



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-CINQUIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Étude détaillée du projet de loi 102 — Loi sur
l'Agence métropolitaine de transport et
modifiant diverses dispositions législatives (5)

Le mardi 12 décembre 1995 — N° 41

Président: M. Roger Bertrand

QUÉBEC

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Le mardi 12 décembre 1995

Table des matières

Étude détaillée

Institution et organisation (suite)

1

Intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente

Mme Denise Carrier-Perreault, présidente suppléante

M. Jean Campeau

M. Geoffrey Kelley

M. Jean-Claude Gobé

M. Normand Cherry

M. Gérard R. Morin

M. David Cliche

M. André Pelletier

M. Roger Paquin

M. Denis Lazure

M. Joseph Facal

Mme Danielle Doyer

M. Claude Pinard

M. Cosmo Maciocia

M. Thomas J. Mulcair

M. Léandre Dion

M. François Ouimet

- * M. Serge Bouchard, ministère du Revenu
- * M. Liguori Hinse, ministère des Transports
- * M. Gilles Savard, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 12 décembre 1995

Étude détaillée du projet de loi 102

(Onze heures cinquante minutes)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission de l'aménagement et des équipements débute ses travaux. Je rappelle le mandat de la commission. Son mandat est de procéder à l'étude détaillée du projet de loi 102, Loi sur l'Agence métropolitaine de transport et modifiant diverses dispositions législatives.

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

La Secrétaire: Oui. M. Benoit (Orford) est remplacé par M. Kelley (Jacques-Cartier); M. Gauvin (Montmagny-L'Islet) est remplacé par M. Ouimet (Marquette); M. Middlemiss (Pontiac) est remplacé par M. Mulcair (Chomedey); M. Perron (Duplessis) est remplacé par M. Facal (Fabre); M. Rivard (Limoilou) est remplacé par M. Lazure (La Prairie); et M. Thérien (Bertrand) est remplacé par M. Gobé (LaFontaine).

La Présidente (Mme Bélanger): Bon. Alors, au moment de l'ajournement des travaux, hier, nous avons d'abord suspendu l'article 3 parce que nous suspendions l'amendement et nous en étions à la discussion sur l'article 4, à un amendement déposé par le député de Verdun, qui avait fait la proposition de retirer son amendement. Mais, étant donné les discussions, les travaux ont été ajournés sine die. Alors, là, la présidente est un peu embêtée pour savoir comment débiter ses travaux ce matin. Je pense qu'on pourrait peut-être revenir à l'article 3, et le ministre pourrait proposer son amendement à l'article 3, avec commentaires. Alors, M. le ministre.

Étude détaillée

Institution et organisation (suite)

M. Campeau: Bien, Mme la Présidente: L'article 3 du projet est modifié par l'insertion, à la fin du premier alinéa, de «et de la réserve indienne de Kahnawake». Pourquoi? Bien, c'est une disposition de concordance avec les décisions de faire contribuer les automobilistes de la réserve au financement de l'Agence par la taxe sur le carburant.

«Le territoire de l'Agence, Mme la Présidente, est l'ensemble de ceux des municipalités mentionnées à l'annexe A et de la réserve indienne de Kahnawake.

«Pour l'application de la présente loi, on entend par "municipalité", sauf dans l'expression "municipalité régionale de comté", et par "territoire municipal", respectivement, une municipalité mentionnée à l'annexe A et son territoire.»

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député de Jacques-Cartier.

M. Kelley: Oui. L'esprit de mon intervention d'hier, ce n'est pas de savoir si on peut ou ne peut pas mettre la réserve de Kahnawake sur la liste, mais c'est juste... Je pense que c'est très important, compte tenu que l'Assemblée nationale s'est dotée des fondements d'une politique du gouvernement du Québec en matière autochtone, juste de les consulter. Le constat que j'ai fait hier, c'est qu'avant même de les ajouter sur la liste de l'Agence pourquoi soit le ministre, son cabinet ou le ministère n'a pas pris la peine de communiquer avec cette communauté? Le ministère des Transports a fait ça dans le passé: il y avait les ententes signées pour la voie réservée sur la 138 qui traverse la réserve; il y avait d'autres questions, une entente pour les patrouilles sur les bretelles du pont Mercier. Alors, il y a une longue feuille de route du ministère de faire une communication.

Je veux juste dire que j'étais surpris, vendredi passé, comme membre de cette commission, quand j'ai pris la peine de communiquer avec le Conseil des Mohawks de Kahnawake. Ils ne sont pas au courant; ils n'ont pas de copie du projet de loi entre leurs mains. Je pense que c'est juste un manque de respect. Ce n'est pas qu'ils doivent... qu'il faille solliciter leur approbation de la démarche, mais je pense juste aux simples questions de respect des Mohawks de Kahnawake. Que le ministère ou le ministre et son entourage prenne la peine de communiquer, prenne contact avec le Conseil des Mohawks de Kahnawake avant qu'on amende le projet de loi qui est devant nous ce matin.

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

M. Campeau: Mme la Présidente, d'abord on n'a pas consulté toutes les municipalités qui sont dans l'annexe A. Quand on taxe, on ne consulte pas. Et puis, ça ne concerne pas des services. Ce n'est pas comme la voie réservée. C'est un service, ça; je comprends qu'on ait pu consulter là-dessus. Alors, il est évident qu'il n'y a pas lieu de consulter dans ce domaine-là. Maintenant, M. Bouchard, qui est avec moi, pourrait vous donner toutes les explications quant à la raison pour laquelle on fait ça et le montant de taxe qui sera retourné aux résidents, tout ça. On pourrait vous expliquer toute la procédure.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. Bouchard, si vous voulez vous identifier et donner votre fonction.

M. Bouchard (Serge): Oui. Alors, mon nom est Serge Bouchard. Je suis directeur des lois sur les taxes, au ministère du Revenu. Alors, pour ce qui est de l'application de la taxe sur les carburants au Québec, la loi actuelle prévoit un système de préperception. Donc, lorsque le carburant quitte la raffinerie, généralement un montant égal à la taxe sur les carburants est perçu par le raffineur, qui en fait la remise au ministère du Revenu. Par la suite, le carburant est acheminé jusqu'au détaillant. Si le détaillant est situé sur une réserve et qu'il vend le carburant à un consommateur indien, la loi actuelle prévoit, finalement, que le consommateur indien peut produire une demande de remboursement au ministère du Revenu pour la taxe qu'il a acquittée lors de l'achat à la pompe.

Donc, pour ce qui est du territoire de l'Agence métropolitaine de transport, le 1,05 \$ le litre serait traité tout comme la taxe régulière actuelle. Donc, c'est le mécanisme de fonctionnement qui est utilisé présentement.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Jacques-Cartier.

M. Kelley: Oui. C'est juste pour revenir... L'esprit de mon intervention... Ce n'est pas une autre municipalité. L'Assemblée nationale a pris la peine, à deux reprises — à une reprise, c'était le Conseil des ministres, le gouvernement de M. Lévesque, et, après ça, l'Assemblée nationale — qu'on ait un certain respect de la notion de l'autonomie gouvernementale des nations autochtones au Québec. Alors, moi, je soulève ça juste au niveau du simple respect du principe que l'Assemblée nationale s'est donné en 1985. Ce n'est pas la même chose que consulter Baie-d'Urfé, consulter Beaconsfield ou une autre municipalité dans la région. On ne cherche pas leur approbation, mais je pense que c'est très important, dans l'esprit du respect de l'autonomie gouvernementale, d'informer les gens de Kahnawake avant de les inclure dans le territoire de l'Agence.

Alors, c'est le point que je veux juste soulever. Je pense que c'est un manque de respect et, comme je dis, c'est décevant, parce que, dans le passé, le ministère a effectivement fait beaucoup de travail — j'étais près de dire «fait du chemin», mais, ça, c'est un autre dossier des Transports — avec la communauté mohawk de Kahnawake. Je me demande pourquoi, dans ce dossier, on n'a même pas au moins pris la peine de les informer de la démarche législative qui est devant nous aujourd'hui.

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

M. Campeau: Mme la Présidente, je pense qu'il y a une différence entre une taxe et un service, et c'est ça que je m'évertue à expliquer au député de Jacques-Cartier.

Je vous rappelle que, quand il y a un discours du budget et qu'on monte la taxe, on la monte partout.

C'est une décision du ministre des Finances et il n'avise pas la réserve indienne avant. Il faut distinguer entre taxe et service. Ce n'est pas un nouveau service, c'est une taxe. On n'avise pas.

M. Kelley: Non, mais c'est beaucoup plus qu'une taxe, c'est de devenir une partie du territoire de l'Agence.

M. Campeau: Bon, alors...

M. Kelley: C'est important pour la taxe, mais c'est également important pour les fins de déterminer le territoire de l'Agence, les services à l'intérieur de l'Agence. Alors, on ne parle pas uniquement ici d'une taxe. On parle de la création d'une agence, alors c'est beaucoup plus large. C'est juste de les informer de ce que ça va être, cette Agence métropolitaine de transport. À ce moment, le Conseil des Mohawks de Kahnawake va être partie prenante dans le territoire et la formation de l'Agence. Est-ce qu'il y a un certain droit d'être consulté pour la nomination d'un conseil d'administration de l'Agence, etc.? Il y a beaucoup de questions qui sont soulevées. On ne parle pas uniquement du volet taxe, dans l'article 3; c'est beaucoup plus large. On parle du territoire de l'Agence au complet, et je pense que, juste par courtoisie envers quelqu'un qui va devenir partenaire dans cette Agence ou couvert par le territoire de cette Agence, le ministère doit prendre la peine de les informer des impacts, des coûts. Faites comme le ministère ou d'autres instances du gouvernement ont fait dans le passé pour voir si le CITSO, le Conseil intermunicipal de transport du Sud-Ouest, peut faire les aménagements pour améliorer le service donné à Kahnawake. Parce qu'il y a toujours un différend qui existe entre le CITSO et la communauté de Kahnawake à l'égard des services rendus, et ça, c'est l'agent du transport interrégional dans le coin. Alors, il faut amener les partenaires à la table pour encourager peut-être une meilleure compréhension des deux côtés.

Alors, moi, je ne parle pas ici du volet taxe, je parle d'un aspect beaucoup plus large. On va les inclure dans le territoire d'une agence, il faut les consulter.

• (12 heures) •

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

M. Campeau: Mme la Présidente, aussitôt que le territoire va être affecté par un service ou par une addition, il est bien sûr — ou avant qu'il ne soit affecté — que l'Agence va informer les gens du territoire de Kahnawake. Alors, aussitôt qu'il va y avoir quelque chose... À l'heure actuelle, pour eux, dans le fond, il n'y a pas de services additionnels, présentement. Ils sont inclus dans le projet de loi. Il n'y a rien qui les affecte directement, sauf la taxe, et, la taxe, elle va leur être remise. La taxe, bien, c'est comme une taxe que le ministre des Finances déclare. Et, je le répète, le ministre des Finances n'avise pas avant de taxer. Il passe la taxe et c'est tout.

M. Kelley: Mais, juste comme membres de l'Assemblée nationale, nous avons tous le devoir de respecter l'autonomie gouvernementale des nations autochtones; c'est quelque chose, en 1985, que nous nous sommes donné ensemble. Le point que je veux soulever, c'est: Oui, on peut le faire. On peut continuer de légiférer sans consulter les autochtones et ils vont composer avec les résultats. Mais je pense que c'est très important, c'est un devoir spécial que, comme législateurs, nous nous sommes donné, des deux côtés de la Chambre. C'est quelque chose qui a été adopté à l'unanimité en 1985, d'avoir un certain respect de l'autonomie gouvernementale. Et je pense... qui découle de ce grand principe qui...

Comme je dis, le député de Vimont mentionne ça en grande pompe tout le temps, qu'on respecte ça. Tout le long de la campagne référendaire, il a mentionné tout ça. Mais on a un exemple aujourd'hui, encore une fois, pratique-pratique, un dossier qui touche une communauté autochtone, et on ne les consulte pas. On dit: Oui, peut-être qu'un jour l'Agence va venir les consulter. Ou: C'est une question de taxation. C'est beaucoup plus fondamental que ça. C'est juste une question de respect d'une communauté dont on va légiférer dans... sur leur territoire. Il faut les consulter préalablement. C'est ça, le point que je veux soulever.

M. Campeau: Bien, je répète, Mme la Présidente, que l'Agence, oui, va discuter avec eux quand il va être question de nouveaux services qui vont les toucher de plus près. À l'heure actuelle, cette taxe-là, dans le fond, ne les touche pas directement. C'est un mandataire.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: Merci, Mme la Présidente. Là, je suis pas mal abasourdi d'écouter le ministre. Tout d'abord, il a dit une chose précédemment à mon collègue, il a dit: On n'a pas consulté toutes les municipalités décrites à l'annexe A pour taxer. Est-ce que je comprends que le ministre est en train de nous amener un projet de taxation ou un plan de transport? Est-ce que c'est juste, dans sa vision d'ancien ministre des Finances, une manière d'aller chercher du fric quelque part? Il compare ça à l'impôt: on augmente l'impôt, on augmente les taxes et on ne consulte pas.

Moi, je m'excuse, M. le ministre, mais il me semble qu'on discute actuellement d'un projet qui crée l'Agence métropolitaine de transport, qui a pour but de donner des services à la population, de régulariser le transport en commun, de mettre de l'ordre dans les différents réseaux, de répartir le coût du financement, d'établir des consensus entre les partenaires. Comment voulez-vous que ces gens-là s'entendent, à un moment donné, si vous ne les consultez pas? Vous venez de l'admettre vous-même: Je n'irai pas les consulter tous. Lesquels avez-vous consulté? Est-ce qu'on est en train

d'imposer par le haut à des municipalités, en bas — Kahnawake, entre autres, mais il y a des municipalités autres, vous l'avez dit vous-même — un projet de taxation, comme vous l'avez si bien dit, sans tenir compte de l'avis de ces gens-là, sans tenir compte des recommandations ou des remarques qu'ils peuvent avoir à faire? Moi, je n'en reviens pas. On va se retrouver avec des problèmes, avec ce projet de loi. Les gens, M. le ministre, ne pourront pas vivre ensemble avec ça. Ils n'ont pas participé à la construction ni à son établissement.

Moi, je m'excuse, mais je pense que vous devriez, tous ensemble, faire comme on a fait, en 1985, avec l'ancien ministre des Transports. Il y a peut-être des fonctionnaires qui étaient déjà là à cette époque-là. Vous pouvez rire en arrière, mais c'est la vérité. On a fait une commission parlementaire itinérante et on s'est déplacés dans la région de Montréal. On a séjégé pendant un mois et demi dans les hôtels pour écouter les intervenants, pour écouter les gens, les groupes de transport, les municipalités. On a tiré des consensus. Mais, au moins, ils ont pu déposer des mémoires à la Communauté urbaine, les municipalités régionales. On ne peut pas faire un projet qui va toucher la fiscalité, l'établissement des réseaux de transport, sans consulter les utilisateurs puis, en premier lieu particulièrement, bien, ceux qui sont les plus proches des gens en ces domaines-là: les villes.

C'est la marque du ministre: déshumanisé, technocratique. Son chef, M. Parizeau, disait: Je suis un technocrate sans âme. Mais je vois que ça devient la marque du gouvernement: sans âme. Êtes-vous conscient, M. le ministre, que ce projet de loi, c'est pour des gens, c'est pour du monde, du monde qui veut se rendre travailler, du monde qui est pris dans le trafic, du monde qui a de la difficulté à se déplacer, amener les enfants à l'école, dans les garderies, dans les hôpitaux? Ce n'est pas un projet de loi fiscal. Sans âme, technocratique. Je pense que...

M. Campeau: Vous me le direz quand il aura fini.

M. Gobé: L'arrogance, vous pouvez l'amener, mais les gens qui vont vivre avec, M. le ministre, vont faire comme votre voie réservée sur l'autoroute 13, vous allez être obligé de l'enlever. Dépenser de l'argent, perte de temps, perte d'énergie, tout ça parce que vous vous entêtez à ne pas vouloir consulter les gens puis à ne pas les écouter. Alors, M. le ministre, moi, je pense qu'on devrait, sans plus tarder, demander que l'article 3 soit suspendu afin de tenir des consultations, quant au territoire, avec les gens qui sont compris dans ce territoire-là. Car vous l'avez vous-même reconnu, on n'a pas consulté toutes les autorités municipales décrites à l'annexe A. C'est inscrit dans les débats.

Mme la Présidente, j'aimerais peut-être faire un amendement à l'article 3...

La Présidente (Mme Bélanger): Ce n'est pas l'article qu'on débat...

M. Gobé: ...à l'annexe, pardon...

La Présidente (Mme Bélanger): ...c'est l'amendement.

M. Gobé: ...je m'excuse, madame — qui dirait que le ministre, avant de continuer l'étude de cet article, entreprenne des consultations.

La Présidente (Mme Bélanger): Avant de présenter un autre amendement, M. le député de LaFontaine, il faut disposer de cet amendement-là.

M. Gobé: Alors, je reviendrai par la suite, madame — en effet, vous avez raison — lorsqu'on aura statué sur l'amendement présenté par mon collègue de Jacques-Cartier...

M. Kelley: Du ministre.

M. Gobé: ...du ministre, pardon...

La Présidente (Mme Bélanger): C'est l'amendement du ministre.

M. Gobé: ...dit mon collègue de Jacques-Cartier — pour présenter un amendement pour donner suite à mon intervention et à l'aveu du ministre, qui nous dit qu'il n'a pas consulté toutes les municipalités. Il dit: Il n'y a pas de consensus. Je comprends! Il ne les a pas consultés, il ne leur a pas parlé.

M. Campeau: C'est à moi, Mme la Présidente?

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

M. Campeau: Oui. Il y a quand même des limites, là. Si le député de LaFontaine travaillait un peu, il serait là tout le temps de la commission, il comprendrait ce qui s'est passé. Il vient nous dire des choses, puis il n'est même pas là quand on discute. Moi, il me semble qu'avant de parler à travers son chapeau comme ça il devrait y penser un peu, là. Il pète une «fuse» ce matin, là, puis je ne sais pas si... J'ai regardé là-bas, je pensais que le maire de Laval était rentré. Parce que, quand le maire de Laval rentre sur l'autre côté, ils font des démonstrations. Voyons donc, ça n'a pas de bon sens! Alors, qu'est-ce que vous voulez que je réponde là-dessus? S'il avait été là hier ou s'il avait été là tout le temps, il comprendrait le processus puis il verrait exactement où il va.

Puis, de la consultation, il sait fort bien qu'il y en a eu. La Table des préfets et des maires a été consultée, la grande Table aussi. Ce que j'ai dit, c'est que je n'avais pas vu chacun des maires individuellement, tous. Les maires que j'ai rencontrés, on les a vus à la Table

des préfets et des maires. Puis, quand il dit qu'il a consulté en 1985, on a vu ce que ça a donné aussi, leur façon de parler. Le CMTC, ça n'a jamais marché. Alors, je vais le laisser là-dessus.

M. Gobé: Mme la Présidente...

M. Campeau: Je voudrais bien répondre...

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant, M. le député de LaFontaine. C'est le ministre qui parle.

M. Campeau: Alors, je voudrais bien que... C'est bien d'accord, passer des commentaires puis tout ça, mais pas n'importe comment. Alors, je le rappellerai un peu à l'ordre, là. Ça va faire.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: Oui. Merci, Mme la Présidente. Alors, je prends note du ministre, en effet, qu'il n'a pas rencontré tous les maires. Bien. Qui est l'autorité municipale la plus apte à s'intégrer dans un projet comme celui-là et à participer?

M. Campeau: Il dit des faussetés.

M. Gobé: Ce sont les maires. Bien, vous venez de le dire il y a deux minutes. Il faut savoir ce que vous dites, là.

M. Campeau: Tu dis des faussetés.

M. Gobé: Maintenant, en ce qui concerne les autres que vous avez soi-disant consultés, je pourrais vous faire la lecture au complet d'un communiqué qui a été émis par la Table des préfets et des maires du Grand Montréal. Alors, le titre, c'est «Appel au premier ministre du Québec». Je vais vous le lire, là, parce que vous mettez en doute le sérieux des travaux et mon assiduité ici.

M. Campeau: Bien oui, il a déjà été lu.

M. Gobé: Bien, je vais le relire, M. le ministre.

M. Campeau: Oui, mais vous ne savez même pas...

M. Gobé: «Le 8 décembre...

M. Campeau: ...s'il a été lu ou pas.

• (12 h 10) •

M. Gobé: ...1995. Devant la décision du ministre des Transports, Jean Campeau — je voudrais que ce soit inscrit, là, pour verser aux pièces de la commission — de rejeter l'ensemble des propositions mises de l'avant par la Table des préfets et des maires du Grand

Montréal afin d'améliorer le transport collectif dans la région, les maires demandent au premier ministre de réexaminer l'ensemble du dossier. "Le ministre Campeau — on est le 12, c'était le 8 — s'est montré peu sensible [...] aux problèmes liés à l'organisation et au financement du transport collectif dans la région. Les maires n'ont donc d'autre recours que de s'adresser directement à Jacques Parizeau", a fait valoir Pierre Bourque, maire de Montréal et président de la TPM.

«Rappelons que la TPM avait soumis, en octobre dernier, une proposition alternative au projet de loi 102 visant à créer une nouvelle agence responsable du transport collectif dans l'ensemble de la région. Cette proposition avait rallié les représentants élus de 90 % de la population du Grand Montréal. En commission parlementaire, [...] le ministre Campeau a rejeté les solutions élaborées par la région. Sous prétexte de rétablir une équité relative dans le partage des coûts entre les divers organismes responsables du transport collectif, les propositions mises de l'avant par le ministre pourraient entraîner une baisse de l'achalandage du transport collectif en raison d'une augmentation significative des tarifs et d'une réduction des services.

«La décision du ministre d'imposer un fardeau financier beaucoup trop lourd à nos partenaires de la Rive-Sud et de Laval aura pour conséquence de contrer les efforts consentis par les élus locaux pour consolider le transport collectif dans le Grand Montréal. Si le ministre maintient cette position, il devra tôt ou tard financer la construction de nouveaux ponts", a poursuivi Pierre Bourque — le maire de Montréal.

«Le maire Bourque a conclu en indiquant que la Table des préfets et des maires du Grand Montréal se tourne maintenant vers le premier ministre pour faire valoir la nécessité absolue de consolider le transport en commun dans l'ensemble de la région. Si rien n'est fait pour faciliter les déplacements en transport collectif, les citoyens seront confrontés à de lourds problèmes de circulation qui viendront freiner le développement économique du Grand Montréal.»

Ça a été émis, M. le Président, le 8 décembre 1995, soit vendredi soir.

Alors, moi, je veux bien croire le ministre quand il me dit qu'il a vu le maire de Laval et le maire de Montréal, mais, d'après ce que je crois savoir de ces gens-là, particulièrement du maire de Montréal, il ne les a pas consultés, il leur a donné son opinion. La preuve que s'il les avait consultés... Quand je consulte, moi, c'est parce que je veux m'entendre avec quelqu'un, je veux discuter, je veux négocier quelque chose, amener des changements, des améliorations, rajouter, retrancher. S'il l'avait fait, on n'aurait pas ce communiqué.

Alors, avant de mettre en doute la pertinence et le bien-fondé des questionnements des députés de ce côté-ci quant à la consultation, je pense qu'il ne comprend pas ou qu'il a sa définition à lui, comme ministre des Finances, du mot «consultation», ça veut dire: on l'annonce, on le met en oeuvre, on l'enfonce dans la bouche des gens, qu'importe s'ils sont d'accord ou pas.

Réunion, là, avant le budget, à huis clos et on annonce ça, on dit: Ça va être ça, et on le met public et c'est fait.

Bien, ce n'est pas de même que ça marche, dans le transport en commun. C'est tellement important, M. le ministre, d'avoir le consensus pour pouvoir réaliser... Si vous voulez le rendre efficace, si vous voulez que ça fonctionne, si vous ne voulez pas que ça devienne, comme l'ancien Conseil métropolitain de transport en commun, quelque chose qui va être obsolète, qui ne fonctionnera pas, eh bien, il faut s'entendre avec les gens avant. On est condamnés à ça, lorsqu'on veut réaliser quelque chose, les hommes politiques: s'entendre avec les partenaires sous peine d'avoir un échec.

Et vous nous le dites: On n'a pas consulté toutes les municipalités; je n'ai pas parlé à tous les maires. Vous auriez dû parler à tous les maires. Je peux entendre votre fonctionnaire répondre: Il y en a peut-être 185 ou 85. Mais ça se réunit, ça, dans un hôtel, des gens. On peut travailler par groupes, par région. Il y a des MRC, il y a des communautés urbaines. Quand on veut, on peut. Et je pense que le ministre devrait le faire, dans ce cas-là. Le ministre manque... Il prépare quelque chose qui va nous attirer des problèmes, qui ne fonctionnera pas, qui va mécontenter les citoyens, qui va coûter de l'argent et qui ne livrera pas le but pour lequel il a été fondé.

Alors, M. le ministre, je n'en ferai pas un amendement, parce que, malheureusement, on a passé la période des auditions publiques. Je souhaiterais, comme l'ensemble des intervenants qui sont ici... Ici, ils demandent à voir le premier ministre. Ils «veulent-u» être consultés? Ils disent: Le ministre ne veut pas nous voir, allons voir le premier ministre. Rencontrez-les, prenons la commission, prenons notre temps, comme commission parlementaire, de la même manière — je le mentionnais avant — lorsque nous avons fait, en 1985-1986, avec le ministre Côté... Nous avons fait... La commission parlementaire de l'aménagement et des équipements est devenue une commission qui s'est déplacée, pour la première fois dans les annales du Parlement, à Montréal, pour se rapprocher des gens. Nous avons siégé pendant tout le mois de janvier, si je me souviens bien des dates, et c'était public. Les journalistes montréalais étaient là, les gens impliqués dans le dossier, les groupes de transport, d'usagers étaient là. Pourquoi ne pas le faire? Quitte à faire quelque chose... Faisons-le bien. Si on veut bâtir pour longtemps, mettons des bases solides. Et la base la plus solide, c'est le consensus des intéressés et des intervenants.

Mme la Présidente, je vais maintenant passer la parole à mon collègue, le député de Saint-Laurent, étant donné que le ministre, malgré la demande pressante des maires pour aller...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député de LaFontaine...

M. Gobé: ...je n'ai pas fini, madame, je n'ai pas fini — rencontrer...

La Présidente (Mme Bélanger): Je veux simplement vous dire que ce n'est pas à vous à passer la parole à quelqu'un.

M. Gobé: Oui, c'est vrai, vous avez raison. Je voulais vous indiquer par là que, quand j'aurai fini de parler, mon collègue voudrait parler. Mais ce que j'aimerais vous dire... Vu que les maires demandent à rencontrer le premier ministre, ils demandent à être consultés, ils veulent parler au premier ministre, je réitère que la commission parlementaire se déplace et entend tous les maires, tous les gens qui voudront venir parler. Après, nous tirerons ensemble un consensus. Je pense que chacun aura fait son effort et aura fait en sorte que ce projet soit bonifié, amendé, changé, dans le meilleur des intérêts et des différences, diversités régionales — elle est très large, cette région — de chacun des intervenants.

Alors, maintenant, si vous ne voulez pas le faire, on va souhaiter que le premier ministre, avant son départ, ait le temps de les rencontrer et que son poids politique, même si c'est sur la fin, donc, déclinant, certainement, sera encore assez fort pour faire valoir auprès de vous leurs recommandations, leurs demandes, étant donné que cette commission et les députés, pour vous, semblent de peu de poids et que les élus municipaux vous semblent des personnes peu susceptibles de faire bonifier votre projet, parce que vous ne voulez pas les rencontrer.

Alors, moi, j'en ai terminé pour l'instant avec ce volet-là. Je retiens surtout que vous n'avez pas consulté toutes les municipalités, vous l'avez avoué vous-même, et je trouve ça dommage et déplorable.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de LaFontaine. M. le ministre.

M. Campeau: Oui, Mme la Présidente. D'abord, plus le député parle, plus il fait la preuve qu'il ne connaît pas le dossier. Pour un député de l'île de Montréal, je ne trouve pas ça trop acceptable. Maintenant, ce que je lui conseille, c'est au moins d'être présent jusqu'à la fin de notre commission; comme ça, il pourra comprendre mieux le dossier. Là, je ne peux pas corriger le temps passé, il n'était pas là au début; ça lui aurait été profitable d'être là. Il aurait peut-être mieux compris et il ne dirait pas certaines aberrations.

Maintenant, je veux lui rappeler ce que j'ai dit à la commission dès le début, c'est que la Table métropolitaine des transports a été rencontrée; la Table des préfets et des maires aussi, elle a été rencontrée. On a discuté avec eux. C'est tellement vrai qu'ils ont soumis une contre-proposition. Qu'est-ce qu'ils donnaient dans la contre-proposition? Entre autres, ils proposaient cette même taxe, pour un territoire encore plus grand. On n'a pas retenu le territoire, c'est vrai, mais ils proposaient la même taxe. Et je tiens à lui répéter — mais ça, je l'ai dit à la commission, je m'excuse auprès des autres membres, ce sera peut-être ennuyant de me voir répéter

ce que j'ai déjà dit, mais je sens le besoin de le faire — que les droits d'immatriculation de 30 \$, dans le champ de taxation du Québec, demeurent; 39 400 000 \$ que ça va rapporter, au cas où le député ne le saurait pas. La taxe sur l'essence, 0,015 \$, ça rapporte 45 000 000 \$. Qu'est-ce que les maires voulaient qu'on... Et puis, en plus de ça, subvention gouvernementale au service de la dette des trains, 18 500 000 \$, que le gouvernement va fournir, si la... dans le projet de loi 102.

La proposition de la Table des préfets et des maires, ils voulaient, bien sûr, garder le 30 \$ d'immatriculation. Ça donnait 39 400 000 \$. En plus de ça, ils voulaient une immatriculation additionnelle qu'on a rejetée, au gouvernement du Québec; c'est dans le champ de taxation du Québec qu'ils voulaient venir chercher ça. La taxe sur l'essence, eux, ils avaient une combinaison de taxes sur l'essence ordinaire et sur le diesel, ça faisait 40 000 000 \$ en tout, parce que c'était seulement 0,01 \$, même si ça taxait plus le diesel; la subvention du gouvernement demeurait. Bon. Alors, les maires ont été consultés, puisqu'ils ont fait leurs propositions. On les a rencontrés, moi et aussi, avant moi, le ministre Jacques Léonard; les gens du ministère aussi les ont rencontrés plusieurs fois. Donc, ils ont été consultés sur cette chose-là.

Sur Kahnawake, bien, Kahnawake, ça fait partie du territoire de la RMR, là, pour bien informer le député de LaFontaine. La taxe de 0,015 \$, il faut rappeler qu'elle est appliquée, mais qu'elle est remboursée aux Indiens. Et là je pense que, si on a besoin de plus d'information, Mme la Présidente, j'aimerais que vous transmettiez vous-même la parole à mon collègue qui est responsable du Secrétariat aux affaires autochtones. Lui, il les rencontre périodiquement et il est sûrement prêt à ajouter des informations additionnelles à mes propos, si vous le voulez bien.

• (12 h 20) •

La Présidente (Mme Bélanger): O.K., si c'est des informations additionnelles à vos propos. C'est parce qu'il y a quelqu'un de l'autre côté qui a demandé la parole, mais...

M. Cherry: Non. Ça va. Si ça peut permettre d'avancer, je permettrais que le...

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Morin (Dubuc): Oui, ça peut permettre de retarder...

Une voix: Oui, oui, oui.

M. Cherry: Non. Il faut aller plus vite.

Une voix: Oui, oui.

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

M. Cliche: Vimont.

La Présidente (Mme Bélanger): ...Vimont.

M. Cliche: Merci, Mme la Présidente. Effectivement, ça va me permettre de clarifier la situation en ce qui concerne Kahnawake et la participation éventuelle de Kahnawake dans le cadre de l'Agence métropolitaine de transport. Et, plus spécifiquement, j'aimerais dire quelques mots sur le fait que Kahnawake a maintenant les gens qui vendent de l'essence... Les stations-service de Kahnawake, maintenant, prélèvent correctement les taxes qu'elles doivent prélever et qui, malheureusement, sous l'ancien gouvernement, n'étaient pas prélevées compte tenu du laxisme de l'ancien gouvernement à s'assurer que les taxes et les revenus que le Québec était en droit de prélever l'étaient.

C'est ainsi qu'avec l'aide de l'ancien ministre du Revenu et des Finances il y avait eu des modifications législatives au régime fiscal et à la loi du revenu, que nous avons passées devant l'Assemblée nationale en décembre 1994 et qui font en sorte que, maintenant, le gouvernement du Québec a même le droit, s'est donné le droit, par législation, d'enlever les permis aux grossistes qui iraient livrer des marchandises dans des territoires, dans des réserves indiennes, si nous avons la conviction que les marchands qui, subséquemment, vendent au détail ces biens reçus de grossistes ne prélèvent pas la taxe correctement. Auparavant, le ministre du Revenu n'avait que l'autorité d'agir sur les commerçants, alors que, maintenant, nous avons l'autorité d'agir sur les grossistes qui livrent des biens sur les réserves autochtones, de sorte que le message a été clairement perçu, 100 %, par les grossistes.

Du jour au lendemain, je peux vous assurer que les commerçants de pétrole, les stations-service de Kahnawake ont, elles aussi, perçu le message très clairement. Devant la possibilité que les grossistes cessent d'approvisionner les stations-service de Kahnawake et des autres réserves autochtones en pétrole et en carburant, immédiatement, comme par magie, les stations-service ont commencé à prélever correctement et à verser au trésor public la TVQ, la TPS et les autres taxes — je pense qu'il y a une taxe d'accise fédérale sur le pétrole qui est prélevée à la pompe — de sorte que ce problème-là, au moment où on se parle, il est réglé, c'est-à-dire que les stations-service établies en territoire autochtone — et plus spécifiquement en réserve indienne en vertu de la Loi sur les Indiens — de la réserve indienne, du territoire indien de Kahnawake, ces stations-service prélèvent correctement et versent au trésor public québécois, via le ministre du Revenu, les dus qui sont perçus à la pompe.

Pas plus tard qu'hier, Mme la Présidente, j'étais en compagnie du premier ministre. Nous avons rencontré, encore une fois, les autorités civiles représentant les Mohawks de Kahnawake, soit le chef Joseph Norton accompagné de, si ma mémoire est bonne, quatre conseillers, et nous avons encore une fois confirmé notre

volonté politique — une fois que nous avons réglé la question de perception de taxes à la base, que nous avons réglé les questions de sécurité publique qui, encore une fois, empestaient, si je peux m'exprimer ainsi, le décor québécois et certainement le climat social et le climat de la sécurité publique dans la grande région montréalaise — de continuer nos échanges et de continuer notre travail pour, nous l'espérons, à court terme, régler les autres différends qui, malheureusement, ont trop longtemps perduré entre notre gouvernement et leur administration locale. Lors de cette même réunion, le chef Norton nous a refait état — ce qu'il m'avait fait déjà à plusieurs occasions sur son territoire, dans son bureau, en réunion avec son conseil de bande... Et en réunion, en ma présence, avec le premier ministre, il m'a réaffirmé la volonté politique des Mohawks de Kahnawake de s'associer, de s'arrimer aux organismes régionaux de la région de Montréal, tant en matière de développement économique qu'en matière de transport.

Donc, je peux assurer et je peux vous assurer, Mme la Présidente, je peux assurer cette commission de l'aménagement et des équipements qu'en ce qui concerne le prélèvement de la taxe de 0,015 \$ le litre à la pompe, il n'y aura pas de problème, parce que nous avons réglé ces problèmes de perception des taxes à la pompe.

Et, en ce qui concerne la volonté politique de notre gouvernement et la volonté politique du gouvernement des Mohawks de Kahnawake de s'arrimer avec nos organismes régionaux, tant au niveau du développement économique qu'au niveau du transport, je ne perçois aucun problème politique. Au contraire, je pense que nous sommes en voie d'établir une relation de confiance mutuelle, une relation de travail, je pense, très positive, des direx mêmes du conseil de bande, avec les Mohawks de Kahnawake. Donc, si l'opposition officielle, dans sa volonté de «filibuster», cherche à soulever des problèmes avec les Mohawks de Kahnawake, je pense qu'ils sont sur la mauvaise piste. Merci, Mme la Présidente.

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

M. Cherry: Mme la Présidente, pour reprendre les propos du ministre en réponse à mon collègue de LaFontaine, vous vous souviendrez que, quand, d'abord, le collègue de LaFontaine a voulu référer à un message qui a été émis par Telbec, qui représente la position des maires dans la région de Montréal, la première remarque du ministre, ça a été: Il a été déjà lu. Bien, je veux juste rappeler au ministre que celui qui avait été lu, c'était celui du 4 décembre. Celui dont mon collègue a amplement fait état, c'est celui du 8 décembre, suite à la présence des gens en commission parlementaire et suite au comportement du ministre en commission, ce qui a fait qu'ils font maintenant appel au premier ministre pour les entendre, étant convaincus qu'ils n'ont pas eu l'oreille de l'actuel ministre des Transports.

Dans un deuxième temps, Mme la Présidente, mon collègue, le ministre, a dit au député de LaFontaine

que, s'il avait été ici depuis le tout début des travaux, il n'aurait pas à tenir les propos qu'il a tenus. Je rappelle, Mme la Présidente, que mon collègue de LaFontaine est arrivé à l'article 2 du projet de loi — donc, il n'en a pas manqué beaucoup, là — à l'article 2. L'article... Je vois le ministre qui sourit, là. Il n'y était pas au commencement pour la raison dont on se souviendra, c'est qu'au même moment où, nous, nous siégeons ici, il y avait une autre commission, qui entendait l'état de la situation entre les cols bleus de la ville de Montréal et la ville. Le député de LaFontaine, également très préoccupé par la situation de Montréal, avait choisi d'être là. Mais, immédiatement après que, ça, ça a été fini, il s'est joint à nous, ici. Donc, dire que, s'il était présent puis s'il suivait son dossier...

Mais, en parlant de suivi de dossier, Mme la Présidente — et c'est vous qui y étiez hier — le ministre a déposé au-delà d'une cinquantaine d'amendements. Le tout premier amendement que le ministre a déposé, c'est sur l'article 3, Mme la Présidente, l'article 3. Et, du moment qu'on questionne: Est-ce qu'il y a eu consultation avec les gens de Kahnawake? suite au premier amendement que le ministre dépose, le ministre lui-même, à sa demande, dit: Voulez-vous retirer ou suspendre l'étude de l'article 3, parce que le premier amendement que j'y dépose, je ne l'ai pas vérifié? Tu sais, pour quelqu'un qui veut faire la leçon aux autres de bien suivre leurs dossiers puis d'être présents, il me semble que le ministre a choisi, en toute amitié, la mauvaise occasion pour faire la leçon aux autres sur la connaissance du dossier. Le tout premier des cinquante et quelques amendements qu'il dépose, c'est lui-même qui en a demandé la suspension.

Je veux choisir un ton, là, pour essayer de... Il me semble qu'il y a moyen d'être en désaccord sans faire ça de façon désagréable. C'est ce que j'essaie de faire. Mais je suggère amicalement au ministre que, dans un dossier dans lequel il est nouveau, je pense qu'il devrait plutôt prendre l'attitude de faire de l'écoute, ce qui lui permettrait d'améliorer son projet de loi, plutôt que de prendre une attitude qui, probablement, cadrerait mieux avec ses habiletés naturelles dans le ministère des Finances mais qui ne fonctionne pas et ne s'applique sûrement pas très, très bien au dossier du ministère des Transports.

Le ministre... Je profite de l'occasion, on en a échangé rapidement avant le début de cette séance d'aujourd'hui, Mme la Présidente... La municipalité régionale du comté de Vaudreuil-Soulanges a envoyé deux lettres, Mme la Présidente: une qui était datée du 7 décembre et une deuxième, du 11 décembre. Les gens auxquels je réfère sont présentement dans la salle, Mme la Présidente, et l'objet, c'était: Projet de loi 102, la position de la MRC de Vaudreuil-Soulanges.

• (12 h 30) •

Je vous lis d'abord, Mme la Présidente, celle du 7 décembre 1995, qui est adressée à l'ensemble des membres, au ministre, à vous, Mme la Présidente, et aux membres de la commission:

«La présente est une ultime intervention de la part des élus de la MRC de Vaudreuil-Soulanges et fait suite, M. le ministre, à votre ouverture et votre engagement lors de la dernière réunion de la Table métropolitaine des transports du 27 novembre, de nous inviter en commission parlementaire afin de régler la situation inadmissible qui affectera d'une façon injuste des contribuables de la région de Vaudreuil-Soulanges.»

Je rappelle à votre attention, Mme la Présidente, que les groupes que nous avons entendus ont fait suite à la demande du retrait d'une motion de ma part que le ministre voulait englober et que, d'aucune façon et à aucun moment, le ministre nous a proposé d'entendre les gens de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, contrairement à ce que ces gens-là disent avoir décelé lors de la rencontre du 27 novembre dernier.

Et ils continuent: «Nous aimerions porter à votre attention d'une façon particulière les quelques points suivants: la MRC a fait la démonstration depuis plusieurs mois que le coût par usager du train de banlieue est exorbitant et inacceptable; le service de trains de banlieue ne correspond ni aux besoins ni à la capacité de payer des citoyens de Vaudreuil-Soulanges; que les études Origine-Destination du ministère des Transports démontrent clairement le très faible lien entre Vaudreuil-Soulanges et le centre-ville de Montréal; que les études Origine-Destination du ministère des Transports démontrent que la très grande majorité des déplacements des citoyens habitant la partie RMR de la MRC se font à l'intérieur de la MRC et avec la partie immédiate du West Island; que les citoyens de Vaudreuil-Soulanges se dotent eux-mêmes de moyens de transport.

