confié à l'Agence, fixer les tarifs interréseaux. L'agence établira les types de transport qui permettront aux passagers d'utiliser plus de réseaux de transport en commun. Les titulaires de la carte régionale peuvent déjà utiliser les réseaux de trois sociétés de transport. L'Agence sera en mesure d'étendre la tarification régionale à l'ensemble de son territoire. Les usagers, donc, des conseils intermunicipaux de transport pourront en bénéficier. Cette intégration tarifaire facilitera l'accès aux différents réseaux pour la clientèle. Les sociétés, les conseils intermunicipaux de transport et les municipalités seront tenus d'accepter le titre régional dans leur réseau. L'Agence aura la responsabilité de redistribuer ces recettes entre elle-même, les sociétés et les conseils intermunicipaux de transport. Actuellement, les recettes de la carte régionale sont partagées selon le lieu de résidence de l'acheteur de la carte, ce qui fait que la STCUM ne reçoit rien, rien, M. le Président, lorsqu'un usager de la Société de transport de Laval ou de la STRSM, sur la rive sud, utilise son

réseau. Cette façon de faire, vous comprendrez, est tout à fait inéquitable. Le gouvernement et la Table des préfets et maires s'entendent pour partager dorénavant les recettes de la carte régionale en fonction de l'utilisation de chaque réseau par les usagers. Ainsi, chaque exploitant sera rémunéré en fonction du service rendu à la clientèle. Ce nouveau mode de partage sera mis en place sur une période de trois ans, de manière à donner à la Société de transport de Laval et à la STRSM le temps de s'ajuster.

J'en arrive maintenant à l'aspect financier de cette réforme. Le soutien financier que l'Agence accordera au réseau de transport en commun métropolitain sera établi en fonction du nombre de déplacements effectués sur ce réseau. En retenant l'hypothèse d'une aide représentant 0,50 \$ par passage dans le cas des services régionaux d'autobus et de 0,20 \$ dans le cas du métro, les responsabilités financières de l'Agence seraient les suivantes. D'abord, le soutien financier au service du métro et au service d'autobus, formant le réseau métropolitain, s'élèverait à 51 000 000 \$. La prise en charge des terminus, stationnements incitatifs et voies réservées d'intérêt métropolitain s'élèverait à 7 200 000 \$. Les dépenses totales relatives aux trains de banlieue seraient de l'ordre de 62 000 000 \$, incluant 18 500 000 \$ en service de dette et quelque 43 000 000 \$ de coût d'exploitation. Le fonds d'immobilisation s'établirait à environ 17 000 000 \$ mais serait progressivement mis en place sur une période de trois ans. Les frais de fonctionnement de l'Agence métropolitaine seraient de l'ordre de 3 500 000 \$ par année; une fois celle-ci bien établie, ils pourraient être légèrement plus élevés en période de démarrage. Une subvention d'équilibre d'un montant maximal de 5 000 000 \$ permettrait d'atténuer les impacts sur les sociétés et municipalités desservies par les trains de banlieue, qui verraient leur contribution augmenter.

Dans l'ensemble, M. le Président, les responsabilités financières de l'Agence métropolitaine seraient de l'ordre de 180 600 000 \$, en incluant la remise des recettes régionales aux sociétés et aux CIT. Les recettes générées par la carte régionale sont d'environ 35 000 000 \$. Les recettes tarifaires des trains de banlieue atteindraient probablement 8 400 000 \$ en 1996, compte tenu de la hausse d'achalandage attribuable à la modernisation de la ligne Deux-Montagnes. La formule de partage financier proposée aura pour effet de redistribuer le coût des équipements et services à caractère métropolitain entre les municipalités de la région. Les contributions de Laval, des municipalités membres de la STRSM et de certaines municipalités desservies par les trains de banlieue augmenteront donc. Pour atténuer l'effet de la hausse pour certaines municipalités, une période transitoire est prévue, au cours de laquelle les modalités du partage seront progressivement implantées et où une subvention d'équilibre permettra d'atténuer les impacts de la réforme.

Pour assumer ces responsabilités, l'Agence disposerait de différentes sources de financement. D'abord,

elle disposerait de sources prélevées dans l'ensemble de la région, qui lui permettraient d'assumer ces dépenses régionales. Une taxe additionnelle sur l'essence égale à 0,015 \$ le litre sera perçue à partir du 1er janvier 1996 dans l'ensemble du territoire de l'Agence. Cette source permettra d'amasser un montant estimé à 45 000 000 \$ par année. Nous avons choisi d'exempter le mazout de manière à ne pas affecter la situation concurrentielle des camionneurs de la région par rapport aux autres régions du Québec ainsi qu'aux provinces et États voisins. Le gouvernement a retenu cette mesure principalement pour deux raisons. D'abord, la congestion croissante qui afflige les principaux axes routiers de la région métropolitaine impose aux pouvoirs publics la responsabilité d'utiliser des moyens qui sensibilisent et responsabilisent davantage les citoyens automobilistes aux conséquences de leur comportement. Il nous a semblé, donc, qu'un prélèvement qui pourra atteindre 30 \$ pour l'usage typique d'une auto — 20 000 km par an — constitue un geste en ce sens. En deuxième lieu, les subventions, qui prendront fin le 1er janvier, compensaient la STCUM pour des services qui profitent à l'ensemble des citoyens et des entreprises de la région, c'est pourquoi le gouvernement a convenu de recourir à une source qui fait appel à la solidarité de l'ensemble de la région pour financer en partie ces services.

Je déposerai, lors de l'étude en commission parlementaire, les amendements requis à la Loi concernant la taxe sur les carburants. Ces amendements définiront les modalités d'application de la taxe de 0,015 \$ sur l'essence dans le territoire de l'Agence et les transactions assujetties au prélèvement de la taxe. Les revenus du Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun proviennent d'un droit de 30 \$ sur l'immatriculation des automobiles. Ce Fonds permet d'amasser un montant de 39 400 000 \$ dans la région métropolitaine de recensement. Actuellement, ces revenus sont déjà versés aux trois sociétés de transport. Comme ces revenus sont perçus à l'échelle métropolitaine, ils seront dorénavant remis à l'Agence. La Table des préfets et maires proposait, pour sa part, de recueillir auprès des automobilistes un montant supplémentaire estimé à quelque 40 000 000 \$ en haussant les droits sur l'immatriculation de 30 \$ à 55 \$ pour les particuliers et de zéro à 30 \$ pour les véhicules commerciaux. Le gouvernement ne retient pas cette proposition de puiser encore plus profondément dans son champ de taxation.

Enfin, l'Agence possédera le pouvoir de prélever un droit sur le stationnement comme source de financement. Toutefois, comme le milieu municipal et l'industrie immobilière ont soulevé de nombreuses objections à la perception d'une telle taxe, l'Agence ne pourra se prévaloir d'une telle source qu'à moyen terme, une fois que l'ensemble des répercussions aura été mieux défini et mieux évalué. Je rappellerai simplement qu'une telle taxe s'appliquerait sur les places de stationnement non résidentielles hors rue. Le droit sur chaque espace serait le même dans toute la région.

• (16 h 20) •

La loi autorisera l'Agence à facturer les municipalités sur la base de leur richesse foncière pour financer une part du coût des trains de banlieue et pour alimenter un fonds d'immobilisation. À l'avenir, les sociétés, les conseils intermunicipaux et de transport et les municipalités dont le territoire est desservi devront assumer une part équivalant à 40 % des coûts d'exploitation des lignes ferroviaires, soit 18 300 000 \$. Ce taux de 40 % équivaut à la part des coûts assumés par les municipalités de la région pour les services d'autobus et de métro.

La répartition du montant de 17 300 000 \$ entre les municipalités desservies se fera selon un critère d'offre de service. Pour chacune des deux lignes actuellement de service, la clé de partage permettra d'établir la contribution par tronçon pour la STCUM, la STL ou pour toute autre municipalité desservie. À l'intérieur d'un tronçon situé hors d'une société de transport, la contribution de chaque municipalité sera établie selon la richesse foncière uniformisée. Quant à la STCUM, la formule d'établissement des quotes-parts à la communauté urbaine permettra de répartir le fardeau entre les municipalités membres. Un prélèvement égal à 0,01 \$ par 100 \$ de richesse foncière sera institué pour financer un fonds d'immobilisation. Bien que la création d'un tel fonds soit prévue par le projet de loi, je salue ici la proposition de la Table des préfets et maires d'alimenter ce fonds sur une base systématique. Il s'agit d'un effort significatif et sans précédent de la part des municipalités de la région métropolitaine, qui veulent ainsi contribuer au maintien et au développement des systèmes de transport en commun. Je félicite les maires de cette initiative inspirée par la prudence et le réalisme.

Dans l'ensemble, les contributions des municipalités augmenteront de 5 000 000 \$, pour atteindre 441 000 000 \$. Toutefois, la redistribution découlant de la réforme aura pour effet de diminuer la contribution de la Communauté urbaine de Montréal. À l'inverse, les contributions de la STL et de la STRSM augmenteront. La période de transition de trois ans permettra de rééquilibrer progressivement les contributions municipales, laissant aux municipalités le temps de s'ajuster à l'effort additionnel qu'elles devront consentir. Malgré ce rééquilibrage, les contribuables fonciers de la Communauté urbaine de Montréal verseront encore une contribution par habitant plus élevée que les citoyens de Laval, de la Rive-Sud et des autres parties de la région métropolitaine, et je dis bien malgré ce rééquilibrage, M. le Président.

L'Agence disposera aussi de subventions gouvernementales versées en vertu de son Programme d'aide au transport en commun. Le gouvernement maintient sa subvention couvrant le service de dette du train de banlieue, soit 18 500 000 \$. Cette subvention sera dorénavant versée à l'Agence. Celle-ci, l'agence, bénéficiera également de subventions gouvernementales pour l'établissement des stationnements incitatifs ainsi que des voies réservées ou de terminus à caractère régional. Le gouvernement continuera par ailleurs de verser les subventions pour les investissements tels que l'achat

d'autobus ou le remplacement du matériel roulant des trains de banlieue et du métro. En mettant un terme aux subventions versées au CMTC et à la STCUM, le gouvernement versera 50 000 000 \$ de moins pour financer les services de transport en commun dans la région de Montréal. Sa contribution, après la réforme, sera de l'ordre de 208 000 000 \$.

Finalement, l'Agence disposera des recettes régionales. Les recettes régionales appartiendront à l'Agence, et elle aura la responsabilité de les répartir entre les réseaux. Les recettes de trains de banlieue, estimées à 8 400 000 \$ en 1996, permettront à l'Agence de financer une part des coûts d'exploitation. Si l'on considère l'ensemble des réseaux de transport en commun de la région, les usagers contribueront au financement du transport en commun dans la même mesure qu'actuellement. Pour leur part, les sociétés et les conseils intermunicipaux de transport conserveront les mêmes responsabilités quant au financement de leurs réseaux réguliers respectifs. Les déficits d'exploitation pour les services offerts sur le réseau métropolitain, après aide financière de l'Agence métropolitaine, seront à leur charge.

Les résultats escomptés de la réforme que je propose montrent que les modifications apportées au cadre financier produisent un nouvel équilibre entre les différentes parties de la région. Cela améliorera l'équité du financement des réseaux de transport en commun tout en dotant la région des instruments financiers nécessaires à la consolidation et au développement du réseau métropolitain. Dorénavant, les services de transport commun dont les retombées sont métropolitaines seront financés à partir de sources perçues à l'échelle régionale. Ce mode de financement reflète plus fidèlement le bénéfice reçu.

Un mot, maintenant, sur le territoire. Le territoire de l'Agence métropolitaine doit correspondre à la réalité des déplacements. La région métropolitaine de recensement sied le mieux à cette réalité en fonction de la forte interdépendance qui existe entre les différentes parties de ce territoire. En effet, une région métropolitaine de recensement comprend toutes les municipalités faisant partie du territoire, bâties en continu, qui forment le noyau urbanisé, ainsi que les municipalités situées à l'extérieur de ce noyau dont plus de 50 % de leur population active se déplace quotidiennement pour le travail vers une municipalité située dans le noyau urbanisé. Par conséquent, la région métropolitaine de recensement est caractérisée par l'intensité des échanges entre les municipalités qui la composent et regroupe des populations fortement dépendantes du centre de l'agglomération en termes d'emplois et de services. La région métropolitaine de recensement compte 3 200 000 habitants répartis dans 100 municipalités et deux réserves amérindiennes, qui participent toutes, sauf exception, à l'organisation et au financement des services de transport en commun.

Le territoire de la région métropolitaine de recensement a été légèrement ajusté pour le prélèvement

du Fonds des contributions des automobilistes. Certaines municipalités ont été exemptées de l'obligation de contribuer à ce Fonds, et nous croyons que ces municipalités ne devraient pas faire partie du territoire de l'Agence. Ces municipalités ont été exemptées parce que le taux de «navetage» de leur population active vers le noyau urbanisé ou vers le territoire d'une des sociétés de transport était insuffisant. Je soumettrai donc, en commission parlementaire, un amendement au projet de loi à l'effet de retirer les municipalités suivantes du territoire de l'Agence: ville de Beauharnois, ville de Melocheville, ville de Mirabel, paroisse d'Oka, municipalité d'Oka et municipalité de Saint-Placide. Ainsi, le territoire de l'Agence comprendra 94 municipalités.

Le gouvernement a retenu ce territoire, en dernière analyse, parce qu'il estime prématuré d'adopter le Grand Montréal avec ses 136 municipalités, ainsi que le souhaite la Table des préfets et maires. En effet, il serait inéquitable de forcer des contribuables qui ne participent que marginalement à la dynamique des déplacements métropolitains à contribuer au partage des coûts. Ce choix répond aussi aux vœux exprimés par les MRC et les municipalités concernées.

Je vous parlerai maintenant de la représentation. Sur ce plan du mode de représentation, je privilégie une formule simple, souple et efficace. En arrêtant mon choix sur la formation d'un conseil restreint de cinq personnes, je pense que les administrateurs pourront ainsi prendre des décisions rapidement et éviter aux citoyens des coûts de fonctionnement inutiles.

● (16 h 30) ●

Le conseil sera mixte, au plan de la représentation. Ainsi, à part le président-directeur général, désigné par le gouvernement, deux membres sont issus du milieu municipal et nommés après consultation auprès des intéressés, tandis que les deux autres seront issus des milieux socioéconomiques. Je suis convaincu qu'un véritable partenariat basé sur l'équilibre de la représentation des intervenants pourra vraiment déboucher sur une vision intégrée du transport régional. Je ne pense pas que cet équilibre puisse être atteint avec une formule qui privilégie un mode de représentation fondé sur le territoire ou la zone d'appartenance.

Ce mode de représentation offre les meilleures garanties que l'Agence sera en mesure d'énoncer une vision régionale du développement du transport des personnes et de défendre l'intérêt régional. Un tel conseil aurait l'avantage d'être composé de décideurs capables de rallier les intervenants autour des préoccupations métropolitaines, puisqu'il comprendrait à la fois des personnes responsables du développement économique de la région, du secteur des transports et du milieu municipal. De plus, des représentants municipaux pourraient se prononcer sur des sujets qui concernent les municipalités. J'ai écarté, au moins provisoirement, l'idée de former un conseil composé majoritairement d'élus municipaux, dans la mesure où l'expérience révèle, et cela notamment dans le cas du CMTC, que les compromis entre les intérêts municipaux inhérents à ce

mode de représentation rendent difficile l'émergence d'une vision régionale, dont la nécessité est désormais incontournable.

Toujours en matière de représentation, il m'apparaît utile d'attirer l'attention sur une clause particulière du projet de loi. Au cours de la cinquième année d'existence de l'Agence, le ministre des Transports qui sera alors en poste devra procéder à une évaluation de son fonctionnement. Cette évaluation portera sur de nombreuses dimensions, mais plus spécifiquement sur la composition du conseil d'administration.

Je soumettrai en commission parlementaire des amendements au projet de loi 102 de manière à habiliter l'Agence à exercer les pouvoirs suivants, à savoir: planifier les prolongements du métro sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal; améliorer les conditions de transport des personnes handicapées en réglant l'iniquité qui fait en sorte que les personnes handicapées sont confinées à circuler sur un seul réseau; organiser le transport par taxi et promouvoir le covoiturage; facturer les autorités organisatrices des transports pour l'utilisation qu'elles font des terminus, des stationnements ou encore des voies réservées; et, finalement, faire assumer le déficit d'exploitation des services métropolitains d'autobus organisés par l'Agence par les municipalités desservies, comme c'est déjà le cas pour les services à caractère local.

En conclusion, M. le Président, je rappelle qu'un nouvel encadrement institutionnel et financier du transport des personnes dans la région de Montréal doit être en place pour le 1er janvier 1996. Ce nouvel encadrement est devenu essentiel pour répondre le mieux possible aux attentes de la clientèle, aux attentes des citoyens et des entreprises de la région métropolitaine. La responsabilité du réseau métropolitain qui est confiée à l'Agence métropolitaine est novatrice et elle est capitale pour l'avenir du transport des personnes dans la région. Elle constitue une reconnaissance du fait que des services et des infrastructures de transport des personnes ont des retombées qui profitent à l'ensemble de la région. Elle se traduit concrètement par une aide financière à la Société ou au Conseil intermunicipal de transport, qui rend service à toute la région en exploitant des services faisant partie du réseau métropolitain.

Je suis confiant que l'Agence métropolitaine saura développer, avec les sociétés de transport, avec les CIT et avec les municipalités, les liens de coopération dans le quotidien et la complicité nécessaire pour assurer cette unité de pensée et d'action et pour relever de grands défis. En somme, ce projet de loi permettra d'assurer la complémentarité des différents systèmes de transport et devrait faciliter les déplacements à l'intérieur de la région métropolitaine. Ce projet de loi contribuera aussi à promouvoir une équité plus grande, dans le financement du transport des personnes, entre les citoyens, entre les entreprises et entre les municipalités de la région de Montréal.

En terminant, M. le Président, je recommande l'adoption du principe du projet de loi 102 créant

l'Agence métropolitaine de transport et modifiant diverses dispositions législatives. Je vous remercie, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Bélanger): Je vous remercie, M. le ministre des Transports. Je vais maintenant céder la parole à M. le député de Saint-Laurent et porte-parole de l'opposition en matière de transports, tout en vous rappelant, M. le député, que vous avez un droit de parole maximal de 60 minutes. À vous la parole.

M. Normand Cherry

M. Cherry: Merci, M. le Président. M. le Président, le projet de loi qui est devant nous, il est important de le rappeler, est une importante pièce de législation non seulement parce qu'il contient 146 articles, mais à cause de sa signification pour ce que ça veut dire à n'importe quel endroit au Québec. Le transport, les modes de transport, les routes, les autoroutes, c'est extrêmement important, mais ce qui nous préoccupe, c'est la grande région de Montréal.

Je tiendrais à rappeler à nos collègues que, dans les conclusions du rapport Pichette... Le rapport Pichette signalait que, parmi l'ensemble des défis qu'a à relever la grande région de Montréal, deux étaient, si vous voulez, les défis majeurs qu'a besoin de relever l'ensemble de cette région du territoire québécois pour vraiment faire face aux défis qui sont les siens. Parmi ceux-là, comme défis majeurs, il indiquait, et de façon vraiment parallèle, les modes de transport et l'aménagement du territoire. Les deux vont de pair, M. le Président. C'est l'indication qu'a voulu nous donner le rapport Pichette, et, dans le suivi de ce rapport, M. le Président, on se souviendra que le gouvernement avait confié à cette table le suivi de ce rapport, le suivi du plan de transport en lui confiant une année pour pouvoir produire des suggestions, des pistes de solution au gouvernement.

Les gens qui composaient... La table de travail, à l'époque, M. le Président, était entièrement composée d'élus: 21 personnes, dont sept de la couronne nord, sept de l'île de Montréal et sept de la Rive-Sud. Ces gens-là avaient... On leur confiait l'obligation de produire des recommandations au gouvernement. Durant cette période où ces gens-là travaillaient entre eux, une élection provinciale est survenue, en septembre 1994, qui a vu un changement de gouvernement.

Si je prends l'indication, c'est pour simplement rappeler au ministre, même si lui est nouveau dans cette responsabilité-là, que tout ça fait partie de travaux qui ont débuté il y a de nombreuses années, qui ont nécessité une cueillette de données, par exemple l'origine/destination. Tout ça permet d'avoir devant nous, si vous voulez, des outils de travail extrêmement importants pour les gens qui, dans la grande région de Montréal... Le gouvernement leur a fourni une vision globale de ce qu'étaient les données et, à partir de ça, leur dit: Faites-nous des recommandations.

Lorsque le député de Labelle a eu la responsabilité du ministère des Transports, en septembre 1994, on se souviendra qu'il a pris quelques mois pour rendre public le rapport, confiant aux gens de lui faire des suggestions.

