



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-CINQUIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Étude des crédits du ministère des Transports (1)

Le vendredi 7 avril 1995 — No 7

Président: M. Roger Bertrand

QUÉBEC

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Le vendredi 7 avril 1995

Table des matières

Déclarations d'ouverture	1
M. Jacques Léonard	1
M. Normand Cherry	5
M. Roger Paquin	6
M. Réal Gauvin	7
M. Jacques Léonard	7
Discussion générale	9
Plan de transport de la région de Montréal	10
Consultation sur le plan de transport	10
Problématique montréalaise	13
Plan de transport dans les autres régions du Québec	15
Plan de transport de la région de Montréal (suite)	
Enquête origine-destination	16
Train à grande vitesse	18
Transport des personnes handicapées	19
Lien rapide entre les deux rives, à Québec	22
Transport en commun, à Québec	22
Plan de transport de la région de l'Outaouais	24

Autres intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente

M. Claude Pinard

Mme Denise Carrier-Perreault

Le vendredi 7 avril 1995

Étude des crédits du ministère des Transports

(Dix heures vingt minutes)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission de l'aménagement et des équipements déclare sa séance ouverte. Le mandat de la commission est de procéder à l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports, programmes 1, 3, 4, 5 et 6, pour l'année financière 1995-1996. Il a été convenu que le temps alloué à la commission pour l'étude de ces programmes est de six heures.

Mme la secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements?

La Secrétaire: Aucun remplacement ce matin.

Déclarations d'ouverture

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, j'inviterais le ministre à faire ses remarques préliminaires.

M. Jacques Léonard

M. Léonard: Oui, Mme la Présidente, merci. D'abord, Mme la Présidente, mesdames, messieurs, je voudrais vous présenter, à ma gauche, M. Yvan Demers, qui est mon sous-ministre, et M. Jean Mercier, qui est sous-ministre adjoint, responsable de l'administration en particulier. Puis, nous avons aussi une foule de fonctionnaires qui nous accompagnent, comme il est de coutume lorsque nous faisons l'étude des crédits, avec tous mes sous-ministres qui sont ici, ce matin, ainsi que le président de la Commission des transports du Québec et le président de la Société des traversiers.

Alors, il s'agit de ma première visite à la commission parlementaire de l'aménagement et des équipements pour ce qui est de l'étude des crédits, depuis l'élection de notre gouvernement. Je pense bien que c'est une visite qui va au-delà des simples visites de courtoisie, puisque nous étudions les crédits. L'étude des crédits, c'est, en effet, un moment privilégié pour souligner la nouvelle façon de gouverner et aussi pour indiquer clairement les bases nouvelles sur lesquelles nous avons l'intention d'administrer les transports au Québec.

Mon intention aujourd'hui, c'est de présenter une allocation des crédits qui soit à la fois transparente, équitable et productive non seulement pour ceux qui régissent et développent les moyens de transport, mais aussi pour ceux qui ont besoin des transports pour développer le Québec. Notre plan stratégique est une opération que nous avons voulu rendre plus efficace, mieux intégrée et plus représentative du contexte socioéconomique dans lequel nous devons gérer la chose publique.

Vous me permettrez de vous rappeler la mission du ministère des Transports du Québec, telle que définie dans cette planification stratégique, notamment, 1995 à 1998. La mission du ministère est d'assurer la circulation des personnes et des marchandises par le développement, l'aménagement et l'exploitation d'infrastructures et de systèmes de transport intégrés, fiables, sécuritaires et qui contribuent au développement économique et social du Québec et de ses régions. Le ministère entend réaliser sa mission avec un souci constant de l'impact de ses interventions sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement, également redonner au ministère son rôle de levier économique, d'instrument de développement régional, en faire un ministère moderne, dont l'expertise dans chacun des modes de transport soit reconnue davantage ici et à l'étranger, améliorer la gestion des ressources financières, matérielles et informatiques, stimuler l'esprit d'équipe, privilégier le partenariat tant à l'interne qu'à l'externe et valoriser l'innovation et la reconnaissance des résultats.

Je veux également rappeler les enjeux et les orientations stratégiques qui vont guider notre gestion financière et qui apparaissent au livre des crédits. Pour ce qui est des choix stratégiques, nous en avons établi cinq: dans un contexte de libre-échange, stimuler le développement socioéconomique de chacune des régions du Québec, en assurant la présence de services de transport adéquats et concurrentiels pour les personnes et les marchandises; développer l'intermodalité et l'intégration des systèmes de transport des marchandises et des personnes, notamment le transport en commun et le transport scolaire, avec un souci du respect de l'environnement; assurer la mobilité et la sécurité des usagers par le maintien en bon état des infrastructures et des équipements de transport; orienter la recherche et le développement technologique vers les besoins prioritaires reliés à la mission du ministère; associer, soutenir le personnel du ministère et valoriser sa contribution à l'amélioration de la performance de l'organisation.

Ces choix stratégiques se traduisent par une série d'objectifs. En 1995-1996, ces objectifs portent principalement sur l'établissement de scénarios d'intervention face à la dévolution en cours du gouvernement fédéral dans les domaines du transport aérien, maritime et ferroviaire, la priorité à accorder à la remise en état des infrastructures de transport plutôt qu'à leur développement, ainsi qu'à l'amélioration du bilan de la sécurité routière, et la réalisation d'un plan de transport pour le Québec et chacune de ses régions; enfin, la promotion du transport intermodal des personnes et des marchandises visant à assurer une meilleure adéquation entre les divers moyens de transport et les besoins des usagers.

Nous avons maintenant à prendre des décisions importantes. Il faut, en effet, concilier nos orientations stratégiques avec l'effort sans précédent de réductions budgétaires que le gouvernement a décidé d'effectuer. Pour y arriver, nous avons développé une stratégie en deux volets. Premier volet, il s'agit de mesures générales visant à respecter les enveloppes budgétaires autorisées. Un effort sera exigé en vue d'améliorer le niveau de productivité dans l'ensemble des opérations ministérielles. Une compression récurrente de 5 % des dépenses administratives et de 10 % des honoraires professionnels sera ainsi effectuée à partir de l'année financière qui commence. Dans le cadre de tous ces programmes, les crédits affectés à des fins de développement seront essentiellement limités. Il y aura, d'une part, le parachèvement de certains travaux majeurs déjà en cours de réalisation et, d'autre part, nous réaliserons quelques projets spécifiques bénéficiant d'un ratio élevé de coûts-bénéfices ou constituant des priorités au niveau de la sécurité des usagers.

Cela nous amène au deuxième volet de cette stratégie budgétaire, soit en ce qui concerne les mesures qui tiennent compte de la nécessité de conserver les réseaux routiers dans le meilleur état possible. Il s'agit tout d'abord de réviser nos différents programmes d'aide, de façon à créer une marge de manoeuvre à l'intérieur de notre budget. L'objectif est d'encourager de façon vigoureuse une plus grande intégration des modes et des systèmes de transport existants, particulièrement en matière de transport des personnes. Nous voulons également augmenter le niveau de productivité du ministère en procédant à une réorganisation de nos principaux processus de travail dans chacune de nos unités administratives. Nous ferons un effort systématique pour identifier des sources potentielles d'économie.

En ce qui concerne maintenant le plan d'ensemble des dépenses par programme, globalement, pour l'exercice financier 1995-1996, nous disposerons de crédits totaux de 1 927 000 000 \$. Nous devons comparer ce montant aux prévisions de dépenses totales de l'exercice 1994-1995 qui s'élevaient à 1 967 100 000 \$. Nous constatons alors une diminution générale de 39 800 000 \$. Comme vous pouvez le constater à la lecture du livre des crédits, nous comparons nos crédits de 1995-1996 aux dépenses réelles de 1994-1995, en sachant que les chiffres de nos dépenses correspondent aux crédits que nous avançons, selon le principe de l'enveloppe fermée. Il n'est plus question de présenter des chiffres gonflés auxquels on applique, en cours d'exercice et même au tout début de l'exercice, des compressions sous forme de crédits périmés, ce que nous appelions, à l'époque, la commande des crédits périmés, tantôt dans le livre même des crédits, parfois dans le discours du budget du ministre des Finances, et on en retrouvait aussi au cours de l'année, de sorte qu'entre les crédits votés et ce qui était effectivement autorisé, il y avait un décalage significatif.

Les crédits globaux présentés sont les ressources déjà réduites que nous entendons utiliser à bon escient,

dans le respect de notre mission et de nos orientations stratégiques. Si on répartit maintenant les dépenses selon des catégories comptables, on constate tout d'abord que 47 % des crédits constituent des transferts, c'est-à-dire des subventions de toutes sortes à des partenaires organisateurs et gestionnaires de services de transport, 25,5 % des crédits sont des dépenses de capital, c'est-à-dire des immobilisations dans les infrastructures, le reste, soit 27,5 %, est affecté au fonctionnement.

En termes budgétaires, ces crédits se distribuent comme suit: 58,8 % des crédits vont au programme 2, qui concerne le réseau routier et les infrastructures connexes; près de la moitié de ces crédits sont des dépenses d'immobilisation, alors que 40 % couvrent les dépenses de fonctionnement des unités affectées, partout au Québec, à l'entretien du réseau routier et des accès à des ports et à des aéroports; 22,1 % des crédits sont affectés au programme 6 touchant le transport scolaire, il s'agit de transferts effectués presque en totalité aux commissions scolaires; 18,6 % des crédits sont affectés au programme 1 qui englobe les systèmes de transport, donc les modes autres que le routier en grande partie, il s'agit, là aussi, de transferts allant au transport en commun et au transport adapté; 5,2 % des crédits vont à l'administration du programme 3; 2,8 % des crédits sont affectés au transport aérien et au transport maritime et 0,5 % des crédits vont à la Commission des transports du Québec.

Les crédits affectés au programme 1, maintenant, qui concerne les systèmes de transports terrestres, ces crédits seront de 357 800 000 \$ comparativement à des dépenses de 359 600 000 \$ pour l'exercice qui se termine, ce qui veut dire 1 800 000 \$ de moins, soit une réduction de 0,5 %. 80 % de ces crédits sont des transferts à des organismes qui gèrent des services de transport. Ils sont donc difficilement compressibles.

● (10 h 30) ●

Nous pensons également aux 101 900 000 \$ qui vont à l'aide au fonctionnement de certains services de transport, notamment aux organismes de transport adaptés aux handicapés. Déjà, il faut donc gérer en fonction de ressources limitées. S'il est difficile de réduire les subventions, nous devons tâcher de réduire les coûts, notamment par l'utilisation du taxi accessible et en augmentant l'accessibilité des personnes handicapées au réseau régulier.

Si les crédits du programme Systèmes de transports terrestres s'adresse à l'ensemble des régions du Québec, il faut être conscient qu'ils sont destinés particulièrement à l'agglomération de Montréal où le transport en commun joue un rôle essentiel. À ce sujet, je tiens à rappeler les initiatives majeures que nous prenons quant à la planification des transports et à l'égard du cadre institutionnel et financier du transport en commun dans la région de Montréal.

Le 30 mars dernier, j'ai lancé un important processus de consultation devant mener à la confection du plan de transport de la région de Montréal. Une première phase est sur le point d'aboutir. Nous consulterons, en

effet, nos partenaires sur un diagnostic des enjeux, des orientations et des scénarios d'intervention qui ont été élaborés dans une optique de régionalisation des questions de transport. La deuxième phase devrait permettre d'en arriver, au cours de l'an prochain, à une entente sur un plan global d'harmonisation des interventions en matière de transport et à une priorisation des interventions dans ce domaine. Une fois mis en place, le plan de transport de Montréal permettra non seulement d'intégrer tous les modes de transport dans un ensemble cohérent, mais aussi d'intégrer la planification des transports dans celle plus vaste et complémentaire de l'aménagement du territoire.

Dans les orientations que nous proposons, il y a des lignes de force et, notamment, un parti pris résolu en faveur du transport collectif, c'est-à-dire le transport en commun et le covoiturage. Ce parti pris est nécessaire pour lutter contre le fléau qui afflige le transport des personnes et des marchandises dans la région de Montréal, à savoir la congestion des axes routiers aux heures de pointe.

Nous ne pouvons plus nous permettre de développer le réseau routier, ce qui voudrait dire construire des ponts ou de nouvelles autoroutes. Et, de toute façon, l'expérience nous montre qu'un tel développement favoriserait l'utilisation de l'automobile et pourrait ramener très rapidement le niveau de congestion que l'on voulait justement éliminer. Nos interventions en matière de voirie devront viser, avant tout, à améliorer le réseau existant.

Pour augmenter la fluidité de la circulation, nous devons donc inciter les automobilistes à faire, par exemple, un transfert modal vers le transport en commun. Et, pour y arriver, le transport en commun doit être attrayant. Il le sera s'il est plus accessible. Des mesures, comme la mise en place de stationnements d'incitation ou la reconfiguration de certains accès routiers aux stations de métro, permettront, nous l'espérons, d'améliorer cette accessibilité.

Le transport collectif, soit par autobus ou par covoiturage, sera aussi plus attrayant si les autobus et les véhicules à taux d'occupation élevé peuvent aller plus vite que la congestion. Cela sera possible en mettant en place un meilleur réseau de voies réservées au transport en commun et au covoiturage.

Un parti pris en faveur du transport en commun implique également une révision de son cadre financier et institutionnel. En même temps que nous invitons nos partenaires de la région de Montréal à poursuivre la réflexion sur leur plan de transport, nous leur proposons un nouveau cadre institutionnel et financier pour le transport en commun.

La nécessité d'un nouveau cadre vient, tout d'abord, du fait que les grands équipements de transport en commun sont utilisés régionalement, alors que leur gestion et leur financement sont assumés localement, soit par les municipalités de la CUM. Plus de 50 % des usagers de la STL, de la STRSM et des CIT utiliseraient également le réseau de la STCUM, sans pour autant que leur municipalité participe au financement du déficit

d'exploitation de la STCUM. Le fardeau fiscal des résidents et des entreprises de la CUM s'en retrouve accru, et Montréal se retrouve défavorisé, dans les circonstances. Il faut donc trouver une formule qui rétablirait l'équité du financement.

Nous devons aussi rétablir la cohérence dans la gestion et la planification du transport en commun dans la région de Montréal. Il n'y a pas moins de 19 autorités organisatrices de transport en commun dans cette région. L'absence d'une véritable instance régionale empêche la région de se doter d'une vision claire et cohérente du développement des transports dans la région métropolitaine.

Notre recherche d'un nouveau cadre institutionnel et financier est finalement stimulée par une raison d'ordre financier: le 1er janvier 1996, il y aura interruption de la subvention de 30 900 000 \$ au CMTC, qui est le Conseil métropolitain de transport en commun, décision qui avait été prise, d'ailleurs, depuis longtemps. De même, la subvention de 20 000 000 \$ au déficit résiduel de la ligne de train de banlieue Montréal—Deux-Montagnes sera interrompue elle aussi à la même date. Sans une réforme du cadre institutionnel et financier, la fin des subventions risque de faire disparaître la carte régionale de transport en commun et l'intégration tarifaire, ce qui provoquerait une hausse de tarifs importante pour de nombreux usagers, et de remettre aussi en question le service des trains de banlieue.

En termes d'échéancier, nous en sommes, en ce moment, au stade de la consultation. Un projet de loi instituant le nouveau cadre institutionnel et financier devrait être déposé avant le 15 mai et une loi devrait être adoptée en juin ou à l'automne de 1995.

En ce qui concerne maintenant le programme 2, Construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport, 978 500 000 \$ sont alloués à ce programme comparativement à des dépenses de 1 029 200 000 \$ pour l'exercice financier que nous avons complété le 31 mars. C'est donc 50 700 000 \$ que nous récupérerons l'an prochain au chapitre du réseau routier et de l'entretien des infrastructures de transport. Si nous réduisons l'ensemble des crédits affectés à la voirie, nous mettons l'accent, à l'intérieur de l'enveloppe retenue, sur la conservation du réseau par rapport à son développement.