«Il faut également souligner que l'utilisation de l'impôt foncier aux fins du fonds de développement constitue une ingérence du gouvernement dans un champ de taxation local.» Le ministre fait souvent référence au fait que les maires lui suggèrent d'utiliser le champ de taxation provincial. Voici ce qu'une MRC nous dit: «Il faut également souligner que l'utilisation de l'impôt foncier aux fins du fonds de développement constitue une ingérence du gouvernement dans un champ de taxation local. Nous déplorons l'inéquité du projet de loi 102, qui impose par décret aux citoyens de Vaudreuil-Soulanges une condition indue au financement du transport en commun de l'île de Montréal et, pour ces motifs, nous contestons donc notre appartenance à cette Agence métropolitaine et demandons de considérer la position de la MRC de Vaudreuil-Soulanges et de retirer du territoire de l'Agence les municipalités concernées.» Et c'est signé: le préfet, M. Luc Tison.

Mme la Présidente, cette lettre était datée du 7 décembre 1995. Ils ont décidé d'en réécrire une deuxième le 11 décembre...

Une voix: Hier.

M. Cherry: ...hier, qui est adressée, bien sûr, au ministre, à vous-même, Mme la Présidente, à Mme la Vice-Présidente et à l'ensemble des membres de la

commission. Et ils disent ceci: «Suite à la dernière réunion de la Table métropolitaine des transports du 27 novembre dernier, le ministre des Transports, M. Robert Campeau — il y a sûrement une erreur, c'est M. Jean Campeau au lieu de Robert Campeau, mais je suis convaincu que le ministre préfère se faire appeler Robert plutôt que Pierre, ces temps-ci...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Cherry: ...a montré une ouverture à la position de Vaudreuil-Soulanges et un engagement à nous inviter à se faire entendre à la commission parlementaire.

«Par la présente, nous sollicitons une audience dans le cadre des délibérations de la commission de l'aménagement et des équipements afin de présenter la position de la MRC de Vaudreuil-Soulanges dans le projet de loi 102.

«Espérant obtenir une réponse favorable à notre requête, je vous prie d'agréer, M. le ministre, Mme la Présidente, Mme la Vice-Présidente, Mmes et MM. membres de la commission, l'expression de mes sentiments distingués.» Et c'est toujours signé: M. Luc Tison.

Mme la Présidente, il est important de rappeler quelles sont les municipalités qui sont incluses dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges. Il s'agit de Hudson, l'Île-Cadieux, l'Île-Perrot, Notre-Dame-de-l'Île-Perrot, Pincourt, Pointe-des-Cascades, Saint-Lazare, Terrasse-Vaudreuil, Vaudreuil-Dorion et Vaudreuil-sur-le-Lac.

Donc, Mme la Présidente, avant le début des travaux de l'audience d'aujourd'hui, j'ai échangé rapidement avec le ministre, et il semblait qu'il profiterait de l'ajournement de la session entre cet avant-midi et cet après-midi, possiblement, ou de celui entre 18 heures et 20 heures pour pouvoir rencontrer ces gens-là et donner suite à la perception que ces gens-là ont eue de la rencontre où le ministre avait clairement indiqué qu'il accepterait de les recevoir en commission parlementaire. Et c'est sûrement une omission de sa part de ne pas les avoir inclus dans la motion au moment où nous avons fait nos audiences particulières. Je termine à ce moment-ci mes remarques sur cet aspect, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Saint-Laurent. Est-ce qu'il y a une réplique du ministre ou si on va...

M. Campeau: Bien, je voudrais juste corriger un point. On n'a jamais dit qu'on les inviterait en commission parlementaire. On leur a même offert, je pense, de les rencontrer à mon bureau pour discuter de ça.

Maintenant, il y a un problème là, et j'en ai parlé à M. Tison le soir de la rencontre à la table métropolitaine de Montréal — bien que le député de LaFontaine dise que, les rencontres, on ne les fait pas... Alors, j'en ai parlé et j'ai dit: C'est une responsabilité

de l'Agence. L'Agence est responsable en totalité des trains, et j'ai dit qu'il me semblait qu'il fallait corriger certaines choses. J'étais sensible à son problème. Maintenant, je n'ai pas pris de décision à ce moment-là, mais l'Agence aura la responsabilité de regarder si le service entre Vaudreuil et Rigaud, comme je l'ai dit ce soir-là, doit être continué ou abandonné. Alors, c'est ça que je leur ai dit, qu'on discuterait de ce problème-là, que j'étais prêt à m'impliquer, à discuter de ça, mais que ça sera surtout l'Agence, une fois formée, qui pourra apporter une décision là-dessus.

M. Cherry: Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors... O.K.

M. Cherry: Juste un petit point là-dessus. Vu que le ministre dit que ce que ces gens-là auraient dû avoir compris lors de la rencontre à laquelle il réfère dans la première lettre, c'est que ça demeurera la responsabilité de l'Agence, même s'il est prêt à les recevoir à son bureau, là — je ne sais pas si ça a été fait ou s'il indique qu'il va le faire... Mais, comme il dit que, une fois que l'Agence sera formée, ça sera la responsabilité de l'Agence, si j'ai bien compris les propos que le ministre vient de tenir, pourquoi il nous dépose un amendement pour retirer Mirabel et pour retirer la MRC de Beauharnois? Je veux dire... Pourquoi il décide de déposer un amendement pour modifier le projet original et que, quand d'autres veulent avoir le même genre de traitement, il dit: Là, ce n'est plus de mes affaires, je m'en lave les mains, ça devient la responsabilité de l'Agence? J'aimerais entendre le ministre à ce sujet, Mme la Présidente.

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

M. Campeau: Eh bien, il mélange deux choses, le député de Saint-Laurent. D'abord, une question de territoire de RMR, là. Si on nous dit que c'est une question... L'autre, c'est une question de services. Bon, il y a un train qui existe, qui part de Rigaud et qui s'en vient. Bon, bien, il faut partir de là. Alors, qu'on ne mélange pas les questions de territoire du Grand Montréal, du RMR et celles qui doivent être exclues ou pas. Il faut faire attention.

Maintenant, les gens de la municipalité régionale de Vaudreuil-Soulanges, c'est qu'à l'heure actuelle il n'y a pas d'agence, la loi n'est pas passée. Ce qu'on a dit, c'est qu'on était prêts à les recevoir, avec les gens de mon cabinet et, bien sûr, avec des experts du ministère, pour voir comment on pourrait regarder ça et ce qu'on pourrait suggérer à l'Agence une fois qu'elle aura été créée, parce que l'Agence, au début, tant que le président-directeur général n'aura pas été nommé, eh bien, ça va dépendre du ministère des Transports. Alors, on demeure étroitement liés tant qu'il n'y pas un président-directeur général et surtout tant que la loi n'est pas passée. Puis, l'Agence, quand elle va être créée, elle

va quand même continuer d'avoir un contact très proche, un contact important avec le ministère des Transports, qui va lui passer ses connaissances là-dessus, et ils pourront discuter, puis évidemment que les municipalités seront impliquées là-dedans, et celle de Vaudreuil-Soulanges sera impliquée plus directement dans ce problème qui la concerne.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Jacques-Cartier.

● (12 h 40) ●

M. Kelley: Oui. Juste pour revenir sur ce que le député de Vimont vient de dire il y a quelques minutes. Moi, je n'ai pas soulevé ça, de dire qu'il y a un grand problème. C'est juste au niveau du respect que c'était très important de les consulter, et j'en conviens qu'il y avait une entente signée entre le ministre de la Sécurité publique et Kahnawake sur les forces policières. Mais je veux rappeler aux membres de cette commission que le gouvernement du Parti québécois précédent a complètement abandonné les patrouilles des routes à Kahnawake, que c'est suite à la crise de 1990 qu'on a remis les patrouilles de la Sûreté du Québec et la GRC et que c'est suite à ça que nous avons commencé le long travail de discuter une entente entre Kahnawake et le gouvernement du Québec. Je suis très heureux qu'il y ait eu une entente signée, mais je peux assurer les membres de cette commission que c'est le fruit d'un travail qui a commencé à la fin de 1990. Et ça prend du temps, c'est un milieu complexe et un milieu où ça prend toujours du temps, mais avant tout il faut commencer par bien les informer, par les consulter.

Et, au-delà du grand discours du député de Vimont, quand on tombe dans quelque chose de pratique... Ça, c'est un projet de loi qui a été déposé au mois de juin. Je ne sais pas à quel moment le ministère a jugé bon qu'il fallait ajouter la réserve indienne, ce qui est dans l'amendement qui est devant nous, mais, jusqu'à vendredi, 17 heures, de la semaine passée, la communauté mohawk de Kahnawake n'avait pas vu encore une copie du projet de loi 102, et c'est ça que je veux souligner. Je trouve ça regrettable, et, comme je l'ai dit au ministre, ce n'est pas comme une autre municipalité, ils ne sont pas membres de la Table des préfets et des maires. C'est juste au niveau du respect, au niveau de la courtoisie. Je pense que, la prochaine fois, avant de présenter un amendement qui touche une communauté autochtone, le respect des fondements de la politique du gouvernement du Québec en matière autochtone exige que lui, ou son cabinet, ou son ministère prenne la peine de les informer correctement de ce que le gouvernement du Québec entend faire dans le domaine. C'est tout. Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Jacques-Cartier.

M. Campeau: Pas de commentaires, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Pas de commentaires. M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: Oui, merci, Mme la ministre. Tout d'abord...

M. Cherry: Mme la Présidente.

M. Gobé: Mme la Présidente. C'est peut-être prémonitoire dans votre cas.

La Présidente (Mme Bélanger): Sûrement.

M. Gobé: Tout d'abord...

Une voix: M. Bouchard lui a fait une offre.

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Gobé: Lequel Bouchard, qui fait les offres?

M. Cherry: Ha, ha, ha!

M. Gobé: Tout d'abord, je tiens à donner mon appréciation à mon collègue, le député de Saint-Laurent, qui s'est permis de faire quelques mises au point au ministre quant à mon assiduité dans les travaux parlementaires, et je tiens à rappeler au ministre que, en effet, le soir où ça a commencé, l'après-midi vers 16 heures, cette commission, je siégeais à écouter les cols bleus et la ville de Montréal. Les Montréalais étaient pris avec un grave problème qui touchait le transport, car, en effet, le déneigement ne se faisait pas. Et, quand le déneigement ne se fait pas, bien, les voitures ne roulent pas, les autobus ne roulent pas. Je trouvais donc très important d'y assister, et nous avions convenu avec le député de Saint-Laurent, qui est porte-parole officiel de notre formation politique en matière de transport, que nous partagerions la tâche, car, au départ, nous devions y assister tous les deux. J'ai donc dû rester à écouter et à participer aux travaux de cette commission très importante pour les Montréalais, ce qui ne m'a pas empêché, aussitôt que cela a été possible, de revenir ici. On m'avait avisé, d'ailleurs, que l'article 1 n'avait pas commencé à être étudié ou était commencé simplement et que ça achoppait, là, sur le nom de l'Agence, et je ne voyais pas en quoi ne pas avoir discuté quant au nom officiel de l'Agence pouvait entacher la qualité de la représentation des citoyens que je pouvais faire à cette commission parlementaire.

En ce qui concerne les dossiers de transport, je mentionnerai au ministre que j'ai, depuis 1985, date de mon élection dans la région de Montréal, dans le comté de LaFontaine, toujours mis beaucoup d'attention et toujours participé à tout ce qui touchait de près ou de loin non seulement les activités de la région de Montréal, mais particulièrement le transport. Et, à ce titre, je dois dire que le député de LaFontaine, comme

président de caucus, avec ses collègues de l'est de Montréal, ont réussi à faire en sorte que le gouvernement fasse maintenant une des plus grandes artères routières de l'est de Montréal, soit la construction du boulevard Henri-Bourassa, qui traînait depuis 25 ans et qui est actuellement, maintenant, en construction, entre autres choses, et ça, en plus d'avoir participé au plan de transport du ministre Côté et à différents autres forums ainsi qu'à la consultation tenue par le ministre des Transports — et le sous-ministre, à côté, doit s'en souvenir — l'ancien ministre Sam Elkas, sur les prévisions de transport dans la région de Montréal.

Alors, je ne prends pas du tout les réponses du ministre à l'effet que je ne connais pas ça ou que je n'étais pas là. Je trouve ça un peu dommage, je pense, que, dans un débat aussi important, avec des questions aussi pertinentes ayant trait à la consultation, le ministre se permette des réponses comme celles-là.

Moi, j'ai une question à poser au ministre. Vous avez dit que c'était l'Agence qui verrait à exclure ou à ne pas exclure les gens de la MRC, là-bas. Moi, j'aurais une question à lui poser: Lorsque vous avez décidé d'exclure Mirabel, avez-vous rencontré le maire de Mirabel?

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

M. Campeau: Mme la Présidente, nous avons suivi la définition des RMR qui existait avant, et c'est celle-là qu'on a prise. Alors, je répète au député de LaFontaine que nous avons rencontré la Table des préfets et des maires, que nous avons rencontré la table de la région métropolitaine de Montréal — ce sont deux liens — et que, justement, le maire de Mirabel est sur la grande Table métropolitaine des transports.

M. Gobé: Bon, je pense que ça représente... Peut-être une question de clarification au niveau de la procédure. Si je comprends bien, — on s'était un peu éloigné, là — nous étions en train de discuter de l'amendement du ministre sur l'ajout de Kahnawake. D'accord? Alors, je pense que, sur l'amendement, moi, personnellement, j'ai fini de parler. On reviendra sur Mirabel après, M. le ministre, parce que je pense qu'on déborde le débat. Je pense que commencer à aborder le cas de Mirabel en le mélangeant avec votre amendement sur la réserve indienne, c'est peut-être d'autres consultations qui ont eu lieu, pour d'autres raisons, et le débat est peut-être plus large quant aux infrastructures globales de la région de Montréal que celui-là. Alors, moi, je serais peut-être...

M. Campeau: Là, je suis content, Mme la Présidente, de voir que le député réalise enfin qu'on sort de l'article 3.

M. Gobé: Ah, non, non! On va revenir sur l'article 3. L'amendement, je parle. On est seulement à l'amendement, là.

M. Campeau: Non, non, mais l'amendement...

M. Gobé: O.K. L'amendement sur la réserve indienne à inclure sans consultation, sans que vous ayez fait un téléphone, dans une tractation que les gens ignorent pour l'instant, sans même qu'ils aient eu une copie de cela et...

M. Campeau: Mme la Présidente, je veux quand même rappeler des choses, il faut répéter: Cette taxe-là, ils ne la paient pas, elle leur est remboursée. Alors, ce n'est pas une nouvelle taxe pour cette communauté-là. Et, tel que mon collègue l'a expliqué tout à l'heure, le secrétaire aux affaires autochtones, il a donné toute l'explication. Bon, si on veut entendre là-dessus encore pérorer, bien, après-midi, le secrétaire aux affaires autochtones sera là et répondra à d'autres questions s'il y a lieu, élaborera encore. Mais qu'est-ce que vous voulez qu'on fasse, là, là-dessus? On l'a expliqué, cette taxe-là, ils n'ont pas à la payer, elle leur est remboursée.

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

M. Cherry: Mme la Présidente, avec la permission du ministre, vu qu'il vient de faire des commentaires. Il vient de répéter qu'il en a fait, de la consultation. Il dit: J'en ai fait, on leur a parlé, aux maires, puis tout ça. Évidemment, je comprends qu'il ne peut pas avoir un long exercice, il est en fonction depuis le tout début du mois de novembre, donc ça fait à peine un mois. Mais, lui, personnellement, à combien de reprises a-t-il rencontré les maires de la Table des préfets et des maires de Montréal, à combien de reprises, lui, dans ce mois-là? Il hérite quand même d'un dossier qui était préparé par son prédécesseur, mais c'est lui... Mais le premier geste que le gouvernement nous a demandé de poser depuis que le projet de loi a été déposé au mois de juin, ça a été de modifier le nom du parrain du projet de loi pour dire maintenant: Il faut changer le nom de Jacques Léonard, député de Labelle, pour celui du député de Crémazie, M. Campeau, qui est le nouveau ministre des Transports.

Et il nous répète: J'en ai fait, des consultations, je les ai rencontrés, ces gens-là, lors d'une rencontre. Et on le retrouve dans leur première lettre, ils disent: Lors de la rencontre du 27 novembre — O.K.? — on nous invite en commission parlementaire. M. le ministre, pour faire suite à votre ouverture et à votre engagement lors de... Donc, ce que ça nous confirme, c'est qu'il y a eu une rencontre le 27, et ce que ces gens-là ont compris, lors de la rencontre du 27, c'est «votre ouverture et votre engagement [...] de nous inviter en commission parlementaire afin de régler la situation inadmissible qui affectera d'une façon injuste des contribuables». «C'était-u» la première fois qu'ils les rencontrait, «c'était-u» la deuxième fois, «c'était-u» la cinquième fois? Mais comment ces gens-là ont pu percevoir, suite à la rencontre

du 27, que le ministre les inviterait en commission parlementaire? Et, finalement, le ministre dit: Non, je n'ai jamais promis, je ne me suis jamais engagé, je n'ai jamais rien fait qui pouvait indiquer à ces gens-là que je les entendrais en commission parlementaire, mais je suis prêt à les recevoir à mon bureau. Combien de fois il les a rencontrés et comment peut-il y avoir une différence aussi marquée entre ce qu'eux ont compris et ce que le ministre prétend, lui, que ces gens-là auraient dû comprendre?

• (12 h 50) •

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

M. Campeau: Bien, c'est quoi, sa question?

M. Gobé: Il n'a pas compris votre question, M. le député.

M. Campeau: Bien, il parle tellement que je ne sais pas où est la question.

M. Cherry: Mme la Présidente, le ministre dit qu'il en fait, de la consultation, qu'il les a rencontrés, les maires. Je le ramène à la première lettre de la municipalité régionale, du 7 décembre. Ces gens-là disent: M. le ministre, suite à votre ouverture et à votre engagement lors de la dernière réunion de la Table métropolitaine des transports le 27 de nous inviter en commission parlementaire afin de régler la situation inadmissible qui affecte d'une façon injuste des contribuables de la région de Vaudreuil-Soulanges... Je dis au ministre — il vient d'arriver dans le dossier du transport, ce n'est pas un reproche que je lui fais, il vient d'arriver: Combien de fois vous avez eu des réunions avec la Table des préfets et des maires? À une des réunions que vous avez tenues et qui est datée du 27, ces gens-là étaient présents. Eux autres ont compris que vous les invitiez en commission parlementaire pour venir régler. Vous nous répondez: Ah non! ce n'est pas ça que j'ai dit, là. Je suis prêt à avoir une rencontre, avec mon personnel et des gens, pour répondre à leurs questions, mais je n'ai jamais pris l'engagement de les recevoir en commission parlementaire. Je ne sais pas si le ministre les a rencontrés souvent, mais il semble qu'une ou les quelques fois où ils se sont rencontrés, définitivement l'incompréhension s'est installée. Alors, je dis au ministre: Comment il peut y avoir une si grosse différence entre ce que, lui, il dit qu'il a dit à cette réunion-là et comment ces gens-là l'ont compris?

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

M. Campeau: Bon, Mme la Présidente, d'abord il s'agit de souligner que, quand on avait décidé de recevoir des gens en commission parlementaire, on avait finalement mis quatre noms sur la table. Le député de Saint-Laurent avait suggéré quelques noms, et on les a fait venir, je pense. Alors, à ce moment-là, lui, il n'avait pas parlé de Vaudreuil-Soulanges. En tout cas, on en avait convenu, des noms, et, s'il en avait voulu d'autres, peut-être qu'on en aurait mis d'autres. D'ici à

ce temps-là, je tiens à rappeler que j'ai été nommé le 3 novembre 1995. Dès le 9, il y a eu, entre autres, une table avec les préfets et maires. Le 27 novembre, comme le député l'a dit, il y a eu la rencontre avec la Table métropolitaine des transports, et c'est à ce moment-là que, à la fin de la soirée ou pendant la soirée, je ne peux pas me souvenir, j'ai parlé au préfet Luc Tison en lui disant: Oui, on va trouver une solution, il me semble qu'il y a quelque chose qu'il faudrait corriger dans votre cas, et j'ai dit: La solution, on ne l'a pas.

Je ne me souviens pas d'avoir mentionné qu'on les ferait venir en commission parlementaire, mais ce que j'ai dit, par exemple, j'ai dit: On va vous rencontrer. Or, je ne peux pas blâmer le préfet d'avoir pensé qu'on les rencontrerait en commission parlementaire. Ça se peut. Moi, ça n'a pas été dans mes propos. Maintenant, on a offert de les rencontrer au ministère des Transports, avec mon cabinet, les deux ensemble. Si c'est profitable, l'offre est encore sur la table, et, si on peut le faire aujourd'hui, on le fera aujourd'hui. Mais cette offre-là est toujours là, qu'on peut faire une rencontre. Maintenant, on me dit que jusqu'ici ils n'avaient pas souhaité avoir de rencontre avec nous. Bon, bien, alors on le remet. On peut avoir une rencontre, ça nous fera plaisir de les rencontrer.

Entre-temps, j'ai parlé au maire Bourque, j'ai rencontré le maire Bourque. Oui, Mme la Présidente. J'ai rencontré aussi le maire de Laval, oui; j'ai rencontré aussi le maire Gladu, oui; chacun pour des périodes longues ou pas longues. Bien, avec certains, c'est juste une conversation courte, d'autres un peu plus longue, selon les rencontres, à chaque fois. Alors, on en est là.

Maintenant, je profite aussi de l'expérience de mon collègue, l'ancien ministre des Transports, aujourd'hui président du Conseil du trésor. Je l'ai aussi consulté sur les rencontres qui avaient eu lieu dans le passé entre lui et la Table des préfets et des maires et la Table métropolitaine des transports. Alors, là-dessus, ce sont les faits, Mme la Présidente. C'est comme ça que ça s'est passé.

M. Cherry: Mme la Présidente.

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

M. Cherry: Il semble que le ministre veut maintenant préciser les faits, et je profite des faits récents qui se sont passés. Le ministre se souviendra sûrement, et surtout vous, madame, qui assumiez la fonction de présidente à ce moment-là, que j'avais déposé une première motion pour entendre la Table des préfets et des maires du Grand Montréal. Le ministre a fait une proposition. Il a dit: Si le député de Saint-Laurent veut retirer sa motion — qu'on commence par entendre la Table, parce que j'en avais d'autres, groupes — pour entendre la Table des préfets et des maires du Grand Montréal, je suis prêt à inclure ce groupe-là à l'intérieur de quatre, dont la Table des préfets, Transport 2000, la Chambre de commerce de Montréal, et, nous, on a suggéré au

ministre, avec la collaboration du député de La Prairie, d'ajouter les handicapés. Bon.

Alors, on a dit: Si c'est ça, les quatre groupes, vu que le premier qu'on proposait était dedans... Mais le ministre a raison de dire: Je n'ai jamais proposé Vaudreuil-Soulanges, parce qu'il semble que la perception que ces gens-là ont eue, c'est que lui leur avait dit qu'il les entendrait. Donc, il me dit: Le député de Saint-Laurent ne l'a pas mis dans sa motion. Parce que j'ai voulu faire un geste de bonne foi, de collaboration pour accepter les groupes que le ministre semblait juger importants. En autant que mon groupe premier était dedans, et pour accélérer les travaux de la commission, j'ai accepté de retirer ma motion — vous vous en souvenez, Mme la Présidente — pour prendre celle du ministre. Aujourd'hui, il me dit: Les gens de Vaudreuil-Soulanges, jamais le député de Saint-Laurent m'a demandé de les entendre. Là, je vous avoue, donnez-moi une chance de vous aider, parce que, autrement, ça va être long, les travaux de cette commission-ci.

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

M. Campeau: Mme la Présidente, de l'aide comme ça, je n'en ai pas besoin. Bon, revenons à Vaudreuil-Soulanges. On me rapporte qu'il y a même une rencontre qui avait été cédulée à mon ministère. Elle n'a pas eu lieu, elle a été annulée par Vaudreuil-Soulanges. Ils ont bien le droit, je ne leur en fais pas le reproche, d'avoir annulé la rencontre. Peut-être que ça n'entrait pas dans leur calendrier ou dans leur cédule, leurs disponibilités. Parfait. Moi, je n'avais pas réalisé que vraiment la rencontre avait été fixée, l'heure, la date et la journée. Bon. Alors, maintenant, si Vaudreuil-Soulanges veut une autre rencontre, veut en céduler une autre, ça va nous faire plaisir de les rencontrer, tout comme je l'ai dit à M. Tison le soir du 27 novembre. Maintenant, jamais nous n'avons promis à la municipalité régionale de comté de Vaudreuil-Soulanges de les inviter en commission parlementaire. Ce n'est pas mal en soit, et on aurait pu les inviter, puis ça aurait été bien, ça n'aurait pas été mal, ils auraient pu exprimer leur point de vue, oui. Mais on avait jugé bon de les rencontrer parce qu'ils avaient un problème tout à fait spécial, tout à fait, je dirais, personnel, tout à fait spécifique à leur municipalité régionale.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, merci, M. le ministre. Moi, avant de suspendre les travaux jusqu'à 15 heures, j'aimerais faire un rappel au règlement. Alors, tout à l'heure, quand M. le ministre a signalé l'absence du député de LaFontaine, vous savez que notre règlement ne permet pas de signaler l'absence d'un membre, soit d'une commission ou de l'Assemblée nationale, parce qu'on sait que, souvent, tous les députés sont astreints à plusieurs tâches. Alors, le règlement ne permet pas de signaler la présence de quelqu'un...

Une voix: L'absence.

La Présidente (Mme Bélanger): ...l'absence de quelqu'un. Au contraire, la présence, il faut la signaler en commission parlementaire, mais, l'absence, le règlement ne le permet pas. Alors, pour éviter... Parce qu'on sait que du côté de l'opposition il va y avoir d'autres remplacements pour l'étude de cette commission-là, des députés qui sont pris ailleurs aujourd'hui et qui peuvent être ici demain. Alors, j'aimerais que cette mise au point soit maintenue, on ne doit pas signaler l'absence d'un député. Alors, ceci étant dit, la commission suspend ses travaux jusqu'à 15 heures.

(Suspension de la séance à 12 h 59)

(Reprise à 15 h 9)

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre, s'il vous plaît! La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Au moment de la suspension des travaux, nous étions à l'étude de l'amendement à l'article 3. Il reste 48 secondes au porte-parole, il reste 1 min 50 s au député de LaFontaine et 6 min 32 s au député de Jacques-Cartier.

M. Gobé: Bon, on est correct, là. On va faire une couple d'heures avec ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, le ministre avait fait des réponses au député de Saint-Laurent. Alors, je pense que c'est le député de LaFontaine qui m'avait demandé la parole.

M. Cherry: Bon, il me reste combien, vous dites, 48 secondes?

La Présidente (Mme Bélanger): Quarante-huit secondes.

M. Gobé: Finis tes 48 secondes, vas-y!

M. Cherry: Ça va, Mme la Présidente, pas besoin de...

La Présidente (Mme Bélanger): D'accord. Alors, M. le député de LaFontaine.

• (15 h 10) •

M. Gobé: Oui, alors, merci beaucoup. Je profiterais, vu qu'on reprend les débats maintenant... Avant d'ajourner pour aller vaquer à d'autres affaires, nous avons reçu, de la part du ministre, une assurance qu'il rencontrerait les gens de la MRC de Vaudreuil-Soulanges. Ma question au ministre: Est-ce que vous avez rencontré les gens de la MRC?

M. Campeau: Oui, est-ce qu'il pourrait poser toute sa question au complet, en somme, pour que je le conte juste une fois?

La Présidente (Mme Bélanger): Moi, je n'ai pas à juger de la question ni de la réponse.

M. Campeau: Mais, Mme la Présidente, je souhaiterais... Si c'est sa seule question, c'est parfait, je vais répondre tout de suite, mais, s'il y a une sous-question, j'aimerais mieux qu'il pose toute sa question dans l'ensemble.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien, là, il a 1 min 50 s pour vous poser sa question.

M. Gobé: Bon. Alors, pour vous accommoder, M. le ministre, rapidement...

M. Campeau: J'apprécie.

M. Gobé: ...avez-vous rencontré les gens de la MRC de Vaudreuil-Soulanges et quels ont été les résultats de cette rencontre?

M. Campeau: Bon, Mme la Présidente...

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

M. Campeau: Oui, nous avons rencontré les gens de Vaudreuil-Soulanges. Je pense qu'ils rencontrent, ce soir, le député de Saint-Laurent et le chef de l'opposition. Remarquez bien que je profite de l'occasion, peut-être qu'on pourrait inviter le chef de l'opposition à la commission. Il pourrait nous dire s'il est d'accord avec la définition RMR ou s'il préférerait la définition du Grand Montréal pour tout envelopper la MRC de Vaudreuil-Soulanges. Peut-être que le chef de l'opposition préférerait ça. Je voulais en discuter un peu avec lui et avoir un échange, mais je ne sais pas si on pourrait avoir cet échange-là avec les gens de Vaudreuil-Soulanges.

Mais, pour revenir aux gens, oui, nous avons rencontré M. Tison et son adjoint, ou son associé, ou son collègue. On a échangé et on doit lui revenir, lui soumettre un projet pour voir comment on peut régler son problème de train Vaudreuil-Rigaud. Notre décision finale n'est pas encore arrêtée, mais on a l'intention d'arriver à quelque chose d'ici les prochaines heures.

M. Gobé: Oui, alors, juste en passant comme ça, j'apprécie beaucoup l'invitation que le ministre fait au chef de l'opposition de le consulter, mais, d'après moi, c'est aux dizaines de maires qui n'ont pas été consultés qu'il devrait faire cette invitation-là. Le chef de l'opposition, il est représenté ici par ses députés. Alors, s'il veut vraiment bonifier le projet de loi puis faire oeuvre utile pour le rendre solide, le rendre progressif, regarder vers l'avenir, une construction, là, qui va tenir la route puis qui va être bénéfique pour l'ensemble des citoyens, bien, qu'il transmette donc l'invitation qu'il vient de faire au chef de l'opposition à tous les maires et tous les représentants qui auraient voulu se

faire entendre en cette commission. Il me semble que ça serait certainement là beaucoup plus productif plutôt que de faire des échappatoires, puis dire: J'invite le chef de l'opposition. On sait très bien que le député de Saint-Laurent et le député de Jacques-Cartier, moi-même et le député de Viger, présents à cette commission maintenant, nous sommes capables de répondre à ça.

Alors, je vois, encore là, que le ministre amène des remarques dilatoires pour ne pas accéder à la demande du milieu d'être consulté. Et ce que je découvre, encore une fois, c'est ce qu'il avait dit au début, ce matin, de la commission: Quand on fait une nouvelle taxe, on ne consulte pas. Alors, ça a résumé le fond de sa pensée. Le projet de loi 102, pour lui, c'est une nouvelle taxe, ce n'est pas un plan de transport, ce n'est pas une politique sur les transports, c'est une nouvelle taxe. Et le ministre des Finances, ce qui ressort, c'est ce que le chef du gouvernement avait dit: que c'est un technocrate sans âme. Ça déteint sur ses ministres, en effet, et je dois déplorer que c'est avec cette attitude et cette mentalité...

M. Cherry: À part de ça, il est correct.

M. Gobé: ...qu'on aborde ce projet de loi là.

Alors, comme Montréalais et résident de la grande région de Montréal, je comprends peut-être que des députés qui ne sont pas de la région de Montréal peuvent des fois mal comprendre ça, mais, moi, comme payeur de taxes de la région de Montréal, lourdement taxé, qui a des services de transport en commun qui ne correspondent pas à la réalité, qui créent d'énormes problèmes à la population — des gens ont de la difficulté à se rendre travailler, de la difficulté à aller dans les hôpitaux, et on sait qu'on a coupé beaucoup d'hôpitaux dans la région de Montréal — je dois déplorer l'attitude du ministre...

La Présidente (Mme Bélanger): Malheureusement, M. le député d'Abitibi, malheureusement, M. le député de... le temps est écoulé.

M. Cherry: À part de ça, il est correct.

M. Pelletier: Question de directive, Mme la Présidente.

M. Campeau: Mme la Présidente, je diffère...

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant! Assoyez-vous d'abord.

M. Pelletier: J'étais loin, je voulais me faire voir.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, question de directive.

M. Pelletier: Est-ce qu'en commission un député peut dire n'importe quoi?

Une voix: L'important, c'est que vous parliez.

Une voix: La réponse est oui.

Une voix: Il peut radoter comme il veut.

M. Pelletier: Je faisais référence à des mots antiparlementaires.

La Présidente (Mme Bélanger): Je n'ai pas entendu de mots antiparlementaires.

M. Pelletier: J'en ai entendu.

La Présidente (Mme Bélanger): Ce n'était peut-être pas pertinent, mais ce n'était pas antiparlementaire.

M. Gobé: Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Pour une question, oui.

M. Gobé: Je m'excuse, mais il y a une question de règlement qui a été faite, là. Tout d'abord, un député n'a pas à imputer à un autre député des attitudes ou des pensées. Je pense qu'on est ici pour défendre un projet de loi, on est l'opposition. De tout temps, en 10 ans de vie parlementaire, l'opposition a pu débattre des projets comme elle le voulait, sans que les ministériels en grand nombre cherchent à les bâillonner.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de LaFontaine, ce n'est pas...

M. Pelletier: Sans dire des bêtises.

M. Gobé: Mme la Présidente, je lui demanderais de retirer ses paroles. Vous n'avez pas à tolérer des propos comme ceux-là. Un député qui n'était même pas là, ce matin, quand on discutait du projet de loi.

M. Pelletier: Mais je suis là pour écouter...

La Présidente (Mme Bélanger): J'ai dit, ce matin, M. le député de LaFontaine, qu'on ne devait pas souligner l'absence de députés. Alors, vous venez de manquer au règlement, vous aussi.

M. Gobé: Je m'excuse, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Je m'excuse, là...

M. Gobé: ...un député n'a pas à porter de jugement sur les paroles et les propos d'un autre député.

La Présidente (Mme Bélanger): Il a posé la question, j'ai répondu que les propos n'étaient peut-être pas pertinents, mais qu'ils n'étaient pas antiparlementaires. Alors, ceci étant dit...

M. Pelletier: J'ai comme l'impression qu'ils sont après...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député d'Abitibi-Est, voulez-vous, pour parler, vous asseoir, s'il vous plaît!

M. Pelletier: ...vous amener dans une même situation qu'hier après-midi.

M. Gobé: Absolument pas!

La Présidente (Mme Bélanger): Pour parler, il faut que vous vous assoyez.

M. Cherry: Mme la Présidente...

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

M. Cherry: ...puis-je vous faire une suggestion pour avancer nos travaux?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Cherry: Qu'on prenne le vote sur l'amendement du ministre, s'il vous plaît.

La Présidente (Mme Bélanger): D'accord. Alors, est-ce que l'amendement à l'article 2 est adopté?

M. Cherry: Vote nominal.

La Présidente (Mme Bélanger): Vote nominal.

La Secrétaire: M. Campeau?

La Présidente (Mme Bélanger): Sur l'article 3, je m'excuse.

Des voix: L'amendement.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, non, mais l'amendement sur l'article 3. J'ai dit: L'amendement sur l'article 2.

M. Cherry: Excusez, l'amendement sur l'article 3. O.K.

M. Campeau: L'amendement sur l'article 3, oui, madame.

Une voix: Adopté.

La Secrétaire: M. Paquin?

M. Paquin: Oui.

La Secrétaire: M. Lazure?

M. Lazure: Oui.

La Secrétaire: M. Facal?

M. Facal: Oui.

La Secrétaire: M. Cliche?

M. Cliche: Oui.

La Secrétaire: Mme Carrier-Perreault?

Mme Carrier-Perreault: Oui.

La Secrétaire: Mme Doyer?

Mme Doyer: Oui.

La Secrétaire: M. Pelletier?

M. Pelletier: Oui.

La Secrétaire: M. Pinard?

M. Pinard: Oui.

La Secrétaire: M. Cherry?

M. Cherry: Contre.

La Secrétaire: M. Gobé?

M. Gobé: Contre.

La Secrétaire: M. Kelley?

M. Kelley: Contre.

La Secrétaire: Mme Bélanger?

La Présidente (Mme Bélanger): Abstention.

La Secrétaire: L'amendement est adopté.

Pour:	9
Contre:	3
Abstentions:	1

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'amendement est adopté. Alors, j'appelle l'article 3. M. le ministre.

M. Campeau: Alors, l'article 3, Mme la Présidente: «Le territoire de l'Agence est l'ensemble de ceux des municipalités mentionnées à l'annexe A.

«Pour l'application de la présente loi, on entend par "municipalité", sauf dans l'expression "municipalité régionale de comté", et par "territoire municipal", respectivement, une municipalité mentionnée à l'annexe A et son territoire.»

Le premier alinéa de cet article établit le territoire juridique de l'Agence, qui est constitué de l'ensemble des territoires municipaux visés à l'annexe A. Cette annexe identifie toutes les municipalités faisant partie de la région métropolitaine de recensement établie en 1990 par Statistique Canada.

Le second alinéa représente une disposition interprétative introduite afin de faciliter la rédaction de la loi tout en respectant les concepts usuels utilisés lors de la réduction des législations de nature principale.

• (15 h 20) •

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

M. Cherry: Dans un premier temps, Mme la Présidente, avant qu'on s'engage dans d'autre chose, si j'ai bien compris la réponse du ministre tantôt, suite à la rencontre qu'il aurait eue ce midi avec les gens de la municipalité régionale de comté de Vaudreuil-Soulanges, il dit que, là-dessus, ils sont en train de regarder des choses et qu'ils doivent y revenir, premier questionnement. Deuxième: Est-ce que le ministre, en conférence de presse vendredi — pas de la semaine dernière, mais de la semaine précédente — n'avait pas annoncé une diminution du nombre de municipalités qui seraient impliquées sur l'ensemble du territoire? Il me semble qu'il a parlé de diminuer de 102 à 94. Est-ce que c'est un amendement? Est-ce que le ministre a un amendement à nous déposer à cet effet-là?

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

M. Campeau: Je cherche les exclusions, Mme la Présidente. Alors, ça va être... Quand on va arriver à l'annexe, madame, il va être question de l'amendement, de la suppression des municipalités suivantes: ville de Beauharnois, village de Melocheville, ville de Mirabel, paroisse d'Oka, la municipalité d'Oka et la municipalité de Saint-Placide. Ces municipalités sont retirées, car elles sont déjà exonérées de la contribution des automobiles au transport en commun.

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

M. Cherry: Est-ce que je dois comprendre, Mme la Présidente, que le ministre a exprimé une opinion favorable suite à la rencontre qu'il a eue ce midi avec les gens de la municipalité de Vaudreuil sur l'ensemble des municipalités dont je lui ai fait la liste ce matin, à savoir: Hudson, L'Île-Cadieux, L'Île-Perrot, Notre-Dame-de-l'Île-Perrot, Pincourt, Pointes-Cascades, Saint-Lazare, Terrasse-Vaudreuil, Vaudreuil-Dorion et Vaudreuil-sur-le-Lac? Est-ce que le ministre est prêt à recevoir de façon favorable ou à considérer de façon favorable cette représentation, Mme la Présidente?

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

M. Campeau: Mme la Présidente, d'abord, vous me permettez un premier commentaire. Compte tenu que le député de LaFontaine a dit que vous représentez bien le chef de l'opposition, vous êtes en mesure de me faire part de son opinion, puisque vous le représentez. Alors, je voudrais savoir, le député de Johnson, à travers vous, est-il en faveur du territoire tel que suggéré par la Table des préfets et des maires, qui, évidemment, mettrait dans le Grand Montréal Vaudreuil-Soulanges, Beauharnois et Salaberry? C'est un petit peu ça, quand on a discuté avec M. Tison, qu'on essayait de voir. On avait dit: Si le chef de l'opposition, qui est député dans ce bout-là, était ici, on aurait une meilleure idée. Ça pourrait nous aider dans notre raisonnement. Alors, je voulais savoir, vous, comme vous représentez bien le chef de l'opposition, êtes-vous en faveur du territoire de la Table des préfets et des maires ou le territoire recommandé par la loi 102?

M. Cherry: Alors, est-ce que je dois comprendre, Mme la Présidente, que le ministre nous dit que c'est l'opinion du chef de l'opposition qui va faire de quelle façon il va proposer son projet de loi ou pas? J'ai besoin de savoir.

M. Campeau: Pas du tout, pas du tout, Mme la Présidente, mais j'aurais aimé ça savoir son opinion.

M. Cherry: Ah bon! Ah bon! Mais est-ce que vous avez l'intention de prendre, de disposer de l'opinion du chef de l'opposition de la même façon que vous nous avez décrit depuis le début de cette commission? Vous avez dit: Les gens, on peut leur demander leur opinion, mais on n'est pas obligé d'en tenir compte. Vous nous avez répété ça à quelques reprises depuis le début. Et vous vous rappellerez, M. le ministre, que la semaine dernière, lorsqu'on entendait des groupes, on en a entendu trois, quand je vous questionnais, vous disiez: On peut demander l'opinion des gens, mais on n'est pas obligé d'en tenir compte. Et là, tout à coup, aujourd'hui, vous me dites que l'opinion du chef de l'opposition aurait un impact majeur sur la façon dont vous entendez disposer du projet de loi.

M. Campeau: Je pense, Mme la Présidente, que le député, il parle un peu, là, mais tenir compte veut dire que, dans ton raisonnement ou dans ta conclusion, tu vas te souvenir et tâcher d'en prendre compte. Évidemment, quand tu consultes, tu n'est pas obligé de prendre toute l'opinion des autres. Tu prends ce que tu penses qui est le meilleur dans les occasions et tu essaies de l'amener.

Mais, moi, je veux revenir sur ma question: Est-ce que le chef de l'opposition est en faveur de la définition de la Table des préfets et des maires, du territoire, ou du RMR? Ça nous aiderait. Parce qu'on était vraiment dans son territoire, dans son comté, quand je rencontrais M. Tison. Il y avait une réunion qui était

prévue pour ce soir, je ne sais pas si elle est encore prévue. En tout cas, moi, j'y serai s'il y en a une, pour regarder ce problème-là plus spécialement.

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

M. Cherry: Donc, le ministre nous indique qu'il semble qu'à son agenda il y aurait une rencontre ce soir avec les gens de ça et que...