• (16 h 40) •

Le ministre a référé tantôt à la Table des préfets et maires de la grande région de Montréal. Ils ont produit un document extrêmement important qui les a obligés, suite aux outils que le gouvernement avait mis à leur disposition — l'ensemble de ces rapports-là — à lui faire des recommandations. On se souviendra qu'en juin dernier l'actuel président du Conseil du trésor, alors ministre des Transports, avait déposé le projet de loi qui est devant nous, à savoir le projet de loi 102. Le ministre dit que c'est une importante pièce de législation. Il a raison, elle modifie huit lois. C'est un projet qui, bien sûr, institue l'Agence métropolitaine de transport en commun. Et, parmi ses principales responsabilités, il y a celle de soutenir, comme il l'a dit, de développer, de coordonner, de promouvoir le transport en commun sur l'ensemble de ce territoire; de développer, d'exploiter les services de trains de banlieue; de favoriser l'intégration des services entre les différents modes de transport, l'intermodalité — extrêmement important. Plus on facilitera par des gares intermodales, plus on facilitera par du stationnement incitatif, par des modes de mobilité, des cartes, par exemple, qui feront que le citoyen pourra, d'un endroit... Tout ça devient, comme l'a indiqué le ministre, dans le projet de loi, des responsabilités, maintenant, de cette Agence.

Et, bien sûr, de par ce fait, on augmente l'efficacité des corridors routiers. On a annoncé tout récemment que, par exemple, on faisait des corridors pour inciter le transport avec le covoiturage, les voitures de taxi. Il fallait d'abord organiser le réseau routier en conséquence, pour lui permettre d'inciter les citoyens à utiliser ce mode de transport de cette façon-là. Tout ça a été fait dans les années... Je l'indique parce que parfois certains gens pourraient — et je ne prête pas d'intention au ministre — croire que tout ça n'est né que d'une vision récente. Ce dont on réussit maintenant à pouvoir parler, c'est parce qu'on s'est doté, dans la région de Montréal, d'une infrastructure, que ce soit pour le covoiturage — ce qui va être annoncé récemment — ou même une annonce que le ministre va faire demain, les cartes, par exemple, pour le réseau routier. Bien, c'est quelque chose qui a d'abord germé dans la tête d'un de nos collègues, à l'époque le député du comté de Saint-Jean, qui a vu ce qui est maintenant rendu à sa maturité. Ça a pris quatre ans avant de pouvoir en arriver là, et tout ça nécessitait ce temps-là à cause des implications, de la coordination et assurer qu'une fois mis en place les gens y accéderaient, ils seraient d'accord à... Parce que le ministre — je me souviens de sa phrase — disait: Vous autres, vous en parlez; nous autres, on agit, tu sais. Ça ne se fait pas en deux semaines: ça a pris quatre ans pour arriver à ces résultats-là. Juste, simplement, je vois que le ministre se souvient de cette intervention-là.

Alors, on est aujourd'hui le 4 décembre. La loi 102, comme l'a indiqué le ministre, se doit d'être adoptée parce qu'elle entre en vigueur le 1er janvier 1996. Dans ses remarques, le ministre a louangé le travail qu'ont fait les partenaires du gouvernement, un document que j'ai en main, auquel j'ai référé tantôt. Le ministre a également profité de l'occasion pour dire qu'il saisissait une des suggestions que lui avaient faites ses partenaires. Ils vont en être bien fiers, bien sûr. Le ministre, ça a fait son affaire. Donc, il dit: Celle-là, je la prends. Il oublie de nous parler d'autres recommandations ou suggestions venant des mêmes partenaires, aussi fiables et aussi sérieux, aussi intéressés, que le ministre a préféré ignorer ou, tout au moins, auxquelles il n'a pas référé.

Le ministre, par exemple, parle du nombre de membres qui siègeront sur le conseil. Les maires, eux, et les préfets suggéraient 11. Le ministre, il dit: Nous autres, c'est cinq, mais on modifie un petit peu la composition des cinq. À l'origine, et je crois que c'est dans le projet de loi qu'il y a devant nous dans le moment — il a indiqué vendredi qu'il déposerait des amendements — c'étaient cinq, dont trois nommés par le gouvernement et deux. Avec l'annonce qui a été faite vendredi, il nomme le P.D.G., deux viendront suite à des consultations dans le milieu municipal et deux autres représentant les groupes socioéconomiques, si j'ai bien compris les remarques qu'a faites le ministre tantôt.

Je profite de l'occasion pour lui indiquer que, au lieu d'attendre pour déposer ses amendements en commission parlementaire, s'il pouvait avoir la courtoisie et l'amabilité de nous les faire parvenir, ça nous permettrait de mieux se préparer aux travaux qu'on a à faire à la commission, vu qu'il a opté pour les rendre publics, vendredi dernier, il me semble que c'est quelque chose qui faciliterait le travail que nous avons à faire ensemble. Par exemple, on a plusieurs questions à poser au ministre. C'est pour ça que j'indique que, le plus rapidement il pourra nous... pour que nous ayons en main l'ensemble du sens de ces orientations. Alors, c'est des choses qui sont importantes.

Le ministre a tantôt dit que la formule précédente, donnant une majorité de représentativité à des élus, était une formule qui avait fait ses preuves, mais de façon négative ou pas souhaitable. Il semble que c'est pour cette raison-là qu'il donne l'orientation de former quelque chose où les élus seraient en minorité. En tout cas, certains l'ont exprimé publiquement: il y a quelque chose qui est facile, dans notre milieu, à dire, et les Anglais, les Américains ont l'expression «no taxation without representation». Alors, bien sûr, comme le gouvernement va y contribuer, il se nomme un président-directeur général. Alors, je suis convaincu que les élus à qui on va imposer tout l'ensemble du bon fonctionnement de ça auraient souhaité... D'ailleurs, dans leurs suggestions à eux, c'était la composition de 11 membres: trois nommés par le gouvernement et huit nommés par les régions. Ils disaient: Quatre de l'île de Montréal, un de la Rive-Sud, un de Laval, un de la

couronne sud, un de la couronne nord et trois membres nommés par le gouvernement.

Le ministre a dit tantôt: Il est difficile que ces gens-là, quand ils siègent à des tables comme celle-là, puissent se départir de leur représentation locale, et ils ne facilitent pas la vision qu'ils devraient avoir pour la solution des problèmes. Je me permets d'indiquer, M. le Président, au ministre que la qualité du travail que ces gens-là ont produit, les efforts qu'ils y ont mis nous indiquent que, de ce côté-là, les mentalités évoluent dans le bon sens. Il me semble que le ministre devrait tabler là-dessus, il devrait compter sur ça et continuer, à mon avis, là, à accepter de considérer que ces gens-là pourraient peut-être avoir une place encore un peu plus importante. Ça me semblerait qu'il y aurait là une piste de solution qui répondrait mieux, à mon avis, aux responsabilités et, encore une fois, au sérieux qui a été dévolu aux responsabilités de l'Agence.

Pourquoi les changements apportés au conseil d'administration ne placent pas les élus en majorité? Le ministre a dit que la formule n'était pas celle qui avait eu les meilleurs résultats. À mon avis, il me semble que nommer des gens ou choisir des gens qui, sur une agence, ont une responsabilité d'élus... Et loin de moi de vouloir diminuer l'importance ou la représentativité des groupes socioéconomiques, mais il me semble que quelque chose comme cela, où il est question de gérer des sommes d'argent, percevoir, décider de... Il me semble que ces élus-là ont, eux, cette sensibilité-là, parce qu'il revient à eux d'indiquer à leurs concitoyens et concitoyennes de quelle façon ils souhaitent qu'ils contribuent à l'effort pour faire fonctionner un bon système de transport. Et, ça, là-dessus, j'avoue que nous aurons du questionnement envers le ministre à ce sujet.

Pourquoi le gouvernement contrevient à l'une de ses propres politiques, la décentralisation des décisions au profit des administrations locales? C'est certain qu'en commission parlementaire on aura l'occasion, on pourra échanger ensemble là-dessus. Je donne des pistes immédiatement au ministre, tant est pour faciliter... Il nous a indiqué que c'est quelque chose, que c'est un must, que c'est un absolu, qu'il faut que ce soit en vigueur. Au niveau du principe, bien sûr, on ne s'y objecte pas, mais nous avons une série de questions et de préoccupations sur différents aspects.

● (16 h 50) ●

Toute la question du transport en commun, je l'ai dit au début de mon intervention, c'est primordial pour l'activité économique, pour maintenir la compétitivité des entreprises dans la région de Montréal. C'est extrêmement important. Il y a des gens qui vont dire qu'en favorisant un tel système ça peut profiter à l'étalement urbain. Mais il y a une réalité qui existe, M. le Président. Il y a une réalité qui existe — qui n'a été créée ni par le ministre des Transports actuel ni par celui qui vous parle: chaque matin, sur l'île de Montréal, il entre à peu près l'équivalent de — soit de la rive nord ou de la rive sud — environ 400 000, 450 000 personnes. Une fois qu'elles sont sur l'île, certaines se

dirigent au centre-ville, d'autres s'étendent du nord au sud. Alors, ça, c'est une réalité à laquelle on ne peut pas échapper, il faut faciliter ça. Et pourquoi il est si important de le faire? C'est que, si on ne répond pas de façon positive à ça, Montréal va continuer à diminuer, Montréal ne pouvant plus offrir la facilité, l'accessibilité aux services qu'elle peut procurer.

Alors, c'est là le danger. C'est pour ça que, ça, c'est un véritable défi. Et, à mon sens, on pose là des jalons extrêmement importants, et, à mon avis, un gage de succès, c'est l'implication le plus possible des élus. C'est là, je pense, qu'on en a besoin parce que c'est eux qui, finalement, ont la responsabilité de... Les expériences des acquis régionaux des dernières années doivent être considérées dans l'esprit de développer le partenariat. On en parle, c'est un mot dont on parle souvent; le véritable défi au Québec, c'est le partenariat. Bien, ça, ça se prouve parce qu'un des défis véritablement identifiés, c'est le transport dans la région de Montréal puis l'aménagement du territoire. Ça, c'est un vrai défi. Et nous sommes tous appelés, comme collectivité... Le ministre donnait les chiffres tantôt, 3 000 000 de personnes sont impliquées dans ce dont on parle, tout près de, quoi, près de 50 % de ce qu'est la population du Québec. C'est de ça qu'on parle quand on parle de la grande région: y faciliter la circulation.

Accélérer l'économie. Je me souviens d'avoir eu des discussions sur quand on trouvera la façon d'alléger la circulation sur les ponts. Il faudra probablement penser à ça. Je profite de l'occasion pour le rappeler au ministre. Si on pouvait avoir, un jour, des voies réservées au camionnage... Parce que, plus ils ont de la difficulté à avoir accès à l'île et à en sortir, plus ils tentent de se limiter à s'occuper de leur activité à l'extérieur. Et, ça, ça a comme conséquence qu'on vide Montréal de plus en plus de son activité économique. Plus on pourra faciliter la livraison et la cueillette... Parce qu'il faut se rappeler l'importance de l'activité industrielle de Montréal. Ce n'est pas seulement une ville de services. De nombreuses industries sont situées sur l'île. Alors, dans ce sens-là, il est important qu'on se rappelle... C'est toutes des choses qui sont à l'intérieur des rapports. C'est pour ça qu'il faut avoir cette sensibilité-là. Il y a des gens qui disent que le camionnage, si on trouvait le moyen de bannir ça... Bien, quand on fait ça, quand on l'éloigne, quand on lui met des embûches, plus on lui rend la cause difficile, il s'organise autrement. Mais c'est quoi, les conséquences de ça? C'est qu'on fait une première couronne immédiate puis, même si celle-là devient difficile, on en fait une deuxième. Il y a des expériences en Amérique du Nord là-dessus qui ont prouvé que, quand les villes ne développent pas cette sensibilité-là, il y a des conséquences économiques extrêmement dommageables. Donc, il est important qu'on indique dès maintenant... même si on n'a pas les solutions, qu'on donne ça comme mandat à un organisme comme l'Agence, de lui rappeler que son rôle, ce n'est pas seulement les personnes, c'est la contribution à l'activité économique, qui ressent les

effets bénéfiques ou non, dépendamment des décisions qu'on y prend. Alors, dans ce sens-là, M. le Président, il me semble que c'est quelque chose qu'il est important qu'on se rappelle et qu'on indique à ceux qui souhaitent que les législateurs aient des préoccupations envers leurs véritables préoccupations, que, oui, on est sensible à ça et, oui, on est à la recherche de solutions.

La planification du transport en commun dans le Grand Montréal constitue un élément essentiel de la relance du développement économique de la région de Montréal. Essentiel. On ne pourra pas s'en sortir sans ça. Il faut que les gens soient bien sûrs, comme je le disais tantôt, de l'importance de ce projet de loi là, pas seulement parce qu'il a 146 articles, à cause de ses implications, de la signification de pouvoir établir, dans la grande région de Montréal, des modes de transport qui vont faciliter tout ça. C'est un nouveau cadre institutionnel et financier — le ministre a parlé longuement de ça — pour la gestion du transport en commun dans la région de Montréal. Est-ce que le partage le plus équitable et efficace entre Montréal et les périphéries puis entre les usagers... Le ministre aura l'occasion de nous répondre sur nos préoccupations.

À titre de critique officiel de l'opposition, bien sûr, mes interventions puis mes actions sont guidées par le principe d'assainissement des finances publiques et d'une meilleure représentation des intérêts des Montréalais et des Montréalaises. La création de cette Agence s'imposait, et nous sommes en accord avec ça. Je l'indique au ministre: on est d'accord avec le principe. On a des interrogations face au projet qui nous a été présenté en juin dernier. Les délais sont courts, c'est un projet de loi qui a été déposé en juin et qui est réactivé aujourd'hui, le 4 décembre. Entre ces périodes, il y en a eu une qui a préoccupé l'ensemble des Québécois et des Québécoises, qui a été le référendum, mais il me semble qu'on attend passablement tard quand on sait qu'on ne peut siéger encore qu'une quinzaine de jours, au maximum, dans cette Assemblée. Et là la date d'échéance du 1er janvier inscrite dans ce projet de loi là sera déjà atteinte. Il me semble qu'on aurait pu avant. Est-ce que le ministre a l'intention qu'on ait des auditions particulières? Est-ce qu'il souhaite qu'il y ait des groupes, qu'il y ait des choses à faire suite aux amendements qui ont pu être déposés? Est-ce qu'il a une réaction différente? Est-ce qu'il prévoit quelque chose comme ça? Même si on est dans des délais courts, est-ce que, dans sa vision du cheminement de ce dossier-là, s'il y avait des groupes qui souhaitaient être entendus et qu'on pourrait juger... Est-ce qu'il pourrait penser que ça serait quelque chose qui est faisable? Alors, dans ce sens-là, c'est important. Ce sont des partenaires, et c'est pour eux qu'on fait ça. Alors, on va profiter de l'occasion de la commission parlementaire pour questionner le ministre là-dessus.

Mais, encore une fois, M. le Président, je rappelle au ministre qu'il peut compter sur notre collaboration à chaque fois que des articles du projet de loi ou des amendements qu'il va nous déposer iront dans le

sens des intérêts supérieurs des Montréalais et des Montréalaises. Que nous ne nous entendions pas, lui et moi, sur l'avenir constitutionnel du Québec, c'est une chose, mais il est bien certain que nous avons, ensemble en cette Chambre, la responsabilité de mener à bonne fin des mandats comme celui-là, et à chaque fois qu'il ira dans l'intérêt supérieur, il pourra compter sur notre collaboration. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Bélanger): Je vous remercie, M. le député de Saint-Laurent. Je vais maintenant céder la parole à M. le député de Mercier et président de la commission des affaires sociales. À vous la parole, M. le député, en vous rappelant que vous avez un droit de parole maximal de 20 minutes.

M. Robert Perreault

M. Perreault: Merci, M. le Président. Alors, M. le Président, on a souligné, à juste titre, l'importance du projet de loi qui est déposé aujourd'hui devant nous. Ce projet de loi touche, bien sûr, aux questions relatives au transport quotidien de près de 1 000 000 de personnes dans la région de Montréal. Il touche également, indirectement, à l'équité à l'intérieur de la fiscalité municipale régionale. Il touche à des questions relatives à l'organisation du territoire, à son développement, à des questions reliées à l'environnement également, indirectement, et, comme le député avant moi le disait, à toute la question de la vitalité économique de la région de Montréal.

M. le Président, je suis heureux d'entendre l'ex-ministre des Transports, critique de l'opposition, souligner l'accord de sa formation politique à la création de cette Agence métropolitaine. Je comprends que cette Assemblée est unanime dans la compréhension de la nécessité de doter la région de Montréal d'un véritable mécanisme à caractère métropolitain qui corresponde aux besoins réels de la population. J'ai parlé de 1 000 000 d'usagers du transport public, M. le Président, qui, tous les jours, utilisent les transports en commun, soit ceux de la STCUM, de Laval ou de la Rive-Sud ou des CIT; sans parler des impacts du transport public sur tous les automobilistes de la région de Montréal qui, sans choisir le transport en commun, sont quand même aux prises avec des problèmes de circulation et qui, peut-être s'ils avaient devant eux des choix plus efficaces, plus efficaces, décideraient de passer également au transport en commun.

● (17 heures) ●

Il suffit d'écouter la radio tous les matins, nous entendre parler de la situation sur les ponts, pour nous rendre compte que, Montréal étant une île, la région métropolitaine dépassant largement les cadres de cette île, la réalité quotidienne des déplacements dépassant, bien sûr, ce territoire, il est nécessaire d'établir une coordination et un plan de développement à l'échelle de la véritable région métropolitaine, en tout cas, du moins dans le transport en commun, à celle des déplacements quotidiens.

Ce faisant, M. le Président, on ne fait rien de très nouveau, on rejoint tout simplement ce qu'ont déjà fait beaucoup de grandes métropoles avant nous. Toutes les grandes métropoles du monde, que ce soit Washington, Paris, Toronto, plus près de nous, se sont dotées, effectivement, d'instruments à caractère métropolitain pour assurer le développement et la gestion du transport, du moins dans leurs dimensions métropolitaines. On comprendra facilement que de grands équipements comme les trains de banlieue, comme le métro satisfont tous les jours les besoins en déplacement de gens qui viennent de toute la région de Montréal.

De ce point de vue là, peut-être qu'un des aspects paradoxaux de ce qu'on a appelé la réforme Ryan — qui n'avait de réforme que le nom — est peut-être moins d'avoir transféré aux municipalités un fardeau fiscal, à l'époque, considérable, sans consultation, mais un des aspects peut-être les plus négatifs de la réforme Ryan, c'est d'avoir établi, à l'époque, le principe absolument inadéquat qui consistait à vouloir confier à chacune des autorités locales de la région de Montréal la responsabilité, en matière de transport en commun, d'un dossier qui, à l'évidence, est un dossier qui ne peut se régler qu'à l'échelle de la grande région métropolitaine.

Ça m'amène à parler peut-être d'un des aspects de ce projet de loi, un des aspects que je connais bien pour avoir, comme vous le savez, présidé le premier Conseil métropolitain du transport en commun, et qui est celui, inscrit au projet de loi, d'assurer le contrôle de l'Agence métropolitaine de transport en commun, en quelque sorte de donner ce contrôle au gouvernement du Québec plutôt que de le confier en totalité aux élus de la région. Ma position peut-être sembler paradoxale, mais je pense qu'elle vient de l'expérience, de l'expérience vécue. Nous sommes, dans la région de Montréal — et je pense que le projet de loi, de ce point de vue là, constitue ce que j'appellerais une période de transition obligée — dans la situation un petit peu contradictoire suivante: la réalité des déplacements quotidiens, la réalité de la possession des automobiles, la réalité des besoins d'utilisation du transport public, la réalité également de ce qu'est la tenure foncière entre Montréal, la Communauté urbaine et les banlieues, ces réalités sont différentes. Par exemple, on trouve, dans un comté comme le mien, près de 50 % des ménages qui n'ont pas de voiture alors qu'on peut trouver, dans un comté voisin, de l'autre côté de la rivière, un taux de possession d'automobiles de 2,3 voitures par ménage. On trouve souvent des locataires en très grande nombre, à près de 75 %, dans le cas de la ville de Montréal alors qu'on va retrouver des propriétaires fonciers dans une proportion équivalente dans d'autres régions. Je pense que les difficultés d'entente au sein du Conseil métropolitain ne venaient pas d'une mauvaise volonté des partenaires. Il y a effectivement des réalités quotidiennes qui sont différentes, avec lesquelles il faut composer et pour lesquelles il faut parfois savoir arbitrer.

L'autre grande difficulté, M. le Président, c'est sans doute le fait qu'il n'y a pas eu, dans la région de

Montréal, un débat de fond sur notre vision de l'avenir de l'organisation du déplacement des personnes. Ce projet de loi, pour la première fois, réaffirme, insiste sur l'importance de l'utilisation des transports en commun. Je pense qu'on ne pourra pas faire l'économie de ce débat si on veut être capable d'établir des règles du jeu en matière de tarification ou de fiscalité, en matière de développement des grands réseaux, si on veut être capable d'arriver à un consensus régional. Et, là, encore une fois, ce consensus n'existe pas nécessairement, toujours non pas à cause de la mauvaise volonté des partenaires, mais à cause de la difficulté objective de cet exercice.

Je suis également d'accord avec la volonté d'établir un mécanisme assez efficace, à court terme, dans cette période que j'appelle de transition obligée. Il faut se rappeler que la réalité du transport en commun dans la région de Montréal, c'est près de 1 000 000 000 \$ de budget. On a parlé de plus de 1 000 000 de personnes. Il y a près de 9 000 emplois. Il y a des décisions importantes à prendre, des décisions quotidiennes qui demandent, à mon avis, tant que ces consensus ne seront pas établis, un mécanisme de décision efficace, rapide, ce qui a en partie manqué dans le projet de loi qu'on vient remplacer, celui qui a créé le Conseil métropolitain de transport en commun.