Finalement, parler du réseau routier m'amène à souligner la priorité que j'accorde à la sécurité routière. D'ici quelques semaines, le ministère des Transports et la Société de l'assurance automobile devraient rendre publique une politique en la matière. La politique mettra notamment l'accent sur notre objectif de réduire, d'ici l'an 2000, le nombre de victimes d'accidents de la route. Nous voulons que le nombre de décès par année passe sous les 800 et que le nombre des blessés graves soit de moins de 500 000 annuellement. Idéalement, évidemment, tous ces chiffres devraient être à zéro, mais nous nous fixons des objectifs qui tiennent compte de la réalité. Donc, nous voulons progresser dans ce sens-là.

En plus des impacts humains de notre action, on peut souligner l'impact économique d'une amélioration du bilan routier, l'atteinte de notre objectif nous permettant d'économiser environ 1 200 000 000 \$ en cinq ans, dont plus de 290 000 000 \$ pour les seuls frais d'indemnisation des victimes.

Au chapitre Gestion interne et soutien, les crédits prévus pour la prochaine année sont de 101 000 000 \$. Ils sont donc pratiquement stables comparativement à des dépenses de 100 400 000 \$ en 1994-1995. Les crédits alloués à la Commission des transports sont de 10 000 000 \$, ce qui est une légère baisse par rapport aux dépenses de 1994-1995. Rappelons que la Commission des transports peut délivrer les permis, les transférer, les maintenir ou les modifier, les suspendre ou les révoquer. Son action s'étend notamment à l'industrie du taxi, à celle du camionnage et au transport interurbain des passagers dans les limites des compétences québécoises en la matière.

Les crédits alloués de 53 500 000 \$ sont en hausse de 4 000 000 \$ par rapport aux dépenses de 1994-1995 aux transports maritime et aérien. Cette hausse est attribuable aux fonds supplémentaires accordés à la Société des traversiers du Québec pour l'inspection de sept navires en cale sèche.

Les dépenses que nous faisons dans les secteurs maritime et aérien risquent évidemment d'être perturbées par les contraintes que nous impose la nouvelle politique fédérale de désengagement en matière de transport. La démarche du gouvernement fédéral vise à commercialiser certaines activités, comme la navigation aérienne, et à transférer des infrastructures, comme les ports et les aéroports régionaux. La discipline de marché et les principes commerciaux interviendront ainsi dans les activités traditionnelles du gouvernement.

● (10 h 40) ●

Bref, le gouvernement fédéral considère qu'il n'a plus les moyens de poursuivre ses anciennes politiques en transport sur tout le territoire canadien. Et c'est bien d'économie dont il s'agit, en l'occurrence. Le gouvernement fédéral se propose de réduire le budget du transport — Transports Canada, l'Office national des transports et sociétés de la couronne — de 500 000 000 \$ maintenant et de 1 100 000 000 \$ par année, entre 1997 et 2000. D'ici cinq ans, 80 % des effectifs de Transports Canada seront soit transférés vers de nouvelles entités, soit mis à pied. Transports Canada se dirige donc vers la commercialisation de ses services, ce qui veut dire la cession à des partenaires qui les exploiteront à des fins lucratives, suppression des subventions directes, vente d'actifs, pour ne pas dire liquidation d'actifs, hausse de tarifs, recouvrement de certains coûts, réaménagement administratif et toute une série de mesures de déréglementation.

Dans le domaine ferroviaire, ceci implique, premièrement, une réduction de 43 000 000 \$ à Via Rail dont le budget passera de 331 000 000 \$ à 200 000 000 \$ d'ici 1998. Suppression complète de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, c'est-à-dire élimination de la subvention

annuelle de 560 000 000 \$, tout cela cependant en consacrant 300 000 000 \$ à des mesures de transition et en versant 1 600 000 000 \$ aux agriculteurs de l'Ouest. Une aide transitoire de 60 000 000 \$ est également destinée aux autres provinces; 1 600 000 000 \$ aux agriculteurs de l'Ouest, 60 000 000 \$ pour l'ensemble des autres provinces. Un cheval, un lapin.

On procédera, deuxièmement, à la privatisation du CN. Enfin, on réduira aussi substantiellement les paiements de transfert en vertu de la Loi sur les chemins de fer, les paiements des lignes déficitaires et les programmes de sécurité ferroviaire qui, pourtant, en auraient bien besoin.

Dans le domaine aérien, Transports Canada commercialisera le système de navigation aérienne qui était financé en partie par la taxe sur le transport aérien. Les actifs seront vendus et le système sera exploité par des partenaires qui récupéreront leur coût. La responsabilité des aéroports sera dévolue à des partenaires locaux.

Dans le domaine maritime, la Garde côtière sera fusionnée avec Pêches et Océans, ce qui entraînerait une coupure de 126 000 000 \$ sur trois ans. De plus, Transports Canada a prévu une série de mesures, comme la dévolution des ports de la Garde côtière, la restructuration de Ports Canada, la commercialisation de la voie maritime du Saint-Laurent, la restructuration du pilotage, pour ne mentionner que les mesures les plus importantes. La dévolution des ports est la première opération qui sera menée selon le même principe que dans le cas des aéroports.

En outre, Transports Canada supprimera les subventions au transport des marchandises dans la région atlantique, soit 99 000 000 \$ par année, avec une aide transitoire qui découlera d'une entente avec chaque province. L'aide accordée au Québec devrait se limiter à 78 000 000 \$ sur cinq ans.

Les nouvelles orientations du gouvernement fédéral touchent à tous les modes de transport au Québec et soulèvent de nombreuses interrogations de nature politique, économique, financière, juridique et même constitutionnelle.

Par exemple, les questions qu'on peut se poser: Quels seront les effets concrets au Québec...

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

M. Léonard: Je termine, madame. Il m'en reste pour trois minutes, maximum. Si vous permettez.

La Présidente (Mme Bélanger): Parfait. Vous avez 23 minutes de faites.

M. Léonard: Quels seront, par exemple, les effets concrets, au Québec, de la nouvelle politique fédérale? Combien d'emplois seront éliminés chez nous? Près de 2 000 000 000 \$ seront versés dans l'Ouest canadien pour compenser l'abandon de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Le Québec aura-t-il un

traitement équitable à la suite des réductions de services ferroviaires et de la privatisation du CN, en l'occurrence? Dans quel état seront les aéroports qui nous seront dévolus? Qu'advient-il du Centre de contrôle aérien de Montréal? Quels seront les impacts de la commercialisation des services aériens sur le français dans l'air? Quelles seront les modalités de commercialisation de la voie maritime du Saint-Laurent? Quel degré d'autonomie les ports de Québec et de Montréal auront-ils après la réforme maritime?

Compte tenu du contexte économique et financier dans lequel évoluent le Québec et les municipalités concernées par ce désengagement, la réforme proposée risque d'être désastreuse. Elle aura, en effet, une incidence sur les finances publiques du gouvernement du Québec et des municipalités, sur les services à la population et aux entreprises, ainsi qu'une incidence sur l'accès aux régions.

Enfin, Mme la Présidente, les crédits prévus pour la prochaine année financière pour le transport scolaire, au programme 6, sont de 426 200 000 \$. C'est une hausse de 7 800 000 \$ par rapport aux dépenses de 1994-1995. Cette hausse de près de 1 % est due à l'inflation des coûts de programme et à l'évolution de la clientèle.

Voilà, Mme la Présidente, l'essentiel des remarques que je voulais faire en introduction à cette étude des crédits.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le ministre. Alors, je demanderai au porte-parole, le député de Saint-Laurent, de bien vouloir faire ses remarques préliminaires.

M. Normand Cherry

M. Cherry: Merci, Mme la Présidente. Première remarque, c'est pour attirer votre attention, Mme la Présidente, que, évidemment, hors du contrôle de ceux qui sont présentement autour de la table, nous avons dû débiter nos travaux avec 20 minutes de retard, à cause de l'aménagement de la salle qui avait servi, hier, à autre chose. Alors, je souhaiterais qu'on puisse s'entendre soit pour prolonger aujourd'hui ou s'assurer que les six heures dévolues à l'étude des crédits des Transports, concernant mes responsabilités, puissent être respectées dans leur intégrité.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, M. le député. Si, ce midi, dû à l'horaire de chacun des députés, on ne peut pas poursuivre les 20 minutes aujourd'hui, on les reprendra sûrement dans un autre temps.

M. Cherry: Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais, s'il y a consentement, ce midi, pour poursuivre les 20 minutes qu'on a perdues, on pourra le faire aujourd'hui aussi, dépendamment de l'horaire.

M. Cherry: Que ce soit aujourd'hui ou autrement, si, aujourd'hui, ça peut faciliter des engagements déjà pris, ça me va, Mme la Présidente, en autant que la période dévolue sera respectée dans son intégrité.

La Présidente (Mme Bélanger): Parfait, M. le député.

M. Cherry: Merci. Dans un deuxième temps, vous me permettez de rappeler à tous les gens présents dans cette salle et à ceux qui nous écoutent que c'est pour vous, Mme la Présidente, une journée importante. C'est aujourd'hui votre anniversaire de naissance. Donc, je me permets de le saluer. Bon anniversaire, madame.

La Présidente (Mme Bélanger): ...chaque année.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Cherry: En écoutant les remarques préliminaires du ministre, il a invoqué la nouvelle façon de gouverner, qui est le thème chéri de ce gouvernement, qui était son slogan électoral. Vous me permettez de vous faire remarquer que, après huit mois d'exercice au ministère des Transports, ça ne s'est pas manifesté encore. On n'a qu'à penser au projet de loi sur le permis de conduire avec photo, quelque chose qui a été introduit même par mon prédécesseur. Nous avons débattu cette semaine, à l'Assemblée nationale, le projet de loi 73 qui découle également, lui aussi, de l'ensemble qui était le projet de loi 126. Donc, encore une fois, après huit mois, le slogan est toujours là, mais les gestes qui y sont associés ne se sont pas, à date, manifestés. Ça viendra sûrement.

Celui qui avait cette fonction pour la formation des gens d'en face, à l'époque, le député de Lévis, faisait toujours la remarque — en tout cas, les quelques fois où j'ai été ici — que le ministère des Transports était un ministère d'hommes, qu'il n'y avait pas de femmes au ministère des Transports. Et il associait ça au fait que c'était probablement pourquoi c'était archaïque, pourquoi ça ne fonctionnait pas bien, c'était d'une autre époque. Parce qu'il faisait remarquer que, dans la délégation qui m'entourait, il n'y avait qu'une seule femme. Je ferai remarquer au ministre actuel que même cette représentation-là est disparue avec l'arrivée du nouveau gouvernement. Ça fait peut-être partie également de la nouvelle façon de gouverner. C'est peut-être ça. Ha, ha, ha!

Je voudrais également dire au ministre et aux gens qui l'entourent, qui sont associés au ministère depuis de nombreuses années, dans le cas de plusieurs, que les quelques mois que j'ai pu travailler avec eux me permettent de dire au ministre qu'il a une équipe qui l'entoure extrêmement dévouée, compétente, et je suis convaincu que, si la volonté y est, nous pourrions faire de cet exercice de l'étude des crédits quelque chose qui permettra de répondre aux questions qui seront soulevées. Je sais que les gens qui vous entourent se

préparent de façon méthodique, viennent avec des liasses, des caisses de documents, dans certains cas, et qu'ils pourront répondre au fur et à mesure.

● (10 h 50) ●

Je voudrais dire également au ministre qu'on va, d'entrée de jeu, convenir que, lui et moi, les représentants de sa formation comme nous, on ne pourrait pas s'entendre si le débat venait sous la souveraineté du Québec. Ça, là-dessus, on ne peut pas s'entendre. Lui est convaincu qu'il faut en sortir et, moi, je suis convaincu qu'on est mieux dans le Canada.

Donc, comme ça ne fait pas l'objet de nos débats, je souhaiterais, si ça va avec le ministre, qu'on puisse tenter de travailler ensemble et maximiser l'utilisation des sommes consacrées par les Québécois et les Québécoises au ministère des Transports. C'est ça qu'on a à faire ensemble, comment, ensemble, on peut faire qu'on va mieux utiliser les sommes qui y sont dévolues, de quelle façon ça va être amélioré.

Je faisais des remarques tantôt concernant l'autre façon de gouverner. J'étais présent, la semaine dernière, à Montréal, lorsque vous avez révélé votre plan de transport. Tout le monde sait que ce plan de transport est en préparation depuis de nombreuses années. Nous savons également que ceux qui ont pris connaissance de sa préparation à l'époque, particulièrement les huit mois où j'y ai été, qui ont assisté, qui ont mis la main sur les documents... Tu sais, à part de la page couverture et quelques autres affaires, je vous assure que c'est le même document que vous auriez pu rendre public deux jours après votre installation comme ministre. Ça n'a pas changé grand-chose dans les six mois qui sont passés; c'est les mêmes cartes, c'est les mêmes données, c'est la projection de 2011. On retrouve les mêmes choses.

Dans les choses que vous avez annoncées, vous avez dit, par exemple: On va favoriser l'utilisation, sur les autoroutes 15 et 13, de voies réservées et pour les autobus et pour la circulation intensive. Bien oui! Il fallait d'abord élargir les routes pour le permettre, et ça, c'était déjà dans le plan. Il n'y a rien d'inventé là. Si c'est ça, l'autre façon de gouverner, je vous assure que ce n'est pas la façon la plus édifiante de faire la preuve que ce slogan est en application au ministère des Transports.

Je pourrais continuer comme ça, mais il me semble que c'est important... En tout cas, on va passer les crédits programme par programme. On va en disposer au fur et à mesure. Je pense que l'annonce de la conférence de la semaine dernière a fait naître certains espoirs dans le milieu. La présentation du ministre a laissé énormément de gens sur leur appétit. Ils auraient souhaité qu'il y ait des choses beaucoup plus concrètes. Ça ne s'est pas trouvé à l'intérieur de ça. Dire que le ministre va consacrer 100 000 \$ pour étudier ce qui va arriver avec l'utilisation de l'estacade, qu'il va encore consacrer, quoi, 600 000 \$, 700 000 \$ pour l'étude du prolongement du métro à Laval, tu sais, il me semble que ça ne fait pas bien, bien, bien dynamique.

Mais ce qu'il y a peut-être de plus important d'entendre le ministre là-dessus... Nous avons convenu que, le rapport qui a été rendu public par le ministre, à l'exception des couvertures, identique à ce qui avait été préparé au ministère... Nous, le cheminement, c'est qu'au lendemain de l'élection il devait être remis au comité, formé de 21 élus, qui était la table du suivi du rapport Pichette: sept représentants des gens de l'île, sept de la rive nord et sept de la rive sud. Donc, la table des 21 élus de la grande région de Montréal, qui dessert 3 000 000 de la population du Québec, presque la moitié de la population, avait la responsabilité d'étudier, de faire des recommandations, et, dans le cas où ça n'aurait pas fonctionné, il y aurait eu décision du gouvernement.

Le ministre, dans sa présentation de la semaine dernière, a plutôt parlé de nommer trois commissaires. Il me semble qu'on aurait intérêt à l'entendre. Quels seraient, d'après lui, les avantages de la formule qu'il nous propose? A-t-il l'intention d'inclure les élus, ou de quelle façon souhaite-t-il que ça fonctionne pour en arriver à des résultats plus concrets, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que vous avez terminé, monsieur?

M. Cherry: Oui, j'ai terminé. Je souhaiterais plutôt qu'on s'engage vraiment dans un échange de questions et réponses, qu'on tente de faire cheminer...

M. Léonard: De façon générale, pour commencer, pour libérer un certain nombre de points, c'est ça?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Léonard: Mme la Présidente, si je comprends, c'est la fin des remarques préliminaires du député?

M. Cherry: Oui, oui.

M. Léonard: À ce moment-là, il faut demander s'il y a d'autres personnes qui...

La Présidente (Mme Bélanger): Oui. Alors là je peux demander s'il y a d'autres membres de la commission qui veulent faire des remarques préliminaires. M. le député de Saint-Jean.