M. Campeau: Nous les avons rencontrés ce midi et il était question qu'on revienne ce soir avec vous, M. le député de Saint-Laurent, et le chef de l'opposition. Mais je ne peux pas dire si c'est confirmé. Il en était question, c'était dans l'air.

M. Cherry: O.K. On vérifiera. On connaît l'état de santé du chef de l'opposition, on sait qu'il est... Mais, s'il était possible... On va tenter d'entrer en communication avec lui cet après-midi et on vous fera part, là, de sa disponibilité pour cette rencontre-là.

M. Campeau: Je ne veux pas la forcer, la rencontre. Moi, on m'a dit que c'était déjà arrangé.

M. Cherry: Qui vous avait dit ça, M. le ministre?

M. Campeau: Les gens de Vaudreuil-Soulanges. On me dit, à mon cabinet, que M. Johnson a fait part de cette possibilité-là.

M. Cherry: On va vérifier.

M. Campeau: Moi, je pensais, Mme la Présidente, qu'il en avait été avisé, compte tenu que vous êtes son représentant officiel sur la commission.

M. Cherry: Ah oui? Bon! Alors, on peut continuer à discuter de l'article...

M. Campeau: Non, non, je veux savoir. Le député de LaFontaine a dit que vous pensiez comme le chef de l'opposition là-dessus. Je veux savoir si le chef de l'opposition est pour la définition du territoire de la Table des préfets et des maires ou de la RMR?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, M. le député de Viger.

M. Maciocia: Oui, Mme la Présidente, je ne fais pas partie de la commission, mais est-ce que je pourrais avoir le consentement pour intervenir dans les discussions qui ont lieu actuellement devant cette commission?

Mme Doyer: Non.

Mme Carrier-Perreault: Non.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon! Ça prend le consentement des membres de la commission. Est-ce qu'il y a consentement?

Mme Doyer: Non.

Mme Carrier-Perreault: Non. Hé! on s'est fait faire ça une fois.

Mme Doyer: Non. C'est assez, il parle trop longtemps quand il parle, pour rien dire.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais là on ne peut pas juger du temps qu'il peut parler...

Une voix: On va noter ça.

La Présidente (Mme Bélanger): ...là, mais, en tout cas, ça prend le consentement puis... À moins que le député de Viger n'ait qu'une question, quelques petites questions à poser, ou s'il veut participer au débat toute la journée, tout le temps de la séance?

M. le député de Viger, est-ce que c'est une question ponctuelle ou si vous voulez participer au débat tout le temps de la commission?

M. Maciocia: Bien, disons, Mme la Présidente, je pense qu'ils ont déjà répondu que c'est non. Alors, je ne...

La Présidente (Mme Bélanger): Non, non, mais il y en a peut-être qui ont répondu pour que vous ne soyez pas membre pour tout le temps de la séance, mais peut-être que, si c'est une question ponctuelle, on peut avoir le consentement.

Mme Carrier-Perreault: C'est parce que, Mme la Présidente...

M. Maciocia: S'ils sont d'accord.

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

Mme Carrier-Perreault: Oui, Mme la Présidente, on se rappelle fort bien que le premier soir où la commission a siégé, on s'est fait demander le même genre de question par le député de Marquette, qui, à ce moment-là, n'était pas membre de la commission. Il a demandé la parole pour une seule question, et la décision a été à l'effet que...

La Présidente (Mme Bélanger): Bien, il n'avait pas demandé la parole pour une seule question.

Mme Carrier-Perreault: ...pour quelques questions, enfin...

La Présidente (Mme Bélanger): Il a demandé la parole pour participer au débat.

Mme Carrier-Perreault: Alors, à partir du moment où on lui a accordé la parole pour une intervention, on a été obligé de lui céder la parole pour le reste de la commission. Compte tenu que ça a pris cinq heures à savoir si on était pour changer le nom de l'Agence, là, qu'on nous a apporté toutes sortes d'éléments et beaucoup de créativité, d'ailleurs, de ce côté-là de la table, alors, Mme la Présidente, moi, dans ces conditions-là, je ne suis pas très favorable à donner mon consentement.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, j'en conclus qu'il n'y a pas de consentement.

Une voix: Non.

M. Maciocia: Mais vous me permettez, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Maciocia: ...seulement de répondre. Parce que je ne voudrais pas non plus que je passe pour quelqu'un qui veut venir ici seulement pour probablement avoir des paroles à travers son chapeau, là.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, il ne faudrait pas imputer des intentions à un membre de la commission, évidemment.

M. Maciocia: Il faut que ça soit bien clair que, si je l'ai demandé, Mme la Présidente, c'est parce que je voulais contribuer à l'avancement du projet de loi.

La Présidente (Mme Bélanger): O.K.

M. Maciocia: Étant donné qu'il ne m'est pas permis de le faire, j'accepte la décision...

La Présidente (Mme Bélanger): D'accord, mais...

M. Maciocia: ... pas question que je...

M. Campeau: Oui, Mme la Présidente...

M. Maciocia: Mais qu'on ne dise pas que je viens ici parce que je veux perdre du temps ou...

La Présidente (Mme Bélanger): Il ne veut pas vous imputer d'intention, M. le député, là, j'en conçois, mais, malheureusement, il n'y a pas de consentement.

M. Maciocia: Aucun problème.

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

M. Campeau: Mais on revient à ma question au député de Saint-Laurent: Qu'est-ce que le chef de l'opposition pense?

M. Cherry: On sera en communication avec le chef de l'opposition en fin d'après-midi...

M. Campeau: Non, non...

M. Cherry: ...avec les intervenants.

M. Campeau: ...ce qui veut dire que le député de LaFontaine s'est trompé. Il m'a dit: Le député sait exactement l'opinion du chef de l'opposition sur le projet. C'est ça que j'ai compris.

M. Cherry: Mme la Présidente, le ministre, je viens de l'informer qu'il va y avoir une rencontre pour un arrimage sur l'ensemble de ça, là. S'il veut se mettre à finasser, c'est facile, facile. On peut jouer à ça tout l'après-midi. Vous savez, Mme la Présidente, c'est facile, facile à faire, ça, là.

Donc, j'informe le ministre que, suite à la rencontre qui aura lieu en fin d'après-midi, nous lui reviendrons, dans les meilleurs délais, avec la réponse qu'il recherche.

M. Gobé: Mme la Présidente...

M. Campeau: Excellent, madame.

M. Gobé: ...peut-être que, vu que le ministre m'a mis un peu en cause... En effet, nous avons une position que tout le monde connaît. Maintenant, il reste que, suite à la rencontre que les gens de la MRC de Vaudreuil ont eue avec le ministre, les gens ont jugé le besoin d'avoir une rencontre avec le chef de l'opposition. Alors, cette rencontre va avoir lieu. Ont-ils des arguments ou des idées à lui faire valoir qui pourraient amener le chef de l'opposition à avoir une attitude différente? Un peu comme si le ministre consultait les gens. Il peut très bien aujourd'hui avoir sa position. S'il voulait rencontrer les maires et les MRC, peut-être que sa position évoluerait, comme elle a évolué déjà, à un certain moment donné.

● (15 h 30) ●

Alors, c'est la même chose, par exemple, pour le chef de l'opposition. Laissons-lui la chance de rencontrer les intervenants de la MRC Vaudreuil-Soulanges et, après ça, eh bien, il nous fera part, à la lumière des nouveaux arguments qu'il aura entendus, quelle est sa position définitive et finale. Je pense qu'on doit donner la chance aux gens aussi de se parler. C'est ce qu'on vous demande à vous, de leur parler; on peut bien lui laisser, à lui, le temps de le faire aussi, avec les intervenants qui demandent à le faire.

M. Cherry: Mme la Présidente.

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

M. Cherry: Juste ce matin, je faisais la lecture au ministre d'une déclaration des maires demandant au premier ministre de réexaminer l'ensemble du dossier. Et, comme les maires n'ont donc pas d'autres recours que de s'adresser directement à Jacques Parizeau, a fait valoir M. Bourque, est-ce que le ministre peut nous dire c'est quoi, la position du premier ministre dans ce dossier-là, s'il vous plaît?

M. Campeau: Mme la Présidente, ça va de soi, le premier ministre fait confiance à son ministre. Dans notre cas, c'est clair et net. C'est peut-être nébuleux de l'autre côté, mais, dans notre cas, ça l'est, clair et net.

M. Cherry: Mme la Présidente, est-ce qu'on doit interpréter, des propos du ministre, que le premier ministre, par la voix de son ministre, n'a pas l'intention de recevoir les maires de la Table des préfets et des maires de la région?

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

M. Campeau: Le premier ministre peut décider de rencontrer les maires. Ce n'est pas moi qui dicte son agenda; alors, à lui de décider là-dessus.

M. Gobé: Alors, le ministre disait qu'il était le porte-parole de M. Parizeau; à ce moment-là, l'est-il ou ne l'est-il pas? Va-t-il les rencontrer ou ne les rencontrera-t-il pas? Puis, s'il les rencontre, c'est pour les écouter, pour faire évoluer son opinion ou pas?

M. Campeau: On va le laisser compléter sa question, Mme la Présidente...

M. Gobé: Elle est finie.

M. Campeau: ...comme ça, ça fera tout l'ensemble. On n'est pas pour répondre à un, à un, à un sur la même question. Qu'on s'entende. J'ai compris que le représentant officiel de la commission ou le leader sur la commission, c'était le député de Saint-Laurent. Bon, bien, alors, j'ai répondu au député de Saint-Laurent.

M. Cherry: Votre bon ami, le député de Saint-Laurent.

M. Campeau: Ça va de soi. Ça va sans dire.

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

M. Paquin: Disons que, d'un côté, on s'est entendu sur un territoire. Ça a été approuvé par le

Conseil des ministres, et c'est maintenant à la commission de statuer sur la valeur de l'article. Donc, il y a un territoire qui a été proposé, avec lequel l'ensemble des ministres, y compris le premier ministre, sont d'accord. Évidemment, la position peut être évolutive dans la mesure des échanges qu'on a ici, à cette commission. Mais est-ce que je dois comprendre, des propos des députés de l'opposition, qu'ils souhaiteraient suspendre l'adoption finale de l'article 3 après la rencontre de cet après-midi et qu'on passe à l'article 4 tout de suite? Est-ce que c'est ça que je dois comprendre?

M. Cherry: Ça peut être une solution, comme on peut avancer nos travaux sur le 3, quitte à ne pas l'adopter, puis on aura ça de fait, plutôt que de...

M. Gobé: Avec une réserve, peut-être, c'est qu'hier nous avions, dans notre discussion, décidé que, si nous ne discutons pas le 3, qui délimite le territoire, on aurait de la difficulté à discuter sur 4. Alors, peut-être qu'on pourrait aller sur 5, au conseil d'administration directement. Là, il y aurait peut-être un petit débat à faire, quitte à revenir, après les rencontres du chef de l'opposition et peut-être du premier ministre, à 3 et à 4, qu'on pourrait adopter, à ce moment-là, rapidement. C'est une bonne idée. Moi, je souscris au député de Saint-Jean.

La Présidente (Mme Bélanger): Le ministre a demandé la parole.

M. Campeau: Mais, madame, c'est parce que je ne veux, là, faire aucune remarque sur la façon dont vous dirigez, mais, moi, j'aimerais ça que vous repreniez, là, que, avant de parler, chacun... que ce soit vous qui donniez la parole. Là, ça vient de partout, là. On a de la misère à suivre. Il semble que...

La Présidente (Mme Bélanger): Vous avez raison, M. le ministre. Alors, là, c'était le député de Saint-Jean qui a suggéré de suspendre l'article 3.

M. Paquin: En fait, ce que j'ai demandé, j'ai posé la question: Est-ce que je devais interpréter, des propos de l'opposition, que c'était leur attente?

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, la question, vous ne la posez pas à l'opposition, vous la posez quand même au ministre.

M. Paquin: Je posais la question à la présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): À la présidente.

M. Paquin: ...à l'effet de comment on devait interpréter les propos des députés de l'opposition. Maintenant, ils ont un peu précisé leur position. Moi, en tout

cas, ce qui m'importe — et, je pense, ce qui importe à tout le monde ici — c'est qu'on avance dans l'étude de ce projet de loi là. Il y a des limites dans le temps, comme vous le savez, ou il y a des impératifs et des conséquences pour les différentes municipalités, notamment pour la ville de Montréal. Et je pense que tout le monde ici est soucieux de faire en sorte qu'on donne le meilleur sort possible à l'ensemble des articles. Donc, moi, je n'ai aucun inconvénient à ce qu'on termine l'article 3 tout de suite, mais je posais la question pour savoir le point de vue des députés de l'opposition, pour nous éclairer.

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

M. Cherry: Je m'excuse, là, mon attention était à l'autre document...

La Présidente (Mme Bélanger): Suite à l'intervention du député de Saint-Jean, à savoir si on suspend l'article 3 étant donné qu'il est censé y avoir des consultations avec le chef de l'opposition ce soir...

M. Cherry: Mme la Présidente, vu que vous me donnez la parole, moi, je pense que ce qui est peut-être déterminant, c'est probablement l'opinion du ministre, comment lui souhaiterait cheminer là-dedans. Donc, avant de donner la mienne, je souhaiterais l'entendre.

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

M. Campeau: Moi, je propose qu'on continue article par article. Nous en sommes à l'article 3, donc, il faudrait travailler sur l'article 3.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, qui a la parole sur l'article 3? Des commentaires? M. le député de Jacques-Cartier.

M. Kelley: Merci, Mme la Présidente. Je ne sais pas comment le ministre veut procéder. J'ai quelques questions. Est-ce qu'il préfère que je les pose en bloc ou que je les pose une par une?

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre, le député de Jacques-Cartier dit qu'il a plusieurs questions. Est-ce que vous préférez qu'il les pose en bloc ou une à une?

M. Campeau: En bloc, s'il vous plaît.

M. Kelley: O.K. Parfait. Avant tout, j'ai vu votre belle carte, alors je ne sais pas si vous avez une autre copie de la carte, mais peut-être, pour aider les personnes de ce côté, si le ministère a des cartes qui seraient disponibles pour regarder le territoire, ça pourrait faciliter la tâche, et surtout si on peut avoir une carte qui indiquera les frontières des MRC et des

commissions intermunicipales de transport, parce que mes questions qui s'en viennent touchent un petit peu à ça. Je ne sais pas si les représentants du ministère des Transports ont des cartes ou quelque chose qui, peut-être, peut nous aider à mieux comprendre le territoire en question. Alors, ça, c'est ma première question.

La deuxième question, c'est: Dans la proposition qui a été faite par la Table des préfets et des maires, on a soulevé la question du pouvoir d'ajouter des municipalités au territoire de l'Agence. Alors, est-ce qu'il y a peut-être une logique qu'on peut aller tout de suite mettre dans la loi le pouvoir? Si, en cours de route, on décide qu'on a oublié une municipalité et que c'est fort logique d'ajouter une municipalité au territoire de l'Agence, pourquoi prévoir ça tout de suite et mettre le pouvoir d'ajouter à l'intérieur du projet de loi qui est devant nous?

Troisième question, qui découle également de la proposition de la Table des préfets et des maires: Vu qu'on est en train, maintenant, de créer la carte, d'identifier le territoire en question, est-ce que le ministère s'est penché sur la question de découper le territoire en zones? Parce qu'il y a la possibilité de faire des tarifs qui existe. Moi, je prends le train de banlieue, il y a les zones A et B pour aller du centre-ville à Beaconsfield; c'est deux zones, donc ça prend deux billets pour faire le trajet. Alors, est-ce qu'on a regardé la possibilité, vu qu'on est déjà au moment du découpage du territoire, d'aborder la question des zones? Et peut-être que ça peut aider au niveau de la tarification si on peut aborder la question des zones.

Ma quatrième question touche les deux MRC-ville qui sont en question pour le moment, c'est-à-dire Laval et Mirabel. Pour les fins de cette loi, est-ce que Laval est une municipalité ou est-ce que Laval est une MRC? Et également, est-ce que Mirabel est une municipalité ou est-ce que Mirabel est une MRC? Alors, ça, c'est la quatrième question.

La cinquième question et la sixième sont liées: Est-ce que le ministère a regardé les problèmes du fait qu'on a coupé quelques MRC en deux? Alors, il y aura les MRC où la moitié sera incluse dans le territoire de l'Agence et l'autre ne sera pas incluse dans le territoire de l'Agence. Est-ce que ça risque de causer des problèmes de gestion au niveau d'une taxe foncière qui s'appliquera à la moitié d'une MRC et pas à l'autre moitié de la MRC?

Le sixième question découle de la cinquième question. Pour les commissions intermunicipales de transport, il y aura des villes, à l'intérieur de ces commissions, couvertes; il y aura une ville, à l'intérieur, pas couverte. Est-ce que ça va causer des inconvénients et des problèmes de gestion?

● (15 h 40) ●

Finalement, la septième question — on va revenir poser ces questions plus en détail, mais, vu que le ministre veut qu'on pose les questions en bloc — c'est toute la question des problèmes frontaliers. Dans la présentation que, je pense, le maire Vaillancourt a faite,

il a parlé de la situation de, je pense que c'étaient Blainville, Sainte-Thérèse et Mirabel, qui font trois coins de rue, et il y aura des stations d'essence, sur un coin de la rue, qui devront payer le 0,015 \$ le litre et, l'autre côté de la rue, directement en face, il y a une autre station d'essence... Alors, est-ce que le ministère... Parce que je comprends que c'est toujours un problème, et on a vu ça quand l'écart entre le prix de l'essence au Québec et en Ontario, par exemple, est devenu trop grand, on a dû faire des mesures d'un certain étalement des coûts dans les zones frontalières, et tout ça. Mais, dans le découpage que le ministre préfère cet après-midi, si j'ai compris, c'est les 96 municipalités. Est-ce que les personnes ont commencé à faire la recherche sur le territoire de l'Agence pour voir, dans le pratique, où on va créer des problèmes?

Parce que je suis conscient que, peu importe où on va tracer la ligne, on va causer des problèmes des deux côtés de la ligne. Mais, dans le découpage que le ministre préfère et nous présente devant la commission aujourd'hui, est-ce qu'il y a des endroits déjà identifiés? Je pense que le maire Vaillancourt a parlé d'un spécifique avec la décision de faire une exemption pour Mirabel. Mais est-ce qu'il y a d'autres endroits où le ministère a déjà... Et, comme je l'ai dit ici, j'ai une autre carte du ministère dans un autre document, mais ça ne m'aide pas trop, trop, parce que je n'ai pas le découpage du territoire préféré par le ministre. Mais est-ce qu'il y a des endroits déjà identifiés et, si oui, est-ce que le ministère va essayer de faire une compensation? Moi, si je suis propriétaire d'une station d'essence, obligé de payer 0,015 \$ le litre de plus de taxation, et que mon concurrent de l'autre côté de la rue n'est pas obligé de le faire, il y a un problème, parce que je vais vite perdre ma clientèle à la personne de l'autre côté de la rue. Alors, qu'est-ce que le ministère a prévu en genre de compensation pour les personnes qui vont être prises dans certaines guerres de frontière comme ça?

Alors, ça, c'est mon bloc de questions. Je vais réserver le temps pour revenir aux réponses, mais je vais attendre le ministre.

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): Alors, M. le ministre.

M. Campeau: Merci, d'abord, au ministre pour la précision dans les questions. C'est vraiment clair et, si j'en ai échappé une, bien, je vous demanderai. Commençons par la septième, si vous voulez, votre dernière, vos zones frontalières. Bien, vous êtes d'accord avec moi que, indépendamment de la zone, il y a toujours des petites anomalies qui se présentent. Alors, qu'on prenne la zone de la Table des préfets et des maires ou la zone de la RMR, dès qu'on sort de la zone, on peut frapper, comme vous le disiez, un coin de rue où il y en a un qui l'a, l'autre qui ne l'a pas. C'est un peu un des inconvénients d'une taxe comme ça. Mais on a aussi les mêmes problèmes vis-à-vis des douanes aux États-Unis, où, d'un côté de la douane, l'essence est d'un certain prix,

l'autre côté... Et, comme notre zone est déjà définie, qu'on a pris exactement celle qui était la région métropolitaine de recensement qui existait, bien, il y a déjà un 30 \$ sur un coin de rue où vous avez un droit d'immatriculation, vous payez votre 30 \$; sur l'autre coin de rue, vous ne le payez pas. C'est la rançon de faire des limites territoriales. Alors, le problème frontalier est tel quel.

Quant aux cartes, votre première question, la carte, on vient de vous en passer une copie. La deuxième, c'est: Est-ce que l'Agence peut ajouter des municipalités ou des parties de municipalité? La réponse, c'est que l'Agence, d'elle-même, ne peut pas, c'est dans la loi. Mais l'Agence, à mon avis, devrait suggérer au gouvernement les changements, s'il y a lieu, et le gouvernement devra, lui, les passer en amendant la loi ou par une autre loi. Ce n'est pas l'Agence qui va décider du territoire, elle va faire des suggestions; c'est le gouvernement qui va décider du territoire.

Bon. Là, si Mme la Présidente me le permet, je demanderais à monsieur... Vu que c'est une nouvelle présidente, je demanderais: Est-ce que je peux donner la parole à M. Hinse, pour qu'il nous parle du découpage de zones?

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): Oui. Alors, on va laisser aller M. Hinse. M. Hinse.

M. Hinse (Liguori): Alors, à la question: Est-ce qu'il y a un découpage en zones en termes de tarifs sur les lignes de trains? La réponse est oui, il y aura un système de zones que l'Agence va mettre en place. Et le ministre va proposer à l'Agence, pour démarrer, dès le mois de janvier, un système de zones pour que ça puisse être mis en application dès le tout début de l'Agence.

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): M. le député de Jacques-Cartier.

M. Kelley: Je peux poser une question? Ça, c'est les zones uniquement pour les trains?

M. Hinse (Liguori): Uniquement pour les trains.

M. Kelley: Alors, on n'a pas regardé la possibilité d'étendre ça pour les autobus ou... Et ça va juste reprendre les zones existantes ou...

M. Hinse (Liguori): Ça peut toucher des regroupements des secteurs existants. Un amendement sera apporté à l'annexe — je pense que c'est l'annexe B — où on va spécifier les zones en question dans le projet de loi. Puisqu'on veut que ça démarre dès le mois de janvier avec un système de tarification, le projet de loi va donc être parlant sur cette question des zones, au niveau des tarifs de trains.

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): M. le député de Jacques-Cartier.

M. Kelley: Est-ce que le ministre préfère que j'attende la fin de toutes ces réponses ou...

M. Campeau: Allez-y, pour qu'on élimine celle-là.

M. Kelley: O.K. Parfait. Alors...

M. Campeau: Le mot «éliminer», là, c'est un mot gentil, hein. Compléter.

M. Kelley: Parce que, dans la contre-proposition qui a été faite par la Table des préfets et des maires, c'est un genre de découpage des zones assez précis. Moi, je n'étais pas là pour les discussions entre le ministre et le monde municipal, mais c'était quoi, les avantages que les tables ont vus? Pourquoi ils ont insisté pour faire ça? Est-ce que c'était le but recherché par la table des maires et préfets, d'inclure les autobus pour la tarification? C'était quoi, la...

Parce que, moi, j'ai les propositions qu'ils ont déposées au moment de leur témoignage ici. Ils ont fait toute une série de propositions sur le découpage des zones à l'intérieur du territoire. Est-ce que c'est quelque chose qui va être donné maintenant à l'Agence, ou est-ce que c'est exclu, ou est-ce qu'il faut amender la loi de nouveau si jamais on veut aller dans un découpage plus complet des zones du territoire? C'est un petit peu comme la dernière réponse que le ministre m'a donnée. Je pense que, dans la mesure du possible, si on peut éviter de faire des projets de loi à tous les six mois, c'est plus souple. Et, si les municipalités et le monde s'entendent qu'on veut ajouter... je ne sais pas trop, mais, si, peut-être, il y a un changement d'idée dans la ville de Beauharnois dans six mois, et que Beauharnois veut faire partie de l'Agence, c'est lourd comme mécanique: il faut revenir ici, à l'Assemblée nationale, pour faire modifier une loi. Des fois, il n'y a pas de temps, il y a des élections, des campagnes électorales qui risquent de retarder ça. Alors, je me demande: Est-ce que c'est essentiel, pour modifier le territoire, de revenir et légiférer à chaque fois? C'est une question que je me pose. Mais, également, pour toute la question du zonage, on garde le pouvoir ici, à l'Assemblée nationale, pour l'ajout des municipalités, mais, sur la question du zonage, on est prêt à laisser le milieu décider, si j'ai bien compris.

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): M. le ministre.

M. Campeau: D'abord, pour la carte, si on doit ajouter des municipalités ou non, je pense que ça relève du législateur. C'est une décision importante qu'on ne doit pas... L'Agence peut faire des suggestions, mais ce n'est pas à elle de décider quel territoire va être taxé ou pas. Il ne faut pas oublier que, ça, là, c'est une taxe de l'assiette du gouvernement du Québec. Or, l'Agence, on

ne lui donne pas de pouvoir de taxation, c'est le gouvernement du Québec qui va taxer. Alors, ça, il n'est pas question que, dans le territoire, l'Agence ait le pouvoir d'élargir le territoire, parce que ça serait comme lui donner le pouvoir d'imposer une taxe, puis ça serait une taxe qui ferait partie du champ de taxation du gouvernement du Québec. L'Agence pourra faire des recommandations au gouvernement, mais ce sera au gouvernement de décider. Pour les zones de chemin de fer, les zones, qu'on pourrait dire, de tarifs de chemin de fer, je laisse M. Hinse compléter sa réponse.

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): Alors, M. Hinse.

• (15 h 50) •

M. Hinse (Liguori): Sur la question des zones, vous faites référence à la proposition de la Table des préfets et des maires. Notre compréhension des zones qui a été apportée dans cette proposition-là, c'est en relation avec la notion du réseau métropolitain et de l'aide au réseau métropolitain. Ce n'était pas en relation avec une tarification différenciée autobus d'une zone à l'autre. C'est la compréhension que nous avons à ce moment-ci.

M. Campeau: Bon. Quant à votre quatrième question, vous parlez de Laval ou Mirabel comme municipalité ou MRC. Qu'est-ce que vous voulez dire?

M. Kelley: Oui, c'est juste dans le deuxième paragraphe, ici, il y a une définition des municipalités, et on essaie de faire une distinction. Mais, dans les définitions qui sont dans le deuxième paragraphe, est-ce que ça change grand-chose qu'à la fois Laval soit une municipalité ou une MRC? Je ne suis pas avocat, alors je ne sais pas. Peut-être que la question n'a pas d'importance, mais il y a toujours cette confusion, parce que Laval est à la fois une MRC, une région administrative et une ville. Alors, est-ce qu'il faut être plus précis dans notre définition? Encore une fois, ça fait partie des suggestions de la Table des préfets et des maires de préciser qu'elles sont considérées comme des MRC.

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): M. le ministre.

M. Campeau: Bien, ils le savent... En tout cas, on vise les municipalités, de toute façon. Pour être plus complet, on met «municipalité régionale de comté», pour être bien sûr qu'il n'y ait pas d'équivoque. Dans le cas de Laval, en tout cas, c'est ça. Dans le cas de Mirabel, c'est la même chose?

M. Hinse (Liguori): Dans le cas de Mirabel, ce serait la même chose aussi, au niveau de la ville.

M. Campeau: On me rapporte que ce serait la même chose dans le cas de Mirabel.

M. Kelley: Mais je vois que Me Savard est parmi nous. Est-ce qu'il y a des endroits où, plus tard dans la loi, on parle soit des pouvoirs ou des choses qui relèvent uniquement des MRC? Et, si oui, est-ce qu'il faut préciser que Laval est également une MRC, pour ce projet de loi? Comme je dis, c'est juste parmi les propositions qui étaient soumises par la Table, et j'aimerais savoir pourquoi la Table a jugé bon que c'était important de faire cette modification.

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): M. le ministre.

M. Campeau: Oui, si vous me donnez juste une seconde, que je consulte mon conseiller légal, madame.

(Consultation)

M. Campeau: Si vous permettez, Mme la Présidente, je vais demander à M. Savard d'apporter des...

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): Oui, certainement. M. Savard.

M. Campeau: ...éclaircissements.

M. Savard (Gilles): Oui. En consultant rapidement le projet de loi, il y a deux endroits où on retrouve l'expression «municipalité régionale de comté». Il y a le deuxième alinéa de l'article 5, et on le retrouve à l'article 83, lorsqu'on mentionne: «L'Agence doit consulter la Communauté urbaine de Montréal, la Ville de Laval — et là on identifie Laval avec son nom — et les municipalités régionales de comté dont le territoire est compris en tout ou en partie dans celui de l'Agence...» À ma connaissance, rapidement, c'est les deux endroits où on cible les MRC.

M. Kelley: Et, les deux fois, Laval est déjà couverte...

M. Campeau: Elle est déjà couverte.

M. Kelley: ...dans les deux articles en question.

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): Oui, M. Savard.

M. Savard (Gilles): Sur la disposition du deuxième alinéa de l'article 3, c'est une disposition qui a aussi fait l'objet d'une consultation avec les conseillers juridiques du ministère des Affaires municipales et c'est une disposition qu'on retrouve de plus en plus dans les lois. Et l'ensemble des expressions ont d'ailleurs été ajustées sous peu par les Affaires municipales afin d'éviter, justement, les ambiguïtés. Donc, c'est plus un alinéa interprétatif et de clarification qu'on retrouve au niveau de notre projet de loi.

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): M. le député de Jacques-Cartier, avez-vous d'autres questions?

M. Kelley: Non, merci. Non, c'est parfait, c'est juste pour...

M. Campeau: Alors, on est à votre cinquième question, si vous le permettez, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): Oui, M. le ministre.

M. Campeau: Les MRC coupées en deux. Oui, il y en a. M. Hinse, si vous le permettez, va donner l'explication de ça, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): Alors, M. Hinse.

M. Hinse (Liguori): La question était également la relation avec les CIT à l'intérieur de ces MRC là. Est-ce que les municipalités comprises dans un CIT seront toutes appelées à contribuer? Alors, la réponse à cela, c'est non. Les municipalités situées hors du territoire de la RMR, même si elles font partie d'un CIT, ne seront pas appelées à contribuer.

M. Kelley: Mais est-ce que...

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): M. le député de Jacques-Cartier.

M. Kelley: Juste au niveau de la gestion, est-ce que ça risque de causer des problèmes? Je pense... Où est ma carte? Mais est-ce que c'est la MRC de...

M. Hinse (Liguori): Ça peut être le CIT Richelieu.

M. Kelley: C'est la MRC où se trouve Boucherville.

M. Hinse (Liguori): Sorel—Varenes, CIT de Sorel.

M. Kelley: C'est bien ça. Si j'ai bien compris, la ville de Boucherville s'est ralliée à la proposition de la Table des préfets et des maires, mais le reste de la MRC est contre. Si on est obligé de consulter de temps en temps les MRC et si la moitié de la MRC est dans l'Agence et l'autre moitié ne l'est pas, est-ce que le maire qui ne fait pas partie de l'Agence va être consulté quand même? Je vais prendre un exemple, je ne sais pas si c'est le meilleur: Une des MRC est coupée en deux. Si la loi nous oblige à consulter la MRC et que la moitié des maires autour de la table ne font pas partie de l'Agence, comment ça se fait qu'elle aura un mot à dire sur la gestion de l'Agence quand elle ne fait pas partie du territoire de l'Agence? Est-ce que ça risque de causer des problèmes?

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): M. le ministre.

M. Campeau: Mme la Présidente, ce n'est pas le CIT qui intervient, c'est la municipalité. Le corps légal, là, c'est la municipalité.

M. Kelley: On trouve des endroits — Me Savard vient de le mentionner — où on doit consulter une MRC, et prendre une MRC où il y a 12 villes autour de la table, quatre sont dans le territoire de l'Agence, huit ne le sont pas... Alors, les huit maires qui ne font pas partie de l'Agence peuvent quand même être consultés sur les postes sur le conseil d'administration, par exemple. Et je trouve ça curieux un petit peu qu'un maire d'une municipalité à l'extérieur du territoire puisse donner son avis sur la gestion de l'Agence.

M. Campeau: Dans sa question, le député aurait raison. Si on voit l'article 83, c'est que: «L'Agence doit consulter la Communauté urbaine de Montréal, la Ville de Laval, la Ville de Mirabel et les municipalités régionales de comté dont le territoire est compris en tout ou en partie dans celui de l'Agence au regard de ses tarifs, de ses projets...» Alors, on suppose bien, on espère bien que cette municipalité régionale de comté, bien, elle tiendra plus compte des villes qui sont assujetties plutôt que des villes qui ne le sont pas. Mais, si vous me demandez: Est-ce que c'est... C'est une façon de faire qui se respecte, mais il faut qu'à l'intérieur de la municipalité régionale de comté les villes s'entendent pour laisser celles qui sont impliquées dans la tarification plus émettre leur point de vue. Mais, quand on dit ça, c'est que l'Agence doit consulter, avec ce qu'on entend bien par «consulter», doit tenir compte de leurs avis, doit les consulter.

M. Kelley: Je n'ai pas le bon exemple devant moi, mais c'est toujours de prendre l'exemple d'une des municipalités qui va être juste à l'extérieur du territoire. Je pense, dans la proposition du ministre, à Rigaud, par exemple...

M. Campeau: Oui.

M. Kelley: ...mais, s'il y a une obligation de consulter la MRC de Vaudreuil-Soulanges, le maire de Rigaud est membre de cette MRC malgré le fait qu'il soit à l'extérieur du territoire. Je n'ai pas une proposition précise à proposer, mais c'est curieux qu'on donne un pouvoir, au moins consultatif, aux maires des municipalités à l'extérieur du territoire pour l'Agence. C'est...

Une voix: Paradoxal.

• (16 heures) •

M. Campeau: Mme la Présidente, consulter, là — vous pourriez peut-être avoir un dictionnaire — mais, consulter, c'est offrir de s'exprimer, offrir de faire voir

leur point de vue. Alors, oui. Puis prenons Vaudreuil-Soulanges, c'est plus facile, celle-là, oui — parce que votre exemple de Rigaud... Alors, la MRC de Vaudreuil-Soulanges sera consultée, mais il serait logique que ce soit les gens dans la partie de Vaudreuil-Soulanges qui est impliquée dans la RMR qui puissent accumuler leurs avis. Maintenant, ça ne veut pas dire que le restant n'est pas consulté, le préfet de Vaudreuil-Soulanges. Mais le préfet de Vaudreuil-Soulanges, je sais bien que, quand il va être consulté, il va aller chercher les avis de la partie de la municipalité régionale de comté qui est impliquée dans le territoire.

M. Kelley: Mais ça fait drôle, parce que, si on coupe les MRC en deux, il y aura les maires qui auront une taxe foncière qui découle de la loi et tout ça, qui sont un petit peu plus engagés dans le débat que le maire d'une municipalité à l'extérieur. Et Rigaud, c'est encore un cas un petit peu spécial, parce que le train de banlieue arrête à Rigaud. Alors, même un des équipements touché par l'Agence va aller à Rigaud. Alors, d'une certaine façon, le maire aura quelque chose à dire sans doute sur la qualité du service à Rigaud, mais, dans la contrepartie, les contribuables dans Rigaud ne seront pas assujettis à une taxe foncière. Par contre, les personnes qui demeurent à Hudson, le prochain arrêt, sont assujetties, pour le moment, aux taxes. Alors, on est en train de créer des catégories différentes de maires autour de la table de la même MRC. C'est juste pour souligner ça.

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): Oui, M. le ministre.

M. Campeau: Mme la Présidente, je voudrais éclairer, là. Consulter veut dire consulter, on ne leur demande pas de décider. Si on leur demandait de décider, vous auriez raison, les gens de Vaudreuil-Soulanges seraient en mesure de décider pour les autres. Mais, compte tenu que ce n'est pas eux qui décident, on les consulte, on tient compte de leur opinion, mais c'est peut-être très bien d'aller consulter et de donner... L'Agence donnera probablement plus d'importance aux maires de Hudson, Vaudreuil, Saint-Lazare, etc., plutôt qu'au maire de Saint-Polycarpe, qui est beaucoup plus loin. Bon. Elle devra aussi tenir compte de l'avis du maire de Rigaud, parce qu'il est desservi par le train, mais probablement que, quand je regarde Saint-Télesphore, qui est très, très loin, ou Rivière-Beaudette, bien, quand même, ils ont moins d'impact par rapport au territoire. Ils ne sont pas dans le territoire de la RMR.

Moi, je pense que tout va avec le mot «consulter». Si c'était «décider», ce serait fort différent. Remarquez bien que «consulter», ça veut dire qu'on leur offre de s'exprimer sur quelque chose. Si ça ne les regarde pas, ils ne s'exprimeront pas; et, s'ils s'expriment et que ce n'est pas de leurs affaires, bien, l'Agence n'en tiendra pas compte.

M. Kelley: Non, non, mais c'est juste...

M. Campeau: Même s'ils sont en dehors, des fois, à l'occasion, ça peut être très profitable de les consulter.

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): M. le député de Jacques-Cartier.

M. Kelley: Non, je comprends. C'est juste que je veux souligner le fait qu'on est en train de créer différentes catégories de maires sur la même table.

M. Campeau: Bon. Mais, Mme la Présidente, vous me permettez...

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): Oui, M. le ministre.

M. Campeau: ...un commentaire de définition de la RMR. En Amérique du Nord, la classification des régions municipales de recensement est à peu près partout pareille, surtout aux États-Unis et au Canada, ailleurs dans les autres provinces aussi. C'est généralement reconnu et utilisé pour financer les transports en commun; ce n'est pas nouveau, la définition du territoire. En s'appuyant sur le principe des bénéficiaires-payeurs, c'est le taux de navettage vers les centres urbains à 50 %. C'est pour ça que certaines municipalités régionales de comté semblent être... une partie en fait partie et l'autre n'en fait pas partie. On regarde les villes.

Bon. Statistique Canada, pour notre compréhension, effectue la compilation statistique. Ce n'est pas elle qui décide, elle fournit les statistiques; à nous de les interpréter. Mais ça se trouve à délimiter... on arrive à une conclusion de délimiter les RMR. C'est ça, la définition d'une RMR, qu'il faut comprendre. Ce n'est pas une définition qui est parfaite, mais c'est une définition qui donne une bonne image.

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): Oui, M. le député de Jacques-Cartier.

M. Kelley: J'ai eu l'honneur de travailler au cabinet du ministre des Affaires municipales au moment où on a imposé le 30 \$, et c'était à moi d'écrire toutes les lettres en anglais aux centaines et milliers de commettants qui ont écrit pour contester le 30 \$. Alors, je connais très bien le paragraphe. J'ai traduit ça en anglais à maintes reprises. Alors, je comprends très bien, et, à l'époque, vu que ça découlait de la loi 145, le gouvernement a jugé bon que ce soit le ministre des Affaires municipales et non le ministre des Transports qui ait le plaisir de répondre à toutes ces lettres. Alors, je connais très bien le paragraphe. Ha, ha, ha!

M. Campeau: Le chef de l'opposition est très bien représenté.

M. Cherry: J'espère que vous n'en avez jamais douté. Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): Est-ce qu'il y a d'autres questions? M. le député.

M. Kelley: Oui. La dernière question touchait la notion... J'ai compris la réponse du ministre à ma septième question, sur la frontière, mais il y a deux éléments qui sont importants. Pour un 30 \$ de plus par année, je ne déménagerais pas. Mais, si mon concurrent, de l'autre côté de la rue, peut vendre l'essence 0,015 \$ le litre de moins, je peux facilement changer mes habitudes et aller acheter de l'essence chez l'autre. Alors, oui, c'est évident, il y avait des problèmes dans l'application du 30 \$, parce que, effectivement, on le paie dans le village, mais on ne le paie pas dans la paroisse. Il y avait toujours des lettres qui disaient: Comment ça se fait que ma voisine, qui demeure dans la paroisse, ne paie pas et que, moi, je suis obligé de payer le 30 \$? Ça, je comprends, mais c'est une tout autre dimension quand on commence à parler de deux entreprises, parce que, si j'arrête au Esso, qui est à 0,01 \$ le litre de plus que le Petro-Canada, de l'autre côté de la rue, moi, je vais m'arrêter au Petro-Canada. Alors, il y a un problème qui existe ici.

Je comprends également que, peu importe où on va tracer la ligne, il risque d'y avoir des problèmes. Mais le plus loin de Montréal, le plus facile à gérer, parce que, quand on tombe presque dans la campagne, il y a quelques kilomètres entre les stations d'essence et tout ça. La décision d'exclure Mirabel, entre autres, on est quand même en pleine banlieue. Il y aurait une distinction très importante entre les entreprises très près. Mon collègue de Saint-Laurent connaît le coin mieux que moi, mais on m'a dit qu'il y a effectivement des entreprises presque face à face et on va donner un avantage de 0,01 \$ le litre sur le prix à l'une en comparaison avec l'autre. Alors, c'est une distinction importante entre ça et le 30 \$, je trouve.

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): M. le ministre.

M. Campeau: Mais, Mme la Présidente, jusqu'ici, j'écoutais religieusement les commentaires du député de Jacques-Cartier. Je les trouvais tous corrects. Mais, là, il évite de mentionner un autre détail, et je suis sûr qu'il le connaît, c'est qu'on ne fixe pas le prix à la pompe, les compagnies pétrolières font toutes sortes d'arrangements. Qu'on se reporte dans le bout de Saint-Jean, je pense, où, de l'autre côté, c'est la douane. Peut-être que les pétrolières font certains prix spéciaux pour permettre à leurs stations de mieux compétitionner de l'autre côté.

Je vous ferais remarquer aussi, et ça, je suis convaincu que vous le savez, que la cent et demie... Il y a souvent, entre les États-Unis et le Québec, peut-être entre le Québec et l'Ontario aussi, des prix graduels. Et, une cent et demie, d'habitude, ce n'est pas un écart si important que ça. Ça l'est, mais pas tant que ça. Il y a des écarts jusqu'à 0,04 \$ ou 0,05 \$, très proche, mais

on amoindrit les écarts en faisant un petit peu de régions... en faisant une espèce d'escalier.