M. le Président, un autre aspect, je pense, qui va faire plaisir aux Montréalais, mais, en même temps, à mon avis, qui s'imposait, c'est celui par lequel ce projet de loi vient partiellement corriger — je dis bien «partiellement corriger» — certaines inéquités fiscales. C'est une réalité, je pense, qu'il faut se dire. Historiquement, pour un certain nombre de raisons et surtout suite au retrait du gouvernement du Québec du financement de l'exploitation du transport en commun, les Montréalais et les gens de la Communauté urbaine se trouvaient, dans les faits, à payer en lieu et place de leurs voisins via leurs taxes municipales, et des sommes assez importantes. Et ce problème était bien réel, il devait être corrigé.

Le projet de loi vient le corriger en partie. Il constitue, de ce point de vue là, non pas une compensation totale, loin de là, mais, je dirais, un compromis, un compromis qui s'ajoute — puisqu'on est dans un domaine où la main gauche n'ignore pas ce que fait la main droite — à la démarche du gouvernement de M. Chevrette de venir en aide particulièrement à la ville de Montréal. Je pense que l'addition de ces deux interventions est de nature à annoncer aux Montréalais un certain nombre de bonnes nouvelles qui viennent encore une fois — j'entendais l'ancien ministre des Transports qui était là, qui a hérité du ministère suite à la réforme Ryan — corriger, je pense, des erreurs importantes de l'administration précédente à ce chapitre, erreurs qui ont presque réussi, qui auraient pu réussir à déstabiliser le transport en commun sur le territoire de l'île de Montréal.

Je souligne au ministre, cependant, une chose. J'espère qu'il y fera attention dans le cadre des audiences. Le gouvernement vient aider les municipalités, vient

rajouter des ressources financières pour compenser certains de ses retraits. Il ne faudrait quand même pas qu'on se retrouve dans une situation un peu incohérente où, suite aux nouvelles sources de financement pour le transport public injectées par le gouvernement du Québec, on assisterait, d'autre part, de la part des municipalités à un retrait progressif ou indirect du financement. Et j'attire l'attention du ministre sur cet aspect des choses. Je pense que l'esprit de ce projet de loi, c'est d'assurer les conditions du maintien et du développement du transport en commun sur le territoire de la Communauté et dans la grande région de Montréal, et il faudrait peut-être, dans ce cadre-là, un peu regarder cet aspect des choses de façon un peu plus serrée. Je ne sais pas s'il y a lieu de lier l'intervention du gouvernement au maintien du niveau de l'intervention des municipalités, mais il y a là quand même une zone de problèmes qui, du point de vue des usagers du transport en commun — et j'en suis un, je le prends régulièrement, presque à tous les jours, quand je suis à Montréal — est quand même quelque chose qui reste non totalement défini.

En conclusion, M. le Président, parce que je sais que le temps m'est compté, il y aurait beaucoup de choses à dire sur ce projet de loi. Je le vois comme une étape. Je disais tantôt que c'est un peu un passage obligé. Ça fait au moins 25 ans, au Québec, que, à mon avis, suite à tous les rapports qui ont eu lieu, on a souhaité doter la région métropolitaine de Montréal d'un véritable mécanisme de coordination et de planification des transports. Le Conseil métropolitain a été l'une de ces étapes; il avait ses limites. Je pense qu'actuellement on passe, avec cette loi, à une étape beaucoup plus significative. Je dis «une étape» parce que, à mon avis, à l'image des autres grandes métropoles, il serait souhaitable que, dans la région de Montréal — et j'ai déjà eu l'occasion de le dire, je le répète, je n'ai pas changé d'idée — on évolue au niveau de nos structures régionales et qu'on aboutisse, à un moment donné, à des structures de décision et, reliés à ces structures de décision, à des instruments de fiscalité qui permettraient peut-être, une fois qu'on aura fait ces réformes, que la gestion du transport en commun régional puisse être sous la juridiction d'une véritable autorité politique régionale, autorité qui, pour l'instant, nous manque, puisque cette autorité se limite aux rives de l'île de Montréal. Elle est distincte dans le cas de Laval, distincte dans le cas de la Rive-Sud, ce qui, justement, entretient la situation présente et ce que veut en partie corriger le projet de loi.

● (17 h 10) ●

Je voudrais féliciter le ministre pour son courage d'aller de l'avant en venant corriger une situation qui devait être corrigée, et j'espère que le ministre tiendra un petit peu, là, à ses orientations. Elles vont dans le sens, à mon avis, à la fois de l'intérêt des usagers et du développement du transport en commun, elles viennent corriger des problèmes, et j'espère qu'il tiendra donc à l'économie, à la logique, à la cohérence de son projet de loi, qu'il ne s'en laissera pas détourner et que ce sera là

l'occasion d'une impulsion nouvelle pour le transport en commun dans la région de Montréal. Je vous remercie, M. le Président.

Une voix: Bravo!

Le Vice-Président (M. Bélanger): Je vous remercie, M. le député de Mercier. Je vais maintenant céder la parole à M. le député de LaFontaine. À vous la parole, M. le député.

M. Jean-Claude Gobé

M. Gobé: Merci, M. le Président. Le projet de loi 102 est certainement, et tout le monde, au départ, semble être d'accord avec ce principe, un projet qui va contribuer à régler un certain nombre de problèmes que nous connaissons dans la grande région de Montréal en ce qui a trait au déplacement des personnes, et particulièrement aussi au financement des moyens qui sont mis en cause pour ce faire. Il arrive malheureusement 20 ans trop tard. En effet, il y a une vingtaine d'années, les grandes agglomérations, que ça soit en Europe, que ça soit en Amérique du Nord ou dans d'autres endroits, mettaient en place ce genre de conseil, ce genre d'organisme afin de gérer et d'administrer, de régulariser et de financer les systèmes, les méthodes et les ressources de transport. C'était aussi bien au niveau routier, au niveau métro, au niveau, bien sûr, rails et autres systèmes comme le covoiturage, bien entendu. Nous avons donc beaucoup de retard. Et ce retard est payé très chèrement par les Montréalais, car on voit Montréal se vider ou avoir d'énormes difficultés à retrouver sa grandeur ou sa dynamique économique que nous avons il y a 20, 25 ans.

Aussi, on ne peut que souscrire au principe de ce projet. Très bien. Je pense qu'il était temps, et c'est fait. Le CMTC, qui était le pendant... le défunt CTCM n'a pas fait ses preuves, n'a pas livré ce que nous attendions qu'il livre. Les raisons en sont multiples. On pourrait jeter le blâme sur une chose, sur un... sur les municipalités, sur le financement, sur différentes raisons. Mais je crois que force est de constater que, malheureusement, pour quelque raison que ce soit, il n'a pas obtenu le résultat qui était escompté et qui lui était confié; il n'a pas pu remplir cette mission. Aussi, on se pose aujourd'hui la problématique de manière différente, on regarde le financement.

Moi, je trouve que, avant de parler de financement... Peut-être va-t-on me dire que le temps presse, il faut boucler les budgets. Certes, mais peut-être aurions-nous pu parler d'un plan de transport, à savoir, et mon collègue le député de Mercier le mentionnait, ce que nous allons faire dans les prochaines années, quel genre de moyens nous allons préconiser, nous allons mettre de l'avant. Est-ce des systèmes de métro, est-ce des systèmes de monorail, des systèmes fluviaux? On a vu qu'il y a des gens qui ont amené des idées d'aéroglosses. Est-ce qu'on va continuer le développement routier dans la

grande région de Montréal? Est-ce qu'on va intégrer dans un immense réseau dirigé par un même organisme ces réseaux qui existent aussi bien au niveau routier... Parce qu'il y a des réseaux différents qui appartiennent à la ville de Montréal, à la Rive-Sud, il y a des ponts fédéraux, il y a des autoroutes provinciales. Est-ce qu'on va faire en sorte d'intégrer ça, l'agrandir, faire du développement? On ne le sait pas, on ne nous en parle pas.

Certainement que le ministre a des idées, mais, malheureusement, je pense qu'on met un peu la charrue avant les boeufs lorsqu'on parle de financement, pour, après, parler de développement. Ou alors, une fois la facture épongée avec ce qui va être perçu grâce au projet de loi 102, et c'est un bien pour les payeurs de taxes montréalais, de la CUM en particulier, nous allons devoir réaugmenter la taxation pour faire et payer du développement, et ça, on ne le dit pas dans le projet de loi.

Est-ce qu'on n'est pas en train de voir la mise en place d'une taxe qui permettrait à l'Agence métropolitaine de transport de faire du développement routier, entre autres, faisant en sorte que le gouvernement se retire de ce domaine, faisant en sorte que les municipalités se retirent et en faisant percevoir l'impôt et le coût par les payeurs de taxes au niveau de l'Agence? C'est une possibilité. On ne le voit pas dans le projet de loi, et je crains que cela se produise un jour et que nous nous retrouvions encore une fois, comme on l'a vu en Europe avec certains impôts régionaux, avec une taxe supplémentaire, comme on l'a vu ici, certes, ce n'était pas votre gouvernement, mais lorsqu'on a libéré la taxation au niveau scolaire, où la taxation scolaire est passée de 80 \$ ou 60 \$, dépendant des secteurs, à 200 \$ et quelques dans des secteurs comme Rivière-des-Prairies cette année.

Alors, M. le Président, c'est toujours des questions qu'il faut se poser lorsqu'on voit un projet qui, certes, est très nécessaire, qui est très intéressant, qui, certainement, est un pas vers l'avant, mais qui, d'après moi, est incomplet. Je me serais attendu à ce qu'on ait l'ensemble, qu'on nous dépose un plan de transport qui ait fait consensus: non seulement la grande région montréalaise mais, parmi les élus, que nous ayons entendu les gens, et, par la suite, bien, nous aurions pu déposer un plan de financement, un plan d'administration et de gestion et d'intégration, si nécessaire, de tout cela. Alors, on va encore un peu à la pièce. Je souhaite que le ministre, dans l'avenir, puisse justement, dans une deuxième étape, un deuxième volet de sa réforme, apporter ces réponses-là. Et, là, on verra, M. le Président, qu'il faudra aussi amener, bien sûr, du financement supplémentaire.

Et je ne dis pas ça d'une manière péjorative ni partisane. Il est certain qu'un grand nombre de développements ont besoin d'être faits dans la région de Montréal. Les métros ont besoin d'être allongés dans certaines régions, certaines implantations de population, particulièrement vers Rivière-des-Prairies, vers Pointe-aux-Trembles, qui ont démontré qu'il y aurait certaine-

ment rentabilité à faire continuer certains de ces réseaux de métro. Les populations qui, à l'époque, étaient de 10 000, 12 000 habitants dans Rivière-des-Prairies et 21 000 dans Pointe-aux-Trembles sont rendues maintenant, dans ces deux quartiers montréalais, appartenant à la ville de Montréal, quelque 50 000 à Rivière-des-Prairies et peut-être 60 000, 57 000 dans Pointe-aux-Trembles. Donc, on peut voir là le potentiel et le bassin qu'il y a vers les transports.

D'autant plus que les résidents qui résident dans ces régions-là, dans ces quartiers-là, sont les résidents qui, en général, on un profil de travailleurs qui se déplacent vers le centre-ville. Et, vous le savez, M. le Président, vous êtes député d'Anjou, vous avez certainement la même problématique. Je pense qu'il serait temps, en effet, que, dans un plan de transport qui serait décidé par le gouvernement, par le ministère, après négociation, après entente avec les intervenants, et donné comme mandat à l'Agence, avec un financement adéquat... serait nécessaire pour amener, bien entendu, vous aussi, dans votre municipalité... Car on peut voir à longueur de matinées, de journées et de soirées des lignes épouvantables, éternelles de voitures, de camions, d'embouteillages, et à un coût très, très important, un coût non seulement financier mais un coût environnemental, un coût économique aussi, un coût de la santé aussi pour les gens. Alors, c'est des questions qu'on ne retrouve malheureusement pas dans ce projet. Mais, quand même, il faut reconnaître que c'est un bon pas, et c'est quelque chose qui va vers l'avant.

Il y a le problème, aussi... Le ministre a invoqué des raisons, son collègue, le député de Mercier aussi, pour ne pas avoir nommé plus d'élus municipaux ou locaux sur le comité. Je comprends, certes, qu'il n'est pas facile de s'entendre avec 100 et quelques maires ou avec trois, quatre commissions de transport, des intérêts divergents, des priorités différentes, des syndicats différents aussi. Certes, ce n'est pas facile, mais je dois reconnaître que, là, en nommant seulement deux représentants des milieux municipaux... Il nomme Montréal. Est-ce la Rive-Sud, est-ce la Rive-Nord qu'on va nommer? Il y a peut-être un peu un déséquilibre. Moi, comme député montréalais, je suis à peu près assuré qu'un représentant de la ville de Montréal va être dessus. Mais, quand on parle pour plus largement — on veut parler de la grande région — il m'aurait semblé indiqué, peut-être, d'avoir un représentant de la Rive-Nord, un représentant de la Rive-Sud, et un, bien sûr, de la région de Montréal. À moins que le ministre veuille compenser ça en nommant les socio-économiques, peut-être pourra-t-il privilégier ces régions-là. Mais, quand même, ce n'est pas des élus municipaux.

Il y a trois grandes commissions de transport: STRSM, STL, STCUM, et je pense que, dans un plan comme celui-là, qui veut chercher la concertation, qui veut chercher non seulement la concertation mais la coopération de tout le monde... Peut-être, on verra ça en commission parlementaire, peut-être que le ministre

étudiera ça, ou regardera ça, ou verra à faire des aménagements. Ce serait là certainement, peut-être, une avenue à regarder.

Une autre interrogation, lorsque le ministre a présenté son amendement tout à l'heure, c'est l'exclusion de la ville de Mirabel. Je comprends qu'une partie du territoire de Mirabel est encore territoire agricole, mais il n'en reste pas moins qu'il y a, dans la région de Mirabel, des espaces et des terrains disponibles pour faire d'immenses parcs industriels. Et il y a aussi, à Mirabel, des lotissements en plein développement au niveau résidentiel. De plus, Mirabel est certainement un des carrefours importants du transport dans la région de Montréal, car il y a l'aéroport. Et je comprends mal que l'on puisse faire une agence métropolitaine de transport qui est censée gérer les transports dans la grande région de Montréal alors qu'on exclut ce qui doit être intégré avec un autre aéroport — celui de Dorval — l'aéroport de Mirabel.

● (17 h 20) ●

Alors, permettez-moi de me questionner sur ces raisons. Je souhaiterais que le ministre, en commission parlementaire, puisse nous l'expliquer. Peut-être a-t-il d'excellentes raisons. Moi, je n'en vois pas, à ce stade-ci. Je pense, au contraire, que Mirabel devrait être partie prenante de cette Agence, de cette organisation, car ne croyons pas que, si on veut conserver l'aéroport de Mirabel avec celui de Dorval, il ne va pas falloir une intégration modulaire des transports, que ce soit par train rapide à partir de Dorval ou à partir du centre-ville de Montréal et par, peut-être, la terminaison de l'auto-route 13. Alors, j'ai un peu de difficultés à comprendre pour quelle raison on a omis Mirabel. Pour les autres villes, certes, elles sont en effet majoritairement rurales, avec peu de développement urbain actuellement, et on peut comprendre ça. Alors, c'est une autre question, certes, qu'il va falloir regarder.

Il ne faudrait pas non plus que les sociétés de transport, recevant une nouvelle somme d'argent, une nouvelle manne qui arrive, tombent dans le laxisme et oublient peut-être d'améliorer leur gestion, oublient de faire en sorte de restructurer leurs services, de faire en sorte de couper les coûts, de faire en sorte de ne pas faire cet effort que tout le monde et chacun commence à faire et va devoir faire, au Québec, dans quelque niveau que ce soit, dans quelque administration que ce soit, soit de baisser les dépenses d'opération et de baisser les sommes qui sont utilisées dans les services publics afin, ceci, de soulager le fardeau fiscal de nos concitoyens. Alors, il ne faudrait pas que cela devienne une voie vers la facilité dans la gestion de certaines sociétés de transport.

Je souhaite que, en effet, après avoir, en commission parlementaire, parlé de toutes ces choses avec le ministre — mes collègues ont d'autres questions, on en aura d'autres par la suite, je ne veux pas prendre tout le temps maintenant, je pense avoir largement le temps de le faire — nous puissions avoir non seulement réponse à ces questions, mais que nous puissions aussi regarder de

manière plus large, plus ouverte un peu tout ce dossier du transport dans la grande région de Montréal pour enfin, une bonne fois pour toutes, trouver une solution; rien n'est jamais final, tout est toujours en évolution, et c'est bien comme ça, mais au moins une solution permanente qui va aller vers l'avenir, qui va continuer à progresser et non pas être remise en question gouvernement après gouvernement ou ministre après ministre.

Moi, je me souviens, en 1985, avoir parcouru, avec l'ancien ministre des Transports, le ministre Marc-Yvan Côté, un certain nombre d'hôtels, à Montréal, avec une commission parlementaire itinérante, où le député de Mercier était venu nous rencontrer, et nous avions fait un plan de transport qui, semble-t-il, n'avait pas fait unanimité. On a dû vivre avec, et force est de constater qu'il n'a pas été mis en application, car, en effet, lorsque quelque chose ne fait pas unanimité chez les partenaires et chez les gens qui sont impliqués, ça devient quelquefois, devant les difficultés, compliqué d'aller de l'avant avec, et, bien entendu, c'est une occasion ou bien souvent une raison pour ne rien faire, et c'est ce que nos concitoyens ne sauraient plus tolérer. Les concitoyens non seulement Montréalais, mais de la grande région de Montréal ne sauraient plus le tolérer, dans les prochaines années, parce que nous avons une obligation de réussite dans ce dossier-là. Car Montréal est en train de s'asphyxier, et nous prenons du retard par rapport à un certain nombre de grandes villes qui sont nos concurrentes au niveau économique en Amérique du Nord. Et ça, si on veut travailler pour le bien-être de nos électeurs, de nos concitoyens, nous ne pouvons pas nous le permettre.

Alors, je suis d'accord pour le principe du projet de loi, et, pour la suite, eh bien, nous verrons en commission parlementaire. Merci.

Le Vice-Président (M. Bélanger): Je vous remercie, M. le député de LaFontaine. Alors, je suis maintenant prêt à céder la parole à un autre intervenant, et je vais céder la parole à M. le député de Notre-Dame-de-Grâce. À vous la parole, M. le député.

M. Russell Copeman

M. Copeman: Merci, M. le Président. Il me fait plaisir d'intervenir sur l'adoption du principe de la loi 102, Loi sur l'Agence métropolitaine de transport et modifiant diverses dispositions législatives.

En octobre 1992, l'Organisation des Nations unies a proclamé le 3 décembre, c'est-à-dire hier, la Journée internationale des personnes handicapées. Vendredi, en cette Chambre, nous avons, avec une motion sans préavis proposée par le député de La Prairie et adjoint parlementaire du premier ministre auprès des personnes handicapées, souligné cette journée internationale. Et je profite de l'occasion, M. le Président, pour citer en cette Chambre un petit extrait des paroles du député de La Prairie, vendredi: «Les Nations unies voulaient, par ce geste, inciter les différentes nations du

monde à redoubler d'efforts pour faire en sorte que les conditions de vie quotidiennes de la personne handicapée soient améliorées.»

En effet, M. le Président, si on regarde les préoccupations quotidiennes des personnes handicapées, on ne peut pas passer à travers ou passer sous silence l'importance du transport adapté. Le député de La Prairie en a parlé; le Conseil de la famille, dans un avis publié en mai 1995, en mai de cette année, sur les familles des personnes handicapées, en a également parlé. Une des recommandations de cet avis, la recommandation 18, et je cite, M. le Président: «Le Conseil recommande que le ministre des Transports s'assure qu'une politique des transports publics au Québec rende accessibles tous les moyens de transport aux familles des personnes handicapées.»

Quelle est la réalité, M. le Président, quotidienne pour les personnes handicapées qui ont besoin du transport en commun au Québec? Mais effectivement, M. le Président, 25 % des municipalités n'offrent pas de service adapté à leur population handicapée. En plus, si on examine la question du transport interrégional, les ententes de réciprocité entre deux régions, on peut très vite percevoir des problématiques, et ça, ce n'est pas sans parler du transport intervilles qui pose également d'énormes problèmes aux personnes handicapées. M. le Président, la ville ou la métropole la plus importante qui offre un service de transport adapté est celle de la Communauté urbaine de Montréal par le biais de son service de transport de la Communauté urbaine de Montréal. Ils font des déplacements très importants en nombre, mais, malgré tout, malgré le fait qu'il y ait un service de transport adapté dans la métropole du Québec, où on a fait du progrès, oui, il y a encore de sérieuses lacunes au sujet du transport des personnes handicapées.