M. Roger Paquin

M. Paquin: Effectivement, j'aimerais peut-être faire quelques remarques préliminaires, suite aux propos que vient de tenir le critique de l'opposition. Il demande de quelle façon on peut percevoir l'autre façon de gouverner à travers les crédits qui sont déposés et l'ensemble des dispositions qui sont annoncées par le ministre. Je pense qu'il est important de noter que, d'entrée de jeu, il n'y a plus de «prêt-à-périmé» dès le dépôt des crédits. Les budgets sont fermés et la possibilité de

dépassements normés ou de fonds périmés disparaît. Je pense qu'il y aurait aussi une autre façon d'engager les crédits au fur et à mesure du vécu, en faisant en sorte de bien sélectionner ceux qui auront à traduire en réalisations ce que sont ces crédits-là.

Je note aussi l'importance du choix du transport en commun, qui est assez net dans l'ensemble des dispositions, une vision réseau et notamment au niveau du camionnage. Je pense qu'il est important de voir à travers ces éléments-là qu'il y a effectivement, de façon concrète, une autre façon d'engager les fonds.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est tout? Alors, M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Réal Gauvin

M. Gauvin: Merci, Mme la Présidente. Juste un bref commentaire, M. le ministre. Je lisais, dans le document sur les crédits, dans les renseignements supplémentaires où Mme la ministre responsable du Conseil du trésor nous expliquait... Il y a une partie intéressante, je pense, qui va nous permettre de faire plus facilement les crédits — ça m'apparaît plus intéressant — quand elle nous dit, à l'intérieur, que c'est une nouvelle manière, et c'est ainsi que chaque ministre s'est vu allouer une enveloppe fermée. Et les ministres auront la flexibilité voulue pour réallouer l'ensemble de leurs ressources en fonction de leurs priorités. Il leur revient alors de faire les choix qui s'imposent pour offrir les meilleurs services possible à partir de leur plafond de dépenses.

Donc, ce que je veux dire par là, c'est que ça va probablement être plus facile et pour le ministre et pour nous qui souhaitons avoir de l'information, à savoir de quelle façon l'argent et les programmes seront dépensés. Parce que le ministre et le ministère ne pourront pas se référer au Trésor pour dire: Il faudrait voir si le Trésor accepterait de modifier ou de faire des transferts de fonds d'un programme à l'autre. Donc, le ministre est notre personne-ressource.

Je voudrais, Mme la Présidente, avant, juste vérifier. Est-ce que vous avez l'intention de faire adopter les crédits programme par programme?

La Présidente (Mme Bélanger): Ça dépend des membres de la commission, comment vous allez choisir...

M. Léonard: Si j'ai compris tout à l'heure, on voulait faire certains échanges généraux, puis, après, on pourrait passer programme par programme. C'est ça que j'ai compris. Donc, des échanges, on peut en faire un certain nombre, par exemple si on en fait sur le plan transport de Montréal, puis on peut adopter aussi les crédits à la fin de la séance de 14 heures. Moi, j'ai vécu les expériences de la commission du budget et de l'administration, puis on échangeait sur une foule de sujets et, à la fin, on gardait 15 minutes pour adopter les crédits.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est ça.

M. Léonard: Pas adopter, mais... Oui, adopter les crédits.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, adopter les crédits.

M. Léonard: À la fin? O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): À la fin. Ou, si vous avez fini de discuter d'un programme, on peut l'adopter immédiatement. Ça dépend de la décision que les membres de la commission peuvent prendre.

M. Léonard: Disons que, pour l'instant, on peut... En tout cas, on va échanger sur l'ensemble des programmes, là.

La Présidente (Mme Bélanger): Des discussions générales.

M. Léonard: O.K. Parce que, si je comprends, les remarques...

M. Cherry: Oui, c'est ça.

M. Léonard: Ça va?

M. Cherry: Oui.

M. Léonard: Sur l'ensemble des programmes, puis, après ça, plus loin, on pourra modifier. O.K. Sur l'ensemble. O.K. Je voudrais réagir... Est-ce que ça va?
● (11 heures) ●

La Présidente (Mme Bélanger): Vous avez le droit de réagir, M. le ministre.

M. Jacques Léonard

M. Léonard: O.K. Je voudrais réagir d'abord à l'intervention du député de Saint-Laurent. D'abord, je veux le remercier de son offre de collaboration. J'en prends bonne note. Je trouve ça très intéressant, parce que, ici, il va se produire des moments où il va falloir qu'on prenne une décision entre avancer ou bloquer, puis je prends bonne note que, pour le bien des citoyens, il va progresser, il va, disons, prendre acte des décisions du gouvernement tout en s'opposant, mais, cependant, il ne fera pas d'obstruction aux mesures du gouvernement et aux projets du gouvernement.

Je relève ce qu'il a dit, que la nouvelle façon de gouverner ne s'est pas manifestée et que tout ce qui a été déposé à ce stade était déjà prêt lorsqu'il était là. Je ne peux pas m'empêcher de faire remarquer que, si c'était prêt, pourquoi ne l'a-t-il pas fait? On peut toujours dire ça, c'est un fait. Si le couvercle même des documents qui ont été déposés était déjà fait, il aurait pu même le faire avant. Je pense même qu'il ne s'en serait

pas privé avant les élections, si ça avait été aussi prêt qu'il le dit, mais je pense que ce n'est pas exactement ce qui s'est passé.

Je dois dire que, depuis six mois, un peu plus maintenant, que je suis au ministère, mes fonctionnaires ont travaillé d'arrache-pied. Nous avons commencé à parler du plan de transport de Montréal. Je peux témoigner qu'ils ont passé des soirées, des fins de semaine et, dans des cas, des nuits à travailler pour arriver à produire ce que nous avons produit la semaine dernière. Effectivement, il faut le reconnaître, je vois que j'ai aussi pris bonne note que le député de Saint-Laurent a rendu témoignage à la compétence de nos fonctionnaires, à leur esprit de travail, et je pense qu'il va admettre qu'il s'est fait beaucoup de choses depuis six mois aussi, parce qu'il y a des orientations.

Je voudrais relever ce qu'il a dit au sujet d'un des éléments, sur la participation des femmes à notre ministère. Effectivement, je déplore avec lui qu'il y en ait peu au niveau de la direction du ministère et des cadres supérieurs. Il y en a quand même un peu, mais pas suffisamment: 6,5 %. Je dois dire que nous allons poser des gestes pour améliorer la situation tout en reconnaissant la compétence des gens qui sont là, sans aucun doute. Je dois dire aussi et faire remarquer que, justement, dans le dossier du plan de transport de Montréal, il y a des femmes qui sont à l'origine, qui sont au coeur des études et des décisions dans ce dossier. Je pense que je suis très content de ce que nous avons produit la semaine dernière, mais nous le devons en bonne partie à des gens, à des femmes qui ont travaillé dans ce dossier-là. Je pense que l'ancien ministre pourra sûrement se rappeler les personnes qui sont là.

Je voudrais quand même attirer l'attention du député de Saint-Laurent sur une orientation dans ce que nous avons dit au sujet du plan de transport de Montréal. Ce qui nous démarque, lui et moi, c'est que, lui, il me semble, il est très attaché à des projets précis, alors que ce que nous avons voulu initier, c'est plutôt une approche générale qui fait que l'on comprend mieux les phénomènes du transport, la problématique du transport. J'en prends simplement pour exemple qu'il a tout de suite «focussé» son intervention sur un projet d'estacade. Je sais qu'il lui tient particulièrement à coeur, mais, au fond, avant de prendre ces décisions, il faut s'entendre sur ce qu'est la problématique, sur ce que nous voulons comme transport, puis pas juste comme transport, sur ce que nous voulons de la région de Montréal, parce que c'est le coeur économique du Québec, et je le dis sans minimiser le rôle des autres partenaires dans le dossier. Il faut que nous nous entendions sur toute cette région et sur ce qu'elle apporte.

Les transports constituent une logistique particulièrement importante dans l'organisation et la définition du rôle de la région métropolitaine, au Québec, particulièrement importante. Donc, avant de discuter des modes de transport, il faut savoir où nous allons. Les documents qui ont été déposés, je pense, reflètent des constats, reflètent une problématique, reflètent aussi

certaines orientations. Et je vais lui dire aussi qu'elles ne sont pas définitives. Il y a une consultation. Ça été une proposition qui a été mise sur la table, et il y a une consultation. Puis, en même temps que nous consultons, que nous discutons du plan de transport qui va porter sur une période de 15 ans, de 1996 à 2011, il y a des gestes qui se posent qui vont dans une direction où nous savons pratiquement qu'il faudra aller, de toute façon.

Alors, c'est ça, l'esprit qui anime le plan, l'intervention que j'ai faite, la semaine dernière, à Montréal. Évidemment, en même temps que nous déposons une problématique, que nous discutons, nous commençons à discuter de moyens, de perspectives, il faut aussi être conscients des possibilités et des capacités financières dont nous disposons pour réaliser ce que nous avons. Donc, dans ce contexte, le cadre financier et institutionnel est important. Nous savons tous que nous ne pouvons pas investir des milliards et des milliards dans la région de Montréal, même dans une perspective de 2011. Il faut concevoir les décisions que nous allons prendre dans un contexte où les ressources seront rares. Et, si l'on voit encore ce contexte de façon globale, si l'on voit ce qui se passe au gouvernement fédéral où les déficits sont insupportables et où on sait très bien, à la lecture du rapport Martin, que, l'an prochain, il y aura des gestes très importants pris pour réduire ce déficit, qu'il va nous en pelletter une partie et que cela aura des conséquences sur nos systèmes, sur nos budgets, nos systèmes de transport et même sur la façon dont nous allons voir les choses, je pense qu'il va admettre que cette question est particulièrement importante. D'ailleurs, Mme la Présidente, il faut rappeler que l'ancien gouvernement avait pris la décision de couper la subvention à l'intégration tarifaire à Montréal, de couper aussi la subvention à la STCUM pour le déficit du train de banlieue Montréal—Deux-Montagnes. C'est une facture de 50 000 000 \$, grosso modo, globalement, 50 000 000 \$.

Le député de Saint-Laurent, alors qu'il était au gouvernement, avait d'ailleurs fait adopter un décret, le 13 juillet 1994, rappelant aux élus et aux membres du Conseil métropolitain de transport en commun, le CMTC, qu'il fallait qu'ils posent des gestes au plus tard le 31 mars. D'ailleurs, ce décret, on peut en prendre connaissance. Au besoin, je le distribuerai aux membres de cette commission pour le leur rappeler à la mémoire. On pressait vraiment les élus municipaux de faire des choses dans ce contexte-là et de dire quels seraient les gestes qu'ils poseraient. Or, je pense que le contexte a fait que ça peut évoluer, ça peut évoluer par rapport à la situation antérieure.

Le gouvernement avait d'ailleurs, il y a quatre ans et un peu plus, accordé cette subvention en disant: Il y aura une fin à cette subvention, mais que cette subvention donnait un certain temps, des délais, aux responsables du transport en commun à Montréal, pour s'organiser. Ce délai prenait fin, normalement, au 31 décembre 1994. Le gouvernement du temps a décidé de prolonger le tout d'un an, pour passer les élections. On pourrait

toujours dire cela et le penser. Sans faire de grave procès d'intention, on pourrait le penser. Donc, maintenant, nous en serons au 31 décembre 1995, et puis c'est le 1er janvier 1996. Quand je dis cela, cela nous impose les limites de temps dans lesquelles nous devons prendre des décisions sur le plan financier, sur le plan institutionnel, sur le plan de l'organisation même des structures de transport en commun à Montréal.

● (11 h 10) ●

Or, quand on fait le compte à rebours, à partir du 1er janvier 1996, cela veut dire que les sociétés de transport doivent tenir compte d'une nouvelle donnée pour établir leur budget, que les municipalités aussi, en faisant leur budget au cours de l'automne 1995, doivent tenir compte de nouvelles données financières et d'organisation. Donc, il faut indiquer nos intentions maintenant, procéder à l'adoption d'un projet de loi — c'est ce que j'ai évoqué dans mes notes préliminaires — le plus tôt possible. Idéalement, c'est ce printemps, et c'est pour cela que j'ai pris bonne note de l'offre de collaboration du député de Saint-Laurent, parce qu'il faudrait, pour le bien commun de tous, que nous adoptions une législation ce printemps à ce sujet-là. C'est ce que nous allons proposer. Nous allons procéder dans ce contexte, et je pense qu'il y a moyen de le faire.

J'ai noté que, dans la région de Montréal, après avoir consulté beaucoup de personnes sur cette question du transport, il y avait une grande bonne volonté, parce que tout le monde veut que l'on règle les choses, que l'on règle la situation et que l'on se donne de nouvelles perspectives pour avancer. Je pense qu'il y a une grande bonne volonté, il faut le noter, de tous les participants, de tous les intervenants dans ce dossier.

J'ai donc fait cette intervention dans ce contexte, la semaine dernière. J'ai expliqué aussi que, sur le plan institutionnel, il y avait différentes façons de procéder. Depuis 20 ans, l'on peut dire, pratiquement, que ce sont les élus municipaux qui étaient dans le processus décisionnel presque exclusivement. Je sais que, pour le début de cette période, il y avait aussi des nominations faites par le gouvernement. Qu'on se rappelle que le gouvernement nommait les dirigeants de la STCUM, qui s'appelaient la CTCUM à l'époque. Mais il reste que c'était après une longue consultation et que, finalement, c'étaient des gens sur qui tout le monde était d'accord pour les désigner à la tête de la CTCUM du temps. Mais on peut dire que, globalement, c'était du ressort des élus municipaux.

Ça a été confirmé de façon encore plus évidente lorsqu'a été créé le CMTC, le Conseil métropolitain de transport en commun dans la région de Montréal, mais avec une donnée qui a, en quelque sorte, paralysé les opérations parce qu'il fallait, à toutes fins pratiques, que les décisions prises le soient à l'unanimité, ce qui impliquait un droit de veto pour tout le monde. Je pense que cela a empêché le CMTC de vraiment fonctionner et que, lorsque tout le monde s'empêche de bouger, il n'y a plus rien qui bouge. C'est exactement ce qui s'est passé à peu près et sans qu'on jette la pierre à qui que

ce soit à l'intérieur. C'est que la structure elle-même n'était pas fonctionnelle. On me l'a dit, parfois très directement, parfois aussi de façon indirecte, et je pense que tout le monde l'admet: il faut un autre dispositif institutionnel.

J'ai donc proposé de nommer trois commissaires, par exemple. C'est l'orientation que je privilégie à ce stade. Je pense qu'elle peut mieux fonctionner, au moins pour un temps, de façon à relancer le dossier. De façon à relancer le dossier, c'est l'orientation que nous prenons. Nous allons rencontrer la Table métropolitaine des transports, fin avril, début mai, selon les échéances, mais le plus tôt possible, sur cette question, de façon à pouvoir avancer sur le plan législatif, par la suite.

Alors, voilà ce que j'aurais à en dire présentement. On pourrait y revenir si Mme la Présidente le permet.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va, M. le ministre. M. le député de Saint-Laurent.

Discussion générale

M. Cherry: Merci, Mme la Présidente. Bien sûr, le ministre a pris bonne note de la collaboration que je lui offre. Je n'ai pas à hésiter à faire ça. À chaque fois qu'il voudra faire avancer de façon respectueuse et responsable le dossier, il pourra compter sur celui qui vous parle pour le faire à l'intérieur de nos responsabilités respectives. Je le réitère.

La raison pour laquelle je le répète, c'est que c'est sûrement un langage tout à fait nouveau pour les gens qui l'accompagnent d'entendre ça du porte-parole de l'opposition, parce que lui faisait partie de la commission, il était assis à la droite ou à la gauche du député de Lévis qui, lui, à chaque fois qu'il en avait l'occasion, ne prononçait jamais de commentaires flatteurs et élogieux, même respectueux envers les gens du ministère des Transports et ceux qui font ce travail-là. Donc, je le répète, parce que, lui, il était là témoin silencieux pendant que les autres devaient subir le style de langage et les commentaires que faisait le député de Lévis, ce n'est pas ma façon d'aborder les problèmes des transports. Ils sont trop importants pour qu'on puisse se permettre des approches comme celle-là. Le mot qui me vient à l'esprit n'étant pas parlementaire, je ne l'utiliserai pas.