M. Kelley: Mais, M. le ministre...

M. Campeau: Mon argument principal, et vous le savez, c'est que le prix à la pompe peut être le même des deux côtés de la rue, selon le désir de la compagnie pétrolière.

M. Kelley: Oui et non, parce que, quand même, si vous me donnez une avance de 0,015 \$ le litre, c'est un avantage quand même. Oui, ce n'est pas le seul élément déterminant dans le prix, mais je pense quand même que ça va m'aider si on est face à face, à deux coins de rue, et que je peux commencer avec une avance de 0,01 \$ le litre. Je peux ajouter mon prix, je peux ajouter mes profits. Il y a beaucoup de choses que je peux faire avec 0,015 \$, mais c'est un avantage quand même, si vous êtes avec votre station à Blainville et que, moi, je suis à Mirabel, en face. C'est la même clientèle, ce sont les mêmes personnes qui passent dans la rue, mais, moi, je suis à Mirabel, je ne suis pas assujéti. Vous, vous êtes à... Je dois m'adresser à la présidente. Le ministre est à Blainville et il doit payer 0,01 \$ le litre.

Oui, il y a d'autres facteurs. Peut-être que le ministre va réussir à engager du monde qui est plus poli, plus performant. Il y a beaucoup d'autres choses qui vont être dans la concurrence entre nos deux entreprises, mais, quand même, j'aurai un avantage important de 0,01 \$ le litre, 0,015 \$ chaque litre qu'on vend à nos stations d'essence respectives, dans nos carrières à venir.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est tout?

M. Campeau: Est-ce que je peux répondre?

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

• (16 h 10) •

M. Campeau: Ce que j'ai dit, c'est que la compagnie pétrolière aussi peut compenser, peut apporter une certaine compensation, pas nécessairement l'individu. Mais je suis d'accord avec vous, à un moment donné, il y a des limites. Et, oui, si je suis propriétaire d'une station d'essence, j'aime mieux être hors zone que dans la zone. Alors, je confirme. C'est ça que vous me dites, je ne peux pas dire le contraire.

M. Kelley: Est-ce que le ministère a identifié les endroits où ça risque peut-être d'être plus problématique? C'est tout.

M. Campeau: Ça, ça va être un problème du ministère du Revenu. La zone, elle est là. On n'est pas pour changer la zone parce qu'il y a une station d'essence.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, votre temps est terminé, M. le député de Jacques-Cartier.

M. Campeau: Dommage!

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: Merci, Mme la Présidente. M. le ministre, à la lumière des réponses que vous avez faites au député de Jacques-Cartier, on voit qu'il y a un certain nombre de problèmes qui peuvent être liés, particulièrement une espèce de justice fiscale. Car certains commerces, certaines stations d'essence, certains clients, certains utilisateurs, vont payer plus cher dépendant qu'ils se trouvent à côté d'une limite ou de l'autre limite. On peut comprendre, quand c'est très éloigné, qu'il y a des gens qui disent: Bien, écoute, ça prend une frontière quelque part.

Mais, moi, il y a deux cas particuliers que j'ai de la misère à comprendre, particulièrement Mirabel. Mirabel, tout le monde le sait, c'est une zone qui est en plein développement. Un grand nombre de terrains et de territoires sont zonés ou industriels ou résidentiels. On sait que, dans les 10, 15, 20 prochaines années, peut-être dans les cinq prochaines années même, Mirabel va devenir un pôle très important dans le développement domiciliaire, dans le développement économique. Même déjà, actuellement, il s'agit de prendre la voiture, le soir, sur l'autoroute des Laurentides, ou le matin, pour voir les lignes et les filées de véhicules qui se dirigent vers Montréal ou vers la grande région de Montréal.

En plus, on sait que Mirabel est un aéroport, une zone aéroportuaire qui est interconnectée avec la zone aéroportuaire de Dorval. D'accord? Alors, on sait qu'on va devoir probablement, un jour, créer un lien de transport rapide entre Dorval et Mirabel. On sait qu'on va peut-être devoir aussi, un jour, terminer l'autoroute 13 afin de rendre cet aéroport beaucoup plus efficace et efficient en termes de transit avec l'aéroport de Dorval.

Alors, pourquoi, à ce moment-là, exclure Mirabel, alors que tout plaide pour qu'elle soit à l'intérieur, aussi bien en termes de développement économique, en termes de résidents qui, eux, vont se déplacer sur Montréal de la même manière que les gens qui sont à l'extrême de Laval? Ou les gens de Sainte-Thérèse, ou les gens de Blainville, ou de Saint-Eustache, ou de Saint-Joseph-du-Lac, si je regarde la carte qui nous a été fournie par le ministre? Ça, c'est le premier cas que j'ai, M. le ministre.

Quelles sont les raisons qui ont motivé que, dans ce plan de transport, qui est un plan pour les années 2000, comme ça a été dit, on ne retient pas Mirabel, qui, elle, est un pôle de transport important dans tout ce réseau de la grande région de Montréal? On parle de 5 000 000 ou 6 000 000 de personnes par année qui transitent par Mirabel. Une grande partie vont sur Montréal directement, utilisent le réseau routier qui va être financé par l'Agence, sans y participer, utilisent le réseau de transport en commun qui va être financé par

l'Agence, sans participer. On parle de 0,015 \$ sur le litre d'essence, mais on parle aussi de la taxe foncière. D'accord? Et c'est probablement ce niveau-là que je trouve un peu injuste, parce que ça va avoir l'effet d'encourager l'étalement urbain aussi. Ça coûtera moins cher.

Alors, aujourd'hui, c'est vrai que ce n'est pas tellement important, mais est-ce que, dans quatre, cinq, six ou 10 ans... Ça va être quoi, cette taxe-là? Est-ce qu'elle va avoir été augmentée? On ne le sait pas. Vous-même, vous ne le savez pas; moi non plus. Mais peut-être que l'avenir nous démontrera, comme beaucoup de taxes qui sont implantées au départ, après une dizaine d'années ou quelques années, à cause de nouveaux projets, de nouveaux développements, malheureusement, on augmente le niveau de taxation.

Alors, peut-être que vous pourriez me dire que vous allez laisser ça à l'Agence, de décider plus tard, mais, quitte à le faire maintenant, pourquoi on ne devrait pas reconnaître Mirabel comme pôle important dans la grande région de Montréal, et particulièrement en ce qui concerne l'Agence de transport? Parce qu'elle en fait partie intégrale, c'est un aéroport. Il y a des villes qui sont beaucoup plus loin que ça. On regarde Otterburn Park, bien, c'est probablement, par rapport au centre-ville de Montréal, aussi loin que Mirabel, et Otterburn Park est dans l'Agence, alors que Mirabel n'y est pas. Il y a des endroits comme Saint-Mathieu, qui sont quand même assez loin aussi.

Malheureusement, La Plaine, là, qui est à la hauteur de Mirabel, Sainte-Anne-des-Plaines serait dedans, et puis, si on tire un trait — vous avez la carte, là — on voit que Sainte-Anne-des-Plaines est peut-être à distance un peu plus éloignée même que Mirabel, alors que ce n'est pas un axe important. Certes, il va y avoir des développements, à un moment donné, à Sainte-Anne-des-Plaines. Certes, avec l'augmentation de la population de l'île, il va y avoir de la construction domiciliaire, mais, on a, à Mirabel, un potentiel très important, et, moi, je pense que... Bien, je pense...

D'abord j'aimerais savoir pourquoi, pour quelle raison vous l'avez enlevée là, d'autant plus que, quand on calcule les 5 000 000 et quelques de gens qui viennent à Mirabel, à un moment donné, l'Agence pourrait décider qu'on pourrait percevoir sur les visiteurs étrangers qui louent des voitures. D'accord? Comme ça se fait à Miami, ou ailleurs, ou à Paris, ou à Lyon, où j'ai été il n'y pas longtemps. Bien, on paie un certain montant, là, par jour comme taxe à l'entretien des routes.

Bien, on a un port d'entrée à Mirabel. Est-ce qu'il n'y aurait pas là l'occasion de profiter aussi d'une source de revenu supplémentaire qui serait le port d'entrée pour les touristes extérieurs? Et ça se fait dans beaucoup d'autres villes du monde. Il n'y a pas de raisons que, nous, nous ne puissions pas faire aussi un bout dans ce coin-là. C'est un peu les interrogations que j'ai sur Mirabel. Alors, en résumé, ma question, c'est: Pourquoi pas Mirabel? Et puis, est-ce qu'il serait possible d'évaluer l'impact que Mirabel donnerait d'abord en

potentiel d'intégration au niveau du réseau, mais aussi en termes de fiscalité, si on l'incluait dedans? Ça, c'est mes deux questions.

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

M. Campeau: Bien, Mme la Présidente, d'abord, ça me donne l'occasion de répéter qu'un des ministres, à Ottawa, a dit que Mirabel était une erreur magistrale, que ça n'aurait jamais dû être construit là, que ça avait peut-être de la misère à vivre. Alors, il ne faudrait quand même pas l'achever.

Et l'autre chose, quand on parle de Mirabel, faire partie du territoire de la RMR, j'amène le député à l'article 144 — et j'y reviendrai plus précisément par la suite — l'article 144 se lit: «Au plus tard le 1er janvier 1999, le ministre évalue l'application de la présente loi et, à cette fin, consulte les autorités organisatrices de transport en commun et les municipalités afin de conclure une entente visant à confier le contrôle de l'Agence à des décideurs régionaux.»

Mais aussi, avant ça, l'Agence fera rapport au gouvernement et recommandera probablement, s'il y a lieu, d'inclure certaines municipalités qui ne sont pas incluses à l'intérieur de la définition de RMR. Et, si Mirabel n'est pas incluse, c'est qu'elle n'entre pas, à l'heure actuelle, dans la définition qu'on s'est donnée. La définition que j'ai lue, juste avant que le député ne fasse son exposé, sur la classification des régions municipales de recensement. On s'appuie sur le principe du bénéficiaire-payeur, c'est le taux de navettage vers les centres-villes, les centres urbains, supérieur à 50 % des personnes qui vont travailler dans le centre-ville. Bon, on prend le navettage des résidents. Si on prenait la règle, si on prenait le navettage des touristes, bien, peut-être que les touristes, ça changerait, parce que c'est un fait qu'il y en a beaucoup qui viennent. Alors, il y aurait lieu de changer, à ce moment-là, la description d'une RMR. Certains pourraient dire que c'est justifié; d'autres, non. C'est quand même un critère qu'il faudrait regarder. Et ça sera à l'Agence, au cours de son existence, de regarder de plus près toutes ces notions-là et de voir si elle suggère au gouvernement d'inclure la municipalité de Mirabel.

M. Gobé: M. le ministre, pourquoi dire à l'Agence de faire demain, ou après-demain, ou en 1999 ce que l'on sait qu'on devrait peut-être déjà faire maintenant?

M. Campeau: Ah...

● (16 h 20) ●

M. Gobé: Vous avez annoncé une bonne piste, je suis d'accord, mais, en réponse au questionnaire que vous avez sur les touristes, vous savez comme moi qu'il y a là un potentiel intéressant et que c'est utilisé dans d'autres villes, dans d'autres endroits, sans pour autant nuire au tourisme ou au transport aérien. Alors, pourquoi est-ce qu'on va aller taxer la propriété foncière

des citoyens de Mont-Saint-Hilaire, ou d'Otterburn Park, ou de Chambly — qui est quand même très loin de Montréal — et que Mirabel, pour laquelle on va devoir bientôt certainement dépenser des argents pour faire un lien routier rapide, direct, qui est l'autoroute 13... Parce que, à un moment donné, il va falloir le faire; il y a longtemps qu'on en parle. Ou alors faire un réseau de trains ou de navettes ultrarapides. Puis, en plus, il est intégré dans le même complexe aéroportuaire que Dorval; ils ont à travailler ensemble. Moi, s'il mettait ça là, je passerais à l'autre article.

M. Campeau: C'est qu'à l'heure actuelle les critères sur lesquels, Mme la Présidente, on se base, bon, Mirabel ne les a pas, ces critères-là. Je pourrais lire là, bon: 50 % de navettage vers les centres-villes. À l'heure actuelle, ce n'est pas ça qu'on a pris; on en a pris une autre. On aurait peut-être pris... Peut-être qu'on aurait dû prendre une autre définition; on pense que celle-là, c'est celle qui rejoint à peu près le mieux toutes les régions, toutes les parties, si on veut, de cet espace, de cette région. Alors, on s'en tient là-dessus.

Maintenant, il pourrait arriver, dans le futur, qu'une municipalité, Mirabel ou une autre, compte tenu de la définition que j'ai donnée, que son taux de navettage augmente et soit supérieur à 50 %. À ce moment-là, l'Agence va l'étudier et va décider de recommander au gouvernement de l'inclure.

Par exemple, on dit que Bellefeuille est sur le point d'avoir un taux de navettage supérieur à 50 %. On verra, à ce moment-là. À l'heure actuelle, ça ne serait pas le cas. Mais, au cours des années, d'ici cinq ans, si l'étalement urbain continue, bien, c'est clair qu'il y a certaines municipalités qui vont être introduites. Et ça va être leur coût, aussi, d'étalement. Plus elles vont être prospères à ramasser des constructions, puis si leurs gens viennent travailler dans le noyau, bien, elles devront faire partie de la RMR.

Je pense même que c'est un critère qui est fort juste. Il est établi, il est appliqué ailleurs avec succès. On l'applique ici. Il est fort juste pourvu qu'on puisse s'ajuster sur des périodes assez courtes. Est-ce que c'est un an ou est-ce que c'est à tous les deux ans ou à tous les quatre ans? Je ne le sais pas. Mais, chose certaine, l'Agence aura le devoir d'étudier ça et de nous faire rapport.

M. Gobé: Votre taux de navettage qui est établi, c'est quoi, la marge, la barre à laquelle on devrait être incorporé, là?

M. Campeau: 50 %.

M. Gobé: Bon. Vos statistiques actuelles, elles datent de quelle année. Que je sache...

M. Campeau: Jusqu'ici, en tout cas, c'est à tous les cinq ans et le dernier recensement a été fait en 1991. Le prochain sera fait en 1996, ce qui veut dire que

l'Agence, si elle examine le recensement en 1996, arrivera vite avec des recommandations.

M. Gobé: M. le ministre, est-ce que votre ministère fait... Peut-être que M. Hinse, le sous-ministre, va nous répondre, parce que vous n'êtes pas là depuis peut-être assez longtemps pour être au courant de toutes ces choses-là; il faut vous donner la chance, vous venez d'arriver au ministère. Est-ce qu'il y a des comptages de véhicules que le ministère des Transports fait sur les destinations? Et en a-t-il fait dernièrement sur cette destination-là?

M. Campeau: Mme la Présidente, est-ce que vous permettez que M. Hinse réponde?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui. M. Hinse.

M. Hinse (Liguori): La façon très officielle du ministère de procéder, c'est en collaboration avec la STCUM et c'est dans le cadre d'une enquête Origine-Destination. Alors, dans le cadre d'une Origine-Destination, on est capable de capter l'ensemble des déplacements, leur origine, leur destination, leur moyen de transport. Alors, c'est dans ce sens-là que, dans la région de Montréal, se font les inventaires de déplacements.

M. Gobé: O.K. Alors, est-ce que je peux vous poser une question peut-être un peu plus pointue? Pourriez-vous vous renseigner — peut-être pas me répondre tout de suite — et me dire combien de personnes partent de Chambly et de Saint-Isidore pour se rendre à Montréal, par jour, comparativement à Mirabel?

M. Campeau: Madame, excellente question, mais c'est bien trop pointu, là, pour répondre aujourd'hui.

M. Gobé: Non, j'ai dit: On peut l'avoir, là, peut-être dans...

M. Campeau: Bien, oui, mais écoutez, là... Écoutez, quand même!

M. Gobé: La raison... Bien, peut-être que je vais expliquer la raison de ma question, parce qu'elle semble un peu intriguer M. le ministre, et c'est en toute bonne foi que je la pose, parce qu'une des raisons invoquées par le ministre pour ne pas avoir Mirabel est le faible taux de navettage, semble-t-il.

Bon. Certes, on est prêts à accepter l'argumentation, sauf que, quand je vois qu'il y a Saint-Isidore, qui est, lui, soumis à ces conditions-là, j'aimerais voir si le taux de navettage entre Saint-Isidore et Montréal est équivalent ou pas, inférieur à celui de Mirabel. S'il y a un argument qui a une constante, on doit le respecter. Alors, est-ce que le taux de navettage a à voir avec la décision du ministre? Si oui, j'aimerais ça qu'on compare Mirabel vis-à-vis d'autres endroits comme Saint-

Lazare, Saint-Amable ou Saint-Isidore. Peut-être que ce serait intéressant d'avoir les réponses à ces questions-là.

Mais je peux donner le temps au ministre ou à ses fonctionnaires de les chercher. Je comprends, là, que ce n'est pas facile à avoir tout de suite, mais ça doit être faisable avec l'informatique, actuellement, de faire un tableau de comparaison, là, surtout avec l'étude dont M. Hinse nous parle, qui date de l'année dernière, si je me souviens bien, hein?

M. Hinse (Liguori): Origine-Destination.

M. Gobé: Origine-Destination, qui avait été faite, là, dans le but de faire faire un plan de transport, auquel j'avais participé, d'ailleurs, avec vous, je pense, à quelques reprises au ministère. Alors, j'aimerais ça avoir les comparaisons, juste pour voir. Peut-être que ça ne changera pas la décision du ministre, mais peut-être saura-t-il qu'il y a là un problème et quelque chose à penser, à faire évoluer.

M. Campeau: Je vais laisser répondre M. Hinse.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Hinse.

M. Hinse (Liguori): Ça peut être très intéressant d'apporter des statistiques de l'enquête Origine-Destination, mais ce n'est pas la base pour fixer le découpage du territoire. La base pour fixer le découpage du territoire, c'est la notion de Statistique Canada, reprise par le Bureau de la statistique du Québec, à l'effet que 50 % des résidents viennent faire leurs activités de travail ou autres dans le noyau urbanisé. C'est ça, la base. Ça n'a rien à voir avec Origine-Destination.

M. Gobé: Bien, là, M. Hinse, je comprends, là, votre argumentation, mais permettez-moi de m'interroger, parce que là on me cite Statistique Canada de 1990, corrigé en 1991, d'après ce que je peux voir sur les papiers officiels du ministère en notre possession, et on sait que vous avez dépensé, avec la STCUM et les autres compagnies de transport, certaines sommes assez importantes pour vérifier les études de destination. Alors, je veux dire, on n'a pas fait ça pour rien, c'est parce qu'on voulait prendre des décisions qui avaient trait ou rapport avec un plan de transport. Moi, mon interrogation est à savoir: Si on a fait ces études-là pour prendre des décisions sur un plan de transport, on doit avoir des données qui démontrent où les gens vont et d'où ils viennent, et peut-être peuvent-elles être fort différentes de celles de Statistique Canada de 1990-1991 et nous amener, peut-être, pour bonifier le projet, à reconsidérer peut-être cet agrandissement, là, à Mirabel, pour plus de justice fiscale pour les gens, et sans faire durer le temps.

M. Campeau: Mme la Présidente, à l'heure actuelle, ce qui a été décidé, c'est de prendre l'assiette de la RMR, là, telle qu'on l'a définie. Alors, il n'était

pas question de prendre une autre... On aurait pu en prendre une autre, prendre celle des maires du Grand Montréal; nous, on s'est basés sur la RMR et c'est celle-là qu'on adopte.

M. Gobé: D'accord, M. le ministre. Mais vous avez aussi mentionné le critère de navettage à deux, trois reprises.

M. Campeau: C'est ça.

M. Gobé: Donc, si vous l'avez mentionné, c'est parce qu'il a une influence.

M. Campeau: C'est ça. C'est ça, la base.

• (16 h 30) •

M. Gobé: Bon. Si c'est la base, à ce moment-là, regardons donc les études destination, déplacement, et regardons Mirabel par rapport à d'autres, et vous allez avoir des surprises. Vous allez voir que Mirabel a un taux de déplacement vers Montréal et de Montréal vers Mirabel très, très important. Alors, peut-être y aurait-il lieu, à ce moment-là, de faire un statut spécial pour la zone aéroportuaire ou quelque chose comme ça. Je pense que ça vaut la peine d'être regardé, d'abord pour l'équité fiscale des citoyens, mais aussi pour le bon fonctionnement de l'Agence. On va la priver d'une source importante de revenus d'abord dus à un droit qu'on pourrait demander aux touristes et, deuxièmement, parce que très rapidement un certain nombre de gens vont aller habiter et développer là-bas parce qu'ils ne seront pas pris avec la taxe, alors qu'il y a des villes plus éloignées, qui n'ont pas d'autoroutes, qui n'ont pas toutes les facilités, qui, elles, sont comprises dedans.

M. Campeau: Je veux répéter, si vous me permettez, Mme la Présidente, qu'on a pris cette définition-là. Chaque année ou à chaque recensement qui sera fait de nouveau, l'Agence va nous faire rapport. Le gouvernement décidera s'il élargit son territoire ou s'il le rétrécit. Peut-être que ça pourrait arriver, ça serait exceptionnel, mais il pourrait arriver qu'il rétrécisse son territoire. C'est notre base.

M. Gobé: D'autant plus qu'ils sont à l'intérieur de la région, de la grande région. Vous ne voulez plus me répondre à ça?

M. Campeau: Bien, c'est parce que...

M. Gobé: Je dois constater que vous...

M. Campeau: Mme la Présidente, je veux bien répondre, mais j'ai la perception que, quand je donne une réponse, il n'écoute pas.

M. Gobé: On écoute, M. le ministre, mais c'est parce que vous ne répondez pas les choses qu'on voudrait entendre.

M. Campeau: Ah, en plein ça! Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Cherry: Bien, coudon! C'est de la réciprocité, ça.

M. Gobé: On aimerait ça, M. le ministre, un peu à votre instar, que vous nous répondiez que, en effet, il serait intéressant de considérer que Mirabel, normalement, devrait être située dans cette zone et que vous pourriez peut-être le regarder, sans présumer de la décision de vos bureaux ou de vos fonctionnaires. Mais, avant de dire: Non, non, non et d'essayer de trouver des arguments pour l'éviter, dire que, peut-être, en effet, il y a là quelque chose d'incongru dans le plan et qu'on va le regarder. Je vais être satisfait, je vais arrêter ma question tout de suite. Ma question n'est pas de vous harceler avec ça continuellement, au dernier retranchement. Mais je pense que, vous-même, vous devez savoir, au fond de vous-même, que ça n'a pas de bon sens que Mirabel ne soit pas dedans.

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

M. Campeau: Bien, voyons donc! Mme la Présidente, ce qu'on a dit, c'est notre définition. Si, au cours des années, la définition, à cause de l'évolution, devait s'avérer fautive parce qu'il y aura des augmentations ou des diminutions, l'Agence fera au gouvernement ses recommandations et on y verra.

M. Gobé: Bon. Bien, on va attendre les années pour ça. En attendant, j'ai une autre question, M. le ministre.

La Présidente (Mme Bélanger): Une autre question.

M. Gobé: Une autre incongruité, qu'il me semble en tout cas, et pour le simple citoyen qui écoute, qui lit les journaux ou qui juge rapidement ou regarde rapidement: le train de Rigaud. Les deniers publics financent un train qui va à Rigaud. Un grand nombre de citoyens de Rigaud prennent ce train pour aller travailler à Montréal. Donc, le train de Rigaud participe au développement de la région, le développement immobilier en particulier. Alors, pourquoi cette région ne serait pas assujettie aux mêmes obligations que les autres régions, alors qu'elle a la chance d'avoir un organisme de transport en commun qui coûte très cher en «subventionnement» à la population? Ou, alors, est-ce que vous envisagez de mettre des tarifs spéciaux pour les gens qui prendront le train à Rigaud, les usagers, pour qu'ils défraient leur juste part de ce moyen de transport que beaucoup de monde aimerait avoir?

Moi, je peux vous dire que les citoyens de Rivière-des-Prairies, de Le Gardeur, de Repentigny et de Pointe-aux-Trembles, on aimerait ça en avoir un train.

comme à Rigaud, nous autres. On n'en a pas, mais on va payer, par exemple — on paie déjà l'ensemble du réseau — on va payer une taxe supplémentaire sur nos maisons, on paie sur le permis de conduire et on va payer sur l'essence. Et là on ne l'a pas, le train, et on n'est pas à la veille de l'avoir. Vous le savez comme moi. M. Hinse, votre sous-ministre, ne sourit pas, parce qu'il connaît la problématique, pour en avoir discuté, et il le sait. Alors, la question que je pose c'est que, si une région peut avoir un instrument comme un train de banlieue, qui coûte très cher, qui est subventionné, pourquoi cette région-là ne devrait-elle pas être incluse dans l'effort financier et fiscal qui est demandé aux autres qui, eux, n'en profitent pas?

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

M. Campeau: Mme la Présidente, on revient au début de cet après-midi quand on a discuté... On aimerait beaucoup avoir le chef de l'opposition — à travers les paroles du député de... par la bouche du député de Saint-Laurent — venir nous dire s'il souhaiterait que ce territoire-là fasse partie de l'Agence. Alors, ça nous éclairerait beaucoup. On voulait en discuter parce qu'il était le député du coin. Parce que, peut-être que vous avez raison, peut-être que toute cette région-là devrait faire partie de l'Agence. À Vaudreuil-Soulanges, peut-être un critère spécial; compte tenu que le comté est représenté par le chef de l'opposition, on pourrait payer plus, un peu. C'est quand même un honneur d'avoir le chef de l'opposition dans son comté.

M. Gobé: Non, mais, M. le ministre, soyons sérieux. Avez-vous consulté tous les députés de l'opposition — et du pouvoir peut-être, du pouvoir je ne le sais pas, mais de l'opposition — avant d'établir votre plan, votre Agence? Je ne le pense pas. Parce que c'est quoi, cet engouement rapide et immédiat à consulter un député, même s'il est le chef de l'opposition? Moi, je pense que...

M. Campeau: Parce que, justement...

M. Gobé: On va prendre votre café avant que vous me répondiez. Ah! Il est bon.

M. Campeau: ...on a entendu dire, aujourd'hui, que le député Johnson voulait peut-être nous voir en même temps que les gens de Vaudreuil-Soulanges, la MRC. C'est tout simplement pour ça. Ce n'est pas plus méchant que ça.

M. Gobé: Oui, je comprends. Alors, à ce moment-là...

M. Campeau: Je veux juste vous corriger sur une petite affaire, là.

M. Gobé: Oui, allez-y.

M. Campeau: Quand vous dites que Vaudreuil-Soulanges, il y a bien, bien, bien du monde, savez-vous combien de personnes voyagent chaque jour, Vaudreuil-Soulanges?

M. Gobé: Par le train, vous parlez?

M. Campeau: Par le train, oui.

M. Gobé: Je ne le sais pas. Je n'ai pas les dernières...

M. Campeau: Combien de centaines?

M. Gobé: Mille deux cents, 1 300. Non, je ne sais pas. On est en commission, M. le ministre, on est là pour apprendre des choses et bonifier, hein. Combien?

M. Campeau: Aux dires de M. Tison, Mme la Présidente, Vaudreuil-Rigaud, c'est de six à 20.

M. Gobé: Comment?

M. Campeau: Six à 20 personnes par jour.

M. Gobé: Six personnes par jour?

M. Cherry: C'est pour ça que le ministre, en parlant de quelques centaines, il t'ouvrait la trappe.

M. Campeau: En fait, Mme la Présidente, la question est bonne. La question, c'est: Pourquoi ils ne paient pas vu qu'ils ont un train? L'autre question qu'on pourrait poser et qui tourne sur l'autre côté, c'est: Pourquoi ils ont un train s'ils ne paient pas?

Une voix: Puis, eux autres, ils disent: On ne s'en sert pas.

M. Gobé: Non, mais l'autre question, c'est: Pourquoi ils ont un train s'ils ne s'en servent pas? C'est ça. Exactement. Pourquoi ils ont un train s'ils ne s'en servent pas?

M. Campeau: C'est une très bonne question. Mais, écoutez, là, on va revenir...

M. Gobé: Vous voyez l'importance d'une commission parlementaire, là?

M. Campeau: Non, non, non. C'étaient des... On l'avait vue, celle-là. C'est le CMTC, d'où la nécessité de créer l'Agence au plus coupant, Mme la Présidente. Oui, c'est une anomalie; il faut qu'elle soit corrigée. C'est ça, notre discussion avec M. Tison. Et on va y arriver le plus rapidement possible. Ça n'a pas de bon sens. D'abord, ces gens-là paient beaucoup trop; on leur charge beaucoup trop, c'est juste six personnes qui

voyagent. Alors, il faut trouver un autre mode de transport, ce que l'Agence a pour mission de faire.

M. Gobé: Comment ça coûte à l'État?

M. Campeau: Beaucoup trop.

M. Gobé: Bien, c'est public, là. On pourrait faire ça aux engagements financiers.

M. Campeau: Bien, exactement. Combien, là, je ne saurais pas dire.

M. Gobé: À peu près, là. Par personne, par individu, 100 \$ par voyage?

M. Campeau: On ne saurait pas dire exactement, là, les chiffres, parce qu'il faut établir l'amortissement et tout ça. Mais, chose certaine, s'il y a six personnes de Vaudreuil à Rigaud, Mme la Présidente, chaque jour, c'est trop cher.

M. Gobé: Ça n'a pas de bon sens.

M. Campeau: Non, mais ce n'est pas la commission qui a fait sortir ça, là, c'est M. Tison. Je l'ai rencontré lors d'une des rencontres qu'on a eues avec la Table métropolitaine des transports, où il m'avait fait part de son problème, et je lui avais dit qu'on trouverait une solution une fois l'Agence complétée. Ça serait un des mandats de l'Agence d'apporter une solution.

M. Gobé: Donc, si je comprends bien, votre proposition serait d'inclure cette zone-là dans l'Agence, l'Agence verrait à mettre des services alternatifs d'autobus ou des choses comme ça pour assurer le transport, même développer, peut-être, le transport.

M. Campeau: En concertation avec la municipalité de Rigaud, il faut trouver une solution.

M. Gobé: Ah oui! Ça n'a pas de bon sens.

M. Campeau: Bien, je suis content de voir, Mme la Présidente, que le député de LaFontaine est d'accord avec nous. Ça n'a pas de bon sens.

M. Gobé: Bien, M. le ministre, je pense qu'aucun parlementaire en cette Chambre...

La Présidente (Mme Bélanger): Allez-y.

● (16 h 40) ●

M. Gobé: ...ne trouverait normal que six personnes prennent un train dans la journée et que, dans une période difficile comme on traverse maintenant en termes de finances publiques, en termes de restructuration de programmes sociaux, l'État continue à financer un service comme celui-là. Maintenant, de là à dire

qu'il ne faut pas qu'il y ait de transport, je partage votre opinion, il faut trouver une alternative rentable et efficace pour cette région-là aussi. Maintenant, je ne vois pas...

M. Campeau: Mme la Présidente, c'est l'évidence même. Le député, depuis tout à l'heure, je lui donne l'évidence, il me répète l'évidence. Des fois, on est en contradiction, puis, quand on est en accord, on est tellement en accord qu'il peut me le dire cinq fois.

M. Cherry: Profitez-en.

M. Gobé: Bien, oui, c'est ça. Alors, on est en accord sur celle-là. Il me reste un point, malheureusement, mais j'aimerais ça que...

La Présidente (Mme Bélanger): Il vous reste une minute, M. le député de...

M. Gobé: Combien? Une minute.

La Présidente (Mme Bélanger): Une minute.

M. Gobé: Ah, parfait! Ça, c'est juste parfait.

M. Campeau: C'est long, des fois, une minute.

M. Gobé: Oui, c'est ça, mais, que voulez-vous, M. le ministre, ça fait partie des choses, hein. Mirabel, j'aimerais ça que vous regardiez ça, qu'à votre ministère on regarde s'il n'y a pas moyen d'accélérer, ne pas attendre 1999, voir s'il n'y a pas, avec les études destination, possibilité d'aller peut-être bonifier cette Agence. Et je vous dis ça sérieusement, là.

M. Campeau: Bon, c'est à moi, Mme la Présidente. Oui, Mme la Présidente, on va tenir compte des commentaires du député de LaFontaine et on va avoir un oeil sur tout le territoire, spécialement sur Mirabel. Là, je ne voudrais pas que vous me disiez que vous êtes d'accord, là, c'est assez.

M. Gobé: Non.

M. Campeau: J'ai dit ça parce que son temps était fini, Mme la Présidente.

M. Cherry: Si ça peut te fermer la boîte, il va le regarder.

M. Gobé: Non, mais je suis content que...

M. Campeau: Il n'a pas le droit, madame, c'est assez, il a fini, là.

M. Cherry: Non, mais ça, vous savez que, hors micro, ce sont des conversations privées, a dit le Président.

M. Gobé: Oui, M. le ministre, je pensais que vous aviez envoyé un café à cette table et je l'attends encore. Il n'y a pas de micro, là.

M. Campeau: Mais, moi aussi, je pensais l'avoir envoyé.

M. Gobé: Oui, oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député, votre temps est terminé, M. le député de... ils en vendent en bas. Alors, M. le député de Saint-Laurent.

M. Cherry: Oui. Mme la Présidente, je suis convaincu que, même si le ministre est nouveau au dossier, il a remarqué que la façon dont les responsabilités de l'Agence... Et le ministre revient de façon constante en disant que ça va être une des responsabilités de l'Agence de faire des recommandations au gouvernement. C'est toujours le gouvernement qui décide, mais le rôle de l'Agence, ça va être de faire des recommandations au gouvernement par rapport aux services, si on extensionne les territoires...

M. Campeau: Ce n'est pas ça pantoute.

M. Cherry: Ce n'est pas ça que vous avez dit?

M. Campeau: Madame, non, mais je suis obligé de le contredire.

M. Cherry: Bien, c'est correct, corrigez-moi. Corrigez-moi, c'est fait pour ça, là.

M. Campeau: Bien, je vais vous corriger. L'Agence va décider. Sauf qu'il y a des choses qui ne sont pas de son domaine. Quand il s'agit de taxer et d'aller dans un champ de taxation du gouvernement du Québec, ce n'est pas de ses affaires. Il faudra qu'elle passe par le gouvernement du Québec. Mais, quand elle peut s'entendre à trouver une solution entre le train de Rigaud puis le train de Vaudreuil, qui coûte trop cher, elle ne viendra pas consulter le gouvernement.

M. Cherry: O.K.

M. Campeau: On a justement fait une Agence pour qu'elle soit autonome, qu'elle ait les pouvoirs puis qu'elle agisse, contrairement au CMTC, qui ne marchait pas à cause d'intérêts locaux. Alors, cette Agence-là, on veut lui donner du pouvoir. Qu'elle décide, qu'elle fasse du positif puis que ça soit bon, qu'elle travaille à...

M. Cherry: Donc, je suis convaincu que le ministre a remarqué que les services qui vont maintenant être dévolus comme responsabilités à l'Agence, c'est surtout délimité en fonction... Ils fonctionnent en corridors, le ministre a remarqué ça. C'est des trains.

On dit: Jusque-là, ça va. Vous avez remarqué ça, là, vous n'avez pas pris tous les services. On a dit, par exemple, à tel endroit — vous venez de le reconnaître — à Rigaud, il va falloir trouver une façon... Moi, ce que je veux savoir — c'est peut-être les gens qui accompagnent le ministre qui sont le mieux placés pour répondre à ça — pourquoi on n'a pas décidé de tenter de faire fonctionner les responsabilités de l'Agence en fonction de zones de transport plutôt qu'en fonction de corridors? Pourquoi on a fait ça? Puis ce qui me fait soulever...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Hinse.

M. Campeau: Est-ce que la question est posée?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Cherry: Oui. Je reconnais que c'est peut-être quelque chose de pointu que...

M. Campeau: Vous permettez à M. Hinse?

M. Cherry: Bien sûr.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, oui. M. Hinse.

M. Hinse (Liguori): Bien, c'est-à-dire que le territoire n'a pas été découpé en fonction de zones.

M. Cherry: Non.

M. Hinse (Liguori): La proposition de la Table des préfets et des maires — j'y faisais référence tout à l'heure — a fixé un certain nombre de zones, non pas pour du service, non pas pour la tarification, mais pour fixer l'aide au réseau métropolitain. C'était en regard de la définition du réseau métropolitain. Aussitôt qu'on traversait deux zones, on reconnaissait que c'était un réseau métropolitain et ça venait fixer l'aide qui allait avec. Ce n'était pas en regard de fixer une tarification sur l'autobus, sur le train ou sur le métro. L'Agence aura peut-être cette préoccupation, éventuellement, de proposer aux sociétés locales d'y aller vers une tarification à distance. Mais c'est une responsabilité essentiellement locale, que de déterminer la tarification et, surtout, de l'établir selon la distance. Et on n'a pas voulu, à travers l'Agence, jouer dans chacun des territoires locaux. Je ne sais pas si ça répond, là.

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

M. Cherry: Donc, ce que vous dites, c'est que vous avez... Une fois que l'Agence aura ses responsabilités, il est possible qu'elle choisisse d'orienter sa conception de l'activité en fonction de transport de zone plutôt que, à l'heure actuelle, d'y aller... Parce que la

perception qu'on a — et, là, vous pouvez nous corriger... «C'est-ù» plus en fonction des corridors? Par exemple, dans le moment, ça arrête là. Mais, comme disait le ministre, supposons que les gens, dans la région de Bellefeuille ou dans la région de Saint-Jérôme, à un moment donné, à cause d'un développement, ils diraient: On voudrait que ça se rende jusqu'ici. Évidemment, il faut que ça passe à travers le territoire de Laval, par exemple. Convaincus, là? O.K. À l'exception de l'Agence, est-ce que le rôle des commissions de transport, c'est de faire du rabattement sur Montréal ou si ce n'est pas plutôt de les amener pour devenir des espèces de «feeders», un peu comme les autobus, sur un territoire, amènent à la station de métro qui, elle, fait de ça... Pourquoi, à l'origine, on a choisi de laisser à l'Agence de le définir? Est-ce qu'on regarde ça en fonction de zones puis, de là, l'intermodalité, ou c'est tout simplement des corridors de services? Parce que, là, on est au début et c'est ça qui va définir l'ensemble du service sur l'ensemble du territoire pour les quatre, cinq prochaines années. C'est fondamental comme débat.

M. Campeau: Il faut bien faire la différence entre métro, autobus puis train. Dans le métro, c'est la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal. L'Agence ne s'infiltrera pas pour dire comment faire marcher le métro. C'est sur le territoire. Les autobus à Laval, c'est la même chose. Il n'y a que les trains où l'Agence s'en occupe directement, même s'ils sont sur le territoire de Laval ou de Montréal.

Ce que vous dites, par exemple, que les autobus de Laval font le rabattement au métro, l'Agence pourrait, de concert avec Laval, ne pas faire rabattre, par exemple, tous les autobus à la station Henri-Bourassa. Elle pourrait les amener à une autre station pour que la circulation soit plus fluide et que ça marche mieux. Mais, ça, c'est l'Agence qui pourrait décider de ça. Eh oui! Comme vous disiez, d'un réseau à l'autre, c'est l'Agence qui peut décider où ils vont se rabattre, où le réseau de Laval va se rabattre à Montréal.

M. Cherry: Je suis convaincu que, là, on entre dans le coeur du fonctionnement. Exemple, dans le moment, qu'est-ce qui fait qu'il y tant d'autobus de Laval qui se rabattent à Henri-Bourassa, qui, bien sûr, ajoutent, même si on a mis une voie réservée pour les autobus sur le pont Viau, par exemple? Pourquoi? Parce que le métro ne se rend pas à Laval. Comme vous dites, quand l'Agence recommandera au gouvernement, puis que le métro finira par arriver à Laval, ça modifiera de façon importante la façon dont la STL donne du service à ses usagers. Plutôt que de les amener là, elle les amènera, je suppose, à la station ou aux stations de métro qui seront à Laval.

● (16 h 50) ●

M. Campeau: J'attire l'attention du député, à l'article 34.3°: «L'Agence peut notamment coordonner les services de transport en commun par autobus des

autorités organisatrices de transport en commun et ceux de son réseau.» C'est exactement ce que vous avez dit là. Je suis conscient et heureux de votre collaboration. Vous voulez tellement activer les choses que vous êtes déjà, dans vos propos, rendu à l'article 34. Mme la Présidente, M. le député de Saint-Laurent, comprend même l'essence de la loi 102.

M. Cherry: Mme la Présidente, ma difficulté, ce n'est pas de comprendre la loi, des fois c'est de comprendre les propos du ministre. Mais ça viendra, j'en suis convaincu.

Mme la Présidente, le ministre y a fait référence, tantôt, dans ses commentaires et, bien sûr, a été soutenu par les propos de M. Hinse. Il dit que toutes les données de ça sont basées sur l'enquête qui a été faite, Origine-Destination. Donc, je suis convaincu que le ministre, même s'il est là de façon récente, a bien saisi que, contrairement à la perception qu'a un bon nombre, on pense toujours que les gens qui entrent sur l'île de Montréal, c'est pour se diriger au coeur de la ville. Mais, quand on a fait l'étude Origine-Destination — M. Hinse pourra m'indiquer si ma mémoire est toujours à date ou s'il y a des corrections — c'est qu'on peut bien dire qu'il y a le même nombre de gens qui arrivent sur l'île, ou presque, du nord ou du sud, mais que l'Origine-Destination, une fois sur l'île, n'est pas la même. Par exemple, les gens de la Rive-Sud, on me dit qu'un fort pourcentage, leur destination, c'est le centre-ville de Montréal. Une fois qu'ils ont traversé, ils sont quasiment à pied de Place Ville-Marie ou de ce qu'il y a autour. Tandis que les gens de la Rive-Nord, l'Origine-Destination, une fois qu'ils sont sur l'île de Montréal, un faible 25 % ou 30 %, leur destination est le centre-ville. Mais, une fois qu'ils sont sur l'île, ils s'étendent ou vers Saint-Laurent, Pointe-Claire, ou de l'autre côté, vers l'est, ville d'Anjou, Rivière-des-Prairies ou ailleurs. Donc, on peut bien dire que c'est le même nombre, mais la destination est loin d'être la même. En d'autres mots, les gens de la Rive-Sud, quand ils regardent Montréal, ils voient presque où ils s'en vont pour travailler, parce que, si j'y vais de mémoire, il me semble que, pour 78 % ou 80 %, c'est le centre-ville qui est leur destination. Les gens de la Rive-Nord s'étendent, une fois qu'ils sont rendus sur l'île, ou vers l'est ou vers l'ouest pour aller travailler.