Le 2 décembre, samedi, a paru dans *Le Devoir* un article au sujet de l'intégration des personnes handicapées et écrit par le directeur général d'un groupe qui s'appelle «Nous nous intégrons en commun». Je sais que le député de La Prairie connaît cet organisme. On parle, dans cet article, M. le Président, des difficultés pour quelqu'un dans un fauteuil roulant de se faire transporter, même avec le plus important service de transport adapté au Québec. Et je cite, M. le Président: «Il lui reste — pour une personne en fauteuil roulant — bien sûr le service de transport adapté. Mais c'est pas pareil. C'est un peu moins simple en tout cas que de prendre l'autobus. Quand on lui parle de ses limitations fonctionnelles, il rage en silence, conscient que le fonctionnement de ce service de transport le limite bien plus encore que sa propre déficience. Se déplacer veut en fait dire, pour lui, évaluer le temps que devrait durer son excursion, s'assurer que sa destination se situe sur le territoire, réserver son transport 48 heures à l'avance, donc compter au minimum une heure pour entrer en ligne avec le service de la STCUM.»

● (17 h 30) ●

M. le Président, en tant que critique, pour les personnes handicapées, de l'opposition officielle, j'ai

reçu, à date, à mon bureau de comté, 169 plaintes, dans cette année de calendrier, des personnes qui ont essayé d'utiliser le service de transport adapté de la STCUM. Ça, c'est juste des personnes qui ont eu soit le courage ou l'énergie de faire une plainte officielle, par le biais du Regroupement des usagers du transport adapté, en ce qui concerne le transport qui existe dans le territoire de la STCUM.

M. le Président, j'ai essayé de situer un peu la problématique du transport adapté pour les personnes handicapées, mais examinons maintenant la pertinence avec la loi 102. M. le Président, tout récemment, au mois de novembre de cette année, un document a été préparé, une position commune sur le projet de loi 102 créant l'Agence métropolitaine de transport. Cette position commune a été faite avec et pour l'Office des personnes handicapées du Québec en collaboration avec le milieu associatif des personnes handicapées. Une des conclusions de cette position commune de l'OPHQ et du milieu associatif des personnes handicapées est à la page 8. Je la cite: «À l'évidence, le projet de loi 102 a été élaboré sans tenir compte ni des besoins ni de la réalité des personnes handicapées.» Et également, à la page 2, M. le Président: «L'Agence métropolitaine de transport contribuera sûrement à l'amélioration des déplacements de la population en général, mais pas des personnes handicapées.» Un jugement assez sobre, de la part et du milieu et de l'OPHQ, en ce qui concerne la loi 102.

M. le Président, il est très clair qu'il y a, du point de vue d'une personne handicapée, dans la grande région de Montréal, des lacunes très importantes dans la loi 102, et j'aimerais en signaler quelques-unes. Entre autres, M. le Président, à l'article 20, on propose la mission de l'Agence. Nous avons l'intention, M. le Président, d'apporter un amendement, en commission parlementaire, à la mission de l'Agence pour qu'elle puisse clairement énoncer le devoir de l'Agence de planifier, gérer et développer le réseau métropolitain de transport en tenant compte des besoins particuliers des personnes handicapées, de façon à leur assurer l'accès aux services. M. le Président, la mission d'une agence est fondamentale à l'exercice de ses responsabilités, et nous allons proposer que la mission tienne compte des besoins particuliers des personnes handicapées. Et je suis persuadé, M. le Président, que le ministre des Transports va être d'accord avec cet amendement, parce que je ne peux pas concevoir n'importe quel ministre des Transports écarter d'une façon aussi cavalière une population importante et grandissante parmi la clientèle de l'Agence métropolitaine de transport.

L'article 26, M. le Président, énumère les compétences sur le transport métropolitain par autobus — et c'est ces deux mots-là, M. le Président, qui peuvent, encore une fois, causer certains problèmes, «par autobus». Quant à nous, M. le Président, il faut que cette définition de ce qu'est le transport métropolitain ait un peu plus de flexibilité. Et je m'explique. Dans une proportion grandissante, M. le Président, les services de transport adapté sont effectués par taxi. Le moyen du

taxi est couramment utilisé à contrat par des sociétés de transport; un taxi ou d'autres modalités, mais en particulier un taxi, et ni autobus ni minibus — ça va de soi — au sens du Code de la sécurité routière.

Alors, il y a une crainte, quant à moi très valable, que, avec une définition limitative de ce que c'est, le transport métropolitain par autobus, on risque d'écarter d'autres modalités qui deviennent de plus en plus importantes quant au service de transport adapté pour les personnes handicapées. On souhaite encore une fois que le ministre des Transports en tienne compte, parce que, si, du point d'origine, des modalités de service en matière de transport adapté sont écartées de la définition de ce que c'est, le transport métropolitain, ça peut engendrer des énormes difficultés quant au déplacement des personnes handicapées sur le territoire de l'Agence métropolitaine de transport. Cette définition est beaucoup trop, quant à nous, limitative, et on souhaite une plus grande flexibilité de la part de ce présent gouvernement.

Un autre volet, M. le Président, celui auquel a fait référence le député de La Prairie vendredi, c'est le volet du transport interrégional, les fameuses ententes de réciprocité, qui posent un grand problème pour le transport adapté dans la métropole. L'article 34, paragraphe 8° indique que l'Agence peut, entre autres, faciliter la négociation des ententes. Alors, l'article 34: «L'Agence peut notamment définir les modalités selon lesquelles un non-résident peut utiliser, dans le cadre d'une entente entre des autorités organisatrices de transport en commun, un service spécial de transport pour les personnes handicapées et déterminer, en cas de mésentente, la formule de partage des coûts.» Mais, là, M. le Président, encore une fois, on peut poser la question sur la terminologie exacte à l'article 34: «l'Agence peut», et non pas «l'Agence doit». Une énorme différence entre «pouvoir» et «devoir». Nous soutenons, de ce côté de la Chambre, qu'il devrait y avoir une obligation de l'Agence de veiller à la négociation des ententes de réciprocité entre les diverses régions qui forment le territoire de l'Agence métropolitaine de transport. Pas un «peut», mais un «doit». L'Agence doit veiller à la négociation de ces ententes.

Et, finalement, l'article 74. Ça revient un peu à la question que j'ai posée tantôt au point de vue de la mission de l'Agence. L'article 74 indique que c'est le devoir de l'Agence de produire un plan stratégique de développement du transport métropolitain. Il y a deux problèmes avec cette terminologie dont j'ai déjà parlé: la définition de «transport métropolitain», qui est trop limitative, et la mission de l'Agence. Nous soutenons que l'Agence devrait produire un plan stratégique, oui, du développement des services, mais en tenant compte, encore une fois, des besoins particuliers de cette clientèle, de leur clientèle handicapée.

● (17 h 40) ●

Vendredi, lors du débat sur la motion sans préavis, le député de La Prairie et adjoint parlementaire du premier ministre auprès des personnes handicapées a

indiqué en cette Chambre que, et je le cite, «pas plus tard qu'hier, donc jeudi passé, j'ai écrit au ministre des Transports, et nous avons eu l'occasion d'en discuter en tête-à-tête, pour faire en sorte que ce projet de loi, qui crée l'Agence métropolitaine de transport, fasse toute la place qui convient au transport adapté.» M. le Président, j'étais un peu déçu que, dans le discours du ministre des Transports, il n'a pas fait plus de références aux besoins réels et grandissants de la population handicapée dans la région de l'Agence métropolitaine de transport. Peut-être que le ministre des Transports n'a pas lu la missive du député de La Prairie, mais je souhaite qu'il prenne acte des préoccupations de très bonne foi, et du député de La Prairie et de l'opposition. Il est notre intention de, j'espère, travailler avec le gouvernement pour, en effet, assurer que la loi 102 reflète le fait qu'elle donne toute la place nécessaire au transport adapté des personnes handicapées dans la région de Montréal, et ce, pour le bénéfice de tous les usagers qui ont besoin du service. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Bélanger): Alors, je vous remercie, M. le député de Notre-Dame-de-Grâce. Je suis maintenant prêt à céder la parole à un autre intervenant et je vais céder la parole à Mme la députée de La Pinière. Oh! Excusez-moi, on m'avait fait mention à ce moment-là qu'il y avait deux députés du côté de l'opposition qui allaient prendre la parole. Alors, respectant la règle de l'alternance, je vais céder la parole à M. le député de La Prairie. À vous, M. le député.

M. Denis Lazure

M. Lazure: Merci, M. le Président. C'est à double titre que j'interviens, d'abord puisque les sept municipalités du comté de La Prairie font partie de la liste des municipalités touchées par ce projet de loi important et, d'autre part, à titre d'adjoint parlementaire du premier ministre auprès des personnes handicapées. Je veux attirer l'attention du ministre des Transports sur un certain nombre de lacunes qu'on peut déceler dans le projet de loi actuel et lui communiquer un certain nombre de suggestions. Le député de Notre-Dame-de-Grâce, qui vient tout juste de nous adresser la parole, a fait allusion à certaines remarques que j'ai formulées dans cette Chambre vendredi dernier, et, effectivement, le ministre des Transports, dans son allocution, tout à l'heure, a parlé des personnes handicapées, je l'ai entendu moi-même, mais je n'ai pas entendu le critique officiel des transports, le député de Saint-Laurent, mentionner une seule fois les personnes handicapées et le transport adapté.

Ceci étant dit, quand on regarde à l'article 20 la mission de cette Agence, on peut nous répliquer que, oui, bien sûr, quand on dit que l'Agence a pour mission de soutenir, développer, coordonner et promouvoir le transport en commun, bien sûr, ça inclut le transport adapté. On peut nous répondre ça, qu'il va sans dire que ça inclut le transport adapté, mais je pense que ça va

mieux en le disant. Ça va mieux en le disant, même si ça va sans dire. Et, là-dessus, toujours dans une optique non partisane, j'appuie à 100 % les paroles du député de Notre-Dame-de-Grâce, qui a cité largement des extraits du même document que nous avons tous les deux devant les yeux: «Position commune sur le projet de loi 102 créant l'Agence métropolitaine de transport», un document qui a été préparé par l'Office des personnes handicapées du Québec et le milieu associatif, excellent document que le ministre a en main depuis quelques jours — depuis que je le lui ai remis — et son entourage ainsi que les hauts fonctionnaires du ministère.

Alors, je veux tout de suite rassurer cette Chambre, mais surtout les personnes handicapées, que le ministre a tous les instruments en main, dans le moment, pour apporter des précisions à son projet de loi lors de l'étude article par article. Et, malgré la loi pour l'exercice des droits des personnes handicapées, qui prévoyait, évidemment, à l'article 67, le transport adapté, malgré que nous ayons cette loi en vigueur depuis 17, 18 ans, il y a encore des milliers de personnes handicapées qui n'ont pas accès au transport adapté dans l'ensemble du Québec.

Mais, tenons-nous-en au Grand Montréal, au territoire couvert par ce projet de loi. Une amélioration énorme qui fait qu'actuellement, prenons seulement... la STCUM transporte plus de 13 000 personnes handicapées chaque jour, plus de 1 000 000 de transports par année pour les personnes handicapées. Mais, malgré toutes ces améliorations, il reste, M. le Président, que, sur le territoire de Montréal, il y a encore des faiblesses dans le système. Le service téléphonique, par exemple, à la STCUM, pour le transport adapté, n'est pas efficace. Les personnes handicapées doivent patienter littéralement plus d'une heure au téléphone avant d'avoir une communication, et il y a trop de retard dans la satisfaction des besoins. On ne rejette pas, en principe, les personnes handicapées, mais les délais sont tellement longs que, finalement, ça équivaut à des rejets.

Le principal problème des personnes handicapées dans le territoire du Grand Montréal, c'est la réciprocité, c'est l'incapacité, actuellement — ou le manque de réciprocité — pour une personne de passer du Montréal métropolitain, disons, à la Rive-Sud de Montréal ou à Laval. Il faut que l'Agence ait un mandat clair pour s'assurer qu'il y aura une réciprocité. Autrement dit, une fois qu'une personne handicapée est admise dans une région, que ce soit la STRSM — Rive-Sud de Montréal — ou Montréal, ou Laval, selon les critères de la politique québécoise d'admissibilité, qui relève du ministère des Transports — excellente politique d'admissibilité — selon cette politique, les mêmes critères valent, quelle que soit la région. Et, par conséquent, si vous êtes admis dans votre région, vous devriez — et il faut saisir l'occasion que nous donne ce projet de loi 102 — être capable d'être admis dans le transport adapté d'une autre région sans autre procès d'intention, sans autre examen de votre candidature. C'est ça qui s'appelle la réciprocité, et cet aspect de la politique d'admis-

sibilité du ministère qui existe depuis un an et demi n'a pas été mis en pratique encore, n'est pas en vigueur parce que les régions n'ont pas réussi à s'entendre. Alors, je sou mets au ministre qu'il faudra trouver une formulation pour que l'Agence ait le devoir de s'assurer qu'il y aura une politique de réciprocité.

Bien sûr qu'il faudra qu'il y ait un mécanisme de compensation financière, parce que, par exemple, le territoire de la STCUM sera appelé à recevoir plus souvent qu'autrement des personnes handicapées d'autres régions. Alors, si on parle de pénaliser un service en particulier, c'est celui de Montréal, probablement du Montréal métropolitain, qui sera pénalisé. Il faudra par conséquent élaborer des politiques de compensation financière.

Le transport adapté, dans le Grand Montréal, mais surtout sur l'île de Montréal, actuellement, à plus de 50 % des voyages, c'est par taxi que ça se fait. Or, le projet de loi 102 est muet sur le véhicule-taxi. On parle d'autobus, on parle de minibus, mais il faudra parler de taxis, parce que, de plus en plus, les taxis s'adaptent mieux aux besoins des personnes handicapées que l'autobus adapté ou le minibus. Alors, il faudra être bien sûr que tous les moyens de transport, y compris le taxi, seront couverts par le projet de loi.

• (17 h 50) •

M. le Président, je veux féliciter les gens qui ont rédigé ce court mémoire. Il est excellent, et, quant à moi, les demandes qui sont inscrites ici et qui pourront être discutées lors de l'étude article par article sont fort pertinentes et raisonnables. Je pense qu'il serait dommage qu'à l'occasion d'un projet de loi aussi important créant une telle agence on oublie les besoins des personnes handicapées. Il ne faut pas répéter l'erreur qui a été faite il n'y a pas si longtemps par un gouvernement précédent, qui a dépensé 220 000 000 \$ pour moderniser les trains de banlieue et qui avait oublié les personnes handicapées — et je vois le député de Notre-Dame-de-Grâce qui opine du bonnet. Et, là-dessus, il n'y a pas de partisanerie: nous sommes d'accord. Il a fallu, dans l'opposition, que nous nous battions et que finalement il y ait deux stations sur 12 qui soient adaptées pour les personnes handicapées. On appelle ça recevoir les miettes après le festin. Deux stations sur 12 qui ont été adaptées.

M. le Président, sans revenir sur la plupart des points qui ont été mentionnés par le député de Notre-Dame-de-Grâce, je voudrais — et je suis sûr qu'il m'écoute avec beaucoup d'intérêt et de sympathie, pour ne pas dire de connivence, de complicité, le ministre des Transports — l'inciter à inclure presque intégralement les recommandations qui sont faites par un organisme gouvernemental, l'Office des personnes handicapées du Québec — un organisme créé par la loi 9, par la loi pour l'exercice des droits des personnes handicapées, qui fait un excellent travail — et le milieu associatif, principalement les regroupements d'usagers du transport adapté, les RUTA, qui sont chapeautés par l'ARUTAQ, l'Alliance des regroupements des usagers du transport

adapté. Ces personnes-là connaissent les problèmes quotidiens.

Je pense qu'en plus des quelques points que j'ai soulevés tantôt il faut aussi assurer la représentation des personnes handicapées au sein de l'Agence; que, parmi les usagers qui seront au conseil d'administration de l'Agence, il y ait un usager qui soit personne handicapée. Je pense aussi que, dans les différents comités, on devra toujours inclure une ou des personnes handicapées, de manière à ce que plus jamais on ne les oublie lorsque vient le temps de rédiger un projet de loi ou de rédiger une réglementation.

Finalement, M. le Président, le ministère des Transports du Québec, actuellement, finance un organisme, justement qui s'appelle l'ARUTAQ, l'Alliance des regroupements des usagers du transport adapté, et c'est très bien, mais il faudrait que l'Agence subventionne au moins un organisme, un ou des organismes qui représentent les personnes handicapées, parce que ces organismes-là jouent un rôle essentiel, gratuitement presque, pour faire en sorte que les autorités de l'Agence, comme ceux du ministère qui sont maintenant bien sensibilisés, continuent de l'être encore davantage.

Alors, M. le Président, je voudrais, au nom des personnes handicapées, encore une fois, inciter les membres de la commission qui vont étudier ce projet de loi et inciter le ministre à bien étudier chacune des demandes — il n'y en a pas beaucoup, c'est un mini-mémoire de huit pages qui est très bien fait — qui me paraît devoir être retenue. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Bélanger): Je vous remercie, M. le député de La Prairie. Je vais maintenant céder la parole à Mme la députée de La Pinière, tout en vous rappelant que vous avez un droit de parole de 20 minutes, mais je devrai vous arrêter, cependant, à 18 heures. Alors, à vous la parole, Mme la députée de La Pinière.

Mme Fatima Houda-Pepin

Mme Houda-Pepin: M. le Président, j'aimerais intervenir sur le projet de loi 102, Loi sur l'Agence métropolitaine de transport et modifiant diverses dispositions législatives, à cette étape de l'adoption du principe.

Ce projet de loi est d'une importance capitale, car il touche un secteur économique majeur, celui des transports, qui a des incidences directes sur une population de 3 000 000 de personnes réparties sur l'ensemble du territoire de recensement de Montréal. Un projet de loi d'une telle envergure, qui porte sur 146 articles, nécessite un examen détaillé en commission parlementaire, et j'aimerais assurer le ministre des Transports de ma collaboration pour le bonifier afin de répondre efficacement et équitablement aux besoins des citoyens et des usagers de la grande région de Montréal, et de la Rive-Sud en particulier.

M. le Président, le transport en commun a une incidence directe sur les citoyennes et les citoyens de

mon comté, La Pinière, et les citoyens de la Rive-Sud en général. La mesure privilégiée par le gouvernement concernant l'augmentation de 0,015 \$ le litre d'essence, doublée d'une augmentation du tarif de transport en commun pour les citoyens sud-riverains de Montréal, mérite d'être analysée en profondeur pour s'assurer de l'équité entre les usagers de Montréal et ceux de la Rive-Sud.

Je tiens à rappeler au gouvernement péquiste que, lors de la campagne électorale de 1994, le candidat du Parti québécois dans La Pinière avait fait du dossier du transport l'un des engagements majeurs de sa campagne. Au **Brossard Éclair** du 21 août 1994, dans un article intitulé «Le PQ prend un engagement relativement au transport en commun», on pouvait lire, et je cite: «S'il est élu le 12 septembre, le Parti québécois et son candidat [...] se sont entendus pour élargir à tous les étudiants, et non plus seulement aux moins de 18 ans, le tarif préférentiel actuellement accordé aux étudiants usagers du transport en commun sur la Rive-Sud. C'est là un des principaux engagements formulés par les péquistes, qui estiment possible, par un incitatif financier, d'obtenir cette mesure.»

M. le Président, l'Agence métropolitaine de transport est une structure qui s'inscrit dans la suite logique des décisions prises par le précédent gouvernement et qui vient remplacer le Conseil métropolitain de transport en commun, dont le mandat se termine en janvier 1996. La table des préfets et des maires de la grande région de Montréal a préparé, en octobre 1995, un mémoire fort étoffé qui a été soumis au ministre des Transports. Deux propositions majeures méritent d'être soulignées dans ce rapport. Au niveau de sa représentativité régionale, la Table des préfets et maires de la grande région de Montréal propose que l'Agence métropolitaine des transports soit un organisme régional autonome et non une agence gouvernementale. La représentation proposée serait de 11 membres plutôt que cinq, dont huit seraient nommés par les régions. La Table suggère également que le président soit nommé par le gouvernement, mais le directeur général par les régions, plutôt que ce soit le gouvernement qui nomme le président-directeur général, comme le prévoit le projet de loi 102.

Au niveau du financement, la Table propose que le champ de taxation municipale ne soit pas touché. Le projet de loi 102 est un projet de loi important. Il mérite toute notre attention, et nous devons être à l'écoute des différents partenaires impliqués dans ce dossier, notamment la Table des préfets et maires du Grand Montréal. J'attendrai, pour ma part, de prendre connaissance des amendements que le ministre des Transports entend proposer pour faire des commentaires plus substantiels, en commission parlementaire. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Bélanger): Merci, Mme la députée de La Pinière. Alors, compte tenu de l'heure, je vais suspendre les travaux jusqu'à ce soir, 20 heures.

(Suspension de la séance à 18 heures)

(Reprise à 20 h 6)

Le Vice-Président (M. Brouillet): Veuillez vous asseoir, s'il vous plaît. Nous allons poursuivre, aux affaires du jour, le débat sur l'adoption du principe du projet de loi 102, Loi sur l'Agence métropolitaine de transport et modifiant diverses dispositions législatives. Y a-t-il quelques intervenants? M. le député de Richelieu, vous avez la parole.