Donc, je n'ai pas l'intention de tout bloquer. Je n'ai pas l'intention d'empêcher des choses qui sont le souhait de la population. Je me souviens de propos que je tenais sur le projet de loi concernant le permis de conduire avec photo. Je disais au député de Lévis: Écoutez, là, c'est bien possible qu'on ne s'entende pas sur la séparation du Québec, mais il me semble que, sur un projet de loi qui dit qu'il y a un permis de conduire avec photo, à peu près tout le monde dans la population... Y a-t-il moyen que, là-dessus, on fonctionne puis qu'on s'entende? Mais, là, il me proposait... Il fallait s'entendre avec les États-Unis, puis, après ça, avec la France,

puis, après ça, avec l'Espagne. En tout cas, c'était son style. Il offrait sa collaboration, mais il fallait faire le tour de la planète au lieu de prendre le traversier. C'est probablement pour ça qu'il était si proche de ce langage-là. Mais c'était son style, on le connaît bien. Heureusement que le Parlement en a rien qu'un de cette sorte-là.

Le ministre a fait la remarque également, il dit...

M. Pinard: On «peut-u» le garder pour nous autres?

M. Cherry: Pardon?

M. Pinard: On «peut-u» le garder pour nous autres?

Une voix: Ah oui!

M. Cherry: Ah oui! Parfaitement, parce qu'à part vous autres probablement que personne n'en veut. Le député de Saint-Maurice a parfaitement raison là-dessus.

Plan de transport de la région de Montréal

L'autre remarque, le ministre dit: Le député de Saint-Laurent semble vouloir fonctionner par projet. Bien sûr, j'ai parlé de l'estacade, j'ai parlé du prolongement du métro à Laval. J'aurais pu continuer sur les trains de banlieue, puis continuer avec d'autre chose. S'il me reproche d'avoir ciblé sur le projet de l'estacade, je vais simplement lui rappeler que j'ai eu le privilège de représenter pendant cinq ans le comté de Sainte-Anne, où est située l'estacade qui arrive à l'île des Soeurs. Alors, comme j'avais la responsabilité de représenter ces gens-là, qui étaient des électeurs et qui faisaient de fortes représentations, il a raison là-dessus, j'ai tenté une approche et je continue à penser qu'il y va de l'intérêt... Donc, si, là-dessus, il me le reproche, je pense que, tu sais, c'est simplement, il me semble, un réflexe tout à fait naturel parce que le premier mandat qu'on a comme élus, c'est de représenter nos électeurs et électrices, Mme la Présidente. Alors, comme j'avais de fortes représentations d'une partie importante des gens de mon comté qui se disaient affectés par ça, il était tout à fait normal que j'aie développé cette réflexion-là et tenté de trouver avec eux autres des pistes de solution.

Je souhaite que le ministre, à la fin de ses études, puisse proposer quelque chose qui va être acceptable à ces gens-là qui m'ont fait le privilège de les représenter à l'Assemblée nationale pendant cinq ans.

Consultation sur le plan de transport

Le ministre vient de nous dire qu'à ce moment-ci, pour une période de temps, lui, il favorise la nomination de trois commissaires. Ça, c'est une formule qui va

mieux fonctionner, dit-il. Il me semble que l'approche de remettre un dossier de l'importance du transport, surtout en l'associant à tout ce que ça veut dire comme développement économique, on n'a qu'à penser aux parcs industriels, on n'a qu'à penser à tout ce qui est associé à ça... Est-ce que le suivi du rapport Pichette, que les formations politiques ont toutes souligné comme étant un document extrêmement valable et qui, pour une fois, avait une approche globale, identifiée à des choses, donc le suivi du dossier du transport, qui a été préparé presque en totalité... Celui que le ministre a déposé, je pourrais lui sortir des documents et, s'il voulait faire la comparaison entre des documents qui étaient prêts en mai et en juin avec ce qu'il a rendu public, il verrait qu'à part les pages couvertures et les modifications. C'est peut-être les gens de son cabinet, de son entourage qui voulaient se familiariser avec, et ça, ce serait correct, ce serait de bonne guerre. Mais, de là à dire que les gens ont travaillé jour et nuit pour réinventer la formule, là, ça me semble plutôt travailler jour et nuit pour accélérer le degré de compréhension des gens qui l'entourent. Ça, ça me semblerait plus conforme à la vérité.

Mais il me semble que le suivi du rapport Pichette, qui avait été composé, je le répète, de 21 élus, Mme la Présidente — les maires, sept de la rive sud, sept de la rive nord et sept de l'île de Montréal — des gens qui ont à prendre des décisions avec, bien sûr, une échéance — il fallait qu'après un an ces gens-là aient pris des recommandations, autrement le gouvernement tranchait — le ministre, lui, choisit... Bien sûr, il dit: On a des délais plus courts. Il souhaiterait que ça se fasse rapidement. Il dit: Je choisis trois commissaires que je vais nommer. Comment peut-il nous assurer de la qualité de la relation, qui est essentielle dans l'application de ça, si les élus sont exclus et remplacés par trois commissaires que lui aura choisis? Il a peut-être la bonne formule, mais j'aimerais l'entendre davantage là-dessus.

● (11 h 20) ●

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

M. Léonard: Mme la Présidente, je pense que le député doit comprendre que, dans l'intervention que j'ai faite, j'ai distingué deux niveaux de transport. J'ai bien indiqué que les sociétés de transport qui existent à l'heure actuelle continueront d'exister avec, en gros, les attributions qu'elles ont, que ce soit la STCUM, que ce soit la Société de transport de Laval ou la Société de transport de la Rive-Sud, de même que les CIT, mais que nous voulions définir un réseau régional de transport avec la gestion d'équipements régionaux. Donc, sur le plan des opérations, je pense qu'il faut avoir ça bien clairement en tête qu'il y a des territoires qui sont sous la juridiction de sociétés de transport et qu'il y a des équipements qui les traversent et qui desservent l'ensemble de la région. Ça, c'est une approche très importante, qu'il est important aussi de saisir.

D'autre part, si l'on revient au plan institutionnel, je comprends qu'il dise qu'il y a 21 élus qui ont étudié

le suivi du rapport Pichette. Je lui rappelle qu'il y a aussi des instances qui existent, dans lesquelles siège mon collègue des Affaires municipales, qui ont cela comme mandat, de les étudier, d'étudier plus spécifiquement comment l'on voit l'organisation municipale, les responsabilités, la décentralisation que l'on pourrait faire, etc., dans toute la région de Montréal. Je pense que c'est à ce niveau que se situe le suivi du rapport Pichette, globalement.

Quant à nous, nous avons voulu créer une table métropolitaine des transports où siègent beaucoup d'élus...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Saint-Laurent, le ministre attend votre écoute.

M. Léonard: Bien, c'est parce qu'il m'a posé...

M. Cherry: Je peux faire deux choses en même temps.

M. Léonard: Ça fait deux fois...

Une voix: Il peut marcher et mâcher de la gomme en même temps.

M. Léonard: Non, non, mais c'est parce que ça fait deux fois qu'il me pose la question, puis je pense qu'on arrive un peu au noeud de la réponse.

M. Cherry: O.K.

M. Léonard: C'est que nous avons créé une table métropolitaine sur le transport en commun où siègent beaucoup d'élus et beaucoup d'autres intervenants en ce qui concerne le transport, beaucoup d'autres intervenants. Par exemple, nous avons, là-dessus, des gens d'Air Canada, la société ADM, les aéroports Mirabel, Dorval; nous avons des gens du CN, du CP, du port de Montréal. Vous voyez, ce que nous voulons faire, c'est mettre sur la table l'ensemble des fonctions transport où le monde économique a des intérêts très particuliers et qui se situent quand même dans une problématique de transport. Donc, la Table métropolitaine perçoit ou devrait percevoir puis arriver à définir une problématique des transports et une vision transport sous tous ses angles, dans la région de Montréal. Ça, c'est le premier point.

D'autre part, en ce qui concerne le transport des personnes, il y aura un organisme régional — nous n'avons pas encore le mot exact, mais cela viendra — et c'est sur cet organisme qu'il y aura trois commissaires qui vont gérer les modes de transport régionaux en ce qui concerne le transport des personnes — donc, vous voyez que c'est autre chose — mais dans le contexte où il y a une table métropolitaine qui est intéressée par l'ensemble des modes de transport, qui, elle, va se réunir... Nous pensons à un certain nombre de réunions cette année, d'autant plus que c'est la mise en route et

qu'on aura besoin de se voir plus souvent. Mais après, dans le fonctionnement, nous serons amenés à les réunir de temps en temps, puis nous verrons aussi sous quelle forme. Alors, il y a une consultation où il y a des maires qui siègent sur la Table métropolitaine, qui donne un éclairage et va donner nécessairement un éclairage ultérieurement. C'est la perspective que nous avons présentement.

Alors, les commissaires ne relèvent pas de cette Table, mais il reste qu'il y aura sûrement beaucoup d'idées qui vont émerger de cette Table métropolitaine des transports, lesquelles pourront être mises en pratique, à exécution, par la suite, mais sous la direction du gouvernement, du ministre des Transports.

M. Cherry: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Saint-Laurent.

M. Cherry: Étant bien conscient des distinctions que le ministre a faites... Il dit: Bien sûr, il y aura quelques élus là. Il dit: Bon, les gens des aéroports vont être représentés, les gens des compagnies ferroviaires vont être représentés, sûrement des gens du camionnage aussi. On connaît l'importance de tout ça. Mais ce que je veux lui dire, c'est que ces gens-là vont là, et loin de moi l'intention, Mme la Présidente, de diminuer l'importance des suggestions et des conseils de ces gens-là, je veux dire, mais les gens du CP et du CN, eux autres, ils sont là pour s'occuper de leurs projets à eux, pour présenter leurs choses, pour tenter de convaincre que la solution, c'est le réseau des trains, bon, les gens du port de Montréal, bien sûr, eux, vont faire valoir... Et tout ça, c'est très, très important, mais tout ça, c'est à titre consultatif. C'est ça qui se passe. Tandis que l'avantage qu'avait le suivi du rapport Pichette... Parce que je rappelle au ministre — et je sais qu'on a tellement de documents à prendre connaissance que, des fois, on oublie ça — que, parmi les deux grands défis qu'identifiait le rapport Pichette, qui s'occupait de l'ensemble de la problématique sur le grand territoire, il disait: Il y a deux véritables défis: le transport et l'aménagement du territoire, parce qu'ils sont intimement reliés. Tu développes ton aménagement du territoire en fonction de l'infrastructure des réseaux routiers que tu lui donnes.

Donc, comme c'était confié à des élus, à des décideurs, il me semblait, en tout cas la perception que j'en ai, c'est que ça avait plus de chances d'en arriver à des consensus, enfin, d'avoir autour de la table les décideurs, parce que les élus, on le sait, ils sont très, très soucieux de protéger leur pouvoir décisionnel. La phrase, c'est: «No taxation without representation.» Alors, comme c'est quelque chose d'extrêmement important, qu'est-ce qui rend le ministre plus confiant qu'en les divisant comme ça — un comité qui va plus faire des observations, des suggestions, et les commissaires — comment, lui, croit-il que l'aboutissement de ça va amener des résultats qui vont être meilleurs pour les

décisions qui doivent être prises, auxquelles décisions se doivent d'être associés les élus?

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

• (11 h 30) •

M. Léonard: Mme la Présidente, je pense qu'il ne faut pas voir le transport uniquement en fonction d'institutions. Je pense qu'au départ j'ai repris la réflexion à partir du souci de la clientèle parce que, au fond, si nous voulons bâtir les modes de transport, les infrastructures de transport, c'est pour remplir certains objectifs.

Alors, quelle est la clientèle? Il y a la clientèle des personnes, qui nous amène à nous poser des questions sur l'automobile, sur le transport en commun, sur différents modes de transport en commun, fort bien. Mais il y a aussi la clientèle plus économique, le transport des marchandises, aussi, et c'est pour cela que nous avons constitué cette Table métropolitaine à partir des intervenants, y compris, par exemple — je ne l'ai pas mentionnée tout à l'heure — l'Association du camionnage du Québec. S'il y a un noeud important en termes de transport, c'est bien Montréal, où transitent beaucoup de camions, où vous avez aussi des opérations d'intermodalité entre le port, les voies ferrées, le camionnage. Et puis il faut se poser la question des perspectives. Où vont aller nos marchandises? Et on voit très bien que nos perspectives se situent beaucoup vers le sud, vers les États-Unis, qu'on prenne la 15 pour aller directement aux États-Unis ou bien qu'on prenne la 40 ou la 20, plutôt, pour passer par l'Ontario et se rendre aux États-Unis. Alors, c'est ça la problématique.

Il faut que cela fonctionne très bien, très, très bien. C'est pour ça que je dis: Je ne veux pas, je ne veux vraiment pas exclure les élus, il y en a beaucoup sur la Table métropolitaine. D'ailleurs, on me dit: Il y a beaucoup de monde là-dedans. Oui, il y a beaucoup de monde, effectivement. Sur la Table, les officiels sont de 35 ou 36, 35 personnes. Environ la moitié concerne le transport des personnes, la moitié; beaucoup de maires, mais aussi des gens qui sont intéressés par les sociétés de transport. Par exemple, M. Ryan est maire de Montréal-Nord, mais président de la STCUM; il est là. C'est important, le transport des personnes. Mais l'aspect transport des marchandises, en termes de développement économique, de perspectives économiques, est très, très important. Bon.

Ensuite, est-ce que nous pouvons nous en tenir uniquement à des élus municipaux? Je pense que je viens de démontrer que non, il faut déborder. Et, donc, ça remet en cause les conclusions du rapport Pichette où, par étapes, on en arrivait à dire que c'étaient des élus municipaux délégués à tel niveau, à tel niveau. Bon, ça a été recommandé. Puis je vais partager l'idée aussi que les transports sont intimement liés à l'aménagement du territoire.

J'ai fait adopter ici, à l'Assemblée nationale, la loi de l'aménagement du territoire. J'ai fait adopter ici, à l'Assemblée nationale, dans ce salon rouge, aussi la loi

46 faisant la réforme de la CUM. Ça a été des gestes importants, je pourrais même dire difficiles, mais on a progressé dans ce sens-là. Et, s'il y en a un qui est convaincu de l'interrelation des transports avec l'aménagement du territoire, je pense que, oui, je le suis pas mal. Je ne dis pas qu'il n'y en a pas qui le sont plus, mais, je veux dire, j'ai été quand même un peu au coeur de ces gestes-là.

Pour moi, c'est très important ce qui se passe aujourd'hui en ce qui concerne les transports à Montréal, parce que nous savons maintenant, après 30 ans, que nous ne pouvons pas bâtir d'autres ponts dans un avenir prochain, et je dirais même assez éloigné. Ce seraient des investissements majeurs, massifs, très coûteux, que nous ne pouvons pas nous permettre et, d'autre part, qui ne règlent pas la question. C'est surtout ça qu'il faut comprendre, ça ne règle pas la question. Vous bâtissez un autre pont, vous envoyez encore des gens à l'extérieur, puis vous ramenez des automobiles au centre-ville de Montréal. Donc, il faut penser à autre chose, sûrement.

Il y a des villes d'un beaucoup plus grand nombre de personnes, d'une population bien supérieure à Montréal, qui n'ont pas plus d'entrées à l'intérieur même de la ville. Cela nous amène à penser qu'il faut gérer davantage et mieux les équipements que nous avons. C'est ça une des articulations qu'il y a derrière tout cela, et il faut les gérer en fonction et du transport des personnes et du transport des marchandises, et en fonction aussi des impératifs de l'aménagement du territoire dans la région montréalaise. Quand je dis «montréalaise», nous parlons toujours de la grande région métropolitaine de recensement.

Mais j'ai aussi dit qu'il était important qu'on assure la bonne santé du centre de cette agglomération, ce qui n'est pas évident par les temps qui courent. Et tout le monde aura fait le constat qu'il y a des problèmes.