Alors — M. Hinse pourra me corriger — c'est pour ça que je dis qu'il faut faire attention quand on travaille et qu'on établit un plan de base. Est-ce qu'on le fait en fonction des corridors déjà existants? En d'autres mots, il faut utiliser la voie ferrée qu'il y a là, même si la distribution de la population, à Laval, ce n'est pas là qu'elle habite. La voie ferrée peut passer au centre, mais les gens restent ou à l'ouest de l'île ou à l'est de l'île. Et ce qui était la voie ferrée, qui est toujours là, n'est pas utilisé parce qu'elle passe dans une zone industrielle et pas résidentielle. Là, je vois que le député de Laval a le goût d'intervenir parce qu'on parle d'un territoire avec lequel il est familier.

M. Campeau: Je vais intervenir avant.

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

M. Campeau: D'abord, c'est vrai, ce que l'ancien ministre a dit. Les gens qui viennent de la Rive-Sud vont dans le centre-ville, les autres vont un peu partout. Sachez que ceux qui viennent de Laval sont fortement tentés, quand ils descendent à la station Henri-Bourassa, de rester où il fait bon vivre. Il y a une forte population qui reste là parce que c'est le comté de Crémazie.

M. Gobé: C'est pour ça que le Non à gagner.

M. Campeau: Mais, par la suite, on verra que le métro va être agrandi, à l'intérieur de l'île, pour pouvoir rencontrer, même avant d'aller à Laval...

M. Cherry: Je remarque que votre collègue veut savoir si vous parlez de l'île de Laval ou si, vous, vous référeriez à l'île de Montréal? Il semble que, quelque chose... Vous avez même deux collègues qui sont intéressés. Je suis convaincu.

Une voix: On pourrait en faire une pointe jusqu'à...

M. Cherry: Une pointe jusqu'à Shawinigan?

M. Campeau: Mais on voit, par exemple, que la ligne de chemin de fer, Mme la Présidente, est construite de telle façon qu'il faudra amener le métro à venir la rencontrer, pour justement faire ce service-là. On va amener les gens en dehors de la ville par le train, à Montréal, par exemple, à la station Val-Royal ou à la station Côte-Vertu; à un moment donné elle rencontrera peut-être le métro, et, là, les gens pourront faire leur voyage est-ouest et non pas... Parce que c'est ça qu'ils font à l'heure actuelle. En prenant pour acquis que les gens qui entrent par Laval, par l'Île-Jésus ne vont pas nécessairement au centre-ville, ils vont aussi est-ouest, dans Montréal, ça, là-dessus, ça va être prévu. C'est ce sur quoi l'Agence aurait avantage à travailler, de voir à apporter des solutions et de prendre des décisions là-dessus. Alors, les commentaires du député de Saint-Laurent sont fort à point. On voit qu'il a déjà pataugé là-dedans.

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

M. Cherry: Oui, peut-être le député de Laval, qui avait levé la main. De Vimont.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Vimont.

M. Cliche: Bien, vu qu'on interpelle les gens de Laval, il y a des choses avec lesquelles je suis d'accord

avec l'opposition; il y a des choses, cependant, où je diverge.

Alors, commençons par les points de convergence. Effectivement, le député de Saint-Laurent a raison, les déplacements des Lavallois sont de plus en plus interrégions-Laval; de plus en plus, les Lavallois travaillent à Laval. De moins en moins de ceux et celles qui travaillent à l'extérieur du territoire de Laval vont vers le centre-ville de Montréal. Ils se déplacent de plus en plus vers deux pôles importants au niveau développement économique, ce qu'on appelle la CUM nord-est, c'est exact, et le pôle de ville Saint-Laurent: Canadair, Bombardier, etc., tout ce coin-là. Ce que je comprends de l'Agence, c'est que, contrairement à la proposition de la Table des préfets et des maires, elle aurait un pouvoir décisionnel non seulement en ce qui concerne le métro, les trains de banlieue, mais également en ce qui concerne les circuits d'autobus circulant sur des axes majeurs ou desservant des principaux pôles d'activités, de sorte que la STL, qui, depuis plusieurs années, se rabat systématiquement vers la station de métro Henri-Bourassa, pourrait, naturellement en concertation mais suite à des décisions de l'Agence, instaurer des circuits d'autobus qui desserviraient beaucoup plus directement la clientèle entre des pôles de résidence et des pôles de travail, soit dans la CUM nord-est ou dans la CUM nord-ouest, le pôle de ville Saint-Laurent. Et c'est justement l'objectif, là, où, je dois dire, il y avait une divergence entre la proposition de la Table des préfets et des maires et notre gouvernement, et j'ai assisté, à titre de délégué régional, à à peu près toutes les réunions qu'il y a eu entre les ministres des Transports et la table de transport du Grand Montréal. Nous tenons à ce que l'Agence ait un pouvoir décisionnel à cet effet pour décider en ce qui concerne les transports interrégionaux ou interrégionaux à l'intérieur de la région du Grand Montréal, qu'elle ait un pouvoir décisionnel à cet effet.

Je comprends également qu'au niveau de la tarification, la tarification à l'intérieur du territoire de la STCUM, ça demeurerait du ressort de la STCUM, de même que la tarification à l'intérieur du réseau de la STL demeurerait à l'intérieur de la STL, mais que l'Agence aurait un pouvoir décisionnel en ce qui concerne la tarification pour les citoyens, pour les usagers qui se déplacent d'une région à l'autre et que, contrairement au CMTC — auquel CMTC on avait demandé de se pencher sur cette question et d'en arriver à une solution de bon gré, ce qu'ils n'ont pas fait pendant quatre ans — l'Agence aura un pouvoir décisionnel à cet effet. Et ma compréhension de l'évolution du ministère à l'effet de la tarification interrégionale, c'est que, de plus en plus, on va favoriser une tarification qui va correspondre aux distances de déplacement. Et j'ai l'impression que la STCUM, une fois que l'Agence aurait établi une tarification interrégionale qui tiendrait compte des déplacements des citoyens... qu'il serait pratiquement assuré que les corporations de transport, les organisations de transport, par exemple comme la STCUM, seraient très fortement poussées dans le sens

d'une tarification à la distance, de sorte que l'usager qui passerait de Pointe-aux-Trembles à Sainte-Anne-de-Bellevue paierait plus cher que 1,40 \$ le ticket d'autobus.

● (17 heures) ●

Mais, là où vous avez raison, c'est que l'Agence aura comme mandat et aura un pouvoir décisionnel de mettre en place non seulement le métro, les trains de banlieue, mais des circuits d'autobus qui vont desservir les pôles d'activité, qui vont être beaucoup plus flexibles. Par exemple, à Laval, on a beaucoup parlé qu'il pourrait y avoir un stationnement de rabattement dans le coin du Carrefour Laval, avec un autobus direct qui pourrait desservir, par exemple, l'Université de Montréal ou l'Université du Québec pour les étudiants qui doivent se rendre à Laval.

Mais, là où nous divergeons possiblement avec l'opposition — qui donne appui sans aucune réserve à la position de la Table des préfets et des maires — et avec la proposition de la Table des préfets et des maires, c'est sur le pouvoir décisionnel de l'Agence, que nous voulons effectivement décisionnel alors que les préfets et maires voudraient que cette Agence n'ait qu'un pouvoir de recommandation et de concertation. Et, compte tenu de l'échec de cette concertation du CMTC dans les cinq dernières années, nous avons convenu, nous avons discuté entre les délégués régionaux, nous avons discuté avec le ministre et l'autre ministre des Transports qui a précédé M. le ministre Campeau et nous sommes arrivés à la ferme conclusion que cette Agence devait avoir un pouvoir décisionnel sur les choses dont j'ai traité.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Vimont. M. le ministre, des commentaires?

M. Campeau: Non, madame.

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

M. Cherry: Mme la Présidente, je suis convaincu que le ministre, par les propos puis les échanges qu'on vient d'avoir ensemble, réalise toute... Là, on parle du fondement du fonctionnement. Là, c'est majeur, comme objectif, ce qu'on a à faire. Évidemment, le ministre a répété à quelques reprises que, là, on va établir ça, l'Agence aura des pouvoirs pendant quatre ou cinq ans. Une fois que ce sera bien établi, là, on décidera si on remet l'état de ça à une représentation plus majoritaire des élus ou pas, dépendamment dans quel état le dossier aura cheminé durant les quatre ou cinq années ou si le projet de loi est accepté tel quel.

Je voudrais que le ministre nous dise... Supposons que l'Agence a à recommander que le gouvernement décide d'extensionner le territoire qui nous est présenté — dans les quatre, cinq premières années, où c'est l'Agence qui a le pouvoir de recommandation et le gouvernement qui décide — d'inclure, par exemple, Bellefeuille, Saint-Jérôme, Mirabel, décide de les inclu-

re, là, est-ce qu'à ce moment-là j'ai bien compris les propos du ministre à l'effet que ça ne demeure toujours qu'un pouvoir de recommandation de l'Agence, mais que ça devra toujours faire l'objet d'un projet de loi du gouvernement et que les gens qui réclameront le service — ou, si l'Agence recommande d'y aller, c'est parce qu'elle aurait eu des demandes en conséquence — ça aura pour effet, bien sûr, de les inclure dans l'ensemble de la taxation qui doit faire partie du mode de financement de ça? Est-ce que j'ai bien saisi le cheminement du ministre là-dessus? C'est ça, le but, là.

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

M. Campeau: Deux choses, Mme la Présidente. La première, c'est que le territoire ne peut pas être changé sans qu'il y ait un amendement à la loi ou une nouvelle loi. L'Agence a un pouvoir de recommandation au gouvernement. Maintenant, en plus de ça, ce qui vient donner encore plus de force à cet argument-là, c'est qu'il ne faut pas oublier qu'il y a 0,015 \$ de taxe sur l'essence, c'est le champ de taxation du Québec; et le droit d'immatriculation aussi, c'est un champ de taxation du Québec. Alors, raison de plus pour ne pas donner à l'Agence le pouvoir d'agrandir le territoire, parce qu'elle vient jouer dans un champ de taxation du gouvernement du Québec. Donc, à votre question, la réponse, c'est oui, l'Agence a un pouvoir de recommandation, mais c'est le gouvernement qui décide, par une loi.

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

M. Cherry: Donc, Mme la Présidente, je suis convaincu que le ministre, lors des échanges entre le député de Vimont et moi-même, a saisi que, plus l'Agence prendra du temps à prendre des décisions pour faciliter l'accès des gens — on parle de la couronne nord, parce qu'on a échangé entre nous là-dessus, puis des gens de Laval en particulier — en d'autres mots, plus ça va être difficile ou ça va être long de pouvoir avoir accès à la partie est ou ouest de l'île de Montréal, bien, en même temps, ça a comme effet d'accélérer le développement de Laval pour que les entreprises qui requièrent les services des citoyens de Laval disent: La meilleure façon de les recruter, c'est de nous approcher d'où nos meilleurs gens vont travailler. Ça a comme résultat de continuer à vider Montréal pour l'envoyer vers Laval. Et, plus ça va être compliqué pour les gens de la Rive-Sud de se rendre à Montréal, ça va avoir comme résultat que, là, on va continuer à vider Montréal puis ça va s'en aller vers la Rive-Sud et vers la Rive-Nord. Et c'est au point tel, et, ça, ça n'a été la faute de personne, mais ce qu'on peut constater, c'est qu'aujourd'hui on est rendu, de chaque côté, à des deuxièmes couronnes.

Je vois le député de Vimont qui ne semble pas être d'accord avec ça, mais j'aimerais ça, l'entendre là-dessus, si vous permettez, Mme la Présidente.

M. Campeau: Mme la Présidente...

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

M. Campeau: ...est-ce qu'on est encore à l'article 3?

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Cherry: On parle du territoire.

M. Campeau: Oui, mais il faudrait quand même revenir à l'article 3, à la pertinence de l'article 3. Vous savez qu'on pourrait voter dessus puis discuter du reste après.

M. Gobé: Peut-être à la place du siège social, là. Ce n'est pas très pertinent, ça.

M. Cherry: Mme la Présidente, puisqu'on parle de l'article 3, dans l'article 3, on introduit que: «Le territoire de l'Agence est l'ensemble de ceux des municipalités mentionnées à l'annexe A.» Comme le ministre a proposé que des municipalités soient exclues, des municipalités qui apparaissent présentement à l'annexe A, le ministre dit: On va attendre à l'annexe A pour soustraire ces municipalités-là. Est-ce que, à ce moment-ci, il ne serait pas plus... pour être consistant. Parce que l'annexe, c'est une chose, mais est-ce qu'on ne devrait pas, à ce moment-ci, Mme la Présidente, introduire un amendement qui se lirait comme suit: L'annexe A, introduite par l'article 3 du projet de loi 102, Loi sur l'Agence métropolitaine de transport et modifiant diverses dispositions législatives, est modifiée par le retrait de «Ville de Beauharnois», «Municipalité d'Oka», «Paroisse d'Oka», «Village de Melocheville», «Ville de Mirabel», «Municipalité de Saint-Placide»? Le ministre dit: On va attendre quand on sera rendu à l'annexe, à la fin des 146 articles, là, à l'annexe, pendant que l'article 3 dit: «Le territoire de l'Agence est l'ensemble de ceux des municipalités mentionnées à l'annexe...» Pourquoi le ministre...

M. Morin (Dubuc): Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député e Dubuc.

M. Morin (Dubuc): ...une question d'information. Est-ce que je peux savoir ce qu'il reste à l'opposition, en termes de temps d'intervention, sur cet article-là?

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député Saint-Laurent, il lui reste trois minutes, et les autres ont fini leur temps sur l'article 3.

M. Morin (Dubuc): Très bien. Je vous remercie, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, là, le député de Saint-Laurent dépose un amendement à l'article 3.

M. Morin (Dubuc): Il pourrait finir ses trois minutes avant.

M. Cherry: Je «peux-tu» utiliser mon temps comme je veux, sans te choquer? Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): C'est à l'article 3, ça.

M. Morin (Dubuc): Oui, mais je voudrais qu'on ne néglige rien avant d'apporter un amendement, là, pour s'assurer que le projet de loi avance.

La Présidente (Mme Bélanger): L'annexe A, introduite par l'article 3 du projet de loi 102, Loi sur l'Agence métropolitaine de transport et modifiant diverses dispositions législatives, est modifiée par le retrait de «Ville de Beauharnois», «Municipalité d'Oka», «Paroisse d'Oka», «Village de Melocheville», «Ville de Mirabel», «Municipalité de Saint-Placide». C'est ça?

Oui, M. le ministre.

M. Campeau: Mme la Présidente, ça touche l'annexe, l'amendement qu'il veut faire, ça ne touche pas l'article 3. Alors, peut-être qu'il pourrait faire son amendement rendu à l'annexe.

M. Gobé: ...l'amendement vous-même.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon. Normalement, l'annexe... Qu'est-ce qu'on fait? Je ne le sais pas, là.

M. Morin (Dubuc): Mme la Présidente, sur la recevabilité.

M. Gobé: Puisqu'on parle de l'annexe A.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui. Alors, il y a un amendement à l'annexe, qui est déposé par le ministre et qui est à l'annexe, et, vous, vous voulez que cet amendement-là soit apporté à l'article 3.

M. Cherry: C'est parce que, tout simplement, Mme la Présidente, l'article 3 dit: «Le territoire de l'Agence est l'ensemble de ceux des municipalités mentionnées à l'annexe...»

M. Gobé: C'est ça.

• (17 h 10) •

M. Cherry: Alors, le ministre, lui, a préféré présenter son amendement à l'annexe. Et, comme l'article 3, c'est pour définir le territoire de l'annexe, moi, je

dis: Est-ce que ce n'est pas à ce moment-ci qu'on doit en parler? Ou pour qu'on entre dans...

M. Campeau: Mon opinion, Mme la Présidente, c'est que ça va être discuté quand on va arriver à l'annexe A; sans ça, on retirerait des choses qui n'ont même pas encore été discutées.

M. Morin (Dubuc): Mme la Présidente, sur la recevabilité.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Dubuc.

M. Morin (Dubuc): Vous savez que l'amendement, tel que proposé, a un impact, forcément, à partir du moment où on modifie les municipalités participantes à une telle agence; ça a un impact financier. Et vous savez que, en ce qui concerne les motions qui affectent les fonds publics, elles ne peuvent être apportées que par un ministre. Alors, considérant que la motion du collègue de l'opposition peut affecter indirectement des fonds publics, alors j'invoque l'article 192 de notre code de procédure pour que vous jugiez cette proposition non recevable.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député de Dubuc, je vous remercie de votre éclairage. Effectivement, étant donné que cet amendement a une incidence monétaire... Seul le ministre peut apporter des amendements avec incidence monétaire, alors l'amendement est jugé irrecevable.

M. Cherry: O.K. Il me reste trois minutes?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Morin (Dubuc): C'est pour ça que vous avez décidé de prendre vos trois minutes tantôt.

M. Cherry: C'est l'amendement. Ha, ha, ha!

M. Morin (Dubuc): Je pense que notre collègue veut aller trop vite, Mme la Présidente; il aurait dû utiliser ses trois minutes avant.

M. Cherry: Je les ai toujours. On s'aperçoit que, dans la délimitation du territoire — c'est peut-être l'aide du ministre qui pourra répondre à ça — il y a des CIT dont le territoire se trouve coupé. Donc, eux, est-ce qu'ils vont continuer à conserver leur vocation? Parce qu'ils sont soustraits à l'Agence. Est-ce qu'ils devront toujours continuer à faire du transport, à travers le territoire, à portes fermées?

M. Campeau: Mme la Présidente, c'est la loi des CIT, alors les CIT vont continuer à faire leur vocation, le transport dans leur territoire.

M. Cherry: Donc, Mme la Présidente, il y aura des gens qui obtiendront des services du CIT, mais dont la délimitation du territoire fera que, pour une partie du territoire, ces gens-là contribueront financièrement, par la taxe foncière, par le permis et par le 0,015 \$ sur la taxe d'essence, et d'autres ne le feront pas. En tout cas, vous saisissez bien ce que...

M. Campeau: Je saisis très bien, mais, Mme la Présidente, le député de Saint-Laurent ne se rappelle pas que les 30 \$ existent, la contribution...

M. Cherry: Je viens de le dire.

M. Campeau: Ah bien...

M. Cherry: Je viens juste... C'est parce que ce n'est pas moi qui...

M. Campeau: Je m'excuse...

M. Cherry: C'est parce que vous n'écoutez pas, mais, ça, ce n'est pas grave.

M. Campeau: ...comme le député de LaFontaine. Moi, j'ai fait ce que vous dites. En tout cas, ça va, on est d'accord, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Il vous reste deux minutes.

M. Cherry: Il me reste encore deux minutes?

M. Campeau: C'est long...

M. Cherry: C'est long, trois minutes? Parfait! Bon.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Campeau: Mais, madame, s'il ne veut pas le prendre...

La Présidente (Mme Bélanger): Vous n'êtes pas obligé de les prendre, M. le député de Saint-Laurent.

M. Campeau: On pourrait demander le vot pendant ce temps-là.

M. Cherry: Donc, mon collègue de Chomed vient se joindre à nous, je pense...

M. Mulcair: Little likely.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, vous laissez la parole, M. le député de Saint-Laurent?

M. Cherry: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Chomedey.

M. Mulcair: À moins qu'il y ait quelqu'un de l'autre côté qui avait... sur le principe de l'alternance. Je vois le ministre qui manifestait.

M. Morin (Dubuc): On voudrait vous entendre sur l'article 4.

Une voix: C'est le 3.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous avez la parole, M. le député de Chomedey.

M. Mulcair: Quant à l'article 3, Mme la Présidente, qui se lit comme suit, dans ses versions française et anglaise, juste pour resituer un peu le contexte:

«Le territoire de l'Agence est l'ensemble de ceux des municipalités mentionnées à l'annexe A.

«Pour l'application de la présente loi, on entend par "municipalité", sauf dans l'expression "municipalité régionale de comté", et par "territoire municipal", respectivement, une municipalité mentionnée à l'annexe A et son territoire.»

In the English version:

«The area of jurisdiction of the Agency is the combined territories of the municipalities listed in Schedule A.

«For the purposes of this Act, the words "municipality", except in the expression "regional county municipality", and "municipal territory" mean, respectively, a municipality listed in Schedule A and the territory of such a municipality.»

Now, my colleague from Jacques-Cartier has been kind enough to explain to me the tenor of the most recent debate on these articles. I was in the House, Madam Chair, and you can understand that, even though we try, in the Opposition, to cover all bases, we cannot always be in two places at the same time.

It is my understanding that the basis upon which the determination is to be made, with regard to the tax for example, is a reflection of the maps that have been provided to us in the outlined area. There are certain exclusions that have now been discussed, and the basic question remains: Are we going to be able to determine whether someone, for example, in the Mirabel area is going to be paying less tax on the gasoline that is bought there — and, of course, that means at a certain advantage for the merchants in that area — and the people next door are, of course, going to be penalized because of the fact that they have been included in the reserved territory?

The Minister had a ready-made answer, of course, supplied to him by his functionaries, which was that it is inevitable that in this type of situation one will have one territory where the limit for the new price will end and the other will begin. But I must say, Madam Chair, that it is a bit of a surprising argument, coming

from someone who is, as is the case with the current Minister of Transport, a former minister of Revenue.

You can usually, in a case like this, either come to the determination that it will be an unworkable solution — which is, I think, the basic determination that has been made by the municipalities that have gotten together on this subject — or, in the case of a provincewide tax, when the abutting areas of the province that touch either on a state or a province where the rate of tax will be much lower, determine that, within a certain mileage from that boundary area, the taxes to be paid are considerably less, which is one way of doing it. But, of course, a simple consultation of the map provided for us makes it abundantly clear that you cannot go for that type of territorial determination. You cannot arrive at a boundary and say, when you pass from Two-Mountains, for example, into one of the neighbouring areas, that, all of a sudden, you can make that sort of limit and you can change the taxes.

I think, Madam Chair, that this underscores one of the fundamental problems in the legislation that we are looking at: Bill 102 is not only ill-considered, it shows a determination on the part of the Minister and his bureaucrats to proceed notwithstanding the very serious reservations being expressed by the numerous municipalities involved.

Je n'ai qu'à citer, à titre d'exemple, Mme la Présidente, le cas de la ville de Laval, d'où je suis le seul membre élu de l'opposition officielle, et dire à quel point la manière choisie par le ministre risque de causer des problèmes. Je crois que, effectivement, notre discussion à propos de l'article 3 est le reflet de notre profond désaccord sur la manière de procéder. Il aurait été beaucoup mieux de procéder sur la base d'un consensus, tel que prévu, justement, dans le projet de loi en question. Plutôt que de faire ça, on nous force à regarder un projet de loi avec toutes ses difficultés, qui est bancal et qui va sans doute mener à des difficultés d'une région à une autre. Nous ne parlons même pas d'une grande région administrative; on parle, à l'intérieur d'une région, des difficultés de petite municipalité en petite municipalité.

I have to save the rest of this...

M. Campeau: Mais, madame, il peut continuer. Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, la commission suspend ses travaux le temps d'aller voter en Chambre.

(Suspension de la séance à 17 h 19)

(Reprise à 17 h 51)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission reprend ses travaux. Au moment de la suspension des travaux, nous étions à entendre le plaidoyer du député

de Chomedey. Alors, M. le député de Chomedey... À l'ordre, s'il vous plaît! M. le député de Chomedey.

M. Mulcair: Oui, merci, Mme la Présidente. Étant donné le fait qu'il nous reste un peu moins de 10 minutes avant d'arrêter à 18 heures, je vais proposer l'ajournement des travaux jusqu'à 20 heures. Je vais expliquer pourquoi pendant 10 minutes, s'il le faut, Mme la Présidente, mais je suis sûr que c'est dans l'intérêt de tout le monde d'ajourner.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, vous faites une motion pour... pas ajourner, parce que c'est suspendre.

M. Mulcair: Suspendre jusqu'à... Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ça prend le consentement.

M. Campeau: Bien, madame, il peut se préparer, il nous reste 10 minutes; les minutes sont précieuses.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, il n'y a pas consentement. Alors, nous allons poursuivre.

M. Mulcair: Alors, Mme la Présidente, j'aimerais poser une question. Je vais essayer, par le biais de quelques exemples, de comprendre ce que je perçois comme étant certaines difficultés avec la carte telle que proposée.

Il y a une petite municipalité de Pointe-des-Cascades qui se trouve à la limite sud-ouest de la carte qui est proposée ici. Peut-être que le ministre ou un de ses proches collaborateurs pourrait nous indiquer le statut qui est proposé pour Pointe-des-Cascades.

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

M. Campeau: Bien, voici. On parle de Pointe-des-Cascades, Mme la Présidente. Je le cherche dans l'annexe, là.

La Présidente (Mme Bélanger): Pointe-des-Cascades. Village de Pointe-des-Cascades. Il est là.

M. Campeau: Il est dans la liste, madame. Bon, il est là, madame. On ne l'a pas à la même place.

Une voix: Village.

Une voix: Village?

La Présidente (Mme Bélanger): Village de Pointe-des-Cascades, page 34.

M. Mulcair: Oui. La question est de savoir... Si je ne me trompe pas, Mme la Présidente, on pro-

pose d'exclure de ce qui a été initialement prévu un certain nombre de municipalités, dont Saint-Placide, Oka-Sud, Melocheville, Beauharnois, Mirabel, notamment. Ma question est de savoir... Bon. Si on regarde sur la carte, Pointe-des-Cascades n'est pas une très large municipalité, loin de là. Et, si on essaie de comprendre une certaine logique territoriale, ce serait intéressant de connaître l'analyse qui a présidé à l'inclusion de Pointe-des-Cascades et, par exemple, à l'exclusion de Melocheville.

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

M. Campeau: Bien, dans le cours de l'après-midi, on a répondu à ça. On a fait un long énoncé là-dessus.

M. Mulcair: Est-ce que le ministre ou ses proches collaborateurs sont en mesure de nous dire si, à quelque moment que ce soit dans leurs délibérations, le fait qu'une municipalité se retrouve à l'intérieur d'une circonscription électorale faisait partie de leurs considérations?

M. Campeau: Encore une fois, Mme la Présidente, nous avons étudié ça cet après-midi, mais ce n'était pas dans les critères retenus, du tout. On a énoncé les critères retenus. Pas du tout...

M. Mulcair: Mme la Présidente, je pense qu'une des difficultés qu'on a à comprendre les exclusions, et, a fortiori, certaines inclusions, c'est le fait que, justement, comme le ministre vient de l'indiquer, il n'y a pas de critères apparents, et, sur le plan géographique, ce n'est pas évident, ce qui a servi pour guider le ministre dans son analyse. Et notre question concernant les circonscriptions électorales était une tentative de savoir s'il y avait une logique quelconque qui avait prévalu à l'élaboration de la carte, car, même si elles ne sont pas une indication idéale des divisions, parfois elles peuvent servir, tant et aussi longtemps, bien entendu, Mme la Présidente, que ce n'est pas pour des fins partisanes qui n'ont rien à voir avec l'intérêt du public et un meilleur service au public.

Mais on prend bonne note du fait que le ministre se contente de référer à ces autres explications qui ont été données cet après-midi, puis, évidemment, ce soir, lors de la reprise de nos travaux, on va avoir eu l'occasion de consulter les galées — avec un peu de chance, les galées de cette commission vont avoir été préparées — et on va être en mesure de lui poser des questions qui concernent, justement, ses choix là-dedans. Je n'ai pas d'autres questions pour le moment, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, s'il n'y a pas d'autres questions, le temps de parole serait épuisé sur l'article 3. Est-ce que l'article 3 est adopté?

M. Campeau: Adopté.

M. Mulcair: Sur division. Vote nominal, s'il vous plaît.

La Présidente (Mme Bélanger): Appel nominal. Mme la secrétaire.

La Secrétaire: M. Campeau?

M. Campeau: Pour.

La Secrétaire: M. Paquin?

M. Paquin: Pour.

La Secrétaire: M. Pinard?

M. Pinard: Pour.

La Secrétaire: M. Facal?

M. Facal: Pour.

La Secrétaire: M. Cliche?

M. Cliche: Pour.

La Secrétaire: M. Dion?

M. Dion: Pour.

La Secrétaire: Mme Doyer?

Mme Doyer: Pour.

La Secrétaire: Mme Carrier-Perreault?

Mme Carrier-Perreault: Pour.

La Secrétaire: M. Cherry?

M. Cherry: Contre.

La Secrétaire: M. Gobé?

M. Gobé: Contre.

La Secrétaire: M. Kelley?

M. Kelley: Contre.

La Secrétaire: M. Mulcair?

M. Mulcair: Contre.

La Secrétaire: Mme Bélanger?

La Présidente (Mme Bélanger): Abstention.

Une voix: M. Gautrin.

La Secrétaire: Excusez-moi, monsieur...

La Présidente (Mme Bélanger): Non, non, il n'est pas là.

La Secrétaire: Excusez-moi. L'amendement est adopté.

Pour:	8
Contre:	4
Abstentions:	1

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 3, tel qu'amendé, est adopté.

M. Campeau: Mme la Présidente, pensez-vous qu'on a le temps d'adopter l'article 4?

La Présidente (Mme Bélanger): Il est 18 heures, M. le ministre.

M. Campeau: C'est un vote, on pourrait prendre le même vote. Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, la commission suspend ses travaux jusqu'à 20 heures.

(Suspension de la séance à 17 h 59)

(Reprise à 20 h 11)

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, la commission reprend ses travaux. Le mandat de la commission est toujours de procéder à l'étude détaillée du projet de loi 102, Loi sur l'Agence métropolitaine de transport et modifiant diverses dispositions législatives. Alors, lors de la suspension des travaux, nous venions d'adopter l'article 3 tel qu'amendé. Alors, j'appelle l'article 4. M. le ministre.

M. Campeau: Le texte proposé, Mme la Présidente, c'est: «L'Agence a son siège sur son territoire à l'endroit qu'elle détermine. Un avis de la situation ou de tout déplacement du siège est publié à la *Gazette officielle du Québec* et dans un journal diffusé dans son territoire.»

Cette disposition attribue à l'Agence le pouvoir d'établir son siège à l'endroit qu'elle détermine, ce pouvoir étant toutefois limité à son territoire. Cette disposition prévoit la publication de la situation du nouveau siège ou du déplacement du siège social à la fois à la *Gazette officielle du Québec*, puisque l'Agence est un mandataire du gouvernement, et dans un journal diffusé dans son territoire, puisque l'Agence assume des activités, par ailleurs, de nature municipale.

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

M. Cherry: On a bien compris, Mme la Présidente, que, bien sûr, le siège social doit être sur le territoire

et que le territoire est défini en vertu de l'article 3 et de l'annexe A, sur laquelle le ministre a des amendements. Alors, dans les circonstances, je pense bien qu'il n'y a pas grand discussion à avoir là-dessus.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 4 est adopté?

M. Campeau: Adopté.

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 4 est adopté.

M. Cherry: Hein! hein! hein! on vous a poignés par surprise! Ça, c'était votre cadeau des Fêtes.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Attendez l'article 5. Alors, l'article 4 étant adopté, j'appelle l'article 5. M. le ministre. Je crois qu'il y a un amendement à l'article 5?

M. Campeau: Oui, madame, je vais vous donner l'amendement, si vous voulez bien. L'article 5 du projet est modifié par la suppression, dans le deuxième alinéa, de «, de celui de la ville de Mirabel». Cette modification est en concordance avec celle apportée à l'annexe A. Alors: «Les membres représentant les municipalités sont nommés, l'un après consultation du président du comité exécutif de la Communauté urbaine de Montréal et l'autre, après consultation du maire de la ville de Laval et des préfets des municipalités régionales de comté dont le territoire est compris en tout ou en partie dans celui de l'Agence.»

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, c'est que, dans le deuxième paragraphe de l'article 5, vous supprimez «, de celui de la ville de Mirabel».

M. Campeau: C'est ça, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, des commentaires? M. le député de Jacques-Cartier.

M. Kelley: On revient ici avec les questions que nous avons soulevées tantôt, et, moi, je demeure toujours perplexe devant les réponses du ministre. Parce qu'il y a un principe qui est établi: on doit respecter la région métropolitaine de recensement. Alors, si on part de ce principe, c'est compréhensible, il y a 102 municipalités qui étaient dans l'annexe du projet de loi 102 tel que déposé à l'Assemblée nationale au mois de juin dernier, mais Mirabel et les cinq autres municipalités dont on va traiter plus loin tombent tout d'un coup dans un genre d'exception. Je pense qu'on est maintenant sur une piste très glissante, parce que, si on accepte Mirabel

pour des critères autres que les critères que le ministre a établis dès le départ, c'est-à-dire que ça fait partie de la RMR, ça risque d'avoir une saveur autre dans le choix des villes ou des paroisses qu'on veut exempter. Mirabel, on le voit ici dans l'article 5, parce que Mirabel est également une MRC... Mais le même principe touche la paroisse d'Oka, le village d'Oka, Saint-Placide, Melocheville et Beauharnois.

Comment est-ce qu'on peut abandonner le principe de base du ministre, qui a dit à maintes reprises qu'il faut respecter la région métropolitaine de recensement? Mais ce qui est plus grave, c'est que, dans le cas qui est devant nous en ce moment, Mirabel — il faut juste visiter Mirabel — la détermination a été faite à partir des données de 1990, et, si on visite Mirabel aujourd'hui, c'est une banlieue en pleine croissance. Le nombre de maisons qu'on ajoute, ce sont des personnes qui demeurent à Mirabel et qui, à mon avis, travaillent en ville, au centre-ville, peut-être pas à Montréal même, mais qui vont se déplacer vers l'intérieur de la région métropolitaine de Montréal. Alors, je ne comprends pas sur quels critères le ministre peut abandonner ce qu'il a dit et le principe de base dans tout ça, c'est-à-dire qu'il faut respecter le... Et, moi, j'ai un document du ministère des Transports, «Cadre institutionnel et financier du transport des personnes, proposition ministérielle», d'avril 1995, et, en avril 1995, Mirabel est en plein dans le centre de la RMR de Montréal.

Alors, comment ça se fait, sans nouvelles données, sans changer la définition de Statistique Canada que nous avons lue à maintes reprises cet après-midi, qu'on est prêt à dire: Oui, mais il faut faire une exception dans ce cas-là? Parce que ce n'est pas cohérent: si on est prêt à regarder le cas de Mirabel, il faut rouvrir le dossier des maires de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, et on va soulever beaucoup d'autres questions si le critère de base est abandonné.

Alors, dans l'amendement qui est proposé ici, de ce côté, il faut regarder ça comme il faut, parce que, à ma connaissance, Mirabel, et je pense que le nouveau recensement de 1995 va le confirmer, ça fait partie de la RMR en question. Alors, je vois mal comment on va l'exempter. Je pense que le ministre doit être au courant que ça va être beaucoup plus difficile, dans l'avenir, de la rajouter, parce que ça va être une décision difficile d'imposer des taxes additionnelles et tout ça pour se greffer au territoire de l'Agence. Alors, je pense que le moment est, ce soir, de regarder ça comme il faut.

En plus, si on pense à tout l'argent que les contribuables de la région, et également de la province et même du Canada, ont mis dans les infrastructures de transport à Mirabel, qu'eux autres soient exemptés, ils ont un énorme «en lieu» de taxes accordé à la municipalité de Mirabel grâce à la présence de l'aéroport là-bas, alors, je pense... Moi, dans mon comté, il y a l'aéroport de Dorval, et je suis très conscient que c'est un acquis très important pour la ville de Dorval d'avoir un aéroport. J' imagine que c'est le même principe pour Mirabel.

● (20 h 20) ●

Alors, d'exempter Mirabel pour une raison que, peut-être, c'est... En tout cas, je vois mal pourquoi le ministre veut l'exempter. Moi, je pense que c'est quelque chose qui est — qui était, au moins, en avril 1995 — dans la RMR. Les infrastructures de transport sont très importantes pour Mirabel, et, si on est prêt à abandonner le principe du ministre, il faut faire attention, parce que je pense qu'il y a beaucoup d'autres endroits où on peut dire que c'est moins évident, où le service rendu n'est pas si important que ça, et, si on commence à faire ça, on va, j'imagine, retourner aux positions de base, c'est-à-dire que les trois zones grises, c'est-à-dire le territoire couvert par la STCUM, la STL et la STRSM, vont être incluses dans l'Agence et on va oublier les autres. Et on ne veut pas retourner à ça. Alors, je me demande sur quelle logique Mirabel... Et, si on est prêt à accepter ça à Mirabel, je propose qu'il faut rouvrir des audiences, il faut entendre les MRC des autres régions, y compris Vaudreuil-Soulanges, et on va faire le débat, parce qu'on a abandonné le principe de base.

Alors, c'est pourquoi je ne vois pas pourquoi on procède avec l'amendement qui est devant nous, parce que je pense que c'est mettre en cause la logique même de la proposition faite par le prédécesseur, le député de Labelle, ancien ministre des Transports, quand il a déposé la loi 102, au mois de juin dernier.

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

M. Campeau: Mme la Présidente, ce que nous avons considéré, c'est le territoire tel qu'il existe actuellement, tel qu'il avait été fait ou défini à un moment donné où le gouvernement avait de bons conseillers. Alors, notre base, c'est celle-là; c'est le même territoire tel qu'il existe actuellement. On laisse l'Agence nous faire ses recommandations et on verra s'il y a lieu de faire des changements par la suite. Mais, à l'heure actuelle, notre étude a été faite en considérant le territoire tel qu'il existe, on l'a réanalysé et on ne voit pas de raison de le changer.

M. Kelley: Non, mais on change ça... On a essayé de faire le débat sur l'article 3. La présidence, avec raison, a jugé ça irrecevable. On ne peut pas poser les questions sur les six villes qu'on veut supprimer de l'annexe. Alors, si on ne peut pas le faire sur 3, je pense qu'on peut soulever la question à 5.

Maintenant, on parle de Mirabel. Ici, on a une proposition qui vient du ministre qu'on va l'exempter. Sur quelle logique? Parce que c'est votre document, c'est votre ministère qui a dit — qui a identifié 102 municipalités au mois d'avril, et c'est en rouge, je peux déposer ça, mais c'est ici — que la région métropolitaine de recensement, avril 1995, Mirabel est là-dedans. Alors, ce soir, tout d'un coup, Mirabel n'est plus là-dedans. Mais l'expérience sur le terrain, je le soumets, Mme la Présidente, c'est que Mirabel est plus aujourd'hui là-dedans que jamais à cause de tout le développe-

ment résidentiel à Mirabel. On a juste à visiter ça, au nord de Saint-Eustache, et c'est évident. Il y a de plus en plus de maisons de ville, des personnes qui demeurent en banlieue, qui travaillent soit à Laval, peut-être à Saint-Laurent, mais qui se déplacent vers le centre de la région métropolitaine. Alors, le ministre est en train de changer les règles, et j'aimerais savoir pourquoi.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais, avant que le ministre réponde, moi, j'aimerais vous dire, M. le député de Jacques-Cartier, que j'ai jugé irrecevable la motion que le...

M. Kelley: Oui, et...

La Présidente (Mme Bélanger): ...porte-parole a mise, le député de Saint-Laurent, parce qu'il y avait une incidence monétaire et que seul le ministre peut présenter des motions avec incidence monétaire. Alors, ce n'est pas parce que...

M. Kelley: Mais j'ai dit: Avec raison...

La Présidente (Mme Bélanger): Non, non...

M. Kelley: Je n'ai pas contesté la décision, c'est avec raison...

La Présidente (Mme Bélanger): Parfait.

M. Kelley: ...mais je pense que, si on ne peut pas l'aborder à 3, on est dans la position maintenant, à 5, pour qu'on puisse discuter ce dossier de Mirabel, que, moi, au moins, comme membre de cette commission...

La Présidente (Mme Bélanger): Bien, oui, mais, là, ça a une incidence monétaire...

M. Kelley: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): ...et le ministre a le droit de déposer une motion avec incidence monétaire.

M. Kelley: Oui. Mais, maintenant que la question est sur la table, on peut la soulever...

La Présidente (Mme Bélanger): D'accord. M. le ministre.

M. Kelley: ...et la logique m'échappe.

M. Campeau: Bien, Mme la Présidente, je veux répéter que c'est exactement le même territoire que l'ancien gouvernement libéral avait fait et avait défini, où on percevait le 30 \$ de contribution sur l'immatriculation. Alors, c'est exactement le même territoire que nous avons pris, la région métropolitaine de recensement

moins les mêmes exceptions, et nous nous en tenons à ce territoire.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Chomedey.

M. Mulcair: Oui, Mme la Présidente. J'écoutais attentivement l'explication du ministre et je vous avoue que, plus je l'écoute, moins je le comprends. Ça n'a aucun rapport, Mme la Présidente, ce qu'il est en train de nous dire, ce qui a déjà été reconnu à d'autres moments. Mon collègue de Jacques-Cartier a entièrement raison. Le projet de loi 102 présenté par le gouvernement du Parti québécois a décidé de se baser sur une définition. La définition est renfermée dans une annexe d'un document qui nous a été fourni. La région est celle qui s'appelle la région métropolitaine de recensement, et la ville de Mirabel est là-dedans. C'est pour ça qu'on est en train de parler de supprimer la mention «la ville de Mirabel», à l'article 5, parce que c'est là-dedans, c'est ce qu'ils ont proposé, c'est dans leur annexe. In English, Madam Chair, we would say that it strains credulity to hear the Minister's explanation, it simply makes no sense. L'annexe prévoit Mirabel parce que Mirabel fait partie de la région métropolitaine de recensement. Le ministre est en train de le changer. Son explication ne tient pas debout.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce qu'il y a des commentaires, M. le ministre?