M. Sylvain Simard

M. Simard: Merci, M. le Président. Je suis très heureux de voir que, pour ce projet de loi très important, tout le monde essaie de prendre la parole. Nous avons amorcé cet après-midi l'étude du projet de loi 102, Loi sur l'Agence métropolitaine de transport et modifiant diverses dispositions législatives. Dans les quelques minutes qui me sont allouées, j'aimerais mettre en évidence un certain nombre de points qui me font croire que ce projet de loi est un projet de loi qui arrive à temps et qui solutionne une large partie des problèmes qui se posaient et qui se posent aujourd'hui pour le transport en région métropolitaine, et qu'il est, d'une certaine façon, un modèle pour la solution d'autres problèmes du même type. Il faut bien dire, au départ, que la réalité du transport dans la grande région de Montréal est une réalité complexe, à multiples facettes et qui a une très grande importance. N'oublions pas que la région métropolitaine, c'est la moitié du Québec et que l'activité sociale, humaine, économique qui s'y déroule a un poids majeur sur la vie de tout le Québec.

La loi 102 va permettre de réaliser un certain nombre d'objectifs, notamment en se basant sur deux concepts: la concertation et l'efficacité. Effectivement, il faut mettre en commun des réalités qui, pour être complémentaires, ont été souvent, dans le passé, divergentes, notamment mettre ensemble l'île de Montréal, c'est-à-dire la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal et les diverses réalités qui entourent l'île de Montréal, notamment les rive sud et rive nord.

Il fallait donc permettre que ces différents réseaux de transport puissent fonctionner de façon efficace, concertée et avec des bases de financement qui leur permettent, à ces systèmes de transport, de pouvoir rendre chaque jour service à ces centaines de milliers de personnes qui viennent à Montréal ou se déplacent sur le territoire de l'île de Montréal ou dans les régions qui font partie de cette grande région métropolitaine. Il y a donc une vision régionale et une efficacité nécessaires dans tout projet de loi qui concerne le transport à Montréal. Et le projet de loi 102, en créant cette Agence, permet l'harmonisation des différents services, tant au niveau du financement que de son fonctionnement quotidien comme de ses grandes orientations.

• (20 h 10) •

Lorsque je disais, tout à l'heure, que la réalité est complexe et qu'elle touche des aspects fondamentaux de la vie économique et sociale des citoyens du Montréal

métropolitain, pensons notamment à toute la grande question du développement urbain, de l'étalement urbain, du développement de Montréal-centre par rapport aux régions qui entourent Montréal. On connaît l'évolution de la situation depuis une trentaine d'années. On a vu à quel point le développement s'est fait de façon, dans un premier temps, relativement anarchique et, petit à petit, on a tenté d'organiser le développement de la grande région métropolitaine. Mais on sait aussi que le développement de Montréal, depuis une vingtaine d'années, a amené des déséquilibres importants. On connaît notamment la fuite d'un certain nombre d'investissements et d'une partie de la population du centre-ville de Montréal. On connaît les résultats d'un manque de planification qui remonte souvent à 30 ou 40 ans en arrière et ce manque de planification a donné des résultats, dans certains cas, assez désastreux.

Il nous faut donc maintenant gérer les transports en tenant compte de la réalité des banlieues, tel qu'elles se sont développées, en tenant compte aussi d'une donnée qui n'était pas très présente dans la préoccupation des administrateurs publics il y a 30 ans, c'est-à-dire les préoccupations environnementales. On sait aujourd'hui qu'on ne peut pas, sans danger pour la santé des citoyens et l'équilibre psychologique, permettre le développement de tout mode de transport, la présence, notamment, envahissante de l'automobile dans les grandes agglomérations urbaines, sans savoir — puisque nous le savons maintenant — qu'il y a des conséquences sur la santé et la qualité de vie des citoyens.

Donc, il faut maintenant, lorsque nous abordons des questions de transport, tenir compte de ces différents facteurs et, à mon avis, le projet de loi 102, sans évidemment être la panacée universelle et permettre à lui seul d'aborder et de résoudre définitivement ces grandes questions, permet au moins de faire face aux principaux défis qui se présentent aux décideurs politiques en cette fin de siècle.

Il fallait évidemment tenir compte d'un problème fondamental, le financement et surtout l'équité du financement. Il me semble que le ministre des Transports a su, en se servant de la région de recensement du Grand Montréal, dans un premier temps, faire payer aux bonnes personnes les frais du développement des transports dans la région métropolitaine. Si nous regardons les différentes statistiques de déplacements vers ou de Montréal, on s'aperçoit que la carte de financement, telle qu'elle est proposée pour la surtaxe sur l'immatriculation et la taxe sur l'essence, correspond, en fait, jamais parfaitement évidemment, mais grosso modo, aux réalités vécues quotidiennement par les gens qui ont à se déplacer.

Effectivement, ce ne sera jamais parfait. Il y a des gens, vous le savez, qui partent de Trois-Rivières pour venir travailler à Montréal. De mon propre comté, je sais qu'il y a quand même de nombreuses personnes qui, chaque jour, vont travailler à Montréal, mais il fallait bien mettre une frontière quelque part et il me semble que le territoire qui a été retenu pour le financement

de cette Agence créée par le projet de loi correspond aux réalités vécues par les citoyens.

On a voulu également, je le disais tout à l'heure, être efficace et je pense que le modèle de conseil d'administration que l'on a retenu, tout en permettant la présence de ceux qui sont directement concernés, c'est-à-dire certains représentants venus du monde municipal, obéit à cette nécessaire concertation efficace. S'il fallait attendre que tous les équilibres puissent se retrouver à l'intérieur d'un conseil d'administration, il y aurait des dizaines et peut-être même une centaine de membres. Ce serait impossible. Chacun tenterait de défendre son bout de territoire et c'est tout à fait logique.

Ce qu'a voulu le ministre des Transports, tout en tenant compte des intérêts divers, c'est que des décisions de concertation se prennent et dans les meilleurs délais possible. Il me semble que le projet d'agence, tel que défini, va correspondre à l'attente des citoyens d'une structure administrative et politique qui puisse prendre des décisions, forcer, quand il y a lieu, les concertations qui, autrement, seraient impossibles et nous donner, dans un avenir pas trop lointain, un ensemble de moyens de transport qui répondent vraiment aux attentes de la population.

Dans les discussions qui entoureront l'adoption de ce projet de loi, notamment à l'étude article par article en commission, j'espère qu'on fera valoir à ce moment-là — en tout cas, moi, je le ferai — la nécessaire concertation entre cette Agence métropolitaine et les CIT, les commissions intermunicipales de transport. Nous savons que, depuis une quinzaine d'années, ces CIT, qui se situent presque toutes dans des axes qui vont du nord vers Montréal ou du sud vers Montréal, c'est-à-dire qui amènent vers Montréal des régions périphériques immédiates chaque jour des milliers de voyageurs, nous savons que ces commissions ont remarquablement fonctionné.

Il ne faudrait pas que la création de l'Agence, en changeant sur une partie du territoire les règles du jeu, mette en péril le moins de la bonne santé financière de ces commissions intermunicipales de transport. Il suffira de s'assurer que cette Agence puisse prendre des arrangements, notamment des ententes tarifaires avec ces CIT, pour nous permettre d'agencer harmonieusement le transport en région métropolitaine immédiate, mais également, plus largement, avec un certain nombre de municipalités. Je pense dans mon comté, entre autres, à Sorel-Tracy, qui est reliée à la région de Montréal par la CIT Sorel-Varennnes. Il faut s'assurer que ces structures, qui ont si bien fonctionné, puissent s'agencer dorénavant avec l'Agence métropolitaine de transport.

Mais je retiendrai, en terminant, M. le Président, surtout un aspect qui me semble important pour la population, c'est que ce projet de loi, cette transformation vise, d'abord et avant tout, l'utilisateur. Et, dans le fond, pourquoi faisons-nous une agence aujourd'hui? Pourquoi nous donnons-nous un projet de loi qui permette de faire face aux réalités de l'avenir? C'est, d'abord et avant tout, parce qu'il nous faut faciliter le transport et rendre

la vie plus facile à ceux qui, chaque jour, se déplacent. Les usagers, actuellement, à cause de la parcellisation des réseaux, ont souvent à vivre des incohérences tarifaires qui ne sont plus acceptables. On voit, par exemple, un aller-retour entre Saint-Lambert et Montréal coûter 7,85 \$, ce qui est aberrant quand on pense au peu de distance parcourue. L'Agence va donc nous permettre, par cette harmonisation des tarifs, d'arriver à une réalité qui réponde davantage aux besoins des citoyens.

En résumant ma pensée, M. le Président, je pense que le projet de loi atteint les objectifs qu'il s'est fixés. Nous serons évidemment mieux à même d'en juger dans quatre ou cinq ans. L'histoire nous dit que les grandes réformes de transport pour la région métropolitaine durent rarement plus de quatre ou cinq ans. Mais enfin il nous fallait une réponse. Nous savions depuis quelques années que l'injection un peu artificielle, par le gouvernement, de 50 000 000 \$ dans les transports à Montréal devait déboucher sur une nouvelle structure. Je pense que le ministre y a répondu par ce projet de loi, mais nous pourrions, évidemment, dans trois ans, dans quatre ans, juger des résultats. Pour ma part, que ce soit pour l'autobus, que ce soit pour le train, que ce soit pour le métro à Montréal, je pense que nous avons là l'outil nécessaire pour le développement harmonieux des transports et pour satisfaire, surtout, aux besoins des usagers. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Je vous remercie, M. le député de Richelieu. Je vais maintenant céder la parole à M. le député de Jacques-Cartier. M. le député.

M. Geoffrey Kelley

M. Kelley: Merci, M. le Président. À mon tour, c'est un plaisir pour moi d'intervenir sur le projet de loi 102, la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport et modifiant diverses dispositions législatives. Il faut rappeler que, ça, c'est un projet de loi qui découle de quelques années de travail dans la région de Montréal. J'ai eu l'honneur de travailler pour l'ancien ministre des Affaires municipales qui a mis en place un groupe de travail sur Montréal et sa région, présidé par M. Claude Pichette.

• (20 h 20) •

Et ce n'était pas un travail facile, il faut le rappeler, parce qu'il y a beaucoup de juridictions, il y a beaucoup de villes, il y a beaucoup d'intervenants dans un dossier qui touche Montréal et sa région. Je pense qu'il y a au-delà de 137 municipalités qui sont impliquées, il y a neuf MRC qui travaillent, et il y a la Communauté urbaine de Montréal, il y a cinq des régions administratives du gouvernement du Québec qui sont en jeu. Alors, il y a beaucoup d'acteurs, il y a beaucoup d'intervenants.

Et le grand message qui découlait du rapport du groupe Pichette — quelque chose qu'on voit dans les autres villes en Amérique du Nord — c'est l'importance

d'agir en région. Alors, ça a l'air de quelque chose de simple, ça a l'air de quelque chose qui est très facile à faire, mais, je pense, agir en région, c'est quelque chose de très, très compliqué. Juste de définir et de limiter le territoire qui doit agir en région, même ça, ça peut soulever des débats. Le député de Richelieu vient de mentionner les questions: où il faut mettre la frontière, où est-ce que Montréal a sa région dans une ère d'étalement urbain, à quel moment est-ce qu'on va mettre une ligne sur la carte? Alors, c'est très important, ce principe d'agir en région, et je pense que le projet de loi et l'importance de doter Montréal d'une agence régionale de transport découlent d'un travail qui a été fait par M. Pichette dans le passé.

La réalité du transport dans la région de Montréal est toute changée depuis 25 ans. Dans le passé, c'était toujours le monde qui se déplaçait vers la ville-centre, sur les grandes artères comme la 40 ou la 20, à Montréal, tout le monde se déplaçait vers le centre-ville. Ce n'est plus le cas aujourd'hui, et je pense qu'on peut juste regarder l'autoroute 13 à 7 heures, le matin, ou à 17 heures, le soir, pour comprendre que la réalité du transport à Montréal est complètement différente. On voit que les personnes, peut-être, demeurent sur la Rive-Sud, doivent traverser l'île de Montréal pour aller travailler à Laval ou le contraire. Alors, maintenant, il y a beaucoup plus de déplacements nord-sud au lieu d'est-ouest comme c'était à l'époque, il y a 25 ans. Alors, de ça, avec la congestion des ponts et tout ça, il y a toute une importance d'agir en région, de mieux équiper la région de Montréal pour avoir une réponse aux changements dans la circulation et aux changements des besoins pour la région de Montréal.

Alors, le défi a été lancé dans le rapport Pichette et, encore une fois, par l'ancien ministre des Transports, au mois de juin, pour la région d'aller travailler ensemble, de se consulter, de trouver une mécanique, une agence qui peut gérer le transport régional dans la région de Montréal. Et le projet de loi qui est devant nous, je pense, est le fruit de ces travaux et, comme l'ont déjà mentionné mes autres collègues de ce côté de la Chambre, on est d'accord avec le principe de la loi 102 parce que je pense que ça répond à un besoin réel de mieux concerter le transport dans la région de Montréal.

Aussi, il y a plusieurs intervenants dans la région de Montréal qui ont vu l'importance d'agir en région. Et, dans le communiqué de presse, la déclaration faite par la Table des préfets et des maires du Grand Montréal, ils ont reconnu l'importance de ce dossier et le travail qui a été fait cette année, en découlant la loi 102. Et je vais le citer: «Pour la Table des préfets et maires, l'atteinte d'un large consensus sur le dossier du transport collectif régional, tel que nous vous le présentons aujourd'hui, est une réalisation exceptionnelle. C'est d'abord le premier dossier de fond sur lequel la Table s'est penchée. C'est surtout un dossier complexe, aux ramifications nombreuses et aux enjeux financiers considérables, qui a suscité de nombreux débats dans la région depuis plusieurs années.»

Alors, tout le monde a reconnu l'importance de la consultation. Tout le monde a vu qu'il y a des situations à corriger. Même le Conseil régional de développement de l'île de Montréal a dit qu'il y a des choses à corriger et, dans une résolution qu'il a adoptée le 22 novembre dernier, il a vu que «la situation actuelle faisant en sorte que l'île de Montréal, via la STCUM, contribue seule aux coûts d'opération des équipements reconnus comme régionaux devra cesser dans les plus brefs délais. Les revenus perçus auprès des milieux locaux de la région devront respecter le principe de l'équité.»

Et on voit ça dans mon comté et dans le comté de Nelligan aussi où, souvent, dans les municipalités, il y a la pression des personnes pour installer de plus grands stationnements pour les gares des trains de banlieue à Sainte-Anne-de-Bellevue, à Baie-d'Urfé, à Beaconsfield pour accommoder les gens de l'Île-Perrot, de Vaudreuil, de Dorion, de cette région-là, qui quittent leur région, traversent le pont pour payer des tarifs beaucoup plus modestes que s'ils doivent prendre le train de l'autre côté.

Alors, je pense que, dans le principe d'un transport régional devant nous, on voit un certain effort afin de mieux équilibrer la situation face aux usagers à l'extérieur de la Communauté urbaine de Montréal. Alors, je pense que, ça, c'est un principe qui est très louable dans la loi d'essayer, dans la mesure du possible, de partager les frais pour le système parce que, si le système de transport en commun ne fonctionne pas sur l'île de Montréal, il y aura des conséquences très graves à l'extérieur de l'île. Alors, je pense que c'est très important pour la région dans son ensemble d'avoir un système de transport en commun performant. Alors, je pense que, dans ça, la notion d'équité qui est dans la loi 102 est très importante.

Une chose où c'est très décevant, c'est dans la question de la composition du conseil d'administration de la nouvelle Agence. On a vu que c'est un pas très important de consultation dans la région, on a lancé la balle aux intervenants que je viens de lister, qui sont nombreux, d'essayer d'arriver à quelque chose qui peut fonctionner, qui peut mieux répondre aux besoins des Montréalais. Mais on voit dans le projet de loi que ça va être le gouvernement du Québec et pas le milieu qui aura le contrôle du conseil d'administration, parce que, selon la proposition, il y a trois des cinq personnes qui vont être des représentants du gouvernement du Québec ou des personnes nommées par le ministre, ici, et deux personnes issues des élus de la région.

Et ça, je trouve que ça va à contresens du défi qui était dans la loi 102 quand ça a été déposé dans cette Chambre, au mois de juin dernier, parce que nous avons fait un défi à la Table des préfets et des maires en disant: Assoyez-vous, essayez d'arranger quelque chose et revenez voir le ministre après. Alors, je pense qu'il y a toujours un écart très important sur le financement, mais, au niveau du principe, au niveau de beaucoup d'autres éléments, il y avait un consensus créé dans la région de Montréal.

Alors, c'est décevant de voir qu'on ne peut pas avoir la même confiance dans le milieu, je dirais, de dire qu'à l'avenir ça va être vous autres aussi qui allez prendre en contrôle l'Agence avec les revenus du gouvernement du Québec indirectement. C'est évident que le ministre doit nommer le monde, mais je pense qu'il faut regarder beaucoup plus attentivement la proposition de la Table des préfets et des maires sur les membres du conseil d'administration. Eux autres ont proposé un conseil de 11 membres dont trois personnes nommées par le ministre, quatre de l'île de Montréal, une de Laval, une de la couronne nord et deux de la couronne sud. Alors, ça va donner des représentants de la région dans son ensemble sur le conseil d'administration.

Moi, ma crainte, maintenant, c'est qu'on aura un représentant de la Communauté urbaine de Montréal, point, dans la proposition qui est devant nous, et il y a toujours, sur l'île de Montréal, une tension créative, mais une tension quand même entre la ville de Montréal et les banlieues sur l'île de Montréal. Alors, au lieu d'avoir ces deux voix représentées sur le conseil d'administration, il faut en choisir une. Alors, soit que la ville va être là ou la Conférence des maires de la banlieue, mais il n'y aura pas de place pour les deux. Alors, je trouve ça regrettable.

Également, sur la deuxième nomination, le ministre doit choisir entre la couronne nord et la couronne sud. Les enjeux sont complètement différents d'un côté à l'autre. Alors, encore une fois, c'est dommage qu'on ne puisse pas trouver une plus grande place pour avoir quelqu'un du côté de Laval et de la couronne nord et quelqu'un de la rive sud aussi qui peut être sur le conseil d'administration.

Alors, je regarde tout ça et, avant tout, comme dans tous les dossiers, le transport en commun, il faut vendre ça à la population, parce que, comme plusieurs autres dossiers, le transport en commun tombe dans le «Pas-dans-ma-cour» et, selon ce syndrome: Ce n'est pas moi qui utilise l'autobus; alors, c'est très important pour les autres, mais, moi, je ne paierai pas pour ça parce que je n'utilise jamais le métro. Alors, je pense que c'est toujours très important de convaincre le monde de l'importance, pour la région de Montréal, pour sa position concurrentielle face aux autres centres métropolitains en Amérique du Nord, qu'il y ait un système de transport en commun performant.

● (20 h 30) ●

C'est quelque chose avec lequel on peut se déplacer de Repentigny à Vaudreuil assez rapidement, c'est important d'aller de Saint-Eustache jusqu'à Sainte-Julie assez rapidement. Alors, il y a tous ces genres de déplacements. Il faut mettre en place un système performant, et la façon la plus facile de le faire, c'est de doter la région des équipements de transport régionaux qu'il faut. Alors, dans ce sens, je pense que c'est beaucoup mieux d'associer tout le monde, d'associer toutes les sous-régions, les couronnes nord et sud au conseil d'administration. Alors, d'avoir un conseil d'administration avec juste deux représentants des élus de la région, je trouve ça décevant.

Dans ce sens, je veux juste citer le rapport de la Table des préfets et des maires — ils ont quelques petits paragraphes sur la notion de décentralisation et l'Agence — parce que je pense qu'il y a des principes dedans qui sont très importants: «Compte tenu du fait que le transport en commun constitue une compétence municipale et supramunicipale depuis fort longtemps, la région est d'avis que la détermination des orientations de même que les décisions qui concernent le transport métropolitain doivent demeurer au sein de la région.»

Par ailleurs, cette proposition de la région va dans la même direction que les orientations de décentralisation énoncées par le gouvernement. Elle est également conforme aux orientations prises notamment par l'Union des municipalités du Québec depuis déjà plusieurs années. Ainsi, la proposition de la région met de l'avant un organisme qui, tant par ses pouvoirs que par sa composition, répond aux principes de la décentralisation. L'Agence métropolitaine est donc un forum où la région, dans son ensemble, est représentée par ses membres et à laquelle participe le gouvernement du Québec pour la gestion, la planification et le développement du transport en commun.

Alors, juste pour réitérer... Je pense que c'est très important d'impliquer la région pour vendre à tout le monde l'importance d'avoir un système de transport en commun qui fonctionne bien et qui est performant. Alors, on a de beaux principes de décentralisation d'un côté, mais, dans les faits, on est en train de créer une agence qui va être contrôlée par le gouvernement, ici à Québec. Je trouve regrettable, surtout avec tout le travail qui a été fait dans le milieu depuis un certain temps... de découler un certain consensus autour de la création et la composition du conseil d'administration de cette Agence.