M. Cherry: Ça doit être pour ça qu'on veut tout rapatrier à Québec.

M. Léonard: Or, ces problèmes, ils risquent d'augmenter si on laisse faire, si on s'en va dans le même sens. Il faut absolument qu'au centre de l'agglomération on protège le plus possible l'implantation de tertiaire supérieur, d'activités qui sont à caractère international, bref on pourrait faire le tour de toutes ces activités-là, parce que les relations qu'il y a entre ces différentes activités doivent être très soutenues, très rapides, puis il faut absolument les préserver comme la prune de nos yeux, parce que, des agglomérations sans coeur — pas dans le sens moral du terme, mais dans un sens aménagement — ça donne des villes... un magma de populations. Et c'est ça qu'il faut éviter, absolument éviter. Il faut, au contraire, reconstruire de meilleurs liens. J'ai souvent eu l'occasion de mentionner ce qui s'était passé à Boston. Il me semble que c'est une agglomération de la taille de celle de Montréal.

En même temps, je sais qu'on nourrit beaucoup d'idées, beaucoup d'espoir sur toutes sortes d'équipements. Il faut constater que Montréal est une agglomération de 3 000 000 d'habitants, on ne peut pas l'équiper comme si elle avait 10 000 000 ou 15 000 000 d'habitants, parce que les charges aux citoyens seraient trop lourdes. Ça, c'est une chose très importante à constater. Et puis on ne peut pas rester non plus à des équipements qui soient trop primaires. Il y a des choses qu'il faut faire et c'est dans ce contexte que nous nous situons actuellement.

Alors, le cadre institutionnel, c'est une proposition que nous avons mise sur la table, mais nous pensons qu'il n'y a pas que des élus qui doivent être dans ce dossier. Au plan régional, dans le cas des sociétés de transport de la CUM ou de la Rive-Sud ou des CIT, je pense qu'elles peuvent très bien opérer avec des élus municipaux, puisqu'il s'agit de territoires municipaux, il s'agit aussi de fonctions qui touchent exclusivement le transport des personnes. Mais il y a des liens entre tout ça.

M. Cherry: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Saint-Laurent.

Problématique montréalaise

M. Cherry: Le ministre a attiré l'attention, il a dit: Par exemple, la ville de Boston, c'est comparable à Montréal. Il faut faire attention — et il a raison là-dessus — au niveau des populations. Parce que, quand il s'agit de faire des comparaisons, comme on se préoccupe de l'ensemble des modes de transport, et des personnes et des marchandises, il faut regarder quel type d'activité économique se passe dans Montréal. Parce que, quand on compare Montréal à Boston ou Montréal à Philadelphie, on peut dire: En population, ça s'équivaut, mais quels sont les besoins? C'est quoi, le pourcentage d'activité économique qui se passe sur l'île de Montréal, l'activité manufacturière, quand il s'agit de celle-là, comparé à Philadelphie?

Est-ce que, quand on fait des comparaisons, l'activité manufacturière dans ces régions-là est située à l'extérieur des grands centres, ce qui ne représente pas les mêmes besoins en camionnage, plutôt que l'île de Montréal, comment il faut préserver l'accessibilité, surtout avec la livraison du «just in time»? Parce que, si on ne permet pas la libre livraison puis de prendre possession, à ce moment-là, ce que ça va avoir comme conséquence, c'est qu'on va modifier la composition de l'activité économique sur l'île de Montréal en forçant l'activité manufacturière, qui est extrêmement importante, à aller s'installer en banlieue à cause des difficultés de livraison des marchandises.

Donc, il ne s'agit pas simplement de comparer agglomération pour agglomération, population pour population, il faut comparer la nature de l'activité non

seulement économique, mais manufacturière, parce que c'est là que le rôle si vital de l'utilisation du camionnage peut avoir un effet direct.

On n'a qu'à observer des villes qui se sont vidées progressivement de leurs activités, qui ont modifié le genre d'activité économique. Tu peux faire des sièges sociaux, tu peux faire des compagnies d'assurances, au niveau des services, mais tu modifies de façon importante. Alors, si c'est ça qu'il faut protéger, j'attire l'attention du ministre.

Évidemment, je suis convaincu que... Dans ses remarques, il a dit: Il n'y a pas que des élus, il faut qu'il y ait des gens qui prennent également soin des activités économiques. Je suis convaincu que les élus me permettront de dire en leur nom que, le fait qu'ils sont des élus, ils sont également extrêmement soucieux du développement du territoire et de l'activité économique dans leur milieu. Le fait qu'ils sont des élus, ça ne se fait pas uniquement par des décisions politiques, mais relié directement à des décisions économiques, parce que leurs électeurs respectifs ne leur permettraient pas de réagir autrement.

● (11 h 40) ●

Il me semble que c'est important, parce que, comparer région pour région, ville pour ville à cause des populations, ça peut, si on ne fait pas attention, ne pas tenir soin de critères extrêmement importants pour des décisions: Quelle est la nature, quels sont les besoins?

M. Léonard: Oui, Mme la Présidente. Je pense que le député de Saint-Laurent essaie ou peut essayer de faire croire que je veux écarter les élus du processus. C'est absolument le contraire, absolument le contraire, et ça n'a jamais été mon attitude. J'ai été ministre des Affaires municipales et j'ai très bien conscience de ce que représentent les élus municipaux dans une communauté. Après les consultations que j'ai menées, je pense aussi que les élus ont un rôle majeur et sont d'accord sur une démarche qui amène à régler la question des transports et les problèmes de transport dans la région de Montréal.

Quand il dit: Il ne faut pas comparer à Boston, il faut faire attention lorsqu'on compare deux villes, je suis tout à fait d'accord avec lui, toute comparaison cloche et il n'y a pas une ville semblable. J'en ai parlé, en ce qui concerne Boston, en termes de transport des personnes, où il y a eu des choses majeures qui ont été faites. Et je pourrais aussi faire une comparaison en termes d'aménagement. Si l'on compare la ville de Boston à ce qu'elle était il y a 35 ans, il y a une grosse différence avec ce qu'elle est devenue. Bon. Mais, effectivement, Boston n'est pas Montréal et les activités qui s'y passent sont très différentes pour beaucoup. Bien qu'il y ait des activités portuaires, il reste que les activités universitaires, à Boston, sont importantes, mais il y en a aussi à Montréal. Bon. Quand on fait des comparaisons comme ça, il faut être bien conscient qu'on ne fait pas une adéquation stricte, on en fait pour illustrer les propos que nous tenons.

Quant au rôle des élus, nous allons en débattre avec eux. À la Table métropolitaine, la moitié sont des élus, il y en a déjà, mais il y a aussi d'autres activités économiques qui ont des impératifs, qui ont des problématiques, mais qui s'inscrivent dans le contexte, dans l'ensemble. Alors, je pense que ça va être un débat très dynamique, très intéressant, parce qu'il y aura toutes les dimensions. On espère avoir toutes les dimensions.

Donc, oui, ils sont au coeur de l'action là-dessus, et le ministère est tout à fait d'accord pour les impliquer dans tout cela, il n'y a aucun doute, et plus que de les impliquer, ils seront au coeur des décisions. Mais, sur le plan opérationnel, en ce qui concerne le réseau supérieur, nous voulons que cela fonctionne. Après toutes les consultations que l'on voudra, il faut qu'il y ait des décisions qui soient prises, et il faut qu'elles soient mises à exécution. Nous voulons que cela marche.

Et je pense que, si le député de Saint-Laurent a pris bonne note de ses discussions même avec les maires... Parce que, s'ils les a rencontrés et qu'il en a discuté vraiment, eux-mêmes souhaitent que cela marche, beaucoup. Et ils ont hâte que cela marche. Je pense qu'on va discuter de la place de chacun dans les mécanismes qu'il y aura, mais tout le monde est d'accord que nous avons un certain nombre de problèmes, qui ne sont pas insolubles, mais que nous voulons solutionner.

J'ai mis en place, pour les deux prochaines années, pas mis en place, mais défini un programme d'action, un plan d'action de nature à améliorer les choses immédiatement: les voies réservées, un système de voies réservées et un système intelligent de transport, deux éléments importants qui ont des effets sur l'un ou l'autre des modes de transport.

Quand il parle des impératifs de la livraison «juste à temps», «just in time», eh bien, à un moment donné, il faut s'organiser pour dégager des voies qui permettent aux camions d'avoir des itinéraires sûrs en termes de temps de livraison. Et, si la population augmente, alors qu'il y a déjà de la congestion, il faut donc penser à d'autres modes de transport pour les personnes. C'est de là que vient l'idée d'utiliser davantage les ponts et de réserver des voies pour des voitures qui comportent plus d'un passager, d'utiliser les voies pour privilégier le transport par autobus. Donc, cette voie-là sera pour le transport en commun.

Mais l'idée aussi qu'il y a derrière, c'est que nous voulons, nous espérons qu'il y ait le plus de transfert possible de l'automobile à un passager vers le transport en commun, donc d'améliorer le système, d'améliorer la fiabilité du système de transport en commun, d'améliorer les jonctions qu'il y a entre les autobus et d'autres modes de transport, de faire aussi que le réflexe soit pris d'utiliser l'autobus, dans la mesure du possible de faire des liaisons directes d'un point à un autre, entre les territoires de sociétés.

On peut penser la même chose à Québec. On n'est pas à Québec, on est à Montréal. Mais, à Montréal, prendre des passagers d'un point précis et les amener à un autre point, c'est très important. On pense

surtout au centre-ville, mais on pourrait penser aussi à des employeurs importants. Or, la chambre de commerce, qui représente les employeurs, au moins comme instance de représentation, peut nous amener à opérer des relations très importantes entre le transport des personnes et les sites, les pôles d'emplois sur l'île de Montréal. Il faut penser à cela.

Si vous allez chercher des personnes qui sont en dehors d'un territoire donné pour les amener dans un autre territoire, c'est la relation entre les deux territoires qu'il faut vraiment rendre opérationnelle, facile, de sorte que les gens soient amenés à penser beaucoup plus transport en commun qu'à utiliser des voitures individuelles. Cela va aider, en répercussion, au transport de camions, parce que cela va libérer la voie d'un certain nombre de voitures qui causent la congestion. Plus le temps va passer, comme la population va augmenter, si l'on ne fait rien, la congestion va augmenter. Donc, il faut graduellement se rabattre et venir au transport en commun.

D'ailleurs, lorsqu'on y pense vraiment, si le transport en commun est bien organisé, vous prenez l'autobus le matin, vous prenez le train, vous prenez le métro, vous lisez votre journal, c'est un temps de gagné. Ou bien vous prenez un mode de transport en commun avec des collègues, avec des amis, et vous discutez le coup de la dernière partie de hockey le matin; c'est toujours intéressant. C'est une bonne façon d'entrer dans la journée, à condition que son club ait gagné! Mais, ça ne fait rien, s'il a perdu, on peut discuter le coup aussi pour améliorer les choses. C'est comme ça que ça se passe. Et on peut parler de politique aussi, ça pourrait être une bonne occasion. Sur toutes sortes de plans, toutes sortes de sujets.

La Présidente (Mme Bélanger): Tenter de convaincre. Est-ce que...

M. Cherry: Madame? Oui, juste pour enchaîner...

M. Léonard: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que c'est sur le même sujet?

Mme Carrier-Perreault: Oui, oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que je peux lui donner deux minutes?

M. Cherry: Bien sûr! Voyons donc. Je suis connu pour ma collaboration, moi. Allez-y.

La Présidente (Mme Bélanger): Mme la députée des Chutes-de-la-Chaudière.

Mme Carrier-Perreault: Bien, je vous remercie. Je vous remercie, Mme la Présidente. De toute façon,

on peut quand même alterner, je pense, jusqu'à un certain point. C'est sur le même sujet, de toute façon.

La Présidente (Mme Bélanger): Pour le même sujet, oui.

Plan de transport dans les autres régions du Québec

Mme Carrier-Perreault: C'est un fait que, nous, dans la région de Québec, on a un peu beaucoup les yeux tournés sur ce qui se passe présentement dans la région de Montréal, concernant le transport en commun. On surveille ça de près, et vous n'êtes pas sans savoir, je pense, que, dans la région de Québec, il y a des intervenants qui travaillent sur ce dossier-là quand même depuis un certain temps.

Il y a des plans, si on veut, de faits, il y a des discussions qui ont eu lieu entre les transporteurs des deux rives pour mettre en place un système intégré, arrimé de transport en commun des deux rives ensemble, et je peux vous dire que c'est d'autant plus pressant, en ce qui concerne la rive sud, suite aux dernières décisions du gouvernement précédent de couper justement dans les subventions, quand ils ont coupé dans les subventions du transport en commun, et surtout suite à la mise en place, si on veut, d'une taxe indirecte, le fameux 30 \$ sur les enregistrements dans la RMR, les gens qui ont un taux de navettage, en tout cas une formule assez spéciale. Je suis certaine que le ministre est au courant de cette mesure-là.

C'est d'autant plus urgent de faire un arrimage au niveau des transports en commun et de mettre ça en place correctement, que les gens... Moi, dans mon comté, je peux vous dire que les gens, suite à cette mesure-là, paient 30 \$, bien sûr. Tout le monde paie son 30 \$, n'est-ce pas, à la SAAQ pour le transport en commun, même si, dans certaines municipalités, il n'y a même pas de réseau de transport en commun vraiment établi.

● (11 h 50) ●

Alors, je peux vous dire que payer des taxes, peu importe qu'on ait les services tout de suite ou qu'on les ait un jour, qu'on en ait besoin... Je sais que tout le monde paie pour l'assurance-maladie, hein, mais, dans le fond, tout le monde espère qu'il n'en aura pas besoin. Mais, ça, c'est une chose, le service est là, il est disponible. Mais, dans le cas du transport en commun, quand on est obligé de donner 30 \$ pour le transport en commun puis qu'on n'y a pas accès, je peux vous dire que ça, c'est mal perçu. Et je sais que ça s'est fait chez nous, la RMR de Montréal a à peu près le même genre de taxe indirecte.

Ce qui arrive, en plus, c'est que les gens de la rive sud, suite aux divisions qui ont été faites à ce moment-là par le ministre de l'époque — je pense que ce n'était pas le porte-parole actuel, mais il reste qu'il était quand même collègue de l'ancien ministre des Transports — la division fait en sorte que les gens de la rive

sud donnent la plus grosse partie de ce 30 \$ à la compagnie de transport de la rive nord: Réseau trans-Sud reçoit 10 \$ et la STCUQ reçoit 20 \$. Pourtant, il n'y a pas de service d'arrimé, il n'y a rien qui fonctionne entre les deux.

Je vous dis, moi, personnellement, que je suis assez contente de voir qu'il y a des choses qui se font à Montréal, dans le sens qu'on assoit les intervenants ensemble, qu'on leur permet de discuter, que les décisions n'arrivent pas comme ça, au niveau du gouvernement, sans qu'il y ait eu discussion. Et, quand on parle d'instaurer, de planifier, si on veut, un cadre de financement par voie législative, eh bien, on parle de la région de Montréal, je comprends, mais j'imagine que, s'il y a des projets qui se ressemblent, qui ressemblent à ça ailleurs, il y aura sûrement le même genre de discussion. Plutôt que d'arriver avec des frais sans le service, puis essayer d'arrimer le service après, je trouve que c'est important que les gens se parlent, puis qu'on en arrive à mettre en place des choses qui sont cohérentes, puis qui ne frappent pas de plein fouet la population, parce que je vous dis que ces mesures-là, des fois, c'est très difficile à faire passer.

Alors, moi, dans ce sens-là, ma question, c'est la suivante: Par rapport à ce qui se passe à Montréal, compte tenu qu'il y a en place un organisme — vous parliez d'une table métropolitaine, et tout ça; éventuellement, vous parliez de planifier un cadre de financement par voie législative — est-ce que le ministre a l'intention de procéder un peu de la même façon dans les autres agglomérations? Je pense à la région de Québec, par exemple, éventuellement, qui devra faire des demandes semblables au ministre.