M. Campeau: Non, je n'ai pas de commentaire, madame.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: Oui, Mme la Présidente, j'ai eu l'occasion, cet après-midi, de parler longuement avec le ministre, et le sous-ministre, et son collaborateur qui est assis à côté de lui de l'incongruité d'exclure, entre autres, la ville de Mirabel et l'aéroport de Mirabel. Je vois que mon collègue de Jacques-Cartier et celui de Chomedey eux aussi s'interrogent grandement sur cela. Et le ministre, il dit: Ça a une incidence financière, ou quelqu'un a dit ça en cette commission. Une incidence financière, je ne sais pas où elle est, mais le projet de loi tel qu'il a été déposé, le projet de loi 102, mentionne que la ville de Mirabel ou la MRC de Mirabel fait partie de l'Agence métropolitaine de transport, donc va contribuer au rôle fiscal — vu que le ministre aime ça dire que c'est une loi de taxation, de fiscalité — mais aussi va devoir participer à l'élaboration future du plan de transport de Montréal, de la grande région de Montréal. Et là on l'enlève. Ce n'est pas comme si nous demandions de le mettre à l'intérieur, on l'enlève. On demande d'amender le projet de loi. Donc, l'incidence fiscale avait déjà été calculée. Lorsqu'on a écrit ce projet de loi — il a été imprimé — je présume que les légistes, les

gens du ministère du Revenu, des Finances, les conseillers du ministre ou du ministre précédent, peut-être, étaient conscients de ce qu'ils faisaient.

Alors, je pense qu'on a là un problème, et on en revient au débat que nous avons cet après-midi. Le ministre avait dit: Oui, on peut reconsidérer — c'est ça qu'il avait dit à la fin de mon intervention — on peut revoir ou regarder le cas de Mirabel. Moi, je lui demande, encore une fois, au nom de l'ensemble, de la cohésion et de la cohérence de ce projet qui est de faire l'Agence métropolitaine de transport, dont le but est de gérer le transport en commun, les déplacements routiers des personnes, des populations dans la grande région de Montréal... Si le but est ça, soyons cohérents. Mirabel est un pôle important de par son aéroport et, en plus, comme le disait si bien le député de Jacques-Cartier, de par sa dynamique de développement tant industriel que résidentiel.

Alors, j'ai posé la question à vous, et le sous-ministre a répondu — c'est tout à son honneur — qu'on avait fait des études sur les déplacements des personnes, les destinations. Je suis certain que, si vous les regardez, M. le ministre, vous découvririez qu'en effet il y a beaucoup plus de gens qui se déplacent de Mirabel vers Montréal, vers l'est de Montréal, le député de Saint-Laurent le mentionnait aussi, vers Saint-Laurent ou vers Rivière-des-Prairies, Saint-Léonard et aussi vers le centre-ville que de gens qui vont de Saint-Eustache ou de — j'ai d'autres noms, ici — Chambly vers les mêmes destinations. Ce que je veux dire par là, c'est qu'il y a certainement plus de trafic entre Mirabel et Montréal qu'entre d'autres régions qui sont incluses, elles, dans votre Agence et que vous n'enlevez pas.

Alors, là, vous ouvrez la porte à quelque chose, c'est que tous les maires, je peux les comprendre de ne pas être contents, ça a une incidence de taxation sur leurs citoyens. Là, on enlève Mirabel. Si on enlève Mirabel, pourquoi le maire de Saint-Constant ou le maire de Saint-Eustache ou le maire de Chambly ne diraient pas: Pourquoi vous n'enlevez pas mes citoyens? Il y a peut-être moins de monde qui part de ces régions-là pour aller vers Montréal que de Mirabel.

● (20 h 30) ●

C'est quelque chose que j'ai de la misère à comprendre. Y a-t-il eu des influences politiques? Je pose la question. Quelle est la logique qui sous-entend d'enlever absolument Mirabel? D'autant plus, comme je le mentionnais précédemment, que Mirabel, comme aéroport, on parle de 5 000 000 à 6 000 000 de passagers par année. À l'instar d'autres grandes villes nord-américaines, nous pourrions, pour aider l'Agence métropolitaine, faire en sorte que chaque arrivant paie une taxe, comme à Miami, comme ailleurs, de 1 \$, ou 2 \$, ou 3 \$, à discuter, à l'Agence métropolitaine de transport pour aider à financer ces corridors de transport et non pas les laisser sur la collectivité. Alors, il y a là des avenues intéressantes, en plus, au niveau de l'effort fiscal. Et on l'enlève. Moi, j'ai beaucoup de difficultés à comprendre ça. S'il n'avait pas été là, bien là vous pourriez dire: Écoute, c'est ton idée. Mais ce n'est pas mon idée, c'est l'idée du gouvernement. Vous

avez déposé un projet de loi qui le dit que c'est dedans. Puis là, maintenant, vous, vous arrivez et vous dites: On l'enlève. C'est quoi, la logique avec tout ça? On ouvre la porte — et je le répète — à beaucoup de demandes d'exemptions. On ouvre la porte à l'arbitraire, peut-être, ou à la perception d'arbitraire de la part d'autres gens qui ne sont peut-être pas satisfaits d'être à l'intérieur de ce grand périmètre.

Alors, M. le ministre, je m'excuse, peut-être que vous allez dire: Il se répète, mais je pense qu'on a discuté, cet après-midi. Moi, je suis certain que les membres de la commission comprennent ça et j'abonde dans le sens des collègues, aussi. Puis je suis content de voir qu'on semble, ici, faire consensus, de notre côté, contre la nécessité de ne pas enlever Mirabel, de ce que vous avez vous-même proposé, que c'est vous qui l'avez déposé. Votre nom, c'est Jacques Léonard, ministre des Transports, mais...

Une voix: C'est changé.

M. Gobé: ...on a fait une motion en Chambre pour le changer. Alors, c'est quoi, les raisons qui vous amènent à l'enlever? Vous ne nous le dites pas. Destination... les études destination. J'aimerais ça que M. Liguori Hinse nous montre ça. Qu'on les sorte, les études qui ont été faites l'année dernière. Là, on parle du recensement de 1990-1991. Ça a changé, il n'y a personne qui habite dans la région de Montréal et les banlieues — peut-être pas dans le centre-ville, peut-être pas à Outremont ou à Westmount, mais dans les banlieues, à Laval, à Rivière-des-Prairies, dans le West Island... Qui ne voit pas qu'il y a eu des développements immobiliers importants? Que les populations ne sont plus les mêmes? Que les destinations des populations ne sont plus pareilles? Cinq ans, c'est une éternité en termes de développement urbain dans la grande région de Montréal. Alors, moi, excusez-moi, mais les mots me manquent, à un moment donné, et Dieu sait si je suis capable d'en amener, des mots, pour que...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gobé: Non, mais ça manque. Je pense que le ministre... Vous enlevez quelque chose que vous avez mis vous-même, alors que la réalité nous démontre que ça avait des raisons d'être là. Ça avait des raisons d'être là, on est d'accord avec ça, puis, vous, vous l'enlevez.

La Présidente (Mme Bélanger): Pas de commentaires? Non?

M. Campeau: Mme la Présidente, je pourrais répéter ce que j'ai dit tout à l'heure. La raison de soustraire les six municipalités de la RMR, c'est de s'en tenir, pour le moment, au territoire actuellement impliqué dans le paiement de 30 \$, de la contribution sur l'immatriculation. L'Agence pourra nous faire des recommandations à cet effet.

Quant à l'incidence politique ou l'influence politique, je vous ferai remarquer, Mme la Présidente, que ce règlement et ces exclusions ont été établis sous le gouvernement du Parti libéral. Alors, peut-être qu'on pourrait nous instruire sur les incidences politiques, de l'autre côté, s'il y en a eu. Peut-être qu'on les connaîtrait mieux. Non, mais c'est que vous avez un doute, vous autres. Ce que vous émettez, c'est un doute sur l'influence politique. Peut-être que vous savez des choses qu'on ne sait pas.

Une voix: Non.

M. Campeau: Peut-être que ça s'est passé sous votre gouvernement. On vous a mis au courant et, nous autres, on ne le sait pas. Alors, peut-être que vous avez raison de vous inquiéter. Peut-être que, quand vous l'avez établi, il y a eu de l'influence politique. Et je n'accuse pas...

M. Mulcair: Mme la Présidente, question de règlement. Le ministre va trop loin dans ses propos, Mme la Présidente. Il est en train d'imputer des motifs et je vous demande de le ramener à l'ordre. Ça suffit. On a écouté patiemment ses insinuations...

La Présidente (Mme Bélanger): Non. Je regrette, M. le député de Chomedey, mais la question lui a été posée...

M. Mulcair: Non, Mme la Présidente. Vous avez bien entendu...

La Présidente (Mme Bélanger): La question lui a été posée par le député de LaFontaine, à savoir s'il y avait une influence politique.

M. Mulcair: Le député de LaFontaine peut poser des questions, mais c'est une autre chose, pour lui, de dire que, nous, on a quelque chose à voir avec ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Ah! bien, non. Je regrette, l'équité, c'est...

M. Mulcair: Il y avait des insinuations, il imputait des motifs, et, aux termes de notre règlement, c'est strictement défendu.

M. Campeau: Mme la Présidente, je pourrais répondre?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui. Allez-y, M. le ministre.

M. Campeau: Moi, je trouve qu'on avait une discussion fort calme, fort honnête, le député de LaFontaine et moi. Il me demandait: Est-ce que les influences politiques, les incidences... Il posait la question. Moi, je lui repose sur l'autre côté la même

question. Comment se fait-il que, quand, d'un côté, on pose la question, c'est correct et que, quand c'est moi qui la pose, ce n'est plus correct? On était en train de se parler entre personnes bien élevées. Je ne vois pas pourquoi il y aurait de l'intervention, c'est la même question. On discute, on a une discussion bien honnête ensemble, et vous me dites: Non...

En tout cas, dans vos yeux, je vois que, à votre connaissance, il n'y en a pas. Bien, je suis content de le savoir. Moi, je vous dis que, de notre côté, il n'y en a pas non plus. Notre base, ça a été de prendre ça, de regarder le territoire où était la contribution de 30 \$ et de demander à l'Agence de pousser plus loin dans ses recommandations, s'il y a lieu.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Jacques-Cartier.

M. Kelley: Oui, mais, malgré ma formation en histoire, je suis plus intéressé dans l'avenir et je reviens... Le principe que votre prédécesseur, le député de Labelle, a annoncé, c'était de respecter les 102 municipalités qui sont à l'intérieur de la RMR. Je pense, entre autres, que la discussion que nous avons eue cet après-midi est que le dossier de Mirabel est un des endroits où le problème des frontières et des limites va être le plus grave, parce qu'on a déjà soulevé la question où, autour de l'usine de GM à Sainte-Thérèse et à Boisbriand, il y aura un problème parce qu'il y aura une concurrence déloyale entre les entreprises, les stations de gaz dans cette région parce qu'il y a...

Effectivement, on peut imaginer le coin de la rue pas loin de l'usine de GM, où une station d'essence va être à Mirabel et l'autre va être dans une des autres municipalités. Alors, il y aura une concurrence déloyale entre les deux. C'est pourquoi je pense qu'il faut revenir à la logique du projet de loi 102 qui est devant nous. Au moins, il y avait une logique. À partir du moment où le ministre ouvre la porte, dans son projet de loi, en disant: J'abandonne la logique de mon prédécesseur, M. Léonard, je pense qu'à ce moment-là il faut ouvrir les discussions avec beaucoup d'autres intervenants, parce que, si la règle n'est plus bonne, si on a décidé que la règle établie dans la loi 102 n'est plus bonne, alors j'imagine qu'il y a beaucoup d'autres municipalités qui veulent venir ici pour présenter leur cause. S'il y a une cause qui était bonne pour Mirabel, comme mon collègue, le député de LaFontaine, a dit, peut-être qu'il y a une cause qu'on peut faire pour Chambly ou peut-être qu'il y a une cause qu'on peut faire pour Maple Grove, parce qu'on a déjà exempté Beauharnois. Est-ce qu'il y a une grande différence entre Maple Grove et Beauharnois? Ils sont de l'autre côté du lac de mon comté. Moi, je ne pense pas. Alors peut-être qu'il faut exempter Maple Grove et Léry. Peut-être qu'on peut ajouter Léry à la liste. Alors, on voit qu'il y a un genre de boule de neige qu'on peut créer du moment qu'on abandonne une certaine logique, un certain principe.

Alors, on a regardé cet après-midi la logique d'essayer d'inclure, dans la mesure du possible, tous les territoires couverts par le CIT ou la MRC. On a eu une discussion. Moi, je pense, malgré les réponses que nous avons reçues, de ce côté-ci, du ministre, que ça va causer des problèmes à l'intérieur des MRC parce qu'il y a toujours des petites rivalités, des petites chicanes entre les membres autour d'une table de MRC. C'est tout à fait naturel et normal. Je ne le conteste pas, mais je pense qu'on va ajouter au problème si on crée des différences entre les municipalités couvertes dans une MRC.

Mais, dans la même logique, il y avait au moins la logique dans la loi 102 d'inclure le territoire tel que défini par Statistique Canada. On peut se rallier à une définition qui est établie, qui a au moins une certaine saveur scientifique, car on a fait des études pour déterminer le territoire de l'Agence. Mais, maintenant, on dit «sauf» et on va faire cinq ou six exceptions. Je trouve qu'on est en train de créer quelque chose de nouveau, une nouvelle agence. Si on commence dès le départ avec la nouvelle Agence à accepter ces exceptions, je pense qu'il y a beaucoup de monde qui va venir frapper à la porte du ministre pour être ajouté à la liste du monde qui aimerait être exempté. Il faut rappeler que la chose de base qu'on cherche dans tout ça, c'est une meilleure équité dans le partage du fardeau fiscal pour supporter le transport en commun.

Même la discussion que nous avons eue cet après-midi sur le train de Rigaud... Le train de Rigaud fonctionnait, dans le passé, mais on a coupé dans le service, on a augmenté le prix. Quand CP était toujours gestionnaire, à la fin des années soixante, au début des années soixante-dix, qu'on était rendu, quoi, à 300 \$ par mois pour le prendre... Ce n'est pas surprenant. C'était beaucoup moins cher d'aller acheter une voiture que de prendre le train. Rendu là, le monde a décidé d'abandonner le service. CP ne veut pas avoir ça. Alors, il a décidé de couper le service. Alors, on est rendu maintenant avec un train le jour et un train le soir pour revenir à Rigaud. C'est beaucoup moins intéressant parce que, si on manque le train, on est fait. Alors, il y a une longue histoire, pourquoi le train à partir de Vaudreuil vers Rigaud ne fonctionne plus, mais il faut rappeler que ça fonctionnait dans le passé.

• (20 h 40) •

Ça revient un petit peu vers le point que nous avons fait dès le départ: il faut promouvoir le transport en commun. Je pense que c'est un exemple. Comme l'ancien train qu'il y avait entre le centre-ville, Otterburn Park et Beloeil. On a négligé ça, on a abandonné ça et, surprise! à la fin de la journée, ça ne fonctionne plus. Ou, si on laisse les voitures se détériorer, si on ne fait aucune promotion, si on charge des prix de 300 \$ par mois pour prendre le train, quelle surprise! à la fin de la journée, ça ne fonctionne pas. Mais il y a un énorme coût pour la société, un énorme coût pour la région, un énorme coût pour tout le monde en faisant ça, c'est qu'il faut construire des autoroutes, il faut construire ses ponts pour les remplacer.

Alors, oui, on peut décider aujourd'hui qu'on va abandonner le transport en commun au complet et on va dire: Tout le monde se promène en voiture. Le député de Jacques-Cartier va être malpris parce qu'il n'a pas encore son permis de conduire. Alors, ça va me causer des problèmes personnels. On peut abandonner le transport en commun, mais ce n'est pas une bonne idée. Ça va coûter au ministère des Transports et ça va coûter au gouvernement du Québec beaucoup plus que les 85 000 000 \$ qui sont sur la table ce soir.

Alors, c'est pourquoi il faut avoir un meilleur partage, une meilleure équité dans les prix. C'est pourquoi je regarde... au moins 102, si on abandonne la proposition de la Table des préfets et des maires, au moins il y avait une logique dans la proposition qui était dans la loi 102 tel que déposé au mois de juin. Mais, en disant, à la création même de cette nouvelle Agence, qu'on veut abandonner ça, on ouvre la porte à beaucoup de demandes pour dire que, peut-être, Mascouche — c'est assez loin de Montréal, ça, Mascouche, j'imagine qu'elle veut être exemptée aussi... Et, si Mascouche peut être exemptée, Saint-Mathias-sur-Richelieu, peut-être que, ça, c'est loin aussi, un petit peu, McMasterville... En tout cas, il y a le principe, on ouvre la porte pour les exempter. Si on fait ça, le principe de base, le principe pour lequel nous avons voté de ce côté-ci de la Chambre, on va abandonner ça. Il faut une agence pour mieux gérer le transport régional dans la grande région de Montréal. Pour cette raison, je suis contre l'amendement qui est proposé par le ministre.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Jacques-Cartier. M. le député de Saint-Laurent.

M. Campeau: Oui, un commentaire rapide, mais ça va être le même commentaire. Est-ce que c'était illogique d'inclure ces municipalités-là quand le gouvernement du parti libéral l'a fait avec la loi 45? Est-ce que c'était illogique? Ma réponse: Probablement pas, puisque vous l'avez fait. Je dis: Est-ce qu'il y avait des incidences politiques, suite au député de LaFontaine? Ils m'ont dit non. Alors, pourquoi ce serait illogique aujourd'hui, alors que ça ne l'était pas tout à l'heure? Mais je dis bien que l'Agence devra continuer quand même à bien étudier et à faire ses recommandations.

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

M. Cherry: Mme la Présidente, bien sûr, le ministre, dans sa réponse, fait référence à la situation de la loi qui a été votée à l'époque, et je rappelle que c'est la loi 45. Prenons pour fins de discussion que c'est la loi 45. Bien sûr, tout le monde dit que la carte que nous avons devant nous, ça part du recensement métropolitain de 1990-1991.

Une voix: C'est ça.

M. Cherry: J'attire juste l'attention du ministre sur une situation qui était embryonnaire ou qui était quasiment inexistante par rapport à la situation d'aujourd'hui et pourquoi aujourd'hui je me permets de plaider auprès du ministre que je pense qu'il ouvre là une porte qui pourrait être dangereuse. Qu'est-ce qui a changé, en d'autres mots? Qu'est-ce qui fait que Mirabel avait raison d'être exemptée dans la loi 45 et ne devrait pas l'être aujourd'hui? Je pense que c'est ça, la question que le ministre soulève.

Je rappelle au ministre que, à la fin des années quatre-vingt, au début des années quatre-vingt-dix, donc au moment où la période de recensement était là, chez Canadair, vous vous souviendrez de ça, on a fait la bataille pour obtenir le contrat d'entretien des CF-18. Vous vous souvenez de ça? C'est finalement Canadair qui l'a obtenu contre Winnipeg. Une des exigences — à cause que ça devenait notre seule système de défense aérien au Canada, notre seul système de défense — c'est qu'il faut que ce soit isolé, il faut que les gens qui y travaillent... enfin tout ce qu'exige, pour un pays, la sécurité entourant son système de défense aérien. Donc, Canadair a décidé, suite à l'invitation du gouvernement canadien, d'installer sa base de services militaires à Mirabel. Pour tout ce qui est de Bombardier et de Canadair, pour des contrats de nature militaire, principalement l'entretien des CF-18 ou toute autre activité de recherche et développement de nature militaire, ça doit et ça se fait à Mirabel. Avec le résultat que, depuis... Au moment où on a fait ça, Mirabel, à part l'aéroport, était un endroit auquel on référerait comme une zone presque rurale. Mais, maintenant, je dirai au ministre qu'à ce seul endroit 8 400 employés que Canadair possède à Montréal, vous en avez tout près de 1 000 — sinon ça dépasse 1 000 — qui travaillent là quotidiennement. La ville de Mirabel et les autres villes environnantes ont fait des approches, ont proposé aux employés qui vont y travailler de s'installer là. C'est pour ça que vous voyez des développements domiciliaires dans le coin, pour dire aux gens: Maintenant que vous travaillez ici, vous avez un emploi, évitez le transport.

Donc, ce qui était la description et l'image de Mirabel, zone rurale — à part l'aéroport — au début des années quatre-vingt-dix, j'invite le ministre à juste passer là en fin de semaine, il va découvrir que ça a changé complètement. Ces gens-là qui maintenant vivent là devraient être assujettis. Et là je me tiens loin du fait que l'aéroport — l'aérogare, qu'on devrait dire, maintenant — de Mirabel fait partie de l'aéroport de Montréal, avec une aérogare à Dorval, puis une autre à Mirabel. Mais je vous dis qu'uniquement sur le plan des services d'aspect militaire de Bombardier et de Canadair vous avez là quotidiennement 1 000 personnes qui y travaillent. Ajoutez à ça les gens de l'aéroport plus ceux qui gravitent pour le niveau des services, et vous allez voir, M. le ministre, que ce qui était le cas qui a pu justifier, au début des années quatre-vingt-dix, de soustraire ces gens-là qui, à l'époque, pratiquaient des activités agricoles, ça a largement changé aujourd'hui.

Alors, dans ce sens-là, j'attire l'attention du ministre pour vérifier cet aspect-là qui pourrait être l'explication entre ce qui était justifié à l'époque et ce qui, aujourd'hui, fait que nous soumettons que Mirabel devrait faire partie...

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

M. Campeau: Je n'ai pas de commentaires, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Chomedey.

M. Mulcair: Merci, Mme la Présidente. Là, on a vraiment une difficulté à franchir une barrière de crédibilité dans les propos du ministre. Dans un premier temps, il est ici pour défendre le projet de loi 102, projet de loi présenté par son gouvernement, par son prédécesseur. On est à l'article 5, qui prévoit, entre autres, que «les membres représentant les municipalités sont nommés, l'un après consultation du président du comité exécutif de la Communauté urbaine de Montréal et l'autre, après consultation du maire de la ville de Laval, de celui de la ville de Mirabel et des autres préfets», etc. Ça a été tellement clair que c'était inclus, qu'on le retrouve, évidemment, nommément à l'article 5, d'où la modification que le ministre nous propose, de supprimer la référence à la ville de Mirabel.

Je viens d'entendre les explications démographiques, factuelles que vient d'apporter le député de Saint-Laurent. Ça aide à notre compréhension de ce qui était sans doute une décision de base qui se tenait sur, justement, des assises solides, informationnelles, basées sur une décision que mon collègue de Jacques-Cartier a appelée scientifique, une définition scientifique du territoire couvert. Mais, Mme la Présidente, ce que le ministre est en train de proposer maintenant, c'est d'ouvrir une séance de «horse-trading». Ce n'est pas nous autres qui devons expliquer pourquoi, dans une législation antérieure qui remonte à x années, la décision a été prise de ne pas inclure. Toute la consultation qui a eu lieu avec la Table des préfets et des maires, tout le monde avait une définition sur la table qui incluait la ville de Mirabel. C'était ce sur quoi on consultait, c'était le projet de loi 102 tel que rédigé.

● (20 h 50) ●

Alors, lorsqu'on essaie — puis, ce n'est pas une mince tâche — d'extraire du ministre la moindre explication cohérente de sa décision de retirer la mention de la ville de Mirabel à l'article 5, tout ce qu'on est capable d'obtenir, c'est un renvoi à la situation antérieure. Si elle était tellement bonne, la situation antérieure, pourquoi son gouvernement tient absolument à brusquer les choses, à passer le rouleau compresseur sur tout le monde et porter sa nouvelle législation? C'est un argument qui ne résiste pas à la moindre analyse, et le ministre est conscient de ça.

Non, ce qu'on a devant nous, Mme la Présidente, c'est une proposition qui heurte le principe même qui a prévalu à l'élaboration de la définition du territoire contenue dans le projet de loi 102. Le renvoi à une situation existant auparavant n'avance pas la position du ministre, car, comme mes collègues l'ont si justement fait remarquer exemples à l'appui, si on ouvre les enchères, si on ouvre les débats à autre chose qu'une définition scientifique rigoureuse, arrêtée, il y a des arguments qui vont pouvoir être apportés par plusieurs intervenants.

J'entends à plusieurs reprises le ministre dire: Oui, mais la nouvelle Agence va pouvoir faire des recommandations. Ça veut dire quoi, ça, Mme la Présidente? Est-ce qu'on commence avec un territoire qui a de l'allure? Est-ce que cette commission — un groupement de parlementaires qui doivent faire des recommandations à l'Assemblée nationale — est-ce que le travail va valoir quelque chose ou est-ce un exercice pour essayer d'avancer ça le plus vite possible sans tenir compte des vrais enjeux et qu'après ça va être une job politique? Parce que, comme on va voir, le conseil d'administration est composé de seulement cinq membres; il est évident que cette Agence va être téléguidée régulièrement par le ministère. Alors, pourquoi ne pas rester au moins avec une définition de départ qui avait, en toute apparence, une assise logique quelconque? Pourquoi s'en aller vers ces petites «décisionnettes» basées sur ce qui existait auparavant, alors que c'est son gouvernement qui avait proposé de se fier sur une analyse scientifique? Le ministre n'est pas capable de répondre. Je dois dire, Mme la Présidente, qu'à force d'entendre ses faibles explications je commence à croire que c'est parce qu'il ne comprend même pas les raisons qui ont prévalu à l'introduction de cette modification à l'article 5.

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

M. Campeau: Pas de commentaires, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: Merci, Mme la Présidente. En ce qui concerne la ville de Mirabel, est-ce que... On sait que plusieurs projets ont été proposés pour lier Montréal et Mirabel par des voies de transport rapides, que ce soient des voies autoroutières ou des systèmes de rail. Bon. Certes, actuellement les études ont démontré que l'achalandage n'était peut-être pas tout à fait suffisant pour justifier cette réalisation, mais, étant donné qu'on fait un projet pour l'avenir... Et tout nous porte à croire que la croissance économique du Québec, son développement, va faire en sorte que, dans le futur, ça va être justifié. À ce moment-là, est-ce que, M. le ministre, vous ne trouveriez pas normal, vous qui avez dirigé la Caisse de dépôt et placement pendant une dizaine d'années — vous

me reprendrez si je me trompe sur les années — vous étiez un gars de vision, vous défendiez nos fonds de pension, vous regardiez vers l'avenir, vous ne regardiez pas en arrière, est-ce que vous ne pensez pas qu'actuellement il serait sage d'avoir une vision d'avenir, en tant que ministre des Transports — et je vous dis ça en toute bonne foi — d'inclure Mirabel et sa région? Ou peut-être, vu qu'on a... On voit qu'on a des CTT qui ne sont pas incluses complètement. Peut-être qu'on pourrait inclure une partie de la région de Mirabel, celle qui touche l'aéroport en particulier, et faire en sorte de ne pas laisser à de futurs débats d'agence, de lobby, le soin de régler ce problème-là.

Alors, je pense que tout le monde ici sait et comprend que c'est un des points importants du développement de la grande région de Montréal et qu'il est anormal qu'elle ne participe pas à l'effort qui est demandé à l'ensemble de la région. Je sais que vous aimez ça que je pose mes questions au complet, et je vais le faire parce que... Non, mais on a développé une petite synergie depuis qu'on travaille, depuis quelques jours, ensemble. Êtes-vous au courant, M. le ministre, qu'en même temps, pendant qu'on fait ça, la ville de Mirabel offre des rabais de taxe aux gens qui viennent s'établir chez elle, compétitionnant ainsi Laval, Montréal? Et, en plus, on lui donne un avantage fiscal. Parce que tout le monde sait que le projet de loi 102 va faire en sorte que les municipalités qui vont être incluses dans la zone qui est délimitée, celle de laquelle on veut exclure Mirabel, vont devoir augmenter leurs taxes au niveau de l'évaluation foncière pour financer en partie cette Agence. Ça, c'est un autre des à-côtés.

Alors, M. le ministre, en toute bonne foi, je fais appel à vous. Est-ce qu'on ne devrait pas... Il n'y a rien de mal à regarder ça entre nous, là; on est là pour ça, en commission parlementaire. Vous m'avez dit qu'il n'y avait pas de pression politique, et je vous crois. Vous n'êtes pas homme à faire des pressions politiques, votre gestion à la Caisse de dépôt l'a démontré. À ce moment-là, M. le ministre, regardons donc les choses terre à terre, entre parlementaires, et je pense, que ce soient les gens de Laval ou ceux de Montréal, qu'il y aurait moyen d'avoir consensus sur ce sujet-là et de faire en sorte que Mirabel ne soit pas plutôt favorisée par rapport au reste de la région de Montréal, alors qu'elle en est un des grands bénéficiaires, tant par les infrastructures payées par les taxes des citoyens que par sa position privilégiée comme port d'entrée international de Montréal, alors que d'autres villes à travers les États-Unis ou l'Amérique du Nord, elles, savent tirer profit de ces ports d'entrée de grandes agglomérations. Et on appelle ça Mirabel, enfin aéroport de Montréal, Mirabel, et on ne le met même pas dans l'Agence métropolitaine de transport. Je fais appel à vous, M. le ministre. Je ne vous supplie pas, mais quasiment. Je pense que ça n'a pas de bon sens. Et, honnêtement, je vous dis ça non pas pour retarder ou... Ça n'a pas de bon sens. S'il y a un point que je trouve, dans ce projet, à date, qui vraiment mérite, je pense, qu'on s'y penche tous, et vous

aussi, avec votre bon sens et votre sagesse, bien, c'est sur ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Commentaires, M. le ministre?

M. Campeau: Un court commentaire. Je découvre chez le député de LaFontaine une sensibilité que je ne connaissais pas. Je suis...

M. Gobé: Vous me méconnaissez.

M. Campeau: J'en suis ému.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gobé: Bien non, vous n'êtes pas obligé.

M. Campeau: Je pense qu'il faut quand même réviser sur une chose, refaire un peu l'exercice au départ et se replacer. Le gouvernement avait annoncé qu'il n'y aurait plus de subvention de 50 000 000 \$. C'était à moins 50 000 000 \$. Le gouvernement présent prend le pouvoir, propose tout de suite une solution, c'est plus 45 000 000 \$. Mais, surtout, et avant tout ça, avant l'argent, c'est une solution au transport régional, c'est une agence métropolitaine de transport qui n'a pas tout décidé avant. Le gouvernement ne décide pas de tout le plan de la région de transport, il crée l'Agence et il lui laisse le soin et la tâche de travailler à cette définition-là, à faire en sorte que ça aille mieux, le transport en commun dans la région métropolitaine. Alors, ce qu'on laisse aussi à... Et on dit... Avant ça, il y avait six municipalités d'exclues au sujet de la contribution du 30 \$ à l'immatriculation. On dit: Ne changeons pas ces choses-là, laissons à l'Agence le devoir de faire son étude et de nous faire des recommandations, et, par la suite, on verra. Ça nous semble beaucoup plus simple et plus facile de passer la loi de cette façon-là. Parce que l'essentiel, c'est de la passer, la loi, c'est d'apporter une solution au transport régional et, du moins 50 000 000 \$, de trouver le plus 45 000 000 \$.

• (21 heures) •

C'est ça qui est l'essentiel, créer l'Agence et lui donner les moyens d'exister. Pour le reste, on dit: L'Agence devra faire son ouvrage, son travail, ses études, et venir nous faire les recommandations qu'il faut, appropriées. Donc, on prend le territoire qui existe déjà, qui est là. Donc, il ne doit pas être si mal, s'il est là. Est-ce qu'il y a eu beaucoup de critiques à propos de ce territoire-là dans le passé? C'est vrai que c'est une nouvelle organisation, c'est une nouvelle agence, ce n'est plus le CMTC. Mais, quand même, ça touche la même vision que le gouvernement a voulu établir sur le CMTC quand il l'a créé, sauf qu'on veut lui donner les moyens d'arriver, cette fois-là. Et je ne blâme pas l'ancien gouvernement, sauf qu'on a vu que l'expérience n'a pas été profitable. Dans le fond, c'est un échec. À la lumière de ça, on dit: Là, on va relancer une agence

avec cinq membres, on va lui donner le pouvoir de bien réaliser des choses et on verra dans cinq ans, quatre ans, si les résultats sont concluants, et le contrôle de l'Agence sera confié aux décideurs locaux. Mais, en attendant, on veut que l'Agence nous fasse des suggestions sur le territoire, qu'on puisse l'améliorer s'il le faut. C'est ça qu'on fait. On ne veut pas prendre la décision pour l'Agence.

M. Gobé: Et, moi, j'aimerais ça, croire, Mme la Présidente, non seulement j'aimerais, mais je crois le ministre lorsqu'il me parle comme ça, mais je m'inquiète lorsqu'il me dit: Laissons l'Agence décider le territoire, alors que le territoire est déjà défini dans le projet de loi 102 et que lui bouleverse le projet de loi. Je crois que, lorsqu'un projet de loi est rendu en commission parlementaire, il a déjà fait l'objet de discussions, de prévisions, d'études d'impact financier. Et ce qui m'inquiète... Si la ville de Mirabel n'avait jamais été mentionnée dans le projet de loi, dans le territoire, je dirais: Oui, après tout, peut-être que nous plaçons pour un élargissement et, le ministre a raison, on va donner à l'Agence le mandat d'aller voir plus loin. Mais là il est en train de nous dire que, nous, on l'enlève puis on demande à l'Agence de revoir s'il faut le remettre. Et c'est là que le bât blesse.

Entre nous, là, il y a un problème, vous devez en convenir tout le monde: le ministre vient de nous dire et on passe un amendement pour enlever «ville de Mirabel» et, en même temps, du même jet, il dit: Laissons faire l'Agence pour redéfinir le territoire. Bon! Bien, alors, pourquoi ne pas enlever tout le territoire, créer une agence, puis dire: Maintenant, faites donc votre territoire!

En partant de ce côté-là, si la ville de Mirabel a été mise dans le projet de loi 102... J'aimerais ça, entendre l'ex-ministre des Transports, M. Léonard, nous expliquer pourquoi lui, dans son projet de loi, avait mis «ville de Mirabel». Il y a une raison qui l'a amené... Ce n'est pas le député de Saint-Laurent, ce n'est pas le député de Jacques-Cartier, ce n'est pas le député de Marquette et celui de LaFontaine qui ont amené «ville de Mirabel» dans le projet de loi. C'est imprimé devant nous. Alors, M. le ministre, il y a là quelque chose. Tout le monde reconnaît et, vous-même, vous semblez dire et reconnaître d'une manière intrinsèque que, oui, en effet, l'Agence pourrait reconsidérer. Bien, si l'Agence peut reconsidérer, pourquoi, nous, devons-nous l'enlever?

M. Campeau: Un court commentaire, Mme la Présidente. Je voudrais dire qu'il y en a six, on a pris les six mêmes exceptions, on a pris le même territoire qu'auparavant et toujours les mêmes six exceptions; alors, ne nous en tenons pas seulement à la ville de Mirabel. Je peux répéter: ville de Beauharnois, village de Melocheville, paroisse d'Oka, municipalité d'Oka, municipalité de Saint-Placide. On a pris le même territoire.

M. Gobé: Mais ils sont dans le projet de loi. Le même territoire, avant, n'était pas dans le projet de loi.

M. Campeau: Oui, mais là il l'est.

M. Gobé: Là, vous l'avez mis, puis là vous nous demandez de l'enlever. Moi, je veux bien, mais pourquoi l'avoir mis, alors? Si vous ne l'aviez pas mis, on n'en parlerait peut-être même pas. Qu'est-ce qui sous-entend là que quelqu'un l'a mis? Parce que quelqu'un a dû juger que c'était important.

Vous avez dit, M. le ministre, que vous vouliez faire un projet de transport en commun, pas seulement... Ce matin, vous parliez de lois fiscales; puis là je suis content, je vous entends, vous parlez de projet de transport en commun. Je trouve que c'est bien, vous commencez, vous aussi, à cheminer là-dedans, puis c'est formidable. Mais, alors, regardons-le dans l'ensemble. Expliquez-nous pourquoi le transport en commun ne s'applique pas à l'annexe ou le satellite A ou B des Aéroports de Montréal. Ça s'appelle Aéroports de Montréal; ça ne s'appelle pas aéroports de Lanaudière ou des Laurentides, c'est Aéroports de Montréal, de la même manière que Dorval. Et on dit: Non, on ne l'assujettit pas aux mêmes critères, aux mêmes normes, aux mêmes obligations, aux mêmes devoirs que son jumeau, qui est Dorval. C'est quoi qui bloque là? Il y a quelqu'un quelque part qui a fait un téléphone à un bureau, au premier ministre, je ne sais pas. C'est quoi, la question? Ou alors, c'est de l'aveuglement? Parce que, pour l'enlever, ça prend une raison. Qui vous a demandé de l'enlever? Il y a quelqu'un. Vous n'avez pas décidé ça en vous levant un beau matin et dit: Moi, là, j'enlève Mirabel aujourd'hui, puis j'enlève Melocheville.

Puis là, vous nous parlez des six qui ont été enlevés. Le cas de chacun, on pourrait l'aborder. Le député de Jacques-Cartier va aborder, tout à l'heure, d'autres coins qui touchent son comté, aussi, ou plus particulièrement plus proches de sa région, dans l'ouest. Mais Mirabel ne peut pas être comparée aux autres villes. On ne peut pas comparer Mirabel et Melocheville, soyons sérieux!

La Présidente (Mme Bélanger): Pas de commentaires?

M. Campeau: Non, madame, pas de commentaires.

La Présidente (Mme Bélanger): Quelqu'un d'autre veut prendre la parole? M. le député de Jacques-Cartier.

M. Kelley: C'est juste pour souligner le risque, parce que, si on abandonne la logique de base, si on dit la «région métropolitaine de recensement», on ouvre la porte, il faut établir d'autres critères, et c'est les études OD, Origine-Destination. Peut-être qu'il faut utiliser ça plutôt, comme critère. Alors, on va ajouter un autre

palier d'analyses et on va arriver à d'autres conclusions. La Table des préfets et des maires a insisté beaucoup pour garder les MRC et les CIT ensemble. On peut ajouter ça comme critère, soit qu'on veuille omettre une MRC au complet ou exempter une MRC au complet. C'est un critère et il peut y avoir une logique, il peut y avoir une argumentation là-dessus.

Mais la chose qu'on cherche dans tout ça, c'est que, quand le gouvernement a présenté la loi 102, comme mon collègue de LaFontaine a dit, ils ont regardé la liste, ils ont déterminé une liste de 102 municipalités et ils l'ont mise dans le projet de loi qui a été déposé en Chambre au mois de juin passé, basée sur une certaine logique. Ce n'était pas la même logique retenue par la Table des préfets et des maires, mais, au moins, on peut comprendre ça.

Et, si on est prêt à abandonner la logique de base de la loi 102 telle que déposée en Chambre, ça ouvre la porte à beaucoup d'autres argumentations. Il faut revenir, il faut reconstruire le monde pour établir un nouveau critère, une nouvelle logique: Comment est-ce qu'on va déterminer quelles municipalités sont incluses et quelles municipalités sont exclues? C'est pourquoi, comme je le dis, les décisions qui ont été prises dans le passé, c'est choses du passé. En regardant Mirabel notamment, c'était sans doute basé sur le recensement de 1985, et, comme nous avons insisté beaucoup, c'est une zone, une municipalité en transformation presque quotidienne, parce que le nombre de maisons, le nombre de développements résidentiels qu'on trouve dans Mirabel change la nature même de cette municipalité. Alors, toute l'expansion du secteur nord-ouest de la couronne de Montréal, de plus en plus les Saint-Eustache, les Deux-Montagnes s'agrandissent et sont de plus en plus en banlieue de Montréal, d'une façon qui n'était pas vraie il y a 10 ans, même il y a cinq ans.

Alors, je pense qu'on est en train, ce soir, de créer quelque chose pour l'avenir et, en créant quelque chose pour l'avenir, il faut se rallier à la logique de base au moins qui était dans la loi 102 et inclure les 102 municipalités, parce que, sinon, je soumetts qu'il faut avoir des consultations publiques pour établir une autre logique, pour établir le territoire de la nouvelle Agence. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Jacques-Cartier. Oui, M. le député de Saint-Laurent.

M. Cherry: Mme la Présidente, je trouve qu'il serait souhaitable que le ministre, après les propos qu'il a entendus de notre côté, fasse un minimum de commentaires pour nous dire: Est-ce qu'à la lumière des arguments qu'on lui a servis il ne veut pas au moins retenir la possibilité que son amendement... En tout cas, il faut qu'il trouve des justifications autres que de dire: Vous l'avez fait comme ça; donc, si vous l'avez fait comme ça, ça doit être parce que c'est correct. Nous autres, on avait fait une erreur en ne le faisant pas comme vous

autres, puis, aujourd'hui, on veut le refaire comme vous autres. Non. Je le dis au ministre et le monde connaît ma façon de travailler.

Le ministre dit: Écoutez, on l'a mis dans le projet de loi, mon prédécesseur l'a mis dans le projet de loi, il y a eu des études de faites, mais, moi, je propose un amendement pour le soustraire. On dit au ministre: Vous devez avoir une bonne raison pour laquelle vous voulez amender le projet de loi de votre prédécesseur, qui, lui, a été ministre des Transports quand même un peu plus d'un an, tandis que vous, quelques semaines. Qu'est-ce qui fait que, vous, vous pilotez un amendement pour le soustraire? C'est quoi, votre «rationnel» pour faire ça?

• (21 h 10) •

Le ministre répond: Écoutez, on fait exactement la même chose que vous autres avez fait sur la loi 45, puis comme vous l'avez faite et qu'elle devait être bien faite, donc, on fait la même chose que vous autres. Je vous avoue que, comme slogan, ça ne fait pas... Tu sais... Il me semble qu'il doit y avoir d'autre chose. Il faut. À mon avis, il faut qu'il y ait d'autre chose, parce que, autrement, tu sais, ça ne se peut pas. Vous me permettrez de dire ça.