Alors, pour ces raisons, j'aimerais, au moment de l'étude détaillée du projet de loi, entendre les représentants de Montréal, soit la Table des préfets et maires de la Communauté urbaine de Montréal et les autres groupes qui peuvent venir guider les parlementaires un petit peu... pourquoi ils ont conclu à l'importance d'avoir une composition autre au conseil d'administration et également pour soutenir les principes de décentralisation qu'on trouve dans leur mémoire. Mais, en terminant, M. le Président, je veux juste, encore une fois, appuyer la notion d'une agence. C'est quelque chose qui est très important pour Montréal et sa région. Merci beaucoup.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Je vous remercie, M. le député de Jacques-Cartier. Je vais maintenant céder la parole à M. le député de Bourget et délégué régional de Montréal. M. le député.

M. Camille Laurin

M. Laurin: M. le Président, à titre de délégué régional de Montréal et de président du Comité spécial d'initiative et d'action pour le Grand Montréal, j'ai suivi avec beaucoup d'attention et d'intérêt l'élaboration du plan d'action du transport en commun et du transport

routier dans la région métropolitaine de Montréal, dont le projet de loi actuel — la création et la mise sur pied de l'Agence métropolitaine de transport — ne constitue, au fond, que l'instrument indispensable de réalisation.

L'important, c'était vraiment la problématique, le diagnostic et le plan d'action. Nous en avons connu plusieurs depuis quelques années. Nos prédécesseurs y ont travaillé. Mais je crois, pour avoir suivi ce travail, que le plan d'action que le ministère des Transports a élaboré, au prix d'un travail acharné depuis quelques mois, constitue vraiment un produit de qualité complet, définitif. La problématique y est très bien esquissée, le diagnostic aigu est posé et les actions qui s'imposent sont clairement délimitées. Et je pense que c'est ça qu'il est important de se rappeler avant d'adopter ce projet de loi.

Quelle est la situation du transport dans la région métropolitaine? En quelques mots, on peut dire qu'il y a une sorte de dichotomie entre les forces qui ont agi sur le transport à Montréal: d'un côté des forces centripètes et, de l'autre côté, des forces centrifuges. Les forces centripètes se sont exercées au niveau des infrastructures et des équipements. Montréal est une métropole. Elle est une métropole, au fond, depuis le début du siècle. C'était la métropole du Canada. À cause de sa situation géographique, sa population a augmenté, ses infrastructures se sont développées, infrastructures portuaires, infrastructures aériennes par la suite, infrastructures entrepreneuriales. Presque tout le commerce et l'industrie se faisaient, à un moment donné, à Montréal. Et, bien sûr, cela a appelé d'autres équipements par la suite. Que ce soit sur le plan financier, que ce soit sur le plan académique, les universités qui s'y sont installées, les laboratoires de recherche, les centres culturels, les centres sportifs, tout ceci s'est développé à une très grande rapidité. Et, même si Montréal a connu par la suite un déclin, ses infrastructures demeuraient là quand même et ont, malgré tout, continué à se développer. Et des événements conjoncturels aussi sont venus ajouter à ces infrastructures. Par exemple, l'Expo, en 1967, a facilité, a suscité, provoqué la création rapide du métro et de l'autoroute 20 créée par le fédéral, la Transcanadienne, comme on l'appelait. Donc, d'un côté, un mouvement centripète extrêmement fort, extrêmement élevé sur le plan international, sur le plan régional, sur le plan local, avec tout ce que cela représentait.

Mais, par ailleurs, en même temps que ceci se développait, particulièrement à partir d'une certaine période, M. le Président, on a vu la population de Montréal, qui soutenait ces infrastructures, qui utilisait ces infrastructures, répondre à des forces, celles-là centrifuges. Au fur et à mesure que la situation économique s'améliorait, que les familles s'enrichissaient, qu'il se créait déjà une classe aisée et une classe riche, elle a eu le désir de quitter Montréal de plus en plus, soit pour avoir de plus grands terrains, soit pour avoir de l'air pur, du gazon, ou soit pour éviter des taxes excessives engendrées par les municipalités qui devaient payer ces équipements avec une population amoindrie.

Et ceci a entraîné un mouvement centrifuge qui s'est accéléré au cours des années. Nous savons que les banlieues actuelles sont la création de la métropole montréalaise, mais ces banlieues se sont développées et, maintenant, la population qu'elles contiennent est plus élevée, est plus nombreuse que la population qui vit sur l'île de Montréal. Il y a là une sorte de contraste, une sorte de tension entre des forces, qui prête une acuité particulière qui s'est accrue avec les années dans la région métropolitaine de Montréal.

Et, en même temps, le transport routier a remplacé de plus en plus les trains. Pourtant, nous avons sept lignes ferroviaires qui traversaient Montréal au temps où elle était la métropole industrielle. Ces voies ferroviaires sont devenues abandonnées au profit du transport routier qui, grâce aux autoroutes qui se développaient rapidement, a attiré l'entreprise industrielle, a attiré ces camions, ce transport vers les entreprises montréalaises. Et Montréal, aussi, est devenue une sorte de carrefour, une sorte de voie de passage pour le grand commerce et la grande entreprise à travers le Québec.

C'est ces tensions qui ont créé le problème du transport à Montréal, et qui est maintenant très bien analysé, qui est très bien développé. Et je pense que les trois documents du ministère des Transports, qui contiennent justement cette problématique, ce diagnostic, ce plan d'action, sont extrêmement marqués au coin de la sagesse, de la lucidité, de la clarté également au niveau des solutions qui s'imposent.

• (20 h 40) •

Et les solutions qui s'imposent, M. le Président, doivent tenir compte d'un grand nombre de facteurs: évidemment, la population, qui est encore quand même nombreuse sur l'île de Montréal, cette concentration économique, financière, industrielle dans le centre-ville, marquée par tous ces gratte-ciel qui y sont, ces centres de recherche, la recherche-développement qui se concentre presque exclusivement à Montréal, les quatre universités, le Biodôme, le Jardin botanique, la Place des Arts, tout ceci entraîne un va-et-vient, sur le plan du transport, qui est particulièrement marqué aux heures de pointe, mais qui est quand même abondant, qui est quand même marqué à toutes les heures de la journée. Il faut tenir compte de ça dans la problématique.

Il faut aussi tenir compte des effets qu'engendrent ces causes, par exemple des ponts: nous vivons sur une île. On ne peut pas construire indéfiniment des ponts pour accommoder le nombre de transporteurs qui s'accroît. Il faut aussi penser à la congestion, aux dégâts causés à l'environnement par cette augmentation des véhicules: 400 000 actuellement, 600 000 dans une dizaine d'années. Il faut tenir compte des axes routiers et des axes de population déjà développés. Il ne faut pas augmenter l'étalement urbain; il faut, là où il s'est concentré, l'utiliser au maximum. Il faut optimiser les infrastructures que nous avons, y compris les trains de banlieue qui ne servent presque plus à rien, y compris ces autoroutes qui ont été construites. Il faut aussi penser à l'équité fiscale.

Les gens de Montréal sont obligés de payer d'une façon excessive pour ce transport en commun qui est établi surtout sur leur territoire, surtout quand on pense au métro dont les dépenses d'immobilisation ont été très élevées. Il faut penser à toutes les dimensions lorsque nous faisons un plan d'action, et c'est vraiment ce qui a été fait. L'Agence constitue encore une fois le moyen qui nous apparaît absolument crucial et indispensable pour la réalisation rapide de ce plan d'action. Je dis bien rapide, M. le Président, car cela s'impose. Si nous n'agissons pas immédiatement, dans les quatre ou cinq prochaines années, la situation va se dégrader, va se détériorer à un point tel, sur le plan fiscal, sur le plan de l'environnement, sur le plan de la qualité de la vie de tous ces automobilistes qui sont obligés d'attendre dans des files d'attente durant une heure, une heure et demie, avec tout le stress que cela peut comporter, que la situation va devenir invivable.

Il fallait donc penser à une solution qui amène un certain nombre d'éléments, une agence qui serait composée de gens qui ont une vision globale du problème, qui ont une vision métropolitaine du problème, qui la connaissent et qui sont capables de l'appliquer, de prendre les décisions qui s'imposent dans le plus bref avenir. Il fallait aussi penser à un équilibre financier, à un cadre financier qui permet de rétablir les inéquités, à la création d'une grille d'intégration tarifaire qui, pour les gens des banlieues, constitue un incitatif à utiliser le transport en commun. Il fallait penser à une solution, également, qui diminue la congestion sur les ponts dans un très bref avenir si nous voulons éviter les difficultés sans nombre que causera la situation au cours des trois prochaines années.

Je pense que c'est exactement ce que vise l'Agence métropolitaine de transport. Elle a un cadre financier qui va véritablement répondre aux objectifs que je viens de signaler et elle possède aussi un cadre institutionnel qui va nous permettre d'obvier rapidement aux dégâts que nous avons constatés et de préparer l'avenir d'une façon intelligente, d'une façon articulée, qui va revitaliser Montréal et en particulier la ville-centre et qui va permettre en même temps à Montréal de jouer son rôle de métropole sur le plan financier, sur le plan scientifique, sur le plan international.

Bien sûr, on vient de l'entendre encore une fois, il aurait peut-être été préférable que les membres de cette Agence soient des élus municipaux, mais malheureusement l'exemple du CMPC, au cours des cinq dernières années, nous a prouvé que l'enfer est pavé de bonnes intentions et que, malgré ces bonnes intentions, les compromis auxquels sont obligés de se soumettre les élus municipaux originant de diverses régions sont tellement nombreux, sont tellement aigus qu'ils empêchent une vision métropolitaine de s'instaurer et qu'ils paralysent l'action. C'est la raison pour laquelle, devant l'urgence de la situation, il fallait penser, ne serait-ce que d'une façon transitoire, à une autre formule. La formule qui a été retenue par le gouvernement, c'est celle de la régionalisation. Peut-être la décentralisation n'est-elle

pas encore assez indiquée pour le moment. Commençons par la régionalisation.

Les membres de cette Agence viendront de la région. Ils connaîtront les problèmes de la région. Ils épouseront la vision globale du plan d'action du gouvernement et, après que les grandes décisions cruciales auront été prises, au cours des prochaines années, une fois qu'ils auront recommandé au gouvernement d'agir sur le plan des immobilisations qui vont s'imposer au cours des prochaines années — je pense aux immobilisations, peut-être, pour d'autres stations de métro ou pour les trains de banlieue — une fois que la régionalisation des grands axes aura été acquise, peut-être, à ce moment-là, dans quatre ou cinq ans, comme le prévoit d'ailleurs le projet de loi, il sera possible de réviser la formule actuelle et d'en arriver, d'une façon évolutive, à une formule où les élus municipaux auront vraiment la principale responsabilité et poseront les actes que la vision métropolitaine du transport en commun et du transport routier pourra leur imposer. Et, en ce sens, M. le Président, j'ai l'impression que, pour le moment que nous vivons actuellement, la conception qu'incarne... qui est incluse dans le projet de loi nous semble la plus indiquée à l'heure qu'il est. Elle préfigure l'avenir, et elle le ménage, et elle le tient ouvert. En ce sens-là, tout en me réjouissant de l'appui qu'accorde l'opposition à ce projet de loi, nous espérons qu'elle requerra aussi l'appui de la Table des préfets et des maires après qu'une discussion leur en aura montré le bien-fondé. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Je vous remercie, M. le député de Bourget et délégué régional de Montréal. Je vais maintenant céder la parole à Mme la députée de Marguerite-Bourgeoys. Mme la députée.

Mme Liza Frulla

Mme Frulla: Merci, M. le Président. Il me fait plaisir de parler sur ce projet-là — le projet de loi 102 — mais, M. le Président, il y a quelques questions à poser.

Malgré que nous soyons pour le principe de la création de l'Agence métropolitaine parce que, justement, ça prenait un organisme pour coordonner l'ensemble du plan de transport de Montréal qui, quand on parle de plan de transport, découle aussi du rapport Pichette... Il y a des développements qui nous sont arrivés ce soir, et j'aimerais que le ministre, dans sa réponse, si possible, puisse nous éclairer.

D'abord, M. le Président, pour faire une espèce de résumé de ce qui s'est passé, depuis le début des discussions sur l'élaboration du plan de transport, le gouvernement avait demandé qu'il y ait consensus dans la région de Montréal. Le gouvernement avait dit: On vous dépose un plan de transport. On vous donne un an pour vous entendre, sinon on va vous l'imposer. Effectivement, la Table des préfets et des maires du Grand Montréal a, dans le cadre d'un mandat qui lui a été

octroyé par le ministère des Transports, déposé une contre-proposition appelée Proposition régionale. Parallèlement à ça, le Conseil régional de développement de l'île de Montréal a, lui aussi, déposé une résolution qui a fait l'unanimité au conseil exécutif qui, je le rappelle, est composé des différents intervenants représentatifs de la grande région de Montréal. Cette résolution-là a été envoyée au ministre des Transports. Cette résolution-là, M. le Président, se lit comme suit: Que le CRDIM donne son appui à la création d'une telle agence, qui devrait être en opération le 31 décembre 1995, selon les principes de base suivants... Donc, il y avait un consensus.

Le CRDIM dit ceci: L'Agence devra avoir une autonomie suffisante en matière d'opération, de planification et de développement des infrastructures de transport des personnes. Elle devra cependant s'assurer de l'intégration et de l'harmonisation régionale de tous les modes de transport faisant l'objet des interventions de la part de l'ensemble des intervenants. Il est entendu que les autorités organisatrices de transport devront harmoniser leurs opérations en conséquence, et je pense que le projet de loi, d'ailleurs, suit ces recommandations. Le métro, les trains de banlieue, les voies réservées, certains circuits d'autobus, les stationnements d'incitation tarifaire devront notamment être considérés comme des équipements régionaux. L'Agence devra compter sur des sources de financement autonome en provenance des usagers, des automobilistes, des municipalités qui en bénéficient et du gouvernement du Québec.

● (20 h 50) ●

La situation actuelle faisant en sorte que l'île de Montréal, via la STCUM, contribue seule aux coûts d'opération des équipements reconnus comme régionaux devra cesser dans les plus brefs délais. Les revenus perçus auprès des milieux locaux de la région devront respecter le principe de l'équité, et le gouvernement du Québec, dans la nomination de ses représentants au conseil d'administration de l'organisme, devra faire place à une représentation du milieu. C'est un peu ce que le CRDIM avait envoyé comme proposition, et qui semblait faire aussi consensus un peu partout dans le milieu. C'est important, M. le Président, d'avoir le consensus puisque, comme nous disait mon collègue, il faut avoir un consensus. Et, si les maires acceptent et les maires veulent travailler à l'établissement de ce plan et collaborer à l'Agence, bien, c'est d'autant plus facile, aussi, de le vendre à la population.

Parallèlement, la proposition du ministre des Transports — donc, la priorité du ministère — s'établit selon trois aspects, soit l'équité du financement pour les usagers, les municipalités et les automobilistes, l'organisation efficiente des services offerts sur les différents réseaux, la gestion harmonieuse, équilibrée et efficace des équipements et infrastructures. Maintenant, on parle aussi des pouvoirs de l'Agence, des pouvoirs qui lui sont conférés et qui lui permettent d'agir rapidement et d'être en mesure de prendre des décisions qui s'imposent pour faciliter les déplacements régionaux. Maintenant, aussi,

parler d'une vision régionale pour mieux gérer l'efficacité du transport en commun, et accroître l'intégration tarifaire entre les sociétés, et régler les problèmes de circulation. Maintenant, aussi, sur le plan financier, on parle aussi, au niveau du ministère, d'équité, c'est-à-dire un partage plus équitable des coûts des équipements de transport en commun entre les municipalités et la région. Et, aussi, l'organisme fonctionnera dans la région, avec les gens de la région, pour le bien-être de la population de la région. On parle aussi d'un territoire qui dessert à peu près 86 municipalités.

Il y a une place, M. le Président, qui a dû, la semaine dernière, avec les conversations entre le ministre et aussi la Table des préfets et maires, il y a quelque chose, là, qui a dû acheminer parce que ce consensus qu'on établissait en général pour l'Agence de transport, pour participer, aussi, à l'Agence de transport, pour créer, justement, une gestion efficace du réseau de transport, eh bien, ce consensus semble s'être brisé. Il y avait deux points que les maires voulaient discuter avec le ministre, et il semble qu'ils ne sont pas arrivés à une entente. Le premier point, c'est sur le conseil d'administration. Le projet de loi parle d'un conseil d'administration de cinq personnes, dont deux représentants, deux élus, et la Table des préfets et maires, eux autres, ils parlent d'un conseil d'administration de 11 personnes, dont huit élus, sur ce conseil d'administration. Le raisonnement étant celui-ci: c'est que, d'abord, ce sont des élus, ils sont responsables et redevables devant leur population, leur électeurat. Deuxièmement, il semblerait que le ministre a dit: Bien, 150 000 000 \$, c'est une somme importante et ce serait bien de laisser aussi à des gens d'affaires, peut-être, le loisir de gérer, justement, ces budgets. À ça, les maires ont répondu qu'ils gèrent jusqu'à maintenant à peu près 1 700 000 000 \$ quand on regarde l'ensemble des sociétés de transport de la région. Donc, eux disent: On est bien capables de gérer 150 000 000 \$, ce n'est qu'un excédent. Et, aussi, les maires disent que, si 150 000 000 \$ sont trop importants pour les maires, alors, pourquoi certaines municipalités se doivent d'avoir — même les plus petites — six conseillers plus un maire pour des budgets de 500 000 \$ à 1 000 000 \$? Alors, pourquoi, M. le Président, exige-t-on des élus dans le cas de petits budgets et, quand on parle d'un budget de 150 000 000 \$, bien, alors, deux élus, c'est suffisant? Et le reste, bien, les trois autres élus, ce sont des gens nommés par le gouvernement. Alors, il y a là, M. le Président, une discussion à continuer avec les maires parce que, eux, au niveau, justement, du conseil d'administration, ils ne sont pas d'accord.

Maintenant, il y avait aussi toute la question du mode de paiement, et il semblerait qu'il y ait eu des amendements; le ministre en a parlé, on en a parlé dans les journaux, mais on n'est pas au courant de ces amendements-là. Ils ne sont pas publics, puisqu'ils seront déposés lors de la commission parlementaire pour revoir le projet en étude détaillée. Le problème, c'est que les amendements qui ont été apportés vendredi dernier ont

suscité, je dirais, non seulement de l'inquiétude mais ont fait en sorte que le consensus qui existait avec la Table des préfets et maires, au moment où on se parle, n'existe plus, puisque, à 17 h 30, les maires envoyaient un communiqué de presse au ministre, et pour diffusion, et le communiqué dit ceci: «Les membres de la Table des préfets et des maires du Grand Montréal rejettent la proposition du ministre Jean Campeau relativement à l'organisation et au financement du transport collectif dans la grande région de Montréal. Réunis en assemblée spéciale aujourd'hui à Montréal, les membres de la Table ont convenu d'exiger une rencontre avec le ministre dans les plus brefs délais afin de discuter des modifications substantielles au projet de loi 102 rendues publiques vendredi dernier.»

Ils disent ceci, M. le Président, et encore une fois c'était important d'avoir le consensus des maires, et on l'avait, le consensus des maires, des maires qui représentaient à peu près 90 % de la population qui a été touchée. Alors, je continue au niveau du communiqué de presse. «Les changements proposés par le ministre Campeau donneront un dur coup au transport collectif régional. En réduisant de manière importante le niveau des services offerts à la population de la région, ces changements auront pour effet d'augmenter la congestion routière, notamment à l'entrée des ponts. Ainsi, plutôt que d'accroître la pression en vue de la construction de nouveaux ponts, le ministre devrait proposer des actions visant à faciliter les grands déplacements dans la région. Il en va de l'avenir économique du Grand Montréal», a fait savoir Pierre Bourque, qui était un des premiers à promouvoir, justement, le projet de loi 102, un des premiers à dire oui à l'Agence et un des premiers à être contents du projet de loi déposé, puisqu'on parle d'équité en matière de financement.

Alors, celui-ci nous fait part, à 17 h 30, d'un communiqué de presse où on dit: On n'est plus d'accord. Ils disent même, aussi: «Les membres de la Table ont de plus décidé de retirer la proposition élaborée au cours de l'été, puisque le ministre n'a retenu que quelques éléments mis de l'avant par les maires. Les membres de la Table, qui avaient proposé de consacrer 17 000 000 \$ par année au développement du transport collectif, ne sont plus disposés à maintenir cet investissement au chapitre du développement, si le ministre ne respecte pas le cadre global et l'esprit de leur proposition. Ils souhaitent donc en discuter rapidement avec le ministre.» «Le ministre doit faire preuve d'une ouverture, autrement il devra agir seul. On ne doit pas abuser de la bonne foi des élus locaux membres de la Table des préfets et des maires du Grand Montréal. Avec sa dernière proposition, le ministre refuse de reconnaître le consensus établi par les maires représentant plus de 90 % de la population métropolitaine. Il est grand temps que le gouvernement passe de la parole aux gestes s'il souhaite qu'un climat de réelle concertation s'établisse au Québec», a conclu Pierre Bourque.

Alors, M. le Président, la question que l'on pose au ministre, c'est: Comment il se fait que, cet été, ou

jusqu'à — je les ai rencontrés moi-même il y a peut-être trois semaines — il y a trois semaines, il y avait un consensus, et, là, tout à coup, le nouveau ministre prend la proposition, s'assoit avec les maires, discute avec eux toute la semaine dernière, amène des amendements que l'on ne connaît pas, personne, ici, hein, et il n'y a plus de consensus, au moment où on se parle? Même le maire de Montréal ne consent plus au projet qui est mis sur la table.