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

M. Léonard: Mme la Présidente, je voudrais rappeler, d'abord, qu'il y a une démarche visant à établir un plan de transport dans la région de Québec, qui a plusieurs mois, plusieurs mois d'existence. Et je dois dire, à l'adresse du député de Saint-Laurent, que lui-même y a été mêlé à l'époque. Je vous fais un compliment, monsieur, je fais un compliment au député de Saint-Laurent. Il a été mêlé au début du plan de transport de la région de Québec. Ce n'était pas terminé, je comprends ça, mais c'est important de constater que, dans cette démarche, il y a beaucoup de consultations qui ont été faites avec les maires, avec les intervenants du transport, puis on parlait en particulier du transport des personnes.

En ce qui concerne, disons, une réplique de ce qui se fait à Montréal dans les autres régions du Québec, pour l'instant, vraiment, nous travaillons beaucoup à régler cette question du transport dans la région de Montréal et nous avons des échéanciers très précis avec des impératifs financiers aussi, ce qui fait que c'est une priorité présentement. Est-ce que le modèle est exportable? Oui, si on veut, mais il n'y a pas de situation pareille. Je pense que, dans le domaine du transport, il y a

une réflexion et une approche qui vont s'implanter, qui sont très différentes de ce que nous avons connu jusqu'ici, depuis les 30 dernières années.

Nous voulons considérer les besoins de la clientèle, mais il faut revenir et réorienter, réorganiser tout ce que nous faisons en fonction des besoins de la clientèle. S'il se fait des investissements, c'est pour mieux servir une clientèle, personne ou marchandise, mais il faut vraiment revenir à la finalité de ce que nous faisons. Alors, dans ce contexte, en ce qui concerne le transport des personnes, il y a beaucoup d'éléments à considérer, mais je pense qu'il faut revenir à la base.

J'ai donc demandé au ministère — je réponds à la députée des Chutes-de-la-Chaudière — d'examiner tout système de transport en commun que nous avons dans l'ensemble du Québec. Il y a le transport des personnes dans des agglomérations, mais il y a aussi le transport scolaire, il y a le transport pour les personnes handicapées, qui est un autre sous-système ou un autre système. Il y a, évidemment, ce que nous faisons avec les taxis. Les taxis, c'est une forme de transport en commun privé, mais c'en est une. Il y a aussi des sommes que nous payons à divers titres, dans certains cas, pour les assistés sociaux qui ne peuvent pas se déplacer. Nous avons beaucoup, beaucoup d'investissements, nous attribuons beaucoup de crédits à toutes ces opérations de transport des personnes. J'ai donc demandé au ministère d'examiner toutes ces formes de transport et de voir s'il n'y a pas moyen... pas de voir, mais il y aura sûrement moyen de tirer une politique de transport des personnes au Québec.

Vous savez que ce qui s'est produit depuis 40 ans, c'est l'avènement de l'automobile, généralisé. Je pense que cela, c'est un fait, et il faut composer avec cette réalité. Mais il faut dire aussi que les Québécois mettent une part très importante de leur salaire dans le coût de transport. Lorsque, dans une famille, les deux conjoints travaillent, très souvent, cela implique deux voitures; très souvent, cela implique deux voitures. Est-ce qu'on doit essayer de minimiser un peu ces coûts? Est-ce que, simplement en utilisant mieux les équipements que nous avons, en intégrant davantage nos modes de transport des personnes, on peut éviter à des familles d'avoir besoin de deux, trois, des fois même quatre voitures? Ça, c'en est une considération.

Est-ce que les services que nous payons, les réseaux que nous entretenons par les crédits de transfert que nous leur attribuons sont bien utilisés, à l'heure actuelle, au mieux? C'est une bonne question, à mon avis, qui mérite d'être creusée, parce que le ministère des Transports met 780 000 000 \$ de crédits dans le transport des personnes.

Au début des années soixante-dix, le ministère des Transports s'appelait le ministère de la Voirie. Il ne construisait que des routes et les entretenait. Depuis 25 ans maintenant, il y a au-delà de 40 % des crédits du ministère qui sont attribués au transport des personnes. On voit tout de suite l'évolution extraordinaire du ministère des Transports en même temps que les crédits dévo-

lus à la voirie ont diminué, parce que le réseau a été construit... Je ne dis pas qu'il est fini, mais il y a quand même eu des investissements massifs là-dedans.

Il faut se poser la question du transport des personnes. Moi, je pense que le moment est venu de se la poser de façon générale, dans une optique de meilleure intégration, une optique de meilleurs services à la clientèle, une optique aussi où les Québécois doivent et devront s'interroger sur toutes les sommes, tout l'argent. la part de leurs gains à la famille, cette part qui est mise au transport, qui est un coût très important. Est-ce qu'il n'y a pas moyen de rationaliser davantage là-dessus? Ça, je pense que c'en est une question.

Cette question se pose dans les villes, dans les agglomérations urbaines, surtout dans les grandes — Montréal, Québec, Hull, Sherbrooke — oui, mais aussi dans les régions rurales. 430 000 000 \$ de crédits pour le transport scolaire. Ce sont des sommes importantes. En dehors des agglomérations, le gouvernement prend à sa charge le transport des écoliers. Le gouvernement va chercher chaque écolier à sa porte, mais il ne le fait pas à l'intérieur des agglomérations, en gros. C'est quand même une question assez extraordinaire: 430 000 000 \$, plus de la moitié du transport des personnes est dévolue au transport des écoliers. C'est un réseau, il y a des milliers d'autobus jaunes qui ne font rien dans le milieu du jour, qui ne font rien la fin de semaine, ou presque rien. Il y a certaines activités de nature privée, mais c'est un équipement massif de la collectivité qui est là. Est-ce qu'il n'y a pas moyen de l'utiliser davantage, mieux? Ça, c'est une grande question, très intéressante. Donc, j'ai demandé au ministère de la creuser.

• (12 heures) •

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va. M. le député de Saint-Laurent.

Plan de transport de la région de Montréal (suite)

Enquête origine-destination

M. Cherry: Mme la Présidente, le ministre, dans la réponse qu'il m'a donnée tantôt, parlait comment c'était tellement important de connaître, par rapport aux besoins... Il disait, par exemple: Les chambres de commerce vont mieux identifier c'est quoi, les véritables besoins. Il me permettra d'attirer son attention sur un travail qui a été fait par les fonctionnaires du ministère des Transports, qui m'apparaissait et m'apparaît toujours un outil extrêmement utile, qui était une enquête qui a pris de nombreux, nombreux mois, qui a été faite en étroite collaboration avec toutes les sociétés de transport et qui s'appelait une enquête origine-destination. Je pense que, ça, ça rejoint l'illustration que tentait de faire le ministre tantôt. Et ça prend soin de la façon suivante... On pourrait ne regarder que les chiffres. On se dit: Bon, il y en aurait 450 000 de la rive sud qui arrivent à Montréal, sur l'île, puis il y en aurait 420 000 qui

arrivent de la rive nord sur l'île de Montréal. On peut dire que c'est à peu près équivalent.

Mais, quand l'enquête a été faite par les gens du ministère et qu'on se préoccupe non seulement de l'origine, mais de leur destination une fois sur l'île, une fois qu'ils ont traversé les ponts... Puis on peut dire qu'on ne peut pas en construire parce que non seulement il faudrait les construire, mais les accès aussi, puis l'expropriation, puis ça aurait comme résultat de rentrer encore plus de circulation sur l'île. Donc, là-dessus, on se rejoint. Ça ne peut pas être ça, la solution.

Et là j'y vais de mémoire, ça pourrait avoir varié. Par exemple, les gens de la rive sud qui entrent sur l'île de Montréal, pour environ 75 % d'entre eux, leur destination est le coeur, le centre-ville de Montréal, Place Ville-Marie puis dans ce coin-là, leur activité. Les autres vont à d'autres destinations sur l'île. Les gens qui arrivent de la rive nord — et là j'y vais de mémoire, et ça pourra varier — sur l'île de Montréal, pour environ 25 % à 30 % d'entre eux, leur destination est le centre-ville, mais, une fois qu'ils sont rendus sur l'île, ils se dirigent ou vers l'est, vers ville d'Anjou, Saint-Léonard, Montréal, ou, de l'autre côté, s'en vont vers ville Saint-Laurent, Pointe-Claire puis tous ces coins-là. Donc, on pourrait dire qu'il en rentre à peu près également de chaque côté, mais que, la destination n'étant pas la même, si on veut qu'ils abandonnent l'utilisation de leur voiture, il faut s'assurer qu'une fois qu'ils seront rendus sur l'île ils n'auront pas à faire plusieurs transferts, autrement on va continuer encore avec la même chose. Tandis que les gens de la rive sud, eux, à grande majorité, leur destination finale, c'est le centre-ville. Une fois que tu es rendu là, tu es presque à ton lieu de destination finale.

Donc, ça, ça me semble des données qui sont importantes, parce que, autrement, on pourra tenter de se doter, comme il disait, de beaux systèmes, de beaux mécanismes, mais, si ça a comme conséquence... Il parlait de stationnements incitatifs. L'objectif, là, c'est qu'une fois qu'il est sorti de chez lui, on crée des beaux stationnements incitatifs, puis, une fois qu'il a utilisé un mode de transport en commun, il peut se déplacer soit avec un tarif unique, une carte, puis que ça va le rendre facilement à sa destination, tu as des chances d'améliorer. Mais, si c'est l'inverse, il va continuer à utiliser son véhicule, et c'est là qu'on ne se rejoindra pas. Donc, dans ce sens-là, le ministre, il peut être assuré qu'on est sur la même longueur d'onde, qu'on va continuer à travailler ensemble pour des solutions.

Il y a mon collègue qui aura une question après moi, mais, vu qu'il nous reste quand même 25 minutes, parmi les engagements qu'il y avait, puis je viens de relever des déclarations de l'actuel premier ministre du Québec durant la campagne électorale, il semblait témoigner passablement d'intérêt, il parlait même d'engagements du gouvernement du Québec concernant un THV, un train à haute vitesse. Depuis ce temps-là, on n'a pas entendu parler de ça beaucoup, personne du gouvernement. Sûrement que le premier ministre a d'autres

préoccupations. Mais, comme c'est la responsabilité du ministre des Transports, j'aimerais, lui, l'entendre nous dire où est-ce qu'on en est avec ce dossier-là.

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

M. Léonard: Avant de répondre à cette question, je voudrais revenir un peu sur les enquêtes origine-destination. Effectivement, nous avons rendu publique, la semaine dernière, une carte des déplacements dans la région de Montréal. Vous en avez ici, dans un document très épais qui est mine d'or de renseignements, une mine d'or. On apprend beaucoup de choses sur les déplacements à l'intérieur de la ville de Montréal. Mais l'un des éléments qui est frappant maintenant, c'est l'éclatement des pôles d'emplois. Avant, lorsqu'on allait travailler à Montréal, il y a quelques dizaines d'années, on allait au centre-ville, dans le bas de la ville, comme on disait, on allait au centre-ville, alors que, maintenant, par exemple, l'un des principaux pôles d'emplois, c'est ville Saint-Laurent où il y a plus d'emplois que d'habitants.

M. Cherry: Un très beau comté.

M. Léonard: Donc... Oui, je sais. Le député de Saint-Laurent dit que c'est un très beau comté, je le sais très bien, mais je pourrais simplement lui dire qu'il a pantoufflé courageusement dans le comté de Saint-Laurent par rapport à celui qu'il a délaissé.

M. le Président, je voudrais dire que... Ha, ha, ha!

M. Cherry: Ha, ha, ha! «Pantoufflé». Ha, ha, ha!

M. Léonard: «Pantoufflé», oui, oui. Ha, ha, ha!

M. Cherry: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce qu'on peut avoir la définition de qu'est-ce que ça veut dire?

M. Cherry: Non, mais c'est sûrement...

M. Léonard: C'est un mot image.

M. Cherry: ...parlementaire. C'est sûrement parlementaire, madame. Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, oui, je le sais que c'est...

M. Léonard: Oui, c'est sûrement parlementaire.

La Présidente (Mme Bélanger): Ce n'est pas anti...

M. Léonard: Ce n'est pas méchant du tout.

La Présidente (Mme Bélanger): Ce n'est pas anti parlementaire.

M. Léonard: Ça décrit une démarche, la démarche du député de Saint-Laurent, bien simplement.

La Présidente (Mme Bélanger): Je pensais que vous vouliez dire qu'il s'était mis les pieds sur la palette du poêle.

M. Léonard: J'ai dit «pantouflé courageusement».

M. Cherry: Oui.

M. Léonard: C'est le terme que j'ai employé. Ha, ha, ha!

M. Cherry: J'y ai travaillé 36 ans et vécu...

M. Léonard: Bon.

M. Cherry: ...10 ans, donc... Ha, ha, ha!

M. Léonard: Alors, ce que je voulais souligner, c'est le déplacement de l'emploi sur l'île de Montréal. Il y en a d'autres, pôles d'emplois, à Anjou, il y en a dans l'ouest, il y en a un peu partout, et on s'aperçoit que c'est en train de se redéfinir. Mais, effectivement, le transport en commun fonctionne si l'on limite au strict minimum les changements de mode de transport, les transferts, comme on dit. Si vous allez quelque part et que vous êtes obligé de transférer deux fois et trois fois, d'abord, à chaque fois, cela implique au moins cinq minutes, et des fois plus, donc vous multipliez le temps, et c'est là que les personnes, les citoyens sont amenés à utiliser leur voiture plutôt que d'utiliser le transport en commun. Cela implique cependant des modes de transport très flexibles.

J'ai pris connaissance quelque peu — je ne dis pas que je la connais à fond, mais j'en ai pris connaissance quelque peu — d'une expérience dans la région de Rimouski — d'ailleurs, la députée est ici...

Une voix: Matapédia.

M. Léonard: Oui, Matapédia...

M. Cherry: C'est ça, oui...

M. Léonard: ...mais ce n'est pas loin, c'est juste à côté.

M. Cherry: ...choquez-le pas, là. Ha, ha, ha!

M. Léonard: C'est dans la même région. Mais où on a un taxibus qui circule et qui est peu coûteux, qui fonctionne bien, très flexible et qui prend les gens un peu partout. Ça, c'en est un des modèles auxquels il faut penser. Mais, dans une région comme Montréal, c'est le lien direct entre l'habitation et le pôle d'emplois le plus possible, le plus direct possible. C'est ça qu'on doit viser. Alors, beaucoup, beaucoup de flexibilité.

Train à grande vitesse

Sur la question du TGV, grande question, les études ont progressé beaucoup, sont terminées, presque, c'est ce qu'on me dit, oui. J'ai eu à quelques reprises des états de situation sur ce dossier. Nous nous apprêtons à le rendre public très bientôt. J'en ai discuté, d'ailleurs, avec mon collègue fédéral, Doug Young, lorsque j'ai été le rencontrer, le 27 mars, à Ottawa, et puis nous en sommes maintenant à penser le rendre public dans quelque temps rapproché.

M. Cherry: Mme la Présidente, le ministre vient d'utiliser l'expression «TGV», pendant que le premier ministre actuel, durant la campagne électorale, utilisait le mot «THV».

M. Léonard: Ah! THV. Ça... O.K.

M. Cherry: Non, c'est parce que...

M. Léonard: Oui, oui, O.K.

M. Cherry: ...TGV, c'est une technologie qui est propre; THV peut être un...

M. Léonard: Oui.

M. Cherry: C'est pour ça que...

M. Léonard: Oui, c'est mieux. Le TGV, c'est l'une des...

M. Cherry: C'est ça.

M. Léonard: ...technologies du THV. Le THV comprend des trains qui circulent à 200 km, 250 km à l'heure, alors que le TGV va à 350 km à l'heure. Mais il y a un cran technologique différent, cependant. Lorsque l'on passe au TGV, nous parlons de 350 km à l'heure, et la technologie est très différente. Cela prend, de façon absolue, des voies en site propre, alors que le THV peut utiliser des voies ordinaires, bien qu'il faille savoir que, pour circuler à 250 km à l'heure, le CN et le CP actuels devraient faire d'importants travaux de rénovation sur les voies actuelles parce que, là, il n'est pas question de dérailler à cette vitesse. Même entre Montréal et Toronto, c'est un THV à vitesse réduite que nous avons là à cause de l'état des voies ferrées.