En tout cas, moi, là, l'image que j'ai, l'impression que j'ai, le respect que j'ai pour les fonctions que vous avez occupées avant d'être en politique, je suis convaincu que quelqu'un qui a eu votre poste, tu sais, ne peut pas, là, simplifier ses réponses au point de dire: Bien, comme vous l'avez fait avant, donc c'était une bonne affaire, donc je refais la même chose, donc vous ne devriez pas me critiquer, vu que je fais la même chose que vous autres. Tu sais... Ha, ha, ha! Non, ça, là, j'ai plus de respect que ça, là, pour les capacités du ministre. Il faut, il me semble, qu'il aille un peu plus loin là-dedans et nous dise pourquoi, lui, il juge nécessaire de retirer Mirabel de son projet de loi à lui.

M. Campeau: Je ne peux pas résister, madame...

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

M. Campeau: ...à le commenter. Ce n'est pas du tout la même chose. Là, on va être clair et net. Vous avez fait une CMTC qui n'a pas marché. Ça vous a pris cinq ans à le reconnaître, et même une fois que vous l'avez reconnu, vous lui avez donné une autre année, et ça ne marche pas. Là, on vous soumet quelque chose qui va marcher. Donc, dites-moi pas que c'est la même chose. Cette Agence-là, on lui donne de l'autorité, de l'autonomie, on va faire en sorte qu'elle va opérer.

Alors, quant aux autres commentaires, Mme la Présidente, je les ai faits, je n'ai pas d'autres commentaires là-dessus, sauf d'ajouter qu'on lui donne les moyens d'exister, que cette Agence-là ne sera pas toujours dépendante d'une subvention qui peut être coupée d'année en année: elle va avoir un financement permanent. Et, pour rappeler les mots que l'ancien ministre me prêtait — qui, au début, les mentionnait à toutes les

10 minutes, mais depuis deux, trois jours, il n'en a pas parlé — elle doit être simple, souple, efficace et elle va l'être comme ça, parce que c'est ça qu'on a voulu que ça soit.

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

M. Cherry: Mme la Présidente, pour faire plaisir au ministre, dans un esprit de collaboration qui est ma marque de commerce, comment le ministre peut-il justifier les qualités de «simple, souple et efficace»? Qu'est-ce que ça va faire pour rendre plus simple, plus souple et plus efficace, le retrait de Mirabel d'être assujettie à l'Agence métropolitaine? Comment, ça, ça va simplifier, assouplir et rendre plus efficace? Je veux dire, tu sais, ça fait trois fois, là, que je le lui dis! Disons que, si j'avais omis de le lui dire dans la dernière journée, je me suis repris à trois reprises. Justifiez-moi comment votre amendement va réunir les trois qualités que vous prêtez à l'ensemble du projet, parce qu'un amendement c'est supposé être fait pour améliorer le projet. Donc, expliquez-moi comment, ces trois qualités, vous dites que le retrait de Mirabel va les améliorer. J'aimerais ça, vous entendre.

M. Campeau: Je n'ai vraiment pas d'autres commentaires à ajouter, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: Merci, Mme la Présidente. J'écoutais le ministre, M. le ministre, pardon, nous parler du CMTC. Il nous dit: Ce n'est pas la même chose, ça n'a pas marché. Oui, c'est vrai, mais, lui, ce qu'il nous propose, c'est pour l'avenir. On ne regarde pas dans le rétroviseur, là, on essaie de lui faire comprendre que, lorsque le CMTC, entre autres, a été créé, la problématique vis-à-vis de Mirabel n'était pas tout à fait la même — et d'autres villes de la région. Il y a une évolution qui s'est faite, ça a changé; on parle du recensement de 1990-1991.

Bon. Est-ce que le ministre ne pourrait pas convenir avec nous que nous allons devoir, très rapidement, réaliser ce qui n'a pas été réalisé sous le précédent gouvernement, j'en conviens, c'est-à-dire un système de transport rapide entre Montréal et l'aéroport de Mirabel, si nous voulons faire en sorte que l'aéroport de Mirabel conserve ou retrouve une certaine compétitivité par rapport à d'autres aéroports à travers le monde ou à travers notre région américaine, l'Amérique du Nord? Et comment le ministre entend-il financer ce moyen de transport s'il n'inclut pas Mirabel dans l'Agence métropolitaine de transport? C'est les questions que je vous pose.

La Présidente (Mme Bélanger): Pas de réponse, M. le ministre?

M. Campeau: Je n'ai pas de commentaires à ajouter. J'ai déjà fait état, Mme la Présidente, du financement, des revenus, de la position des revenus et des dépenses de l'Agence qu'on se propose de créer.

M. Gobé: Mais non, ma question est: Est-ce que le ministre est d'accord avec moi — je m'excuse, M. le ministre — à l'effet qu'on va devoir rapidement, dans les prochaines années, construire des moyens de transport ou un moyen de transport rapide pour relier Montréal à l'aéroport de Mirabel et comment entend-il le financer, alors qu'il exclut Mirabel de l'Agence métropolitaine de transport et que ça fait partie du transport en commun, que ce lien ferait partie du transport en commun dans la grande région? C'est ma question, là. Elle est pointue assez, là.

M. Campeau: Bien, Mme la Présidente...

M. Gobé: Puis elle n'est pas pour vous ennuyer, là. C'est important pour les gens de savoir ça, M. le ministre.

M. Campeau: Mme la Présidente, si le député parle de transport, de moyens de transport entre Mirabel et Montréal centre-ville ou Mirabel et Dorval, c'est sûr que l'Agence va se pencher sur le problème et va tâcher de trouver une solution. Puis elle va aussi trouver les moyens de financement.

M. Gobé: Alors, là, je viens d'avoir le ministre qui nous dit qu'en effet l'Agence va devoir se pencher sur un moyen de transport entre Montréal et Mirabel ou Dorval et Mirabel, qu'on va devoir trouver un moyen de financement, puis on exclut Mirabel, qui va être desservie par ce transport-là, du plan de l'Agence, alors qu'on pourrait, pour financer ce moyen de transport entre Montréal et Mirabel — excusez-moi, j'élève la voix, je ne devrais pas — et Dorval et Mirabel par peut-être une avenue — peut-être — qui pourrait être une taxe qui serait chargée sur les arrivées des voyageurs, à 5 000 000 de voyageurs par année, comme ça se fait dans d'autres villes nord-américaines. Pourquoi ne pas le décider tout de suite, vu que vous savez que l'Agence va devoir le faire? Mettons-le dans le projet de loi puis évitons les débats stériles qui vont avoir lieu avec l'Agence, qui, elle, n'aura pas l'autorité politique et l'autorité morale de le faire, que vous et nous avons en commission parlementaire maintenant, et vous comme législateur, pour le faire?

M. Campeau: Justement, Mme la Présidente, j'ai dit que l'Agence pourrait recommander au gouvernement d'inclure d'autres territoires, d'agrandir le territoire. Elle le fera en temps et lieu, s'il y a lieu. Si elle établit un transport entre Mirabel et Dorval ou Mirabel et le centre-ville, elle pourra, du même coup, suggérer au gouvernement des changements dans le territoire ou des changements dans la taxation. Mais seul le gouvernement pourra imposer la taxe.

Quant à la taxe d'entrée dont le député parle depuis l'après-midi, là, bien oui, c'est un moyen de taxation. Tout le monde sait ça, ça existe en Europe. Il y en a, des moyens de taxation, mais ça revient aussi — c'est un champ de taxation du gouvernement du Québec — au ministère des Finances de l'imposer ou pas. Et l'Agence métropolitaine de transport n'est pas la seule à avoir besoin d'argent, le gouvernement du Québec aussi en a besoin pour bien d'autre chose. Alors, je pense que, déjà, le gouvernement du Québec a consenti, pour l'Agence métropolitaine de transport, qu'on pige dans son champ de taxation propre; avant de lui en demander d'autres, il faudrait quand même y penser sérieusement.

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

M. Cherry: Mme la Présidente, en après-midi, j'ai voulu prendre un amendement que le ministre a annoncé qu'il introduirait, que lui a mis à l'annexe, et j'ai voulu l'introduire à l'article 3, parce que l'article 3 définit le territoire en fonction de l'annexe A. Vous m'avez dit, bon, que ma motion était irrecevable, parce que, comme il y avait une incidence économique, seul le ministre pouvait déposer un amendement qui avait une incidence économique, parce que je me trouvais à ajouter aux coûts. Bon.

Le ministre, c'est son amendement. Je me permets de demander au ministre, en soustrayant Mirabel à l'Agence, de quelle façon les revenus de l'Agence... Ils ont dû comptabiliser ça, comment ils sont affectés, parce que, en soustrayant les citoyens de Mirabel au 30 \$, en les soustrayant à la taxe de 0,015 %, en les soustrayant à l'application de la taxe foncière, quelle va être la diminution de revenus pour l'Agence, en accord avec l'amendement proposé par le ministre? Il doit avoir au moins ces coûts-là de comptabilisés, je présume?

M. Campeau: Mme la Présidente.

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

● (21 h 20) ●

M. Campeau: On garde toujours le même territoire, le même 30 \$. Tout le monde connaît nos chiffres là-dessus. Pour tout de suite, c'est ça. Et on verra, selon les recommandations de l'Agence, après étude.

M. Gobé: En terminant, Mme la Présidente...

M. Cherry: Mais...

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

M. Cherry: Mais...

M. Gobé: Il me restait une seconde, m'a-t-on dit.

M. Cherry: Mme la Présidente, je comprends de la réponse du ministre que, en soustrayant la population de Mirabel à l'assujettissement de l'Agence, elle va être soustraite à contribuer au financement de l'Agence. Je dis au ministre: Quelle est la diminution de revenus qu'on peut comptabiliser en soustrayant une population à contribuer? Je ne peux pas me permettre quelque chose qui va coûter, mais, comme le ministre, c'est son amendement, je me dis: Combien l'Agence va retirer de moins maintenant que — si l'amendement du ministre est accepté — ce monde-là ne paiera pas au financement de l'Agence? C'est combien, non seulement l'immatriculation, le 1,5 %, la contribution de la taxe foncière? C'est ça que je veux savoir du ministre. Il doit savoir ça.

M. Campeau: Mme la Présidente, les calculs de revenus qui avaient été faits excluaient toujours ces six municipalités-là. Les calculs du revenu qu'on a faits avaient toujours trait au territoire actuellement couvert par le 30 \$ de contribution de l'immatriculation. Les autres calculs n'ont jamais été faits, parce qu'ils n'ont jamais, dans le fond, au point de vue de la comptabilité ou des revenus, été inclus dedans, on s'est toujours servi du territoire actuel.

M. Cherry: Donc, est-ce que je comprends du ministre que, même si la ville de Mirabel est incluse dans le projet de loi — la ville de Mirabel fait partie de l'annexe A — avant même qu'il nous ait déposé son amendement, ils n'ont pas tenu compte de la diminution de revenus? Je lui pose la question, j'essaie de comprendre son amendement.

M. Campeau: Bien, j'essaie de lui expliquer mon amendement, madame, et il ne comprend pas. Ce que je lui dis, c'est que, jamais, dans les prévisions de chiffres, n'ont été incluses d'autres choses que le territoire actuellement couvert par le 30 \$.

M. Gobé: Alors, pourquoi, dans le projet de loi, il est marqué?

M. Campeau: Je vous dis qu'il n'était pas inclus dans les chiffres qu'on a fournis.

M. Gobé: Oui, mais il y a un problème. Oh, mon Dieu!

La Présidente (Mme Bélanger): Hé, là!

M. Campeau: Bon, s'il veut savoir, si on les avait inclus...

La Présidente (Mme Bélanger): C'est le député de Saint-Laurent qui a la parole.

M. Campeau: ...on les aurait inclus. On me dit que ce serait des revenus approximativement, si vous incluez Mirabel, de quelque 500 000 \$ à 600 000 \$.

M. Cherry: 500 000 \$ à 600 000 \$...

M. Campeau: Additionnels.

M. Cherry: ...additionnels. Donc, en d'autres mots, si Mirabel était incluse, l'Agence retirerait, selon les estimés du ministère, entre 500 000 \$ et 600 000 \$ de revenus de plus.

M. Gobé: Puis la taxe sur les voyageurs?

M. Cherry: Ça, ça ne vient pas de l'Agence.
O.K.

M. Campeau: Madame, là, là... Hé! je l'ai expliqué tout à l'heure, que c'est une taxe qui est dans un champ de taxation du gouvernement du Québec. Si le gouvernement du Québec sacrifie tous ses champs de taxation, il n'aura plus de place pour taxer. Je peux bien l'expliquer trois fois encore.

M. Gobé: C'est le ministre des Finances qui parle, là, ce n'est pas le ministre des Transports.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Saint-Laurent, plus de commentaires?

M. Gobé: C'est le ministre des Finances.

M. Cherry: Bien, je vous avoue que... Je ne veux pas avoir l'air de... Vous savez, je ne veux pas faire du harcèlement au ministre, là, mais, finalement, au commencement, il ne voulait pas répondre. Puis, là, en dernier, il me dit: Bon, bien, écoutez, juste pour répondre à votre besoin, selon un calcul qu'on a, c'est 500 000 \$ à 600 000 \$ de moins. Vous...

M. Campeau: De plus!

M. Cherry: O.K. Ha, ha, ha! En d'autres mots, à cause de l'amendement du ministre, l'Agence aura 500 000 \$ à 600 000 \$ de moins de revenus. Le ministre dit: Avant même que je dépose mon amendement, quand je ne savais même pas qu'il existait... Parce que les amendements, il les a déposés cette semaine, donc... O.K.?

M. Morin (Dubuc): Il les avait la semaine passée.

M. Cherry: Le ministre dit: On n'en avait déjà pas tenu compte avant même de définir le territoire. Ha, ha, ha! Écoutez, là...

M. Morin (Dubuc): Mme la Présidente...

M. Cherry: ...on ne savait pas que Mirabel ne serait pas dedans, mais on ne l'avait pas calculée. Hé!

M. Morin (Dubuc): Mme la Présidente, s'il vous plaît.

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant! Oui, M. le député de Dubuc.

M. Morin (Dubuc): Je vous demanderais de bien vouloir inviter mon collègue à rectifier ses avancés à l'effet que les amendements du ministre n'ont pas été déposés cette semaine...

La Présidente (Mme Bélanger): La semaine dernière.

M. Morin (Dubuc): ...mais bien la semaine dernière.

M. Gobé: Jeudi.

M. Morin (Dubuc): Bon, ce qui a permis, quand même, à l'opposition de les étudier...

Une voix: Très attentivement.

M. Morin (Dubuc): ...et de nous permettre d'être aussi avancés que nous le sommes ce soir.

Une voix: Oui.

M. Cherry: Je félicite la contribution positive du député de Dubuc à la qualité de nos travaux, Mme la Présidente. Comme le projet de loi a été déposé le 12 juin 1995 et que les amendements nous ont été remis jeudi de la semaine dernière...

M. Morin (Dubuc): Je l'apprécie beaucoup.

M. Cherry: C'est votre contribution. Comment le ministre peut nous soutenir qu'au moment où ce projet de loi a été déposé, qui parlait de la création de l'Agence, que la définition du territoire était établie, que la ville de Mirabel était dedans et qu'ils ont calculé ce que ça rapporterait comme revenus à l'Agence, et que le résultat, c'est que le ministre dit: Même s'il n'y avait pas d'amendement à l'époque, on savait que Mirabel ne serait pas dedans, donc on n'a pas calculé le revenu? Je vous avoue, là... J'espère qu'il a d'autre chose à nous dire que juste ça, parce que... Ça fait déjà plusieurs années, madame, que vous présidez des commissions... Non, j'aimerais ça qu'il me dise autre chose, je suis certain qu'il y a autre chose.

M. Gobé: Bien oui, ça ne se peut pas.

M. Cherry: Ça ne se peut pas qu'il dise ça. Écoute, là, ça ne tient pas à l'analyse. J'essaie de faire ça de la façon la plus agréable possible, ce n'est pas ma nature d'être désagréable, mais aidez-moi à vous aider, là, ça n'a pas de bon sens de dire des réponses de même. Ha, ha, ha!

M. Morin (Dubuc): On boit vos paroles. Elles nous enivrent, vos paroles!

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Dubuc.

M. Morin (Dubuc): On n'a pas le réflexe de répliquer.

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît! Alors...

M. Campeau: Oui, Mme la Présidente, j'ai expliqué les revenus plusieurs fois, j'ai expliqué les revenus plusieurs fois au député, puis je ne suis pas, quand même, pour les réexpliquer une autre fois. Bon, je trouve que c'est assez, là. S'il n'a pas compris, il ne comprendra jamais. Ça fait que, moi, j'abandonne.

M. Gobé: Ah! non, continuez, on a besoin de vous, là.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de LaFontaine, s'il vous plaît! M. le député de Saint-Laurent, plus de commentaires?

M. Cherry: Non, mais, je veux dire, ça ne sert à rien, là, le ministre, vu qu'on lui pose des questions puis qu'il ne nous répond pas, il dit que c'est parce qu'on ne comprend pas. Ça fait que, je veux dire, tu sais...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Cherry: À ce moment-là, c'est de valeur qu'il ne nous ait pas donné ces réponses-là plus vite, il aurait pu faire partie du *Bye Bye 1995*, tu sais! Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Cherry: Encore une fois, Mme la Présidente, le ministre, son prédécesseur, a inclus... Il n'a pas mis ces villes-là puis ces municipalités-là pour faire plaisir à ces gens-là, il les a mises là parce que ça couvrirait l'ensemble du territoire. C'est pour ça que ça a été fait — je présume en tout cas. Peut-être que l'autre façon de gouverner, c'est de faire des lois de façon différente, mais j'accorde un minimum de continuité aux gens qui préparent les législations. Si ces municipalités-là puis ces villes-là ont été écrites là, c'est parce qu'elles faisaient partie du territoire. Bon. Le ministre dit: J'ai sûrement de bonnes raisons, je veux la soustraire.

Je disais au ministre: Donc, c'est quoi, la diminution du revenu? Il a dit: Faites-vous en pas, on avait déjà prévu, donc on ne l'a pas comptabilisée. Puis, là, je dis: Aidez-moi à vous aider, il faut qu'il y ait autre chose. Qu'est-ce qui fait que vous tenez à ce point-là à ce que Mirabel ne soit pas dedans?

Une voix: C'est un mystère.

M. Campeau: C'est un mystère.

M. Cherry: C'est un mystère?

M. Campeau: Bon, Mme la Présidente, au moins, je me réjouis d'une chose, là, je voudrais qu'il continue à s'en faire, le député fait bien son ouvrage, et tant mieux. Il pose des questions. Moi, je lui ai expliqué, je ne suis pas pour lui expliquer cinquante fois l'espace des revenus. Qu'est-ce que comprend le 39 400 000 \$? Ça comprend le 30 \$ sur le territoire déjà existant, c'est ça que ça comprend, et ça n'a toujours compris que ça. Alors, je ne suis pas pour le lui répéter encore et lui détailler tous les revenus et toutes les dépenses. Je l'ai fait, je l'ai fait.

M. Cherry: Mais, au moment où...

M. Campeau: Maintenant, si le député, lui, veut faire partie du *Bye Bye 1995*, c'est de ses affaires. Moi, ça ne me regarde pas. Quant à moi...

M. Gobé: Vous allez rester avec nous?

M. Campeau: Non, non, mais, quant à moi...

M. Gobé: Vous allez être avec nous.

M. Campeau: Non, non, je pense que vous allez faire un meilleur *Bye Bye*.

M. Morin (Dubuc): Je propose qu'on procède au vote, Mme la Présidente.

M. Cherry: Sur l'amendement, bien oui.

M. Gobé: Oui, sur l'amendement.

M. Cherry: Procédez sur l'amendement.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors...

M. Mulcair: Mme la Présidente, sur l'amendement.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, M. le député de Chomedey.

M. Mulcair: Merci beaucoup, Mme la Présidente.

M. Cherry: Si c'est le signal et que vous sentez un amendement, là, allez chercher votre «sleeping bag»! Ha, ha, ha!

M. Campeau: Ah, bien, je me coucherai à minuit!
● (21 h 30) ●

M. Mulcair: Oui. Alors, Mme la Présidente, la modification que le ministre nous propose ouvre la voie — comme on l'a mentionné tantôt et comme mon collègue de Jacques-Cartier l'a très bien expliqué — à toutes sortes de récriminations et de demandes analogues à celle qui a sans doute présidé à la décision du ministre d'abandonner l'inclusion de la ville de Mirabel dans le projet de loi. Rappelons que c'est son gouvernement qui a décidé d'utiliser une base scientifique, qui est celle de la référence à la région métropolitaine de recensement, et c'est lui qui est en train de nous dire, sans trop pouvoir nous dire pourquoi, qu'il veut maintenant abandonner cette approche rigoureuse, au moins défendable sur le plan scientifique parce que ça a servi de base pour un recensement.

Alors, il nous propose, dans le deuxième alinéa, de supprimer la référence à la ville de Mirabel, et on tient à réitérer la mise en garde que nous avons formulée tout à l'heure: si le ministre change sa base scientifique, s'il change sa base relativement objective — objective dans la mesure où on réfère à quelque chose qui existe et qui a fait l'objet d'une certaine analyse — inévitablement, comme mon collègue de Jacques-Cartier l'a dit, il va y avoir toute sortes de discussions qui vont s'ouvrir par plusieurs autres municipalités qui sont dans des situations analogues à celle de Mirabel, et d'autres municipalités pour lesquelles il a déjà signalé son intention de les abandonner de la liste.

Comment est-ce qu'il va pouvoir, comme mon collègue de Jacques-Cartier l'a dit, défendre le fait que Beauharnois n'en fera plus partie alors que Maple Grove sera obligée de toujours en faire partie? Sur quelle base objective, vérifiable, scientifique est-ce qu'il va pouvoir faire une défense? Il n'est pas capable de la fournir ce soir, Mme la Présidente. Il répète des choses à mon collègue, le député de Saint-Laurent, mais le problème, c'est qu'il répète les mêmes choses qui ne répondent pas à la question. La question est de savoir sur quelle base objective, scientifique, vérifiable, détaillée est fondée la décision d'exclure, par exemple, Beauharnois et de continuer à inclure Maple Grove.

On parle, à l'article 5, d'une modification qui vise la ville de Mirabel. Mais on sait, par ailleurs, parce que le ministre l'a dit, que ce n'est pas le seul cas. La raison pour laquelle on est obligé de discuter de la ville de Mirabel à l'article 5, c'est que c'était spécifiquement inclus. C'est important, ça, Mme la Présidente, de savoir que, la référence à la ville de Mirabel, ce n'est pas une incorporation par référence. L'article 5 ne renvoie pas tout simplement à la région métropolitaine de recensement. L'article 5 contient une énumération mentionnant spécifiquement la ville de Mirabel. Contrairement à une incorporation par référence à un document externe qui prévoirait la définition de la région métropolitaine de recensement, ici, on a pris soin d'énumérer. Alors, le ministre ne peut vraiment pas prétendre que c'est un oubli ou un accident, cette inclusion de la ville de Mirabel. Il ne peut pas non plus dire que c'était, dès le départ, l'intention de

référer à la situation existante, au statu quo ante. Ça ne se tient pas, M. la Présidente.

Non. Ce que le ministre est en train de faire, c'est de répondre, sans doute, à une priorité autre, qu'il ne nous dévoile pas, qu'il ne nous explique pas. Et on s'en désolé parce que, ce que le ministre est en train de faire, c'est de lui-même opérer une brèche dans une logique qui, au moins, se défendait. On pouvait dire, oui: Pourquoi la région métropolitaine de recensement et pas une autre? Mais ça se défendait, il y avait une base d'analyse solide, il y a quelque chose qui a fait l'objet d'une analyse, d'une étude. Et, justement, lorsqu'on parle de région métropolitaine de recensement, c'est évident qu'on est en train, par le fait même, de référer à des gens qui font appel à des ressources d'une région métropolitaine, dont les transports en commun. Alors, l'inclusion, dans cette définition, de la ville de Mirabel, pour les experts qui ont bâti cette définition, allait de soi.

Avant que le ministre puisse dire que son exclusion est logique, est fondée, est étayée, il faut encore qu'il puisse nous prouver qu'il a des motifs pour le faire. Or, la seule chose qu'il est capable de dire et de redire, c'est que c'est comme ça que ça se faisait. La question se pose, Mme la Présidente: Si la manière dont ça se faisait était si bien, pourquoi son gouvernement a choisi de saisir l'Assemblée nationale du projet de loi 102? Est-ce que le ministre n'est pas en train de faire la démonstration que son projet de loi ne répond pas à un réel besoin?

L'article 5, tel que libellé, Mme la Présidente, démontre que le gouvernement, par son projet de loi, visait une fin. Ça ressortait à la lecture des notes explicatives et à la lecture de l'ensemble du projet de loi. Ce que le ministre est en train de faire par sa proposition de modification à l'article 5, c'est de dénaturer non seulement ce dont a été saisie l'Assemblée nationale, mais ce qui a fait l'objet même de la consultation auprès de la Table des préfets et des maires. La question, et on le répète, Mme la Présidente, va se poser et se reposer dans d'autres cas, dans d'autres circonstances, dans d'autres MRC, dans d'autres municipalités, qui vont dire: Attention, là! Si on ne parle plus de la région métropolitaine de recensement et qu'on admet le principe que des exceptions sont dorénavant admises, on veut savoir c'est quoi, les critères pour les exemptions. Parce que ce n'est pas vrai, juste de nous dire: Bien, c'est comme ça que ça se faisait avant. Ce n'est pas vrai, là, Mme la Présidente, que, ça, ça règle le problème, parce qu'il y avait des problèmes avant aussi, il y avait des récriminations avant aussi. Mais, avec l'évolution démographique, qui a été extrêmement bien expliquée par mon collègue, le député de Saint-Laurent, notamment à la ville de Mirabel, il est de moins en moins évident que l'on peut trouver le moindre encouragement dans la référence à la situation antérieure pour justifier le retrait de la ville de Mirabel de la région métropolitaine de recensement. De moins en moins évident, Mme la Présidente.

Alors, la modification proposée par le ministre est problématique en soi, et, évidemment, tout l'article 5

est également problématique. On aura évidemment l'occasion d'y revenir, mais, pour l'instant, nous sommes saisis de sa modification, et il importe de mettre le ministre en garde contre la démarche qu'il propose par sa modification, car, au lieu de régler les problèmes du passé, ça ouvre la voie à de beaucoup plus importantes contestations à l'avenir. Il y a plusieurs municipalités — mon collègue de Jacques-Cartier a fourni des exemples tantôt — qui, avec raison, vont dire: Ce qui vaut pour Mirabel, Melocheville, Beauharnois et quelques autres, ça vaut certainement pour nous autres; regardez, on a nos chiffres.

• (21 h 40) •

Face à cette réalité, le ministre, pour tenter, peut-être, de répondre, d'apaiser ou de soulager nos craintes, a tendance à répondre: Attention! cette nouvelle Agence qu'on est en train de créer va pouvoir être saisie de ces questions-là. Loin d'apaiser nos craintes, Mme la Présidente, la réponse du ministre ne fait que les attiser. En effet, si ça va être aussi simple que ça pour cette nouvelle Agence, qui, rappelons-le, va tout simplement être un bras du ministère, si ça va être si facile pour cette Agence de faire ce genre de changement là, je pense que, plutôt que de calmer les préoccupations, les inquiétudes des maires et préfets de certaines régions, ça va juste, encore une fois, les augmenter. Ils vont se dire: Ouf! c'est quoi, cette bite-là? Si le ministre peut changer ça, puis nous dire: Mais, de toute façon, l'Agence va pouvoir regarder ça et changer, quoi, à volonté, le territoire, faire des recommandations. Et puis, ça va être quoi? Ça va être décidé toujours par législation ou en modifiant l'annexe? Est-ce qu'il y a d'autres possibilités qui vont exister? Est-ce qu'un gouvernement va pouvoir résister à une recommandation de modifier la législation habilitante pour ajouter ou supprimer une mention à l'annexe?

Voilà autant de questions qu'on aura l'occasion, sans doute, de poser lorsqu'on continuera notre analyse du projet de loi. Mais, pour ce qui est de la modification proposée par le ministre à l'article 5, on tient, dès le départ, à exprimer notre profond désaccord, car ça ouvre la porte à toutes sortes de difficultés d'application pour l'avenir et, loin de régler les problèmes, à sa face même, ça va juste en créer d'autres, Mme la Présidente. Je vous remercie beaucoup.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Chomedey. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'amendement? Le vote. Alors, est-ce que l'amendement à l'article 5 est adopté?

Une voix: Adopté.

Des voix: Vote nominal.

La Présidente (Mme Bélanger): Vote nominal. Mme la secrétaire, si vous voulez faire l'appel.

La Secrétaire: M. Campeau?

M. Campeau: Pour.

La Secrétaire: M. Paquin?

M. Paquin: Pour.

La Secrétaire: M. Lazure?

M. Lazure: Pour.

La Secrétaire: M. Cliche?

M. Cliche: Pour.

La Secrétaire: Mme Doyer?

Mme Doyer: Pour.

La Secrétaire: M. Dion?

M. Dion: Pour.

La Secrétaire: M. Morin?

M. Morin (Dubuc): Pour.

La Secrétaire: M. Pinard?

M. Pinard: Pour.

La Secrétaire: M. Cherry?

M. Cherry: Contre.

La Secrétaire: M. Gobé?

M. Gobé: Contre.

La Secrétaire: M. Kelley?

M. Kelley: Contre.

La Secrétaire: M. Ouimet?

M. Ouimet: Contre.

La Secrétaire: M. Mulcair?

M. Mulcair: Contre.

La Secrétaire: Mme Bélanger?

La Présidente (Mme Bélanger): Abstention.

La Secrétaire: L'amendement est adopté.

Pour: 8

Contre: 5

Abstentions: 1

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'amendement est adopté. J'appelle maintenant, M. le ministre, l'article 5.

M. Campeau: Oui, Mme la Présidente.

«Les affaires de l'Agence sont administrées par un conseil d'administration composé de cinq membres, nommés par le gouvernement pour une période d'au plus cinq ans, dont deux nommés pour représenter les municipalités. À l'expiration de leur mandat, les membres du conseil d'administration demeurent en fonction jusqu'à ce qu'ils soient remplacés ou nommés de nouveau.

«Les membres représentant les municipalités sont nommés, l'un après consultation du président du comité exécutif de la Communauté urbaine de Montréal et l'autre, après consultation du maire de la Ville de Laval, de celui de la Ville de Mirabel et des préfets des municipalités régionales de comté dont le territoire est compris en tout ou en partie dans celui de l'Agence.»

Des commentaires?

La Présidente (Mme Bélanger): O.K.

M. Campeau: Ça va?

M. Gobé: L'article...

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant, il y a des commentaires. Je suppose qu'on va le dire, que la ville de Mirabel fait partie des consultations.

M. Campeau: C'est ça. Cette disposition établit, à son premier alinéa, que l'Agence est dirigée par son conseil d'administration composé de cinq membres nommés par le gouvernement pour une période d'au plus cinq ans, tel qu'on l'a dit. Ce mandat est renouvelable. Le premier alinéa précise, de plus, que deux de ces membres du conseil d'administration sont nommés pour représenter les municipalités.

Quant au deuxième alinéa, bien, il indique que l'un de ces deux membres est nommé après consultation de la Communauté urbaine de Montréal et que l'autre est nommé après consultation des MRC du territoire de l'Agence. La ville de Laval n'étant pas dotée de préfet, elle est nommément visée par la loi afin d'être comprise dans le processus de consultation. Et, ici, madame, quand je reviens au texte proposé, il est évident que saute la ville de Mirabel.

La Présidente (Mme Bélanger): Très bien. M. le député de Jacques-Cartier.

M. Kelley: Je pense qu'on arrive maintenant au coeur de la différence entre la vision du ministre et la vision de l'opposition. Et je pense que c'est important, d'entrée de jeu, de rappeler certains faits sur la contribution qui est faite par les municipalités dans le transport en commun. Je pense qu'on peut faire référence à un graphique qui est dans le document que le ministre a déposé au mois de mars passé, et c'est à la page 10 du document qui est le «Cadre institutionnel et financier du transport des personnes». On voit que, d'une façon très

dramatique, de plus en plus, la part de la municipalité est de plus en plus importante dans le financement des sociétés de transport en commun dans la région de Montréal.

Alors, je pense qu'avant tout c'est basé sur les recettes, l'argent payé par les usagers et la taxe foncière qui supporte le transport en commun dans la région de Montréal. Alors, c'est très important, ici, les chiffres, et le ministre n'a pas à les contester. Mais les chiffres que le maire de Montréal a dits à cette commission la semaine passée, c'est 1 000 000 000 \$, les recettes et la taxe foncière qui vont supporter le transport en commun qui viennent de Montréal et des municipalités, et c'est 150 000 000 \$ qui est la proposition pour la création du fonds pour l'Agence. Et, dans ça, il y a plus ou moins 85 000 000 \$ qui viennent de la taxe sur l'essence et des 30 \$ sur l'immatriculation. Alors, c'est dire que la grande majorité du financement du transport en commun dans la région qu'on est en train de regarder ce soir vient des municipalités et des usagers de la région de Montréal.

Alors, je pense que c'est très important, et il y a un principe que le ministre... Et, à ce moment, peut-être, je vais me fier sur ma formation d'historien que «no taxation without representation» indique que la représentation qu'on soulève, c'est des élus. Ce n'est pas les fonctionnaires, avec tout le respect que j'ai pour la fonction publique au Québec. Ce n'est pas une question de ça, mais ils ne sont pas mes représentants. Mes représentants sont les personnes qui sont élues pour agir en mon nom, soit au niveau municipal, soit au niveau provincial ou fédéral. C'est ça, «representation». Alors, je pense que le ministre doit saisir ça. Quand on parle de «no taxation without representation», on parle d'avoir des élus qui représentent les intérêts des citoyens sur la gestion et les dépenses d'argent qui vient de leurs taxes. Alors, ça, c'est très important.

Alors, dans la proposition de la Table des préfets et des maires, on a parlé au moins d'une prépondérance des élus sur le conseil d'administration de cette nouvelle Agence. Et le ministre, quand il a refusé la demande, a toujours fait référence à l'expérience du CMTC. Mais je pense que c'est très important de reconnaître que, dans le projet de loi qui est devant nous, les deux grands problèmes qui existaient avec le CMTC sont réglés. Le premier, c'est qu'il y avait un veto régional pour le CMTC, si j'ai bien compris. Alors, effectivement, une personne était capable de bloquer un dossier. Alors, les difficultés d'arriver à une carte régionale et tout le problème de tarification, tant et aussi longtemps qu'un des trois partenaires était capable de bloquer tout ça, on était dans le trouble, on avait des problèmes. Mais c'est réglé dans le... Il n'y a pas de veto, à ma connaissance, dans l'article 5. Alors, on a un conseil d'administration beaucoup plus souple que la formule qui était utilisée dans le CMTC dans le passé. L'autre — et le ministre a reconnu ça tantôt — c'était pour avoir une source de financement stable. Et, oui, c'est vrai que le CMTC n'était pas doté d'un mécanisme de financement stable. Alors, il y avait

toujours des problèmes. Les débats sur la tarification étaient toujours liés à cette pauvreté structurelle du CMTC.

• (21 h 50) •

Alors, je pense que ces deux grands problèmes sont réglés dans le projet de loi qui est devant nous. Et, dans l'esprit à la fois du grand discours de décentralisation du gouvernement, c'est évident que, si on veut décentraliser, il faut transférer des ressources ou les champs de taxation ou laisser les municipalités utiliser les champs de taxation du gouvernement. C'est l'essence même d'une décentralisation, parce que, si on ne fait pas ça, c'est un pelletage. Alors, si on ne laisse pas quelque peu nos ressources dans la région, on va juste pelletter les factures. Et, si ce n'est pas ça qui est souhaité... Et, si je comprends le grand discours du gouvernement élu en 1994, c'est d'avoir une vraie décentralisation. Moi, ce que je trouve décevant dans tout ça, c'est que c'est le premier grand test de la volonté du gouvernement d'aller vers la décentralisation et il va décentraliser tout sauf le pouvoir. À ce moment, est-ce que c'est une vraie décentralisation ou est-ce que c'est juste quelque chose qu'on veut mieux contrôler? Et c'est le contraire: au lieu de décentraliser le pouvoir décisionnel sur cette Agence, on veut le centraliser ici, à Québec. Alors, à partir de Québec, on va gérer le transport en commun dans la région de Montréal. Je trouve ça...

Comme j'ai dit, le fossé majeur entre nos deux formations, c'est cet article 5, parce que je pense que, nous autres, on a reconnu qu'il y avait un énorme progrès de fait depuis le dépôt du projet de loi et le dépôt du plan de transport — je pense que c'était le 30 mars que votre prédécesseur, le député de Labelle, a déposé son plan de transport, la grande brique qui est en haut, dans mon bureau, et tous les autres documents de travail qui vont avec.

Deuxièmement, il y avait un défi de lancé à la table des maires et préfets d'aller faire un consensus sur l'avenir du transport en commun et sur l'Agence. On peut avoir des difficultés à s'entendre sur les niveaux de taxation, et je comprends très bien que le ministre, au nom du gouvernement, puisse rejeter l'idée d'augmenter la taxe sur l'immatriculation à 55 \$. Ça, c'est une décision que le ministre a prise parce que c'est vraiment au gouvernement du Québec de décider quel montant de son assiette fiscale il veut transférer, d'une certaine façon, aux municipalités. Également, le ministre peut décider d'aller à 0,015 \$ le litre au lieu de 0,01 \$ le litre; ça, c'est une décision qui est prise par le gouvernement pour assurer le financement de cette Agence. Alors, on peut dire que le gouvernement peut augmenter ou peut baisser le montant de la contribution du Québec, et, ça, c'est proprement, à mon avis, dans la juridiction du gouvernement de décider le niveau de financement.

Mais, sur la question de la planification, de la gestion, de l'avenir de l'Agence, je pense qu'avant tout c'est très important d'avoir toutes les régions, tous les partenaires dans la région de Montréal impliqués dans cette Agence. J'ai soulevé ça dans mon discours en

Chambre, et je veux revenir à la charge. C'est presque ingérable, ce qu'on a devant nous ce soir, parce que les traditions dans la région... il n'y a pas moins de quatre partenaires. On ne peut pas concevoir une façon de créer un conseil d'administration d'une agence régionale sans au moins quatre sièges pour les quatre régions, c'est-à-dire la ville de Montréal et les banlieues de Montréal dans la CUM. Alors, ça, c'est toujours le fonctionnement à la STCUM, c'est un président qui est nommé soit par la ville ou par la Conférence des maires de la banlieue, et le vice-président vient, au contraire... Alors, en ce moment, c'est le maire de Montréal-Nord qui est le président et, le vice-président, c'est un conseiller de la ville de Montréal. Alors, ça, c'est la tradition pour la gestion de la STCUM. Ça va être difficile pour le gouvernement et un ministre de trancher entre Montréal et ses banlieues. Et j'ajouterais ça — j'imagine que mon collègue, le député de LaFontaine, va revenir sur ça: ça va être également difficile de trancher entre banlieue est et banlieue ouest. Alors, dans l'esprit de la proposition qui a été faite par la Table des préfets et des maires, elle prévoit également un représentant pour les intérêts de l'est de la ville et un représentant pour l'ouest de la ville.

Également, et je suis confiant que mon collègue, le député de Chomedey, va revenir à la charge, les enjeux pour la couronne nord de la ville de Laval sont très différents des enjeux pour la couronne sud et le territoire couvert par la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal. Alors, de trancher entre nommer un Lavallois au lieu de nommer quelqu'un de la Rive-Sud, ça va être très difficile aussi, et la région non incluse dans l'Agence va trouver ça très difficile à avaler.

Avec le député de Vimont, tantôt, on a discuté toutes les différences. Règle générale, les personnes qui partent de la Rive-Sud vont vers le centre-ville. Alors, c'est un enjeu de congestion sur les ponts et, pour les personnes qui demeurent sur la Rive-Sud, d'avoir accès à Montréal. Je pense aussi aux personnes qui traversent le pont Mercier pour aller à Saint-Laurent, qui est également un autre trajet agrandissant. Mais, ça, c'est l'enjeu pour le monde de la Rive-Sud. Les Lavallois, on a déjà identifié des pôles très différents, les trajets vers ville d'Anjou et un pôle nord-est sur l'île de Montréal, et également l'activité et les lieux de travail à Saint-Laurent, Pointe-Claire, dans l'ouest de l'île et l'ouest-centre de l'île de Montréal.

Les enjeux sont très différents. Alors, pour le ministre, de trancher sur le modèle qui est devant nous, ça va être très, très difficile, parce qu'il va soit exclure la Rive-Sud au complet... Il doit décider soit entre quelqu'un de Laval ou de la couronne nord, parce que, encore une fois, les enjeux ne sont pas tout à fait les mêmes. Laval est couvert par la STL, alors il y a déjà une société de transport, déjà tout un réseau qui est déjà développé. Ce n'est pas le cas nécessairement à Saint-Eustache, ce n'est pas nécessairement le cas à Repentigny. Alors, les enjeux pour ces municipalités sont différents de ceux du réseau existant à Laval.

Alors, pour le ministre, de trancher entre tous ces intérêts pour s'assurer que quelqu'un a un représentant à la table, parce que «no taxation without representation»... Alors, moi, comme contribuable sur la Rive-Sud, je veux m'assurer que j'ai quelqu'un pour me représenter. Et, comme j'ai dit, avec tout le respect pour les représentants de la fonction publique, un fonctionnaire, quelqu'un qui est nommé par le monde syndical ou le monde des affaires, c'est intéressant, mais ce n'est pas un élu, ce n'est pas un représentant du peuple dans l'esprit de «no taxation without representation».

Alors, le modèle qui est ici, ça va causer, dès le départ, énormément de problèmes pour la nouvelle Agence, parce qu'on va être en chicane entre les partenaires. Et, comme nous avons dit de ce côté, dès le départ de nos discussions ici: il faut promouvoir le transport en commun; il faut travailler avec nos partenaires pour s'assurer que les autobus sont pleins le matin, que le métro est plein le matin, que dans les trains de banlieue il y a beaucoup de monde et qu'on va désengorger les ponts, désengorger les routes, parce qu'on n'a pas les moyens de construire un autre pont dans le comté de La Prairie, on n'a pas les moyens de construire un autre pont à Laval-des-Rapides. C'est très dispendieux, comme solution; c'est un impact négatif sur l'environnement. Alors, il faut travailler ensemble, et c'est pourquoi il faut avoir les représentants des quatre, cinq, six, sept grands partenaires dans la région de Montréal.