Alors, de deux choses l'une: dans sa réponse, le ministre pourrait nous répondre sur ce communiqué de presse, sur ce qu'il entend faire, et, deuxièmement, on demande, dans l'étude détaillée du projet, de voir les groupes, de les entendre et de voir ce qu'ils ont à nous dire, parce que, encore une fois, s'il n'y a pas de consensus dans la région, s'il n'y a pas de consensus auprès des maires, qui, eux, représentent la population, à ce moment-là, on fait probablement face à un projet qui initialement était extrêmement positif et qui risque justement de ne pas voir le jour tout simplement parce qu'il y a eu un bris dans les communications.

Alors, encore une fois, nous exhortons le ministre non seulement à rencontrer les différents maires, mais à aller rechercher le consensus qui existait auparavant et à nous faire écouter certains groupes intéressés lors de l'étude parlementaire au niveau du projet de loi détaillé, pour que ces gens-là puissent s'exprimer, parce que, comme le disait l'ensemble des collègues ici, en cette Chambre, nous avons besoin, oui, effectivement, d'un plan de transport à Montréal, oui, nous avons besoin d'une agence pour guider un plan de transport et mettre en opération, si on veut, un plan de transport qui est en harmonie entre les différentes régions entourant Montréal, mais, ce faisant, nous avons aussi besoin du consensus des maires, parce que, encore une fois, sans leur consensus, ça ne marchera pas. Merci, M. le Président.

• (21 heures) •

Le Vice-Président (M. Brouillet): Je vous remercie, Mme la députée de Marguerite-Bourgeoys. Y a-t-il d'autres interventions? Il n'y en a pas du côté ministériel; alors, je vais céder la parole à M. le député de Chomedey. M. le député.

M. Thomas J. Mulcair

M. Mulcair: Merci beaucoup, M. le Président. Alors, le projet de loi 102, Loi sur l'Agence métropolitaine de transport et modifiant diverses dispositions législatives, Bill 102, an Act respecting the Agence métropolitaine de transport and amending various legislative provisions, était censé justement, comme ma collègue de Marguerite-Bourgeoys vient de le dire avec autant d'élégance, répondre à ce besoin criant pour une planification à long terme dans le domaine du transport en commun dans la grande région de Montréal.

Or, comme elle vient de le dire aussi, le parti ministériel, le gouvernement du Parti québécois, vient de réussir un prodige parce que, d'habitude, dans ces questions-là, on peut tantôt faire plaisir à la ville de

Montréal elle-même, auquel cas, presque inévitablement, on réussit à se mettre un peu à dos les municipalités de la région limitrophe et, à l'inverse bien entendu, en faisant plaisir aux municipalités qui entourent Montréal, presque inévitablement la ville de Montréal va trouver que la législation, la mesure proposée ne répond pas à ses besoins. Mais, cette fois-ci, le gouvernement péquiste a fait fort parce qu'il a réussi à se mettre tout le monde à dos, la ville de Montréal et l'ensemble des municipalités dans les alentours.

Rappelons que les propositions qui ont été faites par l'ensemble des municipalités — près d'une centaine de municipalités, y compris la ville de Montréal — sur la base de la connaissance profonde qu'ont ces représentants le plus proches des gens en question et de leurs besoins, avaient donc pour but de s'assurer qu'on trouverait des solutions réalistes, adaptées à ces mêmes besoins. Force nous est de constater, à la lecture du communiqué de presse, que les maires et les préfets de la région du Grand Montréal ont retiré leur confiance au gouvernement péquiste dans ce très important dossier.

Et je me permets, à l'instar de ma collègue, de lire quelques-unes de leurs constatations. Les membres de la Table des préfets et des maires du Grand Montréal rejettent la proposition du ministre Jean Campeau relativement à l'organisation et au financement du transport collectif dans la grande région de Montréal. Réunis en assemblée spéciale aujourd'hui même à Montréal, les membres de la TPM ont convenu d'exiger une rencontre avec le ministre dans les plus brefs délais.

Le maire de Montréal, le maire Bourque, a dit que les changements proposés par le ministre donneront un coup dur au transport collectif régional. Les membres de cette Table des préfets et des maires ont décidé de retirer leurs propositions élaborées au cours de l'été. Donc, le large consensus auquel on était arrivé vient d'être retiré de la Table, puisque — et c'est leurs termes, M. le Président, et c'est important de le retenir — le ministre Campeau n'a retenu que quelques éléments mis de l'avant par les maires. Les membres de la TPM, qui avaient proposé de consacrer 17 000 000 \$ par année au développement du transport collectif, ne sont plus disposés à maintenir cet investissement au chapitre du développement si le ministre ne respecte pas le cadre global et l'esprit de leur proposition. Ils terminent en disant: Le ministre doit faire preuve d'ouverture; autrement, il devra agir seul.

J'écoutais, tout à l'heure, les interventions du côté ministériel et j'ai entendu, notamment, le député de Richelieu opiner que les grandes réformes dans le domaine du transport dans la région du Grand Montréal ne dureraient que quatre ou cinq ans. Je me permets de différer d'opinion avec mon savant collègue de Richelieu, car quelque chose qui ne dure que quelques années ne peut guère être appelé une grande réforme. Ce qui manque d'une manière criante depuis de fort nombreuses années, depuis des décennies, c'est une vision d'ensemble et la capacité de la mettre en application. Et c'est ça encore qui fait défaut dans la vision du ministre Campeau.

Dire que l'Agence métropolitaine de transport est une bonne idée, ça va de soi. C'est justement le principe auquel tous doivent souscrire: une meilleure concertation. Mais, quand on constate que le ministre des Transports a été à même de mettre à dos l'ensemble des maires et préfets — et on le constate à la lecture de leur communiqué ce soir — on se rend compte que ce gouvernement semble être incapable de rallier les forces vives dans la communauté économique et politique de la région de Montréal pour s'assurer que cette région, qui représente 50 % et plus de l'économie du Québec, soit servie d'une manière correcte par une infrastructure correcte dans un domaine aussi névralgique que le transport en commun.

Pour la seule ville de Laval, l'évaluation qui est faite est que, au cours des six premières années du projet du ministre, la ville de Laval perdrait plus de 6 000 000 \$. Ça coûterait 6 000 000 \$ de plus à la ville de Laval. Parce qu'il ne faut pas oublier que Laval est une ville, comme on vient de le dire; c'est aussi une île et c'est une région et une MRC. Donc, lorsqu'on fait la liste des MRC de la grande région de Montréal, la ville de Laval est considérée à ce chapitre également.

La ville de Laval compte 345 000 personnes. Comme mon collègue de Jacques-Cartier le mentionnait tantôt, le mouvement important de la circulation se fait non plus d'est en ouest, mais bien plus nord-sud, bien qu'il y ait, depuis des années, une infrastructure relativement stable pour le mouvement est-ouest à Montréal, sous forme de deux lignes de trains de banlieue, une qui fait Montréal—Rigaud, l'autre qui fait Montréal—Deux-Montagnes. Puis on vient de refaire la ligne Montréal—Deux-Montagnes à très grands frais, mais c'est une bonne infrastructure qui va être là justement pour des générations à venir.

Mais la manière la plus commune, aujourd'hui, surtout pour la ville de Laval, de transiter entre les deux grandes îles, c'est évidemment la voiture. On aurait, ô combien, aimé pouvoir dire qu'on avait aussi le métro, mais, de promesse en promesse et — il faut être lucide là-dedans et ouvert — de gouvernement en gouvernement, les promesses de construction d'une ligne de métro vers Laval ne se sont, malheureusement, jamais réalisées. Ceci est tellement vrai, dans l'esprit des Lavalloises et Lavallois, que ces personnes-là viennent de voir leurs chances d'avoir le métro diminuer par le coût du référendum, qui est, par coïncidence, à 100 000 000 \$ lorsqu'on facture là-dedans les études Le Hir, le coût de l'ensemble de l'opération de consultations bidon sous forme des commissions régionales et le coût du référendum lui-même. C'est à peu près les 100 000 000 \$ que ça coûterait pour installer la ligne de métro nécessaire à partir d'Henri-Bourassa, passant en dessous de la rivière des Prairies, s'arrêtant à Concorde, venant justement vers notre seul cégep à Laval, le cégep Montmorency, et vers le nouveau centre-ville de Laval, justement près du boulevard Daniel-Johnson et de la 440.

On aurait pu réaliser cette oeuvre-là, on aurait pu commencer à creuser, mais ce que les péquistes ont fait à la place, c'est qu'ils ont creusé un trou, ils ont mis 100 000 000 \$ dans le trou, puis ils viennent de fermer le trou, parce que l'opération études Le Hir, l'opération consultations régionales pour le référendum, le référendum lui-même, c'est fini, et 100 000 000 \$ de l'argent des payeurs de taxes ont été mis là-dedans sans que ça donne quoi que ce soit. Je pense qu'il y a là l'image de quelque chose qui va profondément mal ici quand on est capable de parler d'un côté de la bouche et de dire: 100 000 000 \$ dépensés comme ça, ce n'est pas grave. Mais, quand vient le temps de prévoir à long terme des investissements d'infrastructures qui ont de l'allure, qui répondent aux réels besoins de notre société, eh bien, tout d'un coup, les fonds ne sont pas là et on tente justement de pelleter cette responsabilité dans la cour des municipalités et des MRC.

• (21 h 10) •

Je donnais l'exemple, tantôt, pour la ville de Laval, 9 000 000 \$ en six ans. Pour l'île de Montréal, on calcule à 18 000 000 \$ et, pour la rive sud de Montréal, c'est plus de 9 700 000 \$ que ça va leur coûter, si jamais ce projet-là devait aller de l'avant de la manière que c'est proposé par le ministre. Évidemment, M. le Président, ça n'a aucun bon sens. Ce manque flagrant de planification à long terme va affecter négativement non seulement la ville de Laval, dont je suis très fier d'être un des élus, mais évidemment la ville de Montréal aussi et toute la région.

Si le ministre des Transports a besoin d'un exemple concret de ce manque de vision, de ce manque de planification, je l'invite, la prochaine fois qu'il prendra l'autoroute 13 pour aller prendre un vol à Mirabel pour aller à une de ces innombrables conférences auxquelles les péquistes aiment si bien assister aux grands frais des contribuables, à regarder du côté est de l'autoroute 13: il va voir un énorme emplacement, à la hauteur des boulevards Samson et Notre-Dame, qui pourrait servir de stationnement incitatif.

Le ministre, plus tôt en soirée, M. le Président, mentionnait qu'il va y avoir des voies réservées pour le transport en commun et le covoiturage. Il y a un petit problème avec les voies qui ont été réservées pour le transport en commun parce que c'est la voie la plus rapide et il va falloir traverser les deux autres voies les plus lentes pour tenter de sortir. Ce n'est pas une évidence, M. le Président.

Mais, ceci étant dit, si le ministre peut venir voir, il y a un énorme terrain qui pourrait justement servir pour ce stationnement incitatif aux abords de l'autoroute 13. Et le terrain est à vendre, M. le Président. Vous savez qui est en train de le vendre? Le ministre des Transports du Québec qui en est le propriétaire. C'est ça, la belle planification à long terme à laquelle on a droit avec ce gouvernement-là, M. le Président. Il n'y en a pas, il n'y en a aucune. Tout ce qu'on a, ce sont des tentatives comme celle-ci, encore une fois, de dire: Ce sont d'autres qui vont être obligés de payer.

C'est évident qu'au cours de l'été les maires et les préfets ont formulé certains souhaits à l'égard du transport en commun. Tous, y compris notre formation politique, conviennent qu'il est primordial de tenter de faire mieux en matière de concertation. Mais on vient de voir les résultats, M. le Président. Les principaux intéressés n'embarquent pas. Comme d'habitude, les bureaucrates, qui semblent de plus en plus être les seuls décideurs dans ce gouvernement péquiste, viennent de passer outre à ce consensus qui s'était établi au cours de l'été, avec le résultat que les maires et les préfets viennent aujourd'hui même, en cours de soirée, de signifier au ministre des Transports le retrait de leur approbation qu'ils avaient donnée.

De notre côté, on va continuer à travailler pour tenter de bonifier le projet de loi parce que nous considérons que c'est de notre responsabilité de tenter de faire mieux que ce qui est ici, mais de continuer dans le sens qui était voulu par ce projet de loi. Mais on invite le ministre des Transports, M. le Président, à répondre à la demande de rencontre formulée par la Table des préfets et des maires, à se rendre à l'évidence que le consensus qui s'était établi parmi ceux et celles qui sont les plus proches de la population doit être compris et respecté.

Et, si le ministre est capable de faire ça, il va aussi s'apercevoir que la collaboration, de ce côté de la Chambre, va venir assez rapidement parce que justement il faut prendre des décisions dans l'intérêt de l'ensemble de la population et cesser d'apporter des solutions mal réfléchies qui ne répondent pas aux réels besoins de la population et qui ne correspondent pas aux souhaits exprimés par les élus locaux qui sont, après tout, des gens qui sont souvent les plus proches de la population.

Et, à cet égard, j'aimerais bien que le gouvernement péquiste emprunte son propre discours qu'il aime tant tenir à l'égard du gouvernement à Ottawa, disant tellement souvent que c'est eux autres, comme gouvernement provincial, qui devraient être les seuls à tout décider, qu'il y a un niveau de gouvernement de trop. Moi, quand je les vois réagir comme ça vis-à-vis des municipalités et des MRC, je me dis que les péquistes croient qu'il y a deux niveaux de gouvernement de trop: le gouvernement fédéral et le gouvernement local, parce qu'ils ne respectent ni l'un ni l'autre. Et c'est ça, un des problèmes fondamentaux avec leur vision de notre société, M. le Président. Merci beaucoup.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Alors, je vous remercie, M. le député de Chomedey. Alors, s'il n'y a pas d'autres interventions, je vais accorder à M. le ministre des Transports son droit de réplique de 20 minutes. M. le ministre.

M. Jean Campeau (réplique)

M. Campeau: M. le Président, je suis content que ça soit la dernière intervention, parce que le député de Chomedey forme un parti politique à lui seul. Tous

les députés de son parti semblent favorables au projet de loi 102; seul lui est en désaccord. Va-t-il nous annoncer avant la fin de la soirée qu'il forme un nouveau parti?

Ceci dit, M. le Président, vous me permettrez de commenter certaines remarques faites par les députés de ce côté-ci de la Chambre aussi bien que de l'autre côté depuis le début du débat cet après-midi, vers 15 heures. Tel qu'affirmé par le député de Saint-Laurent, le gouvernement apprécie effectivement que les municipalités contribuent financièrement à l'entretien et au développement du métro avec un fonds de développement alimenté par 0,01 \$ du 100 \$ d'évaluation foncière. Le député de Saint-Laurent, une deuxième fois, a raison quand il émet le principe «no taxation without representation». Le gouvernement puisant dans ses propres champs de taxation pour financer l'Agence métropolitaine de transport, il est donc normal que ce soit lui qui nomme les cinq membres de la nouvelle Agence.

Parce que, contrairement à ce qu'on a entendu, le gouvernement — dans le projet de loi, c'est très clair — nomme les cinq membres de l'Agence. Il nomme le président-directeur général, il nomme deux membres issus des milieux socioéconomiques, il nomme deux membres issus du milieu municipal, à la suggestion des municipalités, mais c'est lui qui nomme les membres. Bon. Le gouvernement ne dit pas que cette Agence-là sera continuellement dirigée par les cinq membres dont il fait la nomination. Il dit: Après quatre ans, on analysera et on verra ce qu'il est mieux de considérer. Bon.

Quand on parle des taxes, même les maires voulaient puiser davantage dans les champs de taxation du gouvernement du Québec. Ils suggéraient d'augmenter de 30 \$ à 55 \$ le droit d'immatriculation des véhicules des particuliers. Ils voulaient aussi augmenter de 0 \$ à 30 \$ le droit d'immatriculation des véhicules commerciaux. Qu'est-ce que cela aurait eu pour effet de faire, M. le Président? Mais ça aurait eu pour effet de puiser davantage dans les poches des citoyens et des citoyennes contribuables. Je vous donne des chiffres. Sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal, ceci aurait eu pour effet de puiser 18 000 000 \$ de plus; sur le territoire de la Société de transport de la Rive-Sud, près de 4 000 000 \$ de plus dans les poches des contribuables et, sur le territoire de Laval, qui inclut aussi Chomedey, 4 400 000 \$ de plus.

Comment se fait-il que, dans ces territoires-là, la Rive-Sud et surtout le territoire de Laval, proportionnellement, le montant soit très élevé par rapport à Montréal? C'est que, sur le territoire de Laval, il y a, à ce qu'on nous rapporte, 2,3 véhicules par ménage. Ça, ça veut dire que, dans la journée, il y a aussi un véhicule qui reste souvent dans le garage. Et on aurait voulu que le gouvernement du Québec augmente le droit d'immatriculation de 30 \$ à 55 \$, ce que nous avons refusé de faire. Tel que je l'ai mentionné dans mon discours cet après-midi, comme je le disais, j'ai refusé de taxer davantage les gens de la région métropolitaine de recensement, les gens couverts par la nouvelle Agence métro-

politaine de transport. C'est la raison pour laquelle nous avons refusé cette suggestion.

Je ne conteste pas la compétence des élus locaux. Au contraire, après les avoir rencontrés, je les louange de défendre les intérêts de leur ville, de leurs citoyens, mais chacun son citoyen à lui et sa ville à lui ou son village à lui, ce qui est très bien. Je trouve astucieux de vouloir que le financement de la nouvelle Agence se fasse en grande partie en puisant dans les champs de taxation du gouvernement du Québec. Je ne peux les blâmer de ça, mais je veux rappeler que ce que le gouvernement souhaite, c'est que l'Agence ait une vision vraiment régionale et non pas une vision locale.

En terminant, bien, j'ai bien hâte de discuter de ce projet de loi 102 en commission parlementaire, aussi bien avec les députés de l'opposition qu'avec les députés du gouvernement. Je vous remercie, M. le Président.

• (21 h 20) •

Une voix: Bravo!

Mise aux voix

Le Vice-Président (M. Brouillet): Je vous remercie, M. le ministre des Transports. Le principe du projet de loi 102, Loi sur l'Agence métropolitaine de transport et modifiant diverses dispositions législatives, est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Adopté. M. le leader adjoint du gouvernement.

Renvoi à la commission de l'aménagement et des équipements

M. Boisclair: Oui. M. le Président, à ce moment-ci, je ferais motion pour que le projet de loi soit déferé à la commission de l'aménagement et des équipements pour son étude détaillée.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Cette motion est-elle adoptée?

Des voix: Adopté.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Adopté. M. le leader adjoint du gouvernement.

M. Boisclair: Oui. M. le Président, pourriez-vous appeler l'article 23 du feuillet de ce jour?

Projet de loi 93

Adoption

Le Vice-Président (M. Brouillet): Alors, l'article 23. M. le ministre des Transports propose l'adoption du projet de loi 93, Loi modifiant la Loi sur les transports.

Y a-t-il des interventions? M. le ministre, est-ce que vous... Alors, M. le ministre, vous avez un temps de parole de 60 minutes. Je vous cède la parole.

M. Jean Campeau

M. Campeau: M. le Président, il me fait plaisir de présenter, pour adoption finale dans cette Chambre, le projet de loi 93 qui a pour objet de modifier la Loi sur les transports. J'aimerais rappeler que ce projet de loi a franchi l'étape de la commission parlementaire sans être amendé et que, dès le départ, l'opposition était en accord avec les principes qui le sous-tendent.

Une voix: Comme le 102.

M. Campeau: Je tiens d'ailleurs à remercier les membres de la commission pour leur excellent travail et spécialement le député de Saint-Laurent.

Comme je viens de le préciser, le projet de loi 93 a pour objet de modifier la Loi sur les transports. Les modifications contenues au projet de loi contribueront à améliorer la sécurité du transport scolaire. Elles permettront à la Commission des transports du Québec d'être plus efficace. Elles assureront, finalement, un meilleur respect de la tarification en vigueur à l'égard des transporteurs routiers.

Les articles 1 et 2 du projet de loi 93 concernent le transport scolaire. Nous proposons d'ajouter deux nouveaux articles à la Loi sur les transports, à savoir l'article 4.2 et l'article 5a.1. Ces nouvelles dispositions encadrent l'installation des équipements de sécurité sur les véhicules de transport scolaire. Le ministre des Transports pourra donc autoriser, à certaines conditions, l'utilisation d'équipements de sécurité non prévus par la réglementation sur les véhicules affectés au transport des écoliers. Utiliser ainsi les équipements autres que ceux visés par le règlement permettra de tenir compte de situations particulières, des situations dans lesquelles on veut améliorer la sécurité du transport scolaire. Il est nécessaire de prévoir une autorisation du ministre parce que la réglementation actuelle s'appuie sur un principe d'uniformité. Il faut parfois déroger à ce principe pour le mieux-être de nos enfants. Il s'agit bien, M. le Président, de situations particulières, les autorisations étant donné cas par cas.