M. Cherry: Est-ce que j'ai compris, Mme la Présidente, dans la présentation du ministre, sa délimitation entre le THV et le TGV, vous dites que c'est 200, 250 — je ne veux pas vous mettre des paroles dans la bouche — vous dites après... C'est à partir de quel chiffre que vous dites que, la technologie, elle est strictement TGV par rapport à THV?

● (12 h 10) ●

M. Léonard: Bien, la limite de vitesse, disons que c'en est une qui évolue. Lorsque les premiers TGV sont sortis, ils circulaient à 250 km, 275 km à l'heure. Le premier qui est sorti, c'est entre Paris et Lyon. Le temps de parcours était de 1 h 59 min et il circulait à 275 km. Il y a environ un peu plus de 400 km entre Paris et Lyon. Bon. Mais c'était un gain important par rapport aux technologies antérieures. Aujourd'hui, le TGV atteint 350 km à l'heure. Et puis, là, je ne vous parlerai pas des prouesses technologiques qui ont été faites. Ils ont dépassé 500 km à l'heure. Ça circule. Mais on parle d'un système qu'il nous sera difficile de comparer, puis d'implanter ici. Nous en sommes toujours au tchou-tchou, pratiquement, là.

Je comprends, on peut avoir beaucoup de respect pour Via Rail, pour ses efforts pour amener de la clientèle sur son réseau, mais disons qu'il y a encore des problèmes. Puis je ne sais pas ce qui va se passer avec les fonds fédéraux qui leur sont alloués, mais c'est plutôt à la baisse, parce que ce qui est prévu, c'est que ça passe de 331 000 000 \$ à 200 000 000 \$ en 1998, je crois. Donc, l'avenir des trains de passagers au Canada est menacé et celui de Via Rail, nous verrons. Nous souhaitons que cela continue, mais...

Pour revenir aux distinctions, je n'en fais pas une distinction absolue. Plutôt, ce que je veux dire, c'est que les THV sont des trains à haute vitesse, on pourrait dire à partir de 200 km à l'heure. Les Américains ont travaillé beaucoup dans ce sens-là. Ils ont instauré des trains à haute vitesse entre New York et Washington notamment. Je pense aussi qu'ils le font vis-à-vis Boston, mais disons New York—Washington. Ce sont des trains qui circulent entre 200 km, 250 km à l'heure.

THV, à haute vitesse; l'autre, c'est un train à grande vitesse. Mais la technologie est très différente. Quand on parle de TGV, c'est une technologie française, la première au monde à l'heure actuelle, je pense, qui bat encore les Japonais, malgré tous les efforts que les Japonais font dans le domaine ferroviaire. Il faut admettre cela, je pense. Et le système français est particulièrement bien organisé. Sur tout le territoire, le réseau TGV s'est étendu. Vous savez que, même avant que le TGV soit là, c'était un excellent réseau de transport de personnes en France, où il y avait peu de retards. Pour eux, une minute de retard, c'est pratiquement une catastrophe. Via en connaît de plus importants.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député de Saint-Maurice.

M. Pinard: M. le ministre...

La Présidente (Mme Bélanger): Mme la Présidente.

M. Pinard: Pardon?

La Présidente (Mme Bélanger): Il faut s'adresser à la présidence.

Transport des personnes handicapées

M. Pinard: Excusez-moi, Mme la Présidente. J'ai eu l'occasion, avant d'arriver à l'Assemblée nationale, d'oeuvrer dans le domaine du monde municipal et d'oeuvrer également comme président de la Régie inter-municipale de transport en commun du centre de la Mauricie, et ce, de 1985 à 1989.

Tout à l'heure, je vous écoutais concernant, entre autres, la question du taxibus. C'était un élément que nous avions mis de l'avant, à nos débuts du transport en commun, pour desservir des petites parties où il y avait quand même une concentration de citoyens, mais où il apparaissait excessivement coûteux de prendre des autobus normaux et d'allonger nos parcours. On augmentait nos coûts de fonctionnement et... Enfin, on avait trouvé ça comme moyen. Les gens avaient vraiment apprécié cette ouverture, et je pense que les gens du ministère également.

M. Léonard: Ils vous ont élu comme député.

M. Pinard: Par la suite.

M. Léonard: Par la suite.

M. Pinard: Nous avons également administré le transport pour les personnes handicapées. Vous savez, j'ai eu vent qu'il y avait un nouveau procédé de fabrication d'autobus autre que le conventionnel. Pour le ministère, est-ce qu'il y a une ouverture à ce niveau-là qui permettrait aux régies de transport en commun, à travers le Québec, d'y aller plutôt dans cette optique d'achat d'équipement? Parce qu'un autobus, au prix que ça coûte, là... À l'époque, c'était tout près de 200 000 \$. Aujourd'hui, on est obligé d'avoir des autobus spéciaux pour les personnes handicapées, pour les chaises roulantes, et ainsi de suite. Et nous avons également les autobus conventionnels. Ma première question, c'est: Est-ce qu'au niveau du ministère il y a quelque chose de prévu à cet effet-là?

Également, toujours au niveau du transport en commun, c'est qu'à l'époque nous bénéficions de subventions fort alléchantes qui permettaient aux régies de transport en région, du moins la nôtre, de pouvoir acquérir des autobus, et on était subventionnés, si ma mémoire m'est fidèle, au début à 85 % et, par la suite, ça a diminué pour en arriver, lors de la dernière acquisition que j'ai faite en tant que président, à 75 %. Quelle est aujourd'hui la proportion qui est autorisée au niveau des régies de transport en commun?

Également, tout à l'heure, vous nous avez parlé du transport scolaire. Dans certaines régions du Québec, actuellement, nous assistons à un problème majeur au niveau du transport scolaire, en ce sens que les commissions scolaires veulent de plus en plus se retirer de cet élément-là qui coûte une fortune. Entre autres, chez nous actuellement, les commissions scolaires, à tour de rôle, annoncent publiquement que le transport des

enfants, sur l'heure des repas notamment, sera tout à fait retiré, à moins que les parents ne défraient un coût approximativement d'une couple de centaines de dollars.

J'aimerais vous entendre là-dessus. Le transport scolaire et le transport urbain, est-ce que, à un moment donné, on pourrait éventuellement amalgamer ces deux transports pour faire en sorte que... En fin de compte, le rôle de la commission scolaire, je ne crois pas que ce soit un rôle de transporteur. On assiste, dans la plupart des régions, à la création de ces régies de transport en commun qui sont responsables du transport des personnes. À ce moment-là, la question des écoliers, ça m'a toujours paru un peu ambigu parce que, au niveau des commissions de transport ou des régies de transport, habituellement, on donne toujours un montant un peu moins élevé pour l'écolier qui prend le service de transport en commun et, automatiquement, la subvention du ministère était à la baisse. Parce que ta subvention... Je me rappelle que, chez moi, ça coûtait... Là, on est rendu à 1,35 \$. Le passager, disons un citoyen normal, le citoyen qui ne bénéficie pas de rabais, par exemple un type comme moi, je mets 1,35 \$ dans la boîte, et la régie du transport en commun du Centre-Mauricie va payer à chaque fois, ça va coûter 1,05 \$ ou 1,10 \$. Donc, il y a une subvention directe.

Si, par contre, les aînés bénéficient du transport en commun chez nous, ils ont un rabais. Au lieu de payer 1,35 \$, ils vont, par exemple, payer 1,25 \$ ou 1,20 \$, tout dépendant des régions, 1,15 \$, et les étudiants, c'est la même chose. C'est qu'on donne un rabais. Alors, à un moment donné, c'est beau donner le rabais, mais tu as un octroi minimum, c'est-à-dire que ton octroi, qui provient de Québec, il est diminué.

• (12 h 20) •

Or, vous voyez, il y a vraiment un... Tout à l'heure, je vous écoutais mentionner que vous aviez donné mandat à un comité de regarder ça. Mais, lorsqu'on regarde ça d'en haut, là, on voit un paquet de problèmes. Je voudrais vous entendre là-dessus.

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

M. Pinard: Là, on vient de sortir de la région de Montréal.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Léonard: Oui, mais c'est très bien. Oui, j'ai parlé tout à l'heure de l'expérience de taxibus dans la région de Rimouski. Je pense que c'est une expérience très intéressante. Je reviendrai tout à l'heure sur une autre expérience ailleurs. Mais je voudrais répondre d'abord à la question du député au sujet des autobus, du transport pour personnes handicapées.

Oui, nous voulons investir dans l'achat d'autobus à plancher bas, qui permettent à des personnes à mobilité réduite, parfois même à des handicapés plus gravement, de s'intégrer au transport en commun des personnes. Donc, nous poursuivons, nous irons dans cette

direction. Récemment, nous avons passé une commande où nous allons acquérir 280 autobus à plancher bas, dans la région de Montréal, pour permettre aux handicapés d'avoir accès à ces autobus très facilement. Donc, c'est une commande importante.

Le prix de ces autobus à plancher bas se situe actuellement aux environs de 350 000 \$, comparativement à environ 300 000 \$ pour les autres. C'est une augmentation. Par ailleurs, il faut comparer ces coûts à ceux d'un réseau de transport pour handicapés tel que nous l'opérons à l'heure actuelle. Lorsque nous avons des autobus pour personnes handicapées, uniquement dans la région de Montréal ou sur le territoire de l'île de Montréal, chaque transport de personne handicapée nous coûte autour ou en moyenne 25 \$, 26 \$, lorsqu'il s'agit de taxis, ces transports nous coûtent chacun 6 \$, 7 \$, 8 \$, dans cet ordre-là, alors que, si les personnes handicapées ou à mobilité réduite prennent le transport régulier, nous pensons qu'il y a des économies majeures, d'autant plus que ces personnes-là peuvent utiliser le transport régulier des personnes. Nous visons à le faire. Donc, nous allons vers cette politique d'acquérir des autobus à plancher bas, le plus possible, au fur et à mesure des remplacements. Je ne dis pas que ce seront tous les autobus, mais, sur une certaine période d'années, je pense que nous en aurons de plus en plus.

Oui, c'est une politique que nous avons. Nous procédons de cette façon. Nous allons aller encore plus loin dans ce sens. Vous savez que le budget du transport des personnes handicapées, c'est un des rares budgets où les crédits sont en croissance cette année. Nous avons donné 1 % de taux d'indexation à l'ensemble des budgets dans l'ensemble du Québec, et nous avons aussi donné quelques crédits pour améliorer le système. Alors que l'ensemble des crédits ont été rationalisés ailleurs, dans le cas du transport des personnes handicapées, ces crédits-là augmentent, pas beaucoup, mais légèrement. En même temps qu'on fera des gains de productivité dans ce système de transport, nous allons aussi améliorer la situation pour les personnes handicapées. Ça, je pense que c'est un geste que nous avons posé cette année. Donc, vous verrez que nous en sommes maintenant à 41 000 000 \$ dans les crédits présentement. C'est une somme importante, qui, encore une fois, ne décroît pas. loin de là, qui augmente.

Sur l'acquisition des autobus, nous subventionnons 75 % du coût des autobus présentement, l'autre 25 % étant à la charge des sociétés de transport qui doivent financer le reste, l'autre 25 %, dans leurs opérations. Cette proportion est la même aujourd'hui qu'il y a un certain nombre d'années. Mais, au début, effectivement, c'était 85 %; maintenant c'est à 75 % par un geste du gouvernement précédent, 75 % qui est subventionné actuellement.

(Consultation)

M. Léonard: J'ai une précision qu'on me note. Dans le cas des autobus, les autobus pour personnes

handicapées, c'est 75-25, mais, dans le cas des autres autobus, c'est 60-40. Est-ce que ça va?

Une voix: Ça va.

M. Léonard: Autre élément de la question, sur l'intégration de différents modes de transport. Dans le domaine du transport des personnes handicapées, effectivement, l'orientation, c'est à l'intégration des deux: transport des personnes ordinaires et transport des personnes handicapées le plus possible. Il faut être conscient que ce n'est pas toujours possible, qu'il va rester des cas où les personnes handicapées ne peuvent pas prendre le transport en commun ordinaire. Mais je parle en général, l'orientation, c'est d'intégrer les deux le plus possible.

Effectivement, je l'avais mentionné tout à l'heure, j'ai confié un mandat à l'effet d'examiner, de pousser plus loin, de voir s'il y a des choses possibles: transport scolaire, transport des personnes en commun, dans le cas où il y a des CIT aussi, puis d'arriver, disons, à des modalités de financement. Le rapport n'est pas terminé. J'ai confié ce mandat, je pense, en janvier. En janvier, ce mandat a été confié, donc, pour un premier rapport au mois de juin, à la fin de juin, le 30 juin. Alors, j'attends. Des gens y travaillent à l'heure actuelle, mais c'est un mandat général de voir comment on peut intégrer davantage les modes de transport que nous avons en ce qui concerne les personnes.

Les points que vous soulignez, évidemment, vont être relevés, parce que la tarification est importante, puis quel est le mode de subvention. Il faut dire, par exemple, que, dans le cas des commissions intermunicipales de transport, c'est le système où il y a encore des subventions aux opérations de fonctionnement, alors qu'il y a peu ou, dans certains cas, il n'y a pas de subventions aux immobilisations parce que c'est donné à contrat à des privés. Donc, il y a de ces éléments qui sont au dossier, qui vont être examinés à l'heure actuelle.

Par ailleurs, je vous disais qu'il y avait d'autres expériences quand je parlais de l'expérience des taxis. Il y en a d'autres, par exemple, une autre expérience intéressante qui est faite dans la CIT des Basses-Laurentides, dans le bout de Blainville, Sainte-Thérèse, Boisbriand — ça s'étend plus que ça, je nomme des villes, là — où l'on fait le transport des écoliers du secondaire par la Corporation intermunicipale de transport. Cela fonctionne très bien, et on est en train d'expérimenter des voies de transport en commun très flexibles qui, en même temps, transportent les élèves du secondaire dans le transport en commun. Cela sert à financer le transport en commun de la CIT, la Corporation intermunicipale de transport, et on arrive à dégager un volume intéressant en termes de clientèle. Expérience très intéressante.

● (12 h 30) ●

Vous êtes dans un milieu... c'est la couronne nord de l'île de Montréal. Le maire de Sainte-Thérèse s'y est attaché, l'ancien député de Terrebonne à l'épo-

que, M. Élie Fallu, en a fait son bébé, en quelque sorte, et avec beaucoup de gens autour. Je dois dire qu'il y a plein de gens qui sont intéressés et je pense que c'est en train d'essaimer. Il y a un contrat passé avec la commission scolaire pour transporter les élèves, et on a développé, par la même occasion, le transport en commun tout en faisant le transport scolaire du secondaire, expérience très, très intéressante que nous suivons, nous aussi.

Vous voyez que les initiatives du milieu sont prises en compte, et, je pense, avec beaucoup d'intérêt, au ministère. Et, quant à moi, c'en est un peu un modèle. Nous sommes, à ce moment-là, dans des banlieues de Montréal, en quelque sorte, et on voit qu'on peut faire du transport en commun. Si cela évite, encore une fois, d'acheter une deuxième ou une troisième voiture dans une famille, tant mieux, tant mieux.

C'est une des façons. Les voies réservées, c'est une autre façon. Je ne dis pas que c'est la seule façon. En fait, le transport en commun, il faut l'encourager par une multitude de gestes. C'est une politique faite de plusieurs gestes, c'est comme ça qu'il faut l'envisager. Ce n'est pas juste un mode, ce n'est pas juste un geste, c'est un ensemble qui fait que, finalement, il devient intéressant de laisser sa voiture à la maison et de prendre les modes de transport en commun.

Bon. Alors, c'est l'orientation que nous avons. L'intégration des différents modes, c'en est une autre façon, une autre façon, et nous l'étudions très attentivement. Cela va sûrement nous aider, dans la région de Montréal, à encourager le transport en commun. En tout cas, c'est le mandat que nous avons. Vous voyez un des gestes que nous avons posés en arrivant au ministère.

La Présidente (Mme Bélanger): Étant donné qu'il est 12 h 30...

M. Léonard: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): ...est-ce que nous poursuivons? Est-ce qu'il y a consentement pour poursuivre 20 minutes? Ça va?