Nous éviterons ainsi que l'ajout d'équipements ne devienne une source de confusion chez les usagers de la route qui côtoient les véhicules de transport scolaire. La sécurité, dans ce domaine, est en effet une affaire de partenariat. Si l'un des acteurs importants dans le soutien et l'encadrement du transport scolaire est le ministère des Transports du Québec, l'approche que nous privilégions est la participation de tous les partenaires. Nous considérons donc la situation des usagers de la route, tout en leur demandant d'être responsables et prudents à l'égard des jeunes qui empruntent le transport scolaire.

L'esprit des modifications que nous proposons est également de permettre à d'autres partenaires, soit le conducteur du véhicule et le transporteur scolaire, de pouvoir compter sur tous les outils nécessaires pour favoriser la sécurité des jeunes usagers.

Des changements sont également proposés au fonctionnement de la Commission des transports du Québec. C'est ce dont il est question dans l'article 3 du projet de loi 93. Ce projet de loi prévoit que toute demande non contestée adressée à la Commission des transports peut être entendue par une personne désignée conformément à la loi. Les changements permettront de diminuer le fardeau administratif des titulaires de permis de transport. Le traitement des demandes qui sont présentées à la Commission sera également plus efficace. Tout comme le gouvernement, la Commission des transports du Québec cherche à donner un meilleur service aux citoyens et à accroître son efficacité en tant que tribunal administratif. Les modifications que nous apportons à la Loi sur les transports contribueront à atteindre ces objectifs.

Finalement, M. le Président, les articles 4 et 5 du projet de loi 93 concernent le camionnage en vrac et le transport des personnes par autocar. Dans le cas du camionnage en vrac, les modifications feront en sorte qu'un transporteur ne pourra recevoir en paiement une rémunération non conforme au taux ou au tarif en vigueur pour un service donné ou non conforme aux normes de taux et de tarifs décrétées par règlement. Les changements répondent non seulement à un souci d'application plus équitable de la loi, mais également à une demande des transporteurs. Quant à l'article 5 du projet de loi 93, il permet d'harmoniser l'article 74.3 de la Loi sur les transports avec l'évolution de la jurisprudence.

En conclusion, c'est le bon sens qui sous-tend les amendements contenus au projet de loi 93. Comme je l'ai déjà dit en commission parlementaire, ce projet de loi apporte des solutions pratiques à des problèmes concrets. Les modifications dont je viens tout juste de parler, et qui concernent notamment le camionnage en vrac, permettront d'assurer une meilleure application de la loi et permettront aussi de la rendre plus conforme à l'évolution du droit. Les modifications ayant trait à la Commission des transports du Québec permettront à cet organisme d'être plus efficace, d'économiser l'argent des contribuables et de mieux remplir son rôle à l'égard des citoyens du Québec.

Quant aux amendements à la Loi sur les transports qui concernent le transport des écoliers, ils s'ajoutent à toutes les actions déjà entreprises au ministère des Transports et chez nos partenaires pour favoriser la sécurité du transport scolaire. C'est là, M. le Président, un objectif qui ne peut qu'emporter le consentement de cette Assemblée. Je vous remercie.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Je vous remercie, M. le ministre des Transports.

Mise aux voix

Je vais maintenant... Il n'y a pas d'autres interventions? Alors, je vais mettre aux voix le projet de loi. Le projet de loi 93, Loi modifiant la Loi sur les transports, est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Adopté. M. le leader adjoint du gouvernement.

M. Boisclair: Oui, M. le Président, pourriez-vous appeler, à ce moment-ci, l'article 19 du feuilleton?

Projet de loi 88

Prise en considération du rapport de la commission qui en a fait l'étude détaillée

Le Vice-Président (M. Brouillet): L'article 19. L'Assemblée prend en considération le rapport de la commission du budget et de l'administration sur le projet de loi 88, Loi modifiant la Loi sur les impôts et d'autres dispositions législatives d'ordre fiscal.

Mme la ministre des Finances, vous disposez d'un temps de parole de 30 minutes. Je vous cède la parole.

Mme Pauline Marois

Mme Marois: Je vous remercie, M. le Président. En fait, je serai plus brève. Compte tenu qu'il s'agit quand même d'un projet de loi assez technique, je vais me permettre quand même de faire quelques références aux modifications qu'il apporte et d'expliquer, dans ses grandes lignes, ce qu'il vient faire dans nos lois fiscales. Alors, le projet de loi 88, d'abord, a été présenté le 3 mai 1995, le principe adopté en juin 1995 et la commission permanente du budget et de l'administration en a fait l'étude détaillée le 30 novembre dernier. Nous avons adopté 252 articles, de même que certains amendements.

• (21 h 30) •

Ce projet de loi, à l'instar de la plupart des projets de loi à caractère fiscal qui ont été présentés devant cette Assemblée au cours des dernières années, est volumineux et passablement technique. Il ne contient pas moins de 252 articles et modifie 10 lois, dont la Loi sur les impôts, et ceci afin d'harmoniser principalement la législation fiscale du Québec avec celle du Canada. À cet effet, il donne suite aux mesures d'harmonisation prévues principalement dans les discours sur le budget du ministre des Finances du 20 mai 1993 et du 12 mai 1994, de même que des bulletins d'information émis par le ministère des Finances en décembre 1992, novembre 1993 et février 1994. Il modifie donc la législation fiscale du Québec, principalement afin d'y apporter des modifications qui ont déjà été apportées à la Loi de l'impôt sur le revenu du Canada. Alors, donc, des chan-

gements de nature technique. Je me permettrai simplement de traiter les aspects du projet de loi que je juge, à ce moment-ci, les plus pertinents à souligner aux membres de l'Assemblée.

D'abord, quelques-unes des règles modifiées ou introduites par le projet de loi 88. Le premier sujet que je porterai à votre attention est relatif à la prolongation d'une année des règles concernant le régime d'accès à la propriété. Rappelons que ce régime facilite l'accès à la propriété en permettant aux cotisants des régimes d'épargne-retraite d'utiliser des fonds accumulés dans leur régime afin de financer l'achat d'une première maison.

Le second sujet concerne l'introduction de dispositions pour assujettir la corporation manufacturière de produits de tabac à une surtaxe temporaire, laquelle avait été annoncée le 8 février 1994 dans le cadre de la réduction des taxes sur les produits du tabac.

Le troisième sujet concerne le régime fiscal applicable aux ressources naturelles, lequel comporte de nombreux incitatifs visant à favoriser tant l'exploitation que la mise en valeur des ressources naturelles. Les modifications concernent l'introduction d'une règle relative aux actions accréditives qui permet à une corporation de renoncer à certains frais canadiens de mise en valeur relatifs au pétrole et au gaz, et cela, jusqu'à concurrence de 2 000 000 \$ par année, et qui, en traitant ces frais comme des frais canadiens d'exploration, rend les frais ayant fait l'objet d'une renonciation déductibles à 100 % plutôt qu'à 30 %.

Le quatrième sujet concerne l'élargissement de la règle permettant la déduction de certains frais engagés pour permettre d'assister une personne qui a un handicap. Nous savons qu'actuellement un contribuable peut déduire, dans le calcul de son revenu provenant d'une entreprise ou d'un bien, les coûts relatifs à l'acquisition d'appareils ou de matériel destiné à l'aide des handicapés visuels ou auditifs. L'élargissement introduit permettra la déduction des frais relatifs à tout appareil ou matériel conçu spécifiquement en fonction de la déficience d'une personne.

Le cinquième sujet vise l'introduction de nouvelles règles permettant la déduction des intérêts reliés à un emprunt qui cesse d'être utilisé en vue de gagner un revenu, en raison de la perte de la source de revenus à laquelle l'emprunt se rapportait.

La Loi sur le ministère du Revenu est également modifiée principalement afin d'y apporter les modifications semblables à celles qui ont été apportées à la Loi de l'impôt du revenu du Canada par le projet de loi fédéral C-27, sanctionné le 15 juin 1994. Ces modifications concernent notamment les règles relatives à la tenue de livres et de registres d'un organisme de bienfaisance enregistré et une précision relative à la déduction en fiducie des montants déduits retenus ou perçus par une personne à titre de mandataire en vertu d'une loi fiscale.

Ce projet de loi modifie également la Loi sur la Régie de l'assurance-maladie du Québec afin d'y apporter des modifications au calcul du revenu total d'un

particulier qui doit payer une cotisation au Fonds des services de santé.

Enfin, il modifie la Loi sur le régime de rentes du Québec, la Loi sur la taxe de vente du Québec ainsi que diverses autres lois ayant modifié, notamment, la Loi sur les impôts principalement afin d'y apporter des modifications de nature technique et terminologique.

Je tiens à remercier, M. le Président, les députés des deux côtés de cette Assemblée, autant ceux de l'opposition que ceux du gouvernement, qui ont siégé au sein de la commission permanente du budget et de l'administration pour leur collaboration lors de l'étude de ce projet de loi. Leur support et leur présence ont été des plus appréciés.

En conclusion, je demande donc à cette Assemblée, M. le Président, de bien vouloir adopter le rapport de la commission permanente du budget et de l'administration sur l'étude détaillée du projet de loi 88. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Merci, Mme la ministre des Finances. Y a-t-il d'autres interventions? M. le député de Hull.

M. Robert LeSage

M. LeSage: Merci, M. le Président. Alors, brièvement, je n'ai pas l'intention d'utiliser tout le temps qui m'est imparti pour ce projet de loi 88, lequel a fait l'objet d'une étude, comme l'a mentionné la ministre des Finances et du Revenu, par les membres de la commission du budget et de l'administration, la semaine dernière. Et, comme l'indiquent les notes explicatives du projet de loi, je me verrais mal m'opposer à ce projet de loi, je l'ai même mentionné à la ministre en commission parlementaire. Ce projet de loi a pour objet principal d'harmoniser notre législation avec celle du gouvernement fédéral et le ministère du Revenu du gouvernement fédéral. Je pense que nous avons, au gouvernement fédéral, un très bon ministère et qu'on aurait peut-être avantage à se calquer un peu sur ce dernier.

M. le Président, la ministre l'a mentionné tantôt, la plupart des articles qu'on retrouve dans ce projet de loi, ce sont des articles, finalement, avec des définitions techniques. C'est un projet de loi technique, finalement. On harmonise certains termes avec des termes utilisés présentement par le gouvernement fédéral via son ministère du Revenu.

Mais j'aimerais souhaiter, M. le Président, et je suggère à la ministre, je l'ai fait avec son prédécesseur... Si ce n'est pas que des vœux pieux qu'on veut transmettre à la population par l'adoption de ce projet de loi, on pourrait peut-être faire en sorte qu'au printemps prochain — et ça va venir vite, M. le Président, la période des impôts — les remboursements dus aux contribuables québécois le soient à peu près en même temps que ceux qui sont faits par le gouvernement fédéral. Au printemps dernier, le ministre... je lui en avais fait mention, les remboursements du ministère du

Revenu du Québec avaient environ un mois et demi de retard sur ceux du gouvernement fédéral. Il me semble que nos fonctionnaires sont aussi compétents. Qu'on leur donne les outils pour le faire et surtout qu'on n'admette pas que des directives soient émises aux différents employés du ministère du Revenu à l'effet qu'ils ne doivent parler à aucun contribuable du Québec avant une certaine date donnée lorsque ces contribuables demandent des informations sur leur rapport d'impôt. Alors, M. le Président, c'est ce que je voulais dire à la ministre, puisqu'elle est nouvellement désignée dans le poste qu'elle occupe présentement.

Je veux également lui réitérer les paroles que je lui ai faites en commission parlementaire, à l'effet que l'opposition ne s'opposerait pas à des projets de loi qui vont dans le sens des intérêts supérieurs des Québécois et des Québécoises. Le projet de loi que nous avons devant nous en est un, c'est un projet de loi, comme elle l'a mentionné tantôt, qui origine du gouvernement libéral. C'est un projet de loi qui avait été déposé par l'ex-ministre des Finances du gouvernement libéral, en mai 1993, et à un discours du budget du ministre des Finances du temps, le ministre des Finances du gouvernement libéral, au mois de mai 1993. Alors, dans ce sens-là, c'est un bon projet de loi, c'est un projet de loi, finalement, libéral. Nous ne nous objecterons pas à ce projet de loi et nous allons approuver le rapport de la commission et le projet de loi tel qu'amendé. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Alors, je vous remercie, M. le député de Hull. Mme la ministre des Finances, vous pouvez intervenir pour cinq minutes si vous le désirez. Alors, ça va.

Mise aux voix du rapport

Nous allons mettre aux voix le rapport de la commission du budget et de l'administration portant sur le projet de loi 88, Loi modifiant la Loi sur les impôts et d'autres dispositions législatives d'ordre fiscal. Est-il adopté?

M. LeSage: Adopté.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Adopté. M. le leader adjoint du gouvernement.

● (21 h 40) ●

M. Boisclair: Oui. M. le Président, tout en remerciant l'opposition pour son appui renouvelé, je vous demanderais d'appeler l'article 21 du feuilleton de ce jour.

Projet de loi 105

Prise en considération du rapport de la commission qui en a fait l'étude détaillée

Le Vice-Président (M. Brouillet): L'article 21. L'Assemblée prend en considération le rapport de la

commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation sur le projet de loi 105, Loi sur la protection des plantes. Alors, M. le ministre, vous voulez intervenir sur ce projet de loi et vous avez un temps de parole de 30 minutes qui vous est alloué. M. le ministre.

M. Marcel Landry

M. Landry (Bonaventure): Merci, M. le Président. N'ayez crainte, on ne prendra pas 30 minutes, mon propos va être très bref. D'abord, je voudrais remercier les membres de la commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation pour l'excellent travail de collaboration au niveau de l'étude de ce projet de loi. En fait, comme on l'a mentionné lors de la présentation de ce projet de loi, c'est le rajeunissement d'une loi qui datait de 1925, et, forcément, il y a eu énormément de changements, au cours de ces 70 ans, au niveau de la production agricole et de la production des plantes, mais aussi au niveau du commerce, et, forcément, ce qui apparaissait correct comme procédure il y a 70 ans, avec le temps, est devenu un peu inopérant dans certains cas; certaines mesures prévues étaient inapplicables et surtout inefficaces.

À titre d'exemple, la visite annuelle chez les détenteurs de permis faisait en sorte que, dans le fond, on prévoyait, entre juin et octobre, une visite de tous les sites de pépiniéristes ou de jardins, et, en quelque sorte, cette visite-là, qui aboutissait à l'émission d'un permis, faisait en sorte que, dans le fond, il pouvait se poser un problème entre-temps sans qu'il y ait visite. Et, à moins que les gens qui détenaient des permis fassent appel aux inspecteurs ou à des spécialistes, bien, certaines maladies ou certains insectes pouvaient se disséminer et se propager sans qu'on puisse intervenir directement. En ce sens-là, le projet de loi propose la disparition du permis tel qu'on l'a connu, mais base maintenant le système d'inspection sur la gestion des risques, comme on l'a fait, d'ailleurs, au niveau de la santé animale.

Je tiens à rappeler aussi que c'est un secteur, au plan économique, qui approche le 1 000 000 000 \$. En effet, le secteur de la production des plantes, c'est un secteur qui atteint 920 000 000 \$ dans l'économie, donc un secteur très important, et c'est surtout un secteur en grande croissance. Donc, le projet de loi permet maintenant un meilleur ciblage des interventions d'inspection, en fonction du risque, permet une plus grande rapidité d'exécution aussi. En même temps, ce projet de loi sort la liste des maladies qu'on retrouvait au projet de loi et la place dans un règlement, ce qui facilite le processus de modification et d'adaptation du règlement.

En même temps, on prévoit aussi des mesures, des pénalités qui peuvent être plus fortes. Il faut prendre en considération le fait que ce qui était établi il y a 70 ans était peut-être rendu sans rapport avec la réalité commerciale et l'ampleur des entreprises, de sorte que les mesures pénales, lorsqu'elles devaient s'appliquer, étaient carrément disproportionnées. Cependant, c'est toujours, il faut le rappeler, l'utilisation de mesures

pénales en cas de refus de collaborer avec le service d'inspection, en cas aussi d'entrave au travail des inspecteurs. Or, généralement, ce n'est pas ce qui se produit; les gens visent plutôt à régler le problème, et ce, le plus vite possible.

En même temps, on permet maintenant au ministre, sans passer par le Conseil des ministres, de pouvoir intervenir dans des cas d'urgence et de pouvoir prendre des mesures d'isolement, de quarantaine, voire de destruction de certains sites de production en cas d'infestation majeure sur des secteurs à définir, selon l'ampleur des problèmes qu'on a à solutionner.

Alors, en terminant, je remercie encore une fois les collègues, tant de l'opposition que de la partie gouvernementale, au sein de la commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation pour l'excellent travail à l'étude des 30 articles de ce projet de loi. Merci, M. le Président.

Une voix: Bravo!

Le Vice-Président (M. Brouillet): Je vous remercie, M. le ministre. Je vais maintenant céder la parole à M. le député de Shefford. M. le député.

M. Bernard Brodeur

M. Brodeur: Merci, M. le Président. Je serai bref. Comme l'a souligné le ministre, nous avons étudié de façon complète la Loi sur la protection des plantes, en commission parlementaire, et c'est une loi que nous avons jugée essentielle. Comme le disait le ministre il y a quelques instants, nous avons à rajeunir la Loi sur la protection des plantes, qui datait de 1925, je crois, tout comme la loi... Je fais une certaine analogie avec la loi 86 que nous avons étudiée à l'autre session et qui avait aussi besoin d'un rajeunissement. Cette analogie, en fin de compte, entre ces deux lois-là, c'est que, dans les deux cas, on donne le pouvoir d'intervention rapide pour enrayer la propagation de maladies.

La loi en question, la loi 105, prévoit un pouvoir général d'inspection plutôt qu'un pouvoir d'inspection annuelle des plantes. On a vu en commission parlementaire que les plantes signifiaient aussi les terres, les fumiers, etc., parce que ces composantes-là peuvent aussi être sources de maladies et de contamination. L'important de la loi, je crois, c'était la responsabilisation du citoyen ou du commerçant qui commerce ces plantes-là. On a vu, à partir des articles de la loi, que le gardien, principalement celui qui était commerçant, était responsabilisé à un haut niveau concernant la protection de ces plantes-là, afin d'éviter le plus possible les épidémies. On a vu aussi que le MAPAQ pourra procéder à la nomination d'inspecteurs qui auront un pouvoir accru afin de protéger les plantes, les céréales, etc.

Nous avons, principalement en commission parlementaire en ce qui a trait à nous, de l'opposition, eu certaines objections ou certains questionnements. Le

ministre nous a démontré et ses conseillers nous ont démontré que les mesures qui sont prises sont, en conséquence, nécessaires, comme l'était la loi 86, afin d'avoir un pouvoir persuasif sur les gens qui étaient hors réglementation. Je serai bref, M. le Président, mais je voudrais juste rappeler au ministre et rappeler pour votre bénéfice les points principaux sur lesquels nous nous sommes questionnés.

On a vu qu'un inspecteur, aussitôt qu'il a des motifs raisonnables de croire que des plantes ou des céréales ou tout dérivé qui pourrait entraîner des maladies pourraient se trouver dans un endroit quelconque, dans un endroit commercial ou autre, peut pénétrer à toute heure raisonnable dans ce lieu et en faire l'inspection, et, s'il s'agit d'un véhicule, en ordonner l'immobilisation, procéder à l'examen de toute plante, prendre des photographies, exiger la communication pour examen, reproduction ou établissement d'extraits de tout livre, compte, registre, etc. Donc, de toute évidence, la loi est très sévère, et ça permettra sans aucun doute la protection réelle des plantes. On trouve peut-être le projet de loi anodin, mais ça représente quand même le chiffre d'affaires de commercialisation, de commerce de plantes d'au-delà de 1 000 000 000 \$ par année. Donc, M. le Président, ces plantes-là, aussi, ça concerne aussi bien les citoyens que les gens en région, que les agriculteurs. Qu'on pense seulement aux plantes d'intérieur, aux fleurs ornementales, aux céréales, donc c'en est la preuve, d'autant plus que le projet de loi n'est pas anodin mais nécessaire.

Donc, en terminant, tout comme on l'a fait dans la loi 86, nous savons que le Québec ainsi que le Canada possèdent une réputation enviable, du côté mondial, quant à la protection sanitaire des animaux et à la protection des plantes, et le projet de loi 105 fait en sorte que nous allons continuer dans la même veine. C'est pourquoi nous avons appuyé sans condition le projet de loi. Merci, M. le Président.

Mise aux voix du rapport

Le Vice-Président (M. Brouillet): Je vous remercie, M. le député de Shefford. Il n'y a pas d'autres interventions? Alors, je vais mettre aux voix le rapport de la commission. Le rapport de la commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation portant sur le projet de loi 105, Loi sur la protection des plantes, est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Adopté. M. le leader adjoint du gouvernement.

M. Boisclair: Oui, M. le Président. À ce moment-ci, je fais motion pour que nous ajournions nos travaux au mardi 5 décembre 1995, à 10 heures.

Une voix: Bravo! Bravo!

Le Vice-Président (M. Brouillet): Cette motion est-elle adoptée?

Des voix: Adopté.

Le Vice-Président (M. Brouillet): Adopté. Alors, nous ajournons nos travaux à demain, mardi 5 décembre, à 10 heures.

(Fin de la séance à 21 h 50)