M. Léonard: O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): Parfait. M. le député de Saint-Laurent.

M. Cherry: Mme la Présidente, le ministre a fait un survol rapide, là, du nombre de modes. Puis, comme il disait tantôt, ce n'est pas nécessairement que c'est exportable partout. C'est quelque chose qui fonctionne bien à Rimouski, qui peut peut-être bien fonctionner ailleurs, comme, autrement, la solution peut être différente. Il invoquait également le projet des Basses-Laurentides qui en est un qui est intéressant, parce qu'on sait comment ça se développe. À l'origine, des jeunes familles vont s'installer en banlieue. Tant que l'école, tout près, là, peut répondre aux besoins, ça va, mais, quand les jeunes, après ça, doivent faire des longs trajets

à cause qu'ils poursuivent des études, bien, si les modes de transport ne sont pas... Bien, là, ça aide au maintien de l'unité familiale aussi, quand les jeunes peuvent le faire. Donc, ça a des aspects qui débordent, bien souvent, uniquement le transport, mais qui font l'illustration de l'importance du réseau de transport.

Lien rapide entre les deux rives, à Québec

Notre collègue des Chutes-de-la-Chaudière soulève tantôt la situation du plan de transport pour la grande région de Québec. Effectivement, j'avais eu le plaisir de rencontrer les gens de la région de Québec qui étaient venus me présenter le plan de transport. Il y avait là, me disaient-ils, une belle unanimité au niveau de l'ensemble des élus pour un certain nombre de pistes de solution.

Évidemment, les problèmes ne sont pas comparables, et l'actuel sous-ministre des Transports était sous-ministre adjoint responsable du plan de la région de Québec, bien sûr. Quand on parlait de périodes d'attente de 45 minutes sur le pont Champlain, tu sais, on peut penser que, bon, quand il y a 10 minutes ou 15 minutes d'attente sur les ponts de la région de Québec, on peut dire que ce n'est pas... Mais, d'un autre côté, il ne faut peut-être pas attendre que ce soit aussi fort que ça avant de s'y pencher.

Donc, j'avais eu une rencontre avec ces gens-là, entre autres, quand ils m'avaient présenté leur plan, et on avait échangé. Il y avait, parmi les pistes de solution, du stationnement incitatif sur la rive sud. J'y vais de mémoire, là. Par exemple, à l'Université Laval, il y avait à faire des choses là. Je me souviens d'avoir demandé, à ce groupe-là que j'avais rencontré, de prendre en considération l'ensemble des investissements que fait le ministère des Transports pour l'ensemble des modes de transport de la région de Québec; en d'autres mots, comment on peut maximiser l'utilisation des sommes investies.

On avait convenu qu'on se reverrait après l'élection. On avait convenu qu'ils m'apporteraient des pistes de solution ou les fruits de leurs discussions dans la considération de l'ensemble des coûts, également ceux des traversiers. Ça en fait également partie ici, ça a des coûts. Alors, ils m'arrivaient avec des solutions: Ça demanderait 2 000 000 \$ là, M. le ministre; ça demanderait 1 000 000 \$ additionnel là. Les gens disaient: Profitez de notre unanimité, puis on va vous déposer notre plan, puis, voici, ça demanderait 3 000 000 \$, 4 000 000 \$, 5 000 000 \$, 6 000 000 \$ de plus. Alors, je leur disais: Quand vous avez considéré les sommes qui y sont consacrées par rapport aux utilisateurs, avez-vous des pistes de solution par rapport aux coûts qui sont engendrés par le fonctionnement, 24 heures sur 24, des traversiers?

J'aimerais savoir: Est-ce qu'il y a eu réaction des élus? Est-ce que le ministre s'est penché là-dessus? A-t-il des commentaires à nous faire?

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

M. Léonard: Ce qu'on me dit, Mme la Présidente, c'est qu'il n'y a pas eu de réaction encore, mais elle devrait venir incessamment, par rapport au projet, parce qu'ils discutent, à l'heure actuelle, entre eux. L'intégration d'un lien rapide interrégional, ça, je pense qu'on peut le souhaiter, on peut le souhaiter.

Maintenant, cela implique... Le projet s'articule lui-même autour de trois orientations majeures, que je vais rappeler ici: d'abord, la mise en place d'un centre d'échange multimodal ou multiréseau sur la rive sud qui comprenne une gare, un terminus, un parc d'incitation, ensuite, la mise en place aussi, en même temps, d'une intégration tarifaire multiréseau, multimode — on passe de l'un à l'autre — et la mise en place aussi d'infrastructures requises pour la création d'un lien rapide de transport en commun entre les deux rives du fleuve.

Donc, je pense que le dossier progresse. Moi, les échos que j'en ai, à ce stade-ci, c'est qu'il y a une volonté d'en arriver à une solution pour le favoriser, le lien interrive. Nous allons travailler dans ce sens-là.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Montmagny-L'Islet.

Transport en commun, à Québec

M. Gauvin: Merci, Mme la Présidente. Étant donné qu'on a traité du transport en commun de la grande région de Montréal, on pourrait peut-être revenir à la région de Québec. Si on se rappelle du conflit des chauffeurs d'autobus ici, qui avait été réglé en mettant une pression finalement sur les deux parties — le monde municipal qui forme l'administration des services en commun — on voit les résultats aujourd'hui. Je pense qu'il y a une perte de clientèle très importante, et ils tentent de trouver une solution, avec la complicité de toutes les municipalités de la grande région de Québec, les maires en particulier, de trouver une solution pour tenter de donner les services à la population en réduisant les coûts.

J'aimerais voir comment le ministre reçoit cette démarche-là, comment il voit cette démarche-là, de la part de la région ici, de Québec. Je devrais ajouter, à ce moment-ci, leur tentative de tenter de trouver, dans le secteur privé, des gens qui pourraient prendre la relève sur certains circuits en périphérie du centre-ville de Québec.

Tantôt, vous avez fait allusion aux services qui avaient été développés dans la ville de Rimouski; c'est un exemple. Ça pourrait être l'utilisation de certains circuits scolaires. On se rappelle que, à l'intérieur des grands centres urbains, le transport des écoliers se fait de façon contractuelle avec les communautés urbaines. Ça ne pourrait pas être la même chose avec certains transporteurs scolaires pour assumer le service de transport en commun?

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

• (12 h 40) •

M. Léonard: D'abord, une remarque. Lorsqu'il y a des conflits de travail, cela résulte très souvent, presque toujours en perte de clientèle pour les systèmes de transport en commun. Les dommages sont grands, et nous souhaitons que ces conflits de travail se règlent le plus tôt possible, en général, mais il y a des lois sur le travail et, donc, il y a des mécanismes de négociation qui doivent jouer. Mais les conséquences ne sont pas, dans le cas du transport en commun, au moment du conflit, elles se font sentir après, et longtemps après. C'est pour ça que, nous, en tout cas, au ministère des Transports, nous ne souhaitons vraiment pas qu'il y ait des conflits de travail dans le domaine du transport en commun, parce que les conséquences sont longues à résorber.

Il s'en produit un à Québec. Il suffit que des habitudes soient perturbées pour qu'on en prenne d'autres, et, donc, dans le cas d'un conflit de travail comme celui-là, on est porté à revenir à la voiture, alors que cela a pris des efforts considérables pour amener les gens à utiliser le transport en commun, ce qui n'est pas évident au départ. Bon.

Les maires de la région de Québec, actuellement, s'interrogent sur la façon d'augmenter la clientèle. C'est sûr que, dans le cas du transport en commun, lorsqu'on procède, lorsqu'on opère avec des autobus qui ont des capacités, en général, je pense, de 48 places ou 50 places, en général, donc ce sont des gros autobus, en quelque sorte, il est peu rentable d'aller chercher des clientèles à la dernière rue d'une ville de banlieue, donc on en fait moins. Et c'est dans ce contexte, je pense, que les maires s'interrogent sur la façon de rendre plus flexibles les modes de transport. Et, moi, je pense que c'est une question qui se pose très bien, que nous-mêmes nous posons, pour aller un peu plus loin dans votre sens, que nous-mêmes nous posons. Et j'ai donné un mandat au ministère de regarder l'intégration des différents modes de transport des personnes. Effectivement, nous pensons intégration le plus possible. J'ai hâte de voir les conclusions du groupe de travail que nous avons mis sur pied là-dessus. Nous allons aviser en conséquence par la suite.

On sait que, dans des villes américaines, il y a eu toutes sortes de dispositifs utilisés pour augmenter la clientèle. C'est parfois des taxis qui font des bouts de ligne, c'est parfois des privés qui transportent, qui font du covoiturage en lien avec le système général de transport en commun.

Lorsque nous prenons une orientation, à Montréal, nous distinguons à l'heure actuelle — juste pour revenir à Montréal quand même — les modes de transport interrégion par rapport aux sociétés locales. Donc, il y a une panoplie de moyens qui favorisent le transport en commun. Je vois que les maires sont en train de réfléchir à la question. Un jour ou l'autre, nous allons nous parler de ce qu'ils en pensent et nous aviserons à ce moment-là. Mais je suis, de façon générale et

en principe, un partisan du transport en commun, puis pour toutes les mesures qui vont favoriser le transport en commun.

M. Gauvin: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Gauvin: Il n'y aurait pas lieu, M. le ministre, de la part de votre ministère, de déjà envoyer un signal à des régions comme celle de Québec, qui sont à la recherche de solutions, à savoir de peut-être tenter d'utiliser les services parallèles? Vous l'avez mentionné tantôt, c'est peut-être au-delà de 8 000, 8 500 autobus scolaires qui fonctionnent au rythme de 3 heures, 3 h 30 par jour, en moyenne.

M. Léonard: Dans l'ensemble du Québec, vous voulez dire?

M. Gauvin: Oui. Mais, si on revient à la région de Québec, c'est probablement proportionnel, quelques centaines d'autobus. Donc, déjà envoyer un signal que la communauté régionale ici, de Québec, la commission des transports de Québec pourrait peut-être ou que ce serait acceptable... Parce que ce qu'on retient, finalement, c'est que la table des maires souhaitait, à l'occasion du renouvellement de la convention — c'est un peu ce qui a initié ce conflit-là, cet arrêt de travail là — se réserver ce droit, ce pouvoir, comme je le mentionnais, à l'occasion du renouvellement de la convention.

Donc, si, déjà, le ministère peut démontrer à la région qu'il y aurait lieu peut-être de regarder de ce côté-là, d'avoir certaines initiatives de ce côté-là, on pourrait déjà faire la démonstration que les 400 000 \$, qui sont réservés au transport scolaire, pourraient probablement être révisés à la baisse avec la pratique qu'ils pourraient développer dans certaines régions.

M. Léonard: Bon. Je ne veux pas épiloguer sur le dernier conflit de travail dans la région de Québec. Il y a eu beaucoup de choses de dites là-dessus, et c'est du passé. Je pense que ce qui est en cause, ce sont les perspectives, maintenant. Effectivement, encore une fois, je ne peux que redire mon orientation pro-transport en commun. Je vais le dire comme cela.

Je ne veux pas apporter, tirer des conclusions avant le résultat, quand même, du mandat et de l'étude qui va sortir du mandat que j'ai donné. Il reste qu'on peut envisager l'idée qu'effectivement l'intégration des modes de transport va être bénéfique non seulement aux individus ou aux familles qui ne seront pas obligés d'acquiescer deux ou trois voitures, mais d'en avoir une ou deux — de sauver, disons, une voiture par famille, c'est déjà quelque chose, dans la mesure où on peut le faire — mais ça peut aussi être intéressant pour le gouvernement, parce que, effectivement, nous attribuons 780 000 000 \$, plus de 40 % des crédits du ministère, au transport en commun. C'est une somme considérable.

Est-ce qu'on peut mieux utiliser ces crédits? Est-ce qu'on peut mieux intégrer nos modes de transport? C'est vrai au niveau du gouvernement. Quand vous disiez, tout à l'heure, 400 000 \$, je pense que vous vouliez dire 430 000 000 \$ dans l'ensemble du Québec...

M. Cherry: Oui.

M. Léonard: ...que nous attribuons au transport scolaire, plus de la moitié des coûts du transport en commun. Mais il ne faut pas ignorer, cependant, que les sociétés de transport locales y mettent, elles aussi, des centaines de millions. Le transport en commun, à Montréal, comprenant l'implication du gouvernement, c'est 1 000 000 000 \$ par année, juste à Montréal. À Québec aussi, c'est, je pense, de l'ordre de 200 000 000 \$, de cet ordre-là. C'est très important. Qu'on essaie de trouver des mécanismes, des dispositifs, toutes sortes de moyens pour améliorer le service à la clientèle, c'est toujours par là où ça passe: si vous améliorez votre service, vous allez avoir une clientèle. Ça, ce sont des éléments à creuser.

Donc, le mandat, il est là. J'attends l'étude, les conclusions. Je suppose que ce dossier-là ne sera pas tranché nécessairement à la fin juin, mais on aura au moins des éléments et, après, on progressera dans cette voie, mais j'indique une direction. Que des élus municipaux, dans le même temps, s'interrogent sur la façon d'augmenter la clientèle, je dis: Bravo, bravo! Mais je ne veux pas le faire dans le contexte d'un conflit de travail. Je pense que c'est une démarche plus générale que cela, qui peut impliquer des réorientations dans le transport des personnes, mais disons que toutes les réflexions qu'il y a là-dessus sont les bienvenues. Ça peut alimenter aussi les solutions, très bien.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Saint-Laurent.

M. Cherry: Mme la Présidente, pour les quelques minutes qui nous restent...

La Présidente (Mme Bélanger): Il reste trois minutes.

Plan de transport de la région de l'Outaouais

M. Cherry: Oui. On a parlé des plans de transport de la région de Montréal, de la région de Québec. Le délégué de Saint-Maurice a soulevé aussi celui de la Mauricie. Par exemple, qu'en est-il, là, du cheminement du plan de transport pour la région de l'Outaouais, pour la région de Trois-Rivières? On en est où, à ce moment-ci, dans ces plans-là également?

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

M. Léonard: Disons que c'est l'un des plus avancés, là, sinon le plus avancé à l'heure actuelle. Nous avons déposé, rendu publics, je crois, au cours du mois de février, nous avons rendu publics la problématique, mais aussi la consultation, les minutes, les comptes rendus de la consultation qu'il y a eu dans l'Outaouais. Ça a été fait, je pense, au mois de février. Je voudrais répondre très précisément. C'est un dossier plus avancé.

(Consultation)

M. Léonard: Alors, effectivement, on a déposé, au mois de février, les résultats des trois types de consultations qui ont été tenues en provenance de la CUO, de la Communauté urbaine de l'Outaouais, des MRC environnantes, et puis aussi de la société de transport de l'Outaouais. Alors, actuellement, on en fait l'intégration, de ces trois consultations, et le plan de transport progresse très bien dans ce contexte, actuellement.

● (12 h 50) ●

Évidemment, on parle d'un plan de transport qui intègre tous les modes de transport. Il y a le transport en commun, mais il y a aussi: le transport routier, le transport des marchandises et il y a le ferroviaire. Nous avons eu une mauvaise nouvelle cette semaine. La Commission canadienne des transports a autorisé le Canadien Pacifique à couper sa ligne de chemin de fer entre Thurso et Saint-Augustin, de l'autre côté de Lachute, de sorte que, là, vous n'aurez pas une ligne continue entre Montréal ou Sainte-Thérèse et l'Outaouais. Je déplore qu'on ait autorisé ce démantèlement de voie ferrée, alors que là on vient de perdre la notion de réseau. Couper des lignes en plein milieu comme ça, ça veut dire qu'on est en train de réorienter le chemin de fer par l'Ontario et que le réseau du Québec est très sérieusement menacé. Je m'explique mal qu'on ne voie pas le transport ferroviaire en terme de réseau mais juste en terme de bouts de ligne. C'est ça que je déplore.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le ministre. Alors, les deux heures étant écoulées, la commission ajourne ses travaux à lundi, 15 heures, à la salle Louis-Joseph-Papineau, pour l'étude des crédits du ministère de l'Environnement.

(Fin de la séance à 12 h 51)