Alors, c'est pourquoi je trouve très intéressante la proposition amenée par la Table des préfets et des maires. J'ai vu que le maire Bourque a nuancé sa position dans sa présentation, ici, en disant: Peut-être quatre au lieu de huit. Alors, ça va donner: Montréal, banlieue de Montréal, couronne nord, couronne sud. En tout cas, on peut discuter des modalités, mais je pense, dans tout ça, qu'il y a un principe de base: ça doit être les élus avant tout qui ont la majorité sur le conseil d'administration de la nouvelle Agence, parce qu'à la fois quand on va gérer l'Agence et les équipements interrégionaux, on va le voir dans des articles subséquents, cette Agence aura beaucoup de mainmise sur les sociétés de transport aussi. Je pense que c'est à l'article 20 ou 21 où on parle d'une certaine primauté de l'Agence sur les sociétés de transport. Alors, à ce moment, c'est les élus qui sont les dirigeants des sociétés de transport. Et je pense qu'on est en train, d'une façon déguisée, d'avoir une primauté des fonctionnaires sur le fonctionnement de la nouvelle Agence. Et, indirectement, il y aura un certain contrôle sur les sociétés de transport qui fonctionnent assez bien en ce moment, dirigées par les élus de la région de Montréal.

Alors, pour revenir à notre position, je pense que, historiquement, les historiens vont me donner raison: «no taxation without representation», c'est les représentants élus de la population de la région et non les personnes nommées. Avec tout le respect du processus de nomination qu'on a ici, au gouvernement du Québec, ce ne sont pas les vrais «representatives of the people».

Alors, je pense que, pour ces raisons, c'est très important de regarder le principe que ça doit être les élus de la région de Montréal qui sont prépondérants sur le conseil d'administration de la nouvelle Agence. Et on peut discuter: Est-ce que c'est à 4-3, 5-3, 6-3? En tout cas, il y a beaucoup de choses qu'on peut faire pour s'assurer que chaque région est à l'aise, est représentée à l'intérieur de l'Agence. Mais je pense que la position de base, c'est très important que ce soient les élus qui soient prépondérants et non les personnes nommées ici, à Québec, par le gouvernement. Merci, Mme la Présidente.

• (22 heures) •

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Jacques-Cartier. M. le ministre.

M. Campeau: Je vais passer, pour tout de suite. Je ferai mes commentaires plus tard.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Chomedey.

M. Mulcair: Merci, Mme la Présidente. Alors, effectivement, encore une fois, on est avec l'article 5 et, comme mon collègue de Jacques-Cartier vient de le dire si bien, on est face à l'article qui ouvre la porte à tout ce qui risque d'arriver si jamais l'Assemblée nationale faisait l'erreur d'adopter le projet de loi présenté par l'actuel ministre des Transports.

Lorsque l'on dit que cette Agence aurait pu profiter d'un nom plus évocateur et qu'on suggère, comme on l'a fait de ce côté-ci de la Chambre, qu'on parle d'une régie autonome, c'est parce qu'on souhaite que cette régie ait justement la capacité d'exercer ses fonctions sans lien de dépendance avec le ministère. Maintenant, ce qu'on voit à l'article 5, c'est l'intention ferme de ne pas tenir compte de la volonté des élus, c'est la mainmise directe du gouvernement, même pas de l'Assemblée nationale. On est en train de dire que c'est le gouvernement, un parti politique qui est au pouvoir à un moment donné, qui va pouvoir, par ses nominations majoritaires, déterminer tout ce qui va se passer à Montréal et dans la grande région métropolitaine.

On le voyait tantôt, lorsqu'on parlait de l'exemption de la ville de Mirabel et des exemptions à venir de villes comme Beauharnois et Melocheville, les contestations inévitables, Mme la Présidente, qui vont venir de cette carte vont être fondées non pas sur le fait même de leur inclusion, mais sur les exclusions que le ministre est en train de proposer.

On voit une ville comme Otterburn Park. Il faut savoir, là, géographiquement, où est situé Otterburn Park pour comprendre que cette petite municipalité ne reçoit strictement rien de ces services-là, et il y a d'autres municipalités qui vont être dans le même cas. Mais c'est qui qui va faire la détermination? Comme le ministre lui-même a ouvert la porte tantôt, il l'a dit, quand on lui parlait de la carte, des exclusions qu'il proposait, de la rigueur, au moins, du système qui avait

été proposé, du moins le fait qu'il y avait une assise scientifique ou explicable... Mais le ministre, pour tenter d'apaiser nos inquiétudes, a dit: Mais ne vous inquiétez pas, il va y avoir l'Agence qui va s'occuper de ça. Mais, l'Agence, c'est qui?

J'aimerais bien faire un concours au ministère des Transports, demain. Je m'en vais chercher dix fonctionnaires et je leur donne une «map» de la grande région de Montréal et je vois qui va être capable de trouver Otterburn Park le plus vite. Je vous parie que ça va être tout un spectacle, Mme la Présidente. Ce sont des gens de la ville de Québec — qui, rappelons-le, est très bien nantie en infrastructures de toutes sortes, routières, tout ça va très bien — qui vont commencer à dicter ce qui va se passer à Montréal? C'est le monde à l'envers! Non seulement on éloigne l'administration de cette importante Agence des gens que ça va affecter, en disant que ça va être concentré dans les mains de quelques personnes non représentatives de la région, mais, encore plus, on est train... Vraiment, il faut être un naïf pour ne pas voir le dessin des administrateurs de l'État dans le premier paragraphe de l'article 5.

Quiconque a déjà géré dans la fonction publique québécoise voit les empreintes digitales des bureaucrates qui ont fait le projet de loi en question. Le premier paragraphe de l'article 5 ne saurait être plus clair: c'est la mainmise, le contrôle, l'emprise de la fonction publique sur les élus locaux. Ah! oui, on tente de maquiller ça un peu, de le bonifier. On dit: Mais non, mais non, mais non, il va y avoir cinq personnes. Bien, voyons donc! la majorité de ces gens-là vont être déterminés, dictés par le gouvernement au pouvoir à un moment donné. Il n'y a rien de démocratique là-dedans, strictement rien.

Les gens qui sont à la base, les gens qui sont le plus proche... C'est un terme qu'on entend souvent de l'autre côté, Mme la Présidente: Il y a un niveau de gouvernement de trop — on les entend — c'est le gouvernement fédéral, de trop, et il faut récupérer nos taxes. On est en train, Mme la Présidente, de constater que, pour eux autres, en fait, il y a deux niveaux de gouvernement de trop et que tout devrait être décidé ici, à Québec, par les fonctionnaires et les bureaucrates du gouvernement provincial du Québec.

Ce qu'ils sont en train de dire, c'est que les élus municipaux, ceux qui sont redevables devant les citoyens d'Otterburn Park, de Maple Grove, de la ville de Laval, ils en n'ont rien à cirer. Ça ne les dérange pas, ils passent outre. Ils leur passent par-dessus avec leur rouleau compresseur bureaucratique, leur vision étriquée et ils trouvent de temps en temps des ministres pour acheter cette vision-là. Ils doivent être bien contents, parce qu'ils en ont un qui, non seulement achète cette vision-là, mais est capable d'arriver en commission parlementaire et de répéter la même chose: Il n'y a pas de problème, c'est comme ça que ça va se faire. Malgré le fait que ce n'est pas du tout représentatif, malgré le fait que ça ne tient strictement pas compte des préoccupations des gens à la base ni de leurs élus.

Je comprends. On ne peut pas empêcher un cœur d'aimer. On ne peut pas empêcher un bureaucrate de s'essayer. Des projets comme ça, il s'en dessine dans tous les ministères, tous les jours de la semaine. Mais, heureusement, la plupart du temps, les ministres disent: You must be kidding. No way! Put that back on the shelf where it belongs. Mais, de temps en temps, ça marche, donc ils ont raison de s'essayer.

C'est là où on est ce soir, Mme la Présidente. On est avec un qui a mordu, qui présente une vision bureaucratique, non démocratique, un projet fondamentalement en désaccord avec tous les principes voulant que l'administration la plus proche des gens devrait s'occuper des problèmes les plus directs, et on est en train de prendre un grand pas en arrière en disant: On va rapatrier ça à Québec. C'est désolant à voir, Mme la Présidente, et c'est voué à l'échec, parce que ce genre d'imposition de la volonté bureaucratique, sans tenir compte des disparités, des différences locales et régionales, comme mon collègue de Jacques-Cartier vient de les décrire et de les expliquer, est effectivement voué à l'échec. Ça ne saurait marcher dans cette forme-là, et c'est pour ça qu'il va falloir absolument modifier le premier paragraphe de l'article 5, pour commencer à tenir compte de ces disparités, de ces différences régionales et locales.

Je n'ai qu'à penser à la ville de Laval. Je vois bien que, dans d'autres articles du projet de loi traitant du métro, ça va être, d'un coup de bâton magique... On va dire que, dorénavant, ça va aller ici, et on va voter les sommes, et ça va être ci, et ça va être ça. Ce n'est pas comme ça que ça va se passer, Mme la Présidente, c'est des vœux de bureaucrates, et il va falloir vraiment qu'on travaille beaucoup dans cette commission parlementaire pour tenter de faire réaliser au ministre à quel point il s'est trompé en présentant ce projet de loi. C'est tout, pour l'instant, sur l'article en tant que tel, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci. M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: Peut-être que le ministre veut répondre au député de Chomedey, madame?

M. Morin (Dubuc): Non, inquiète-toi pas...

M. Campeau: Pas de commentaires pour le moment, madame.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: On a eu des commentaires du député de Dubuc, en attendant. Mme la Présidente, il y a un mot qui m'a frappé dans cet article...

M. Morin (Dubuc): Plains-toi pas...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Morin (Dubuc): Lequel? Quel mot?

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît, M. le député de Dubuc. M. le député de LaFontaine, vous avez la parole.

• (22 h 10) •

M. Gobé: Merci, Mme la Présidente. Je vais faire lecture un peu plus même: «Les membres représentant les municipalités...

M. Morin (Dubuc): Quel mot?

M. Gobé: ...sont nommés, l'un après consultation... S'il a envie de faire le fou, qu'il aille faire le fou ailleurs. C'est important pour les Montréalais, ça, madame.

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît, M. le député de LaFontaine!

M. Gobé: Bien, rappelez-le à l'ordre. C'est votre job.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est ce que j'ai fait.

M. Gobé: Faites-lui respecter l'ordre.

La Présidente (Mme Bélanger): Commencez par respecter l'ordre, M. le député. Vous avez la parole.

M. Gobé: Mais, moi, j'ai la parole; je me fais interrompre. Je respecte l'ordre. C'est quoi, cette affaire-là? Je le respecte, l'ordre. J'ai la parole, vous me l'avez donnée.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon. Allez-y, vous avez la parole.

M. Pinard: Il démontre peu de respect envers la présidence.

M. Gobé: S'il vous plaît! «Les membres représentant les municipalités sont nommés, l'un après consultation du président du comité exécutif de la Communauté urbaine de Montréal...» J'écoutais le ministre, hier et ce matin, nous dire «consultation» n'était pas «acceptation». Il disait: On peut consulter, mais, vous savez, ça ne nous engage à rien.

Alors, si, ce matin, il disait cela; si, hier, il le disait aussi, quelle importance peut-on attacher à ce libellé dans le projet de loi? Quelle garantie avons-nous que sa consultation ne se fera pas comme celle qu'il a faite avec les préfets, à la Table des préfets, et qui nous a valu ce charmant communiqué, en date d'hier, de vendredi, qui fait que, après consultation, unanimement, tout le monde le dénonce, tout le monde dénonce son projet et fait appel au premier ministre? Qu'est-ce qui nous garantit, une fois que le projet de loi aura été

adopté avec l'article 5, que, pour nommer les membres du conseil d'administration, le ministre ou son successeur — peut-être ne sera-t-il plus là — n'aura pas le même comportement et qu'il n'imposera pas ce qu'il veut, faisant en sorte de réduire à néant ou à zéro l'expression ou la représentation régionale démocratique? On a la preuve. Le maire de Montréal, qui préside la Table, dit: On n'a aucune garantie, dans ce projet de loi, que les gens qui vont diriger l'Agence vont être démocratiquement choisis et vont respecter le choix du milieu.

On parle aussi de gens qui seraient ici du mouvement sociocommunautaire ou socioéconomique. Quelle garantie pouvons-nous avoir que ces membres-là vont vraiment représenter les socioéconomiques? D'où vont-ils venir? Viendront-ils de la Montérégie? Viendront-ils de Montréal, de l'est de Montréal, de l'ouest de Montréal, d'Otterburn Park? D'où viendront-ils? Est-ce qu'on ne risque pas, encore là, de se retrouver avec des nominations partisans, comme on peut en voir ces derniers temps, là, par certains ministères? On a vu des amis du Parti québécois se faire nommer, du côté administration de la SAQ entre autres, sous le prétexte socioéconomique. Qu'est-ce qui nous dit que ça ne sera pas la même chose là-dedans et qu'on n'aura pas, par la volonté d'un ministre, l'organisation d'un conseil d'administration qui sera à sa solde et qui ne fera en sorte que d'être son porte-parole? Aucune. Et, de par le nombre restreint de membres, le danger est encore plus grand.

Nous avons eu l'occasion de parler, hier, M. le ministre, et peut-être un peu ce matin aussi, de l'importance et du rôle que vous voulez donner, que le gouvernement veut donner à l'Agence métropolitaine de transport, et aussi des décisions qu'ils vont devoir prendre pour le développement du réseau dans les futures années, les futures décennies. Cela va amener obligatoirement des arbitrages douloureux ou difficiles à faire. À titre d'exemple, on sait que la ville de Montréal-Nord, qui a payé 120 000 000 \$ et quelques pour le métro, n'a toujours pas le métro après 20 années et quelques, à Montréal. Ils ont des attentes.

On sait qu'il y a des trains — vous l'avez mentionné vous-même — qui transportent six passagers par année.

Une voix: Par jour.

M. Gobé: Par jour, excusez-moi. Est-ce que les gens de la Rive-Sud, qui aimeraient la continuation du métro, vont se sentir représentés par ce comité? Est-ce que les gens de Laval, qui aimeraient avoir le métro et non pas une ligne de chemin de fer qui traverse un parc industriel, vont se sentir représentés? Est-ce que ces gens-là vont être capables de faire des arbitrages difficiles, alors qu'ils ne représentent pas l'éventail du bassin qu'ils sont amenés à desservir? Moi, je pense que non et je crois que le ministre devrait faire en sorte de maximiser la représentation des différentes composantes,

différentes régions qui vont former l'Agence, afin d'avoir une pluralité d'idées, de représentations.

Alors, c'est bien beau, là, de dire qu'on va consulter. Et, quand on sait comment lui a consulté, on peut s'interroger et s'inquiéter. Lui-même l'a dit, lui-même: On ne consulte pas quand on veut taxer. C'est ça que vous avez dit? Nommer des socioéconomiques. On voit ce que le gouvernement fait actuellement. Il suffit de regarder la RIO, la SAQ et d'autres qu'on pourrait nommer.

Alors, moi, malheureusement, je ne peux pas, pour l'instant, contribuer à accepter cet article et je pense que, tout à l'heure, on devrait peut-être l'amender et faire en sorte de changer la représentation. Il est inadmissible que des maires de villes majeures comme Montréal ne soient pas représentés. Le maire de Laval, certainement; des maires de villes de la Rive-Sud aussi devraient être représentés. D'ailleurs, le ministre avait pris la peine, ou son prédécesseur, de mettre dans le projet de loi, à l'article... avant de l'amender, que le maire de Mirabel serait consulté pour la nomination des membres. Mirabel: il y a combien d'habitants, à Mirabel, M. le ministre? 30 000? 40 000? Il avait pris la peine de mettre que le maire de Mirabel serait consulté, mais le maire de Longueuil, il n'est pas consulté, lui.

Une voix: C'est 15 100.

M. Campeau: Bien, voyons donc, là! Il ne faudrait pas qu'il dise des faussetés, là.

M. Gobé: Oui, 15 100. Bien oui, il y a assez de monde, 15 100. Pourquoi le maire de Mirabel en particulier? Pourquoi pas le maire de Chambly? Combien d'habitants à Chambly? 12 000? 13 000?

Une voix: Plus que ça.

M. Gobé: Plus que ça? Pourquoi deux poids, deux mesures? Pourquoi le maire de Mirabel était-il mentionné pour être consulté pour nommer le comité exécutif, alors que le maire de Chambly ne l'est pas? Le maire de Sainte-Thérèse ne l'est pas. Toutes des questions qui sont sans réponse et qui continuent à entretenir la confusion et le fouillis qu'il y a dans les changements que le ministre va mettre au projet de loi et qui, aussi, continuent à nous inspirer à penser que ce qui lui importe, c'est de pouvoir, comme le disait le député de Chomedey, avoir le contrôle le plus serré et le plus total sur cette Agence qui, pour lui, n'est qu'un organisme de perception de taxes.

Que nous disait-il, ce matin? C'est un projet fiscal, c'est un projet de loi pour percevoir des taxes. Alors, tout ce qu'il veut, c'est un organisme qui va se substituer au gouvernement pour financer les opérations de transport dans la région de Montréal. C'est ça qu'il veut. Il veut un organisme qui va lui obéir et qui va être à sa disposition, selon ce qu'il désirera en termes de fiscalité.

Alors, cette année, on parle d'augmentation de 0,015 \$ du litre d'essence, 30 \$ du permis de conduire. Peut-être qu'après la prochaine élection, le prochain référendum, on passera à 0,025 \$. Le ministre avait l'habitude d'annoncer des augmentations de 1 %, là, hein, après les référendums, lorsqu'il était aux Finances. Peut-être passerons-nous à 1 % de plus sur l'essence pour financer des activités desquelles son gouvernement se retirera et peut-être passerons-nous à 50 \$ ou 55 \$ sur les permis de conduire.

• (22 h 20) •

Pour ce faire, il a besoin d'avoir un conseil d'administration servile, à sa disposition, et c'est pour ça qu'il s'arrange pour pouvoir le nommer sans aucun égard pour les élus, pour l'autonomie. Ils ont fait, avant le référendum, comme un forum, un colloque sur la décentralisation. Et là on a vu des ministres: Mme Harel, le ministre Chevrette, Laurin et d'autres — je pense que le député de Vimont était venu, d'ailleurs, je ne suis pas sûr, là, je peux me tromper — dans un hôtel, à Montréal, et on a parlé de décentralisation. On a dit: On a des millions à vous donner, des choses comme ça.

Mais tout ce dont on se rend compte... Ce qu'ils veulent donner, c'est des responsabilités nouvelles, certainement, qui vont se définir au fur et à mesure des mois et des années qui vont passer, qu'on aura adopté ce genre de projet de loi, et, après, lorsque les gens diront: Oui, mais on n'a pas d'argent, bien, ce n'est pas grave. Si on augmentait de 0,005 \$ l'essence, tu l'aurais, l'argent, là, pour faire ça. Ça fait que là on va dire aux gens, aux populations: Bien, on l'augmente d'une demi-cent parce qu'on en a besoin pour faire ça. On va oublier de dire qu'on paie des taxes à Québec, que c'est Québec qui devrait le payer et qu'on paie deux fois.

C'est là qu'il s'en va, le ministre. C'est pour ça qu'il parle de projet fiscal. C'est un projet qui n'a pas été concocté par les Finances, ça? Ça a été concocté, pas par les Transports, par le ministre des Finances et ses acolytes quand ils cherchaient des moyens de financer et de se désengager du transport à Montréal. Ah! Il peut sourire, il peut sourire.

On a vu le député de Rouyn-Noranda—Témiscamingue, le député Trudel, nous dire que, lui aussi, dans sa région, il aimerait ça, l'essence à 0,015 \$ de plus le litre. Ce n'est pas sorti, ça, du chapeau, là, c'est parce que ça circule dans les officines gouvernementales que bientôt on va augmenter l'essence partout, par région, pour financer les infrastructures et que Québec va s'en désengager. C'est vers là que vous nous amenez et c'est pour ça que vous nommez un conseil d'administration servile, qui est à votre disposition.

Et je ne pense pas, Mme la Présidente, que ce soit là une saine administration. Je pense que c'est un projet de loi qui est plein de cachettes, de cachotteries, entre autres au niveau fiscal, au niveau des engagements du gouvernement, en plus d'être un projet de loi qui ne fonctionnera pas quant à l'administration et à la gestion du transport dans la grande région de Montréal, parce

qu'il n'y a pas de consensus, il n'y a pas d'entente entre les gens. Les gens ne sont pas d'accord en commençant. Imaginons lorsqu'il va falloir faire des arbitrages et des discussions. Donc, c'est un projet qui ne peut créer que des problèmes et des difficultés, et gaspiller les fonds publics.

Alors, je pense que c'est pour cette raison-là que le ministre tient absolument à avoir le conseil serré, à avoir le contrôle dessus, pour faire en sorte qu'il fasse ses diktats — ou son prédécesseur, lui-même aussi, d'ailleurs — et, moi, je pense que ce n'est pas rendre service à la grande région de Montréal, que ce n'est pas regarder vers l'avenir, mais c'est regarder à court terme pour remplir des obligations financières que le gouvernement a et dont il essaie de se défilier envers les citoyens et les payeurs de taxes que sont les gens de la grande région de Montréal, au passage, en enlevant quelques enclaves pour faire plaisir peut-être à quelques amis. Je ne le sais pas, c'est une idée que j'émetts, là. Peut-être, je ne le sais pas. Voilà. Alors, je reviendrai plus tard — il me reste du temps, là — un peu plus loin.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Marquette.

M. Oulmet: Merci, Mme la Présidente.

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

M. Campeau: Juste un commentaire. C'est juste la dernière phrase, là, quand il dit: Les amis. Les amis de quoi, vous avez dit? La transcription... Les amis du parti? Les amis du gouvernement?

M. Gobé: À vous de le dire.

M. Campeau: Est-ce que... Franchement, ça vous a... Vous vous êtes dit: C'est comme ça que c'est arrivé avant, donc ça doit arriver aujourd'hui? «C'est-u-ça, votre question?»

M. Gobé: C'est vous qui répondez, M. le ministre.

M. Campeau: Non, non, mais je vous pose la question.

M. Gobé: Moi, je n'ai pas...

M. Campeau: Vous avez été tellement surpris en disant... en trouvant la solution, en disant: Ça doit être des amis du parti.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors...

M. Gobé: Bien, écoutez, je pense que, si on se fie aux dernières nominations qui ont été faites par votre gouvernement, on voit qu'on a une tendance à favoriser plutôt les amis que les capacités et les qualités, bien souvent. Mais je ne veux pas faire le débat là, là.

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît...

M. Gobé: Mon débat, à moi, c'est le transport.

La Présidente (Mme Bélanger): ...il faut rester dans la pertinence du débat.

M. Gobé: C'est ça. Je m'excuse, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Marquette.

M. Oulmet: Merci, Mme la Présidente. Comme l'indiquait mon collègue de Jacques-Cartier, nous voici arrivés au cœur du débat, au cœur du différend qui oppose le parti ministériel et le parti de l'opposition, et ce n'est pas pour rien que, dans le mémoire déposé par la Table des préfets et des maires du Grand Montréal, on a senti le besoin d'apporter des amendements par rapport à la composition du conseil d'administration. On le sait, on le voit dans l'article 5: «Les affaires de l'Agence sont administrées par un conseil d'administration...» Alors, toutes les affaires de l'Agence vont être déterminées par ce conseil d'administration. Et, lorsqu'on regarde la composition du conseil d'administration, qu'est-ce qu'on constate? On constate que les cinq membres qui constitueront ce conseil d'administration seront nommés par le gouvernement, et on dit que deux seront nommés pour représenter les municipalités.

Et, lorsqu'on regarde le discours de décentralisation tenu par le gouvernement depuis le 12 septembre dernier, on s'interroge sérieusement. Au niveau du discours, on a un beau discours qu'on va décentraliser, qu'on va faire confiance aux partenaires, aux intervenants locaux, qui sont beaucoup plus près de la population, donc mieux en mesure de prendre les décisions qui correspondent aux besoins de la population. Mais, lorsqu'on regarde les gestes qui sont posés par le gouvernement, on constate que ces gestes-là ne correspondent pas au discours qu'il tient. Et la plus belle preuve se retrouve dans l'article 5.

Et ce n'est pas pour rien que la Table des préfets et des maires du Grand Montréal a senti le besoin d'y consacrer une pleine page, à la page 21, en parlant de l'Agence métropolitaine de transport et tout le principe de la décentralisation qui n'existe pas dans le projet de loi. La question qu'on doit poser au ministre, c'est: Pourquoi ne fait-il pas confiance à des représentants des élus municipaux? Pourquoi sent-il le besoin de contrôler ce conseil d'administration là? Et je ne reprendrai pas les propos de mon collègue, le député de Chomedey, qui fait valoir certaines craintes par rapport au fait que, si les décisions doivent être prises par des gens qui n'ont pas de comptes à rendre à la population, ça devient extrêmement dangereux.

Lorsqu'on fait un parallèle avec ce qu'a fait le ministre de la Santé dans le cas des fermetures

d'hôpitaux, où lui a pris les décisions mais s'est, par la suite, caché derrière les régies régionales en disant que les recommandations venaient de la régie régionale, on reconnaît ici le même pattern qui revient et qui va revenir.

M. Mulcair: Exactement.

M. Ouimet: Le ministre prendra des décisions par rapport au transport dans la grande région métropolitaine et puis, par la suite, il va faire en sorte que les gens qu'il aura nommés pour siéger sur le conseil d'administration vont rendre publiques ses décisions et seront obligés d'être redevables — façon de parler — face à qui? Redevables face...

M. Mulcair: À leur boss.

M. Ouimet: ...au ministre qui les aura nommées. Parce que ces gens-là voudront peut-être être renommés pour un autre mandat de cinq ans, donc ils seront très prudents par rapport à la décision qu'ils prendront.

Donc, c'est un problème extrêmement sérieux, parce que, si la perspective de décentralisation du gouvernement est celle qu'on retrouve dans l'article 5, on se demande: Comment peut-on, dans ce cas-là, responsabiliser les intervenants locaux? Et comment est-ce que ça va pouvoir fonctionner au sein d'un conseil d'administration où les représentants municipaux seront toujours placés en minorité ou seront, de fait, minoritaires? Parce qu'ils vont le savoir, autour de la table du conseil d'administration: trois viendront directement nommés par le ministre ou par le gouvernement et les deux autres sont déjà des maires ou des préfets. Alors, c'est une lacune qui m'apparaît extrêmement sérieuse et qui met en péril tout l'esprit de décentralisation qui devrait habiter le projet de loi 102. Et comment est-ce que l'organisme va pouvoir bien remplir sa mission? On peut s'interroger sérieusement.

Alors, c'est mes commentaires pour l'instant, Mme la Présidente, et je reviendrai ultérieurement, lorsqu'on aura un petit peu plus de commentaires de la part du ministre pour qu'il puisse répondre à nos inquiétudes. Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député Marquette. M. le ministre.

M. Campeau: Pas de commentaires pour le moment.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Jacques-Cartier.

M. Cherry: Saint-Laurent.

La Présidente (Mme Bélanger): Saint-Laurent.

• (22 h 30) •

M. Cherry: Merci, Mme la Présidente. Mme la Présidente, je sais que, parfois, pour certaines personnes — et, je suis bien à l'aise de le dire, il n'y en a aucune dans cette salle — des fois, quand on parle de la grande région de Montréal, ça les fatigue, ça les agace. Au cours des années, il a été entretenu que Montréal était la grande région favorisée, comme les gens disent: Montréal a tout. Montréal a un métro, Montréal a un club de hockey, Montréal ci, Montréal a eu les Jeux olympiques, Montréal... Bon. Et, là, bien sûr, il fallait... Je sais que, des fois, ça en agace. D'ailleurs — parce qu'il n'est pas présent ce soir, autrement, je pourrais le citer — il se reconnaîtrait, il dit: Il y a d'autres choses que Montréal. Donc, des fois, il y a quelque chose qui fait qu'il y a une perception, là... Les régions veulent être respectées. Mais, là, le sujet qu'on traite ce soir, c'est pour établir une agence de transport qui va décider des modes de transport pour près de 50 % de la population du Québec. C'est de ça qu'on parle, là.

Une voix: Ah bon!

M. Cherry: Donc, là, s'il faut respecter les gens parce qu'ils viennent des régions, il faut le faire. Je pense que c'est normal, Mme la Présidente, qu'on s'attende à ce que la région qui, en nombre, est sûrement la plus importante, la région qui génère l'activité économique la plus importante, qu'on s'attende à ce que, ça, les gens qui vont faire les lois s'assurent qu'on va traiter cette région-là de façon équitable. Parce que, si on n'est pas capable de traiter la région qui, en nombre, est la plus importante, celle qui contribue de façon la plus importante, je me répète, là, à l'activité économique du Québec, au système de taxation du Québec, si, ça, ça ne peut pas être pris en considération, si tout ce que ça permet, c'est de soulever les remarques et les rires de notre collègue de Dubuc, je vous dis, Mme la Présidente: On est en difficulté sérieuse.

Aucune région du Québec n'accepterait d'être traitée de la façon que le gouvernement, par son projet de loi, traite la grande région métropolitaine, aucune autre région au Québec, pour une raison bien simple: encore une fois, là, il y a des chiffres qui existent, qui démontrent ça, de quoi on parle. J'y vais de mémoire, là, mais la grande région, celle qui nous concerne, là, génère au-delà de 60 % de toute l'activité économique du Québec, l'activité manufacturière du Québec. Puis la région de Québec — j'y vais de mémoire aussi, là — c'est environ 7 % de toute l'activité du Québec. Donc, il y a du monde qui va dire: On ne sera pas loin, loin, loin d'une ville au Québec qui n'existe que pour gérer l'autre coin, là.

Mme la Présidente, la façon dont le ministre nous présente son projet de loi, pour la composition du conseil d'administration, les qualités que le ministre invoque pour l'Agence — simple, souple et efficace — s'il maintient la composition du conseil d'administration comme il le dit, il peut tout effacer ça et dire: Ça aura

une qualité, ce sera une agence servile. Parce que, s'assurer que c'est à partir de Québec, du ministre puis du gouvernement qu'on va s'assurer de la mainmise par un nombre majoritaire... Et ça, le ministre le répétait au tout début: Il faut que ça soit nous autres qui contrôlions l'agence.

Comment, en toute bonne foi, on peut penser que, pour l'Agence métropolitaine de transport, il n'y aura pas des sièges de réservés pour la ville de Montréal, pour la ville de Laval, pour la Rive-Sud de Montréal, pour les autres villes de la Communauté urbaine de Montréal? Comment on peut penser que ça va être des nominations gouvernementales qui vont avoir la majorité sur les élus, pour quelque chose qui va présider aux destinées d'au-delà de 40 % de la population du Québec? C'est tout à fait, Mme la Présidente, inacceptable.

Pourquoi j'invoque la Rive-Nord puis la Rive-Sud? Bien sûr, j'ai parlé de Montréal et je parle des autres villes sur l'île, qui sont la Communauté urbaine. Permettez-moi, Mme la Présidente, simplement de référer à la page 6, pour la Table des préfets et des maires de Montréal. Laissez-moi vous dire qu'au niveau des déplacements en automobile — et c'est ça qu'il faut contrer, il faut contrer les déplacements en automobile, les remplacer par du transport en commun... Alors, elle dit: «La croissance est beaucoup plus forte sur les couronnes nord et sud — couronne nord, 54,3 %, et couronne sud, 37,6 % — que sur le territoire de l'île de Montréal (14,6 %). Pour le transport en commun, la hausse est concentrée dans les couronnes (25,3 % au nord et 12,8 % au sud)...» On dit: C'est là où sont les citoyens, c'est là qu'il faut s'adresser à leurs problèmes. On connaît... Et le ministre nous propose, comme composition: aucun respect de représentativité régionale où sont situés les problèmes et d'où doivent originer les solutions.

Alors, ça, Mme la Présidente, je pense que, là-dessus, il y a un minimum de respect, de décence des gens. C'est bien beau, comme le ministre l'a répété depuis le début, il y a un organisme qui n'a pas fonctionné. Donc, nous autres, on arrive; nous autres, on l'a, la solution, puis, nous autres, on va le faire marcher, puis, pour que ça marche, pour au-delà de 40 % de la population du Québec, c'est nous autres qui allons nommer la majorité du monde qui va faire fonctionner ça. Mais, bien sûr, par exemple, le ministre dit: Ça, c'est nous autres. Mais, évidemment, quand il est question de taxer, la taxe foncière pour faire fonctionner ça, là, bien sûr, ça, ça devient la responsabilité des autres. Je vous dis, Mme la Présidente... Je vois que le ministre sourit, on réussit à lui arracher un sourire quand on parle de taxes. Au moins, on a ça comme contribution positive, on peut dire aux gens: Il vous taxe en riant, le ministre. Ça a un avantage.

Une voix: Il ne peut pas être meilleur que Gérard D. Levesque.

M. Cherry: Mais, je veux dire, comment le ministre peut-il croire que la population de Montréal, que les élus de la région de Montréal... Et le ministre, je me souviens, dans ses remarques, a dit: Voyons donc, c'est nous qui allons nommer la majorité. Mais, comme nous sommes des élus — on peut nommer du monde, on est des élus — on va nommer le directeur général, on va nommer deux représentants des socioéconomiques. Les socioéconomiques sont redevables à qui? Qu'au ministre qui les aura nommés, pas à la population. Avec tout le respect que j'ai pour les socioéconomiques, que ce soit la Chambre de commerce, les centrales syndicales, ils seront redevables à qui, ces gens-là, une fois qu'ils siégeront là? À celui qui les aura nommés. Et, comme disait si bien le ministre, il faut avoir le contrôle, il faut que ça marche; on va le faire marcher. Et, pour ça, il faut que, comme gouvernement, on s'assure de la majorité, en n'ayant même pas la décence, le minimum de respect pour assurer de la représentativité à Montréal, à la Communauté urbaine de Montréal, à la Rive-Sud et à la Rive-Nord. Parce que c'est ça, c'est pour ces gens-là qu'on fait ça.

Alors, Mme la Présidente, à ce moment-ci, je vais conserver le temps qui me reste en espérant que le ministre traduira ses sourires par des propos et commencera à répondre aux interrogations qu'on lui soulève. Merci, Mme la Présidente.

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

M. Campeau: Bien oui, quelques commentaires, Mme la Présidente. D'abord, commentaire au député de Jacques-Cartier, qui parlait de 1 000 000 000 \$. Là il ne faudrait pas confondre, il faut distinguer l'Agence, notre nouvelle Agence métropolitaine, et les sociétés de transport. L'Agence ne prend pas le contrôle des sociétés de transport. La Société de transport de la Communauté européenne de Montréal, elle garde son contrôle.

Une voix: Il a dit «européenne».

M. Cherry: Urbaine.

Une voix: Métropolitaine.

M. Campeau: Urbaine. Comme le Québec est tellement ouvert, on voit même «européenne», hein!

M. Cherry: Ah! oui, puis, si on pouvait en taxer plus, hein!

• (22 h 40) •

M. Campeau: Alors, elle garde sa propriété, la STCUM; on ne va pas la chercher dans votre milliard. La Société de transport de Laval, elle garde sa propriété; c'est à elle, ça, on n'intervient pas là-dedans. La Société de transport de la Rive-Sud garde sa propriété aussi. Alors, dans tout le milliard, c'est ça.

Maintenant, pour l'éclairage, je voudrais donner, dans la STCUM, la STL, la STRSM puis les CIT, leur

financement de transport en commun en 1995 — estimé, si on veut, parce que l'année n'est pas finie — oui, au total, c'est 1 094 000 000 \$. Les usagers, au total, paient 360 000 000 \$; les municipalités, 435 000 000 \$; le gouvernement, 258 000 000 \$; les automobilistes, 39 400 000 \$, le fameux 39 400 000 \$. On arrive à 1 093 000 000 \$ ou 1 094 000 000 \$. Mais cette propriété-là, les sociétés de transport, les villes les gardent. Les sociétés de transport, on n'intervient pas là-dedans. Quand vous parlez de 1 000 000 000 \$ que les villes investissent, bien oui, puis elles le gardent. On ne va pas jouer dans leur terrain là-dessus. L'Agence, c'est quelque chose de différent des trois sociétés de transport: chacun garde ses actifs.

Un mot, maintenant, sur la vision régionale, de représentation régionale. C'est ça qu'on a voulu faire: une représentation qui ne tient pas de chicanes locales, une représentation qui se veut vraiment quelqu'un qui pense à la région et non pas un maire, de bonne foi, qui est dans une municipalité, qu'elle soit grosse ou petite ou moyenne, qui tire sur son bord et qui s'arrange avec l'autre maire en disant: Si tu m'accordes tel projet, je voterai sur tel projet quand viendra le moment de faire le tien. Ou, genre, de dire: Je tâcherai de t'aider dans tes demandes. C'est comme ça et c'est humain, ça.

Ce qu'on voit dans la liste des membres du CMTC, il y en avait 13. Pourquoi ça ne marchait pas? Justement, ça venait d'un peu partout, des municipalités fort respectables, mais qui jouaient leur jeu. Mais c'est pour ça que ça ne marchait pas: les gens avaient un intérêt local, ils oubliaient la vision régionale. Ils avaient trop d'influence à s'occuper de leur localité et oubliaient les besoins de la région. Encore là, individuellement, je ne veux blâmer aucun d'entre eux. C'est comme ça. C'est pour ça que ça n'a pas marché aussi.

Le passé, il faut quand même le regarder, c'est le CMTC. Qui nommait les membres? Les municipalités. Mais, aussi, il faut se demander combien ça a coûté au gouvernement, cette affaire-là, pour ne pas avoir marché plus que ça. Eh bien, six ans à 50 000 000 \$, ça fait bien 300 000 000 \$, au gouvernement, pour arriver à rien. Un manque de décisions. Est-ce qu'on doit dire un manque de responsabilité de l'ancien gouvernement, qui lançait toujours la décision en avant, puis ne la prenait pas? Je ne le sais pas, je vous laisse réfléchir là-dessus. Moi, je n'interviens pas, je ne porte pas de jugement. Peut-être qu'à un moment donné il fallait la faire, cette expérience-là.

On a demandé à la région de faire une proposition. Ça a pris bien du temps, la proposition. Dès 1990, quand on a dit que la subvention n'était pas permanente, qu'elle allait disparaître, en même temps le gouvernement donnait le mandat de trouver une solution au problème de sous-financement chronique du transport en commun. Il donnait ce mandat-là au CMTC. Il n'y en a pas eu, de soumission. Qui était sur le conseil du CMTC? Je ne voudrais pas vous nommer les noms, ce n'est pas la responsabilité de... mais c'étaient des gens qui venaient de toutes les municipalités. J'ai les noms

ici, et ça ne servirait à rien de dire les noms, je ne veux pas douter de leur compétence. C'est du mode de fonctionnement dont je doute et non pas de la compétence et de la bonne foi des individus qui étaient sur ce conseil-là. Mais ça n'a pas marché. Bon.

Le bilan des revenus, maintenant. Encore une fois, ça me fait plaisir, dans le fond, de le répéter, mais je trouve que ça fait souvent que je le répète, le bilan des revenus. Qui contribue à l'Agence? Dans la loi 102, 35 000 000 \$ viendront de la distribution des cartes régionales. Des recettes de trains de banlieue, des tarifs, 8 400 000 \$. Donc, 24 % viennent, si on veut, des usagers. Les contributions municipales aux trains: 40 % des frais d'exploitation, 17 300 000 \$, les municipalités. Puis, si on additionne leur impôt foncier pour le fonds de développement — plus 17 000 000 \$ — elles fournissent donc 19 % du financement.

Combien, maintenant, fournit le gouvernement du Québec à même son champ de taxation? 103 000 000 \$ dans la proposition du ministère des Transports. Ça fait quel pourcentage? 57 %. La proposition de la Table des préfets et des maires, c'était plus que ça, c'était 64 %, 65 % qu'ils demandaient. Mais, là, dans la proposition du gouvernement, du ministère des Transports, 57 %. Je veux juste faire un petit parallèle avec le secteur privé. Quand quelqu'un a 51 %, d'habitude, il contrôle un peu. Quelqu'un qui a 51 % et qui ne contrôle pas, on dit: Il ne s'occupe pas de ses affaires. Alors, je veux juste dire l'importance que le gouvernement met là-dedans.

Le 0,015 \$ puis le 30 \$ d'immatriculation, bien oui, les maires voulaient qu'on mette plus que ça, ils voulaient qu'on mette 55 \$ d'immatriculation. On a refusé. On n'est quand même pas à l'élection demain. Ce n'est pas par un souci de ne pas se faire élire qu'on a fait ça, c'est parce que ça n'a pas de bon sens, selon nous autres. Ils ont voulu, aussi, taxer le transport des marchandises en taxant de 0 \$ à 30 \$ les camions, les camions de transport. On a dit: Non, on ne veut pas rentrer là-dedans, on trouve que ce n'est pas sain pour l'économie à l'heure actuelle. Est-ce que le ministère des Finances décidera d'autres choses plus tard? Ça, c'est un autre problème. Mais, à l'heure actuelle, on a trouvé, nous autres, que c'était mieux de ne pas y aller. Alors, on a refusé ces modes de financement là, mais on a gardé le 0,015 \$ parce qu'on a voulu compenser le 50 000 000 \$ de subvention que le gouvernement cessait de donner aux municipalités. On a dit: Il faut trouver un mode de financement. On a trouvé le 45 000 000 \$, on a dit: À même le champ de taxation du Québec.

Les maires, eux autres, je ne les blâme pas, mais ils voulaient garder l'immatriculation à 39,4 %, ils voulaient faire une immatriculation additionnelle de 39,1 %, ils voulaient faire une taxe sur l'essence et une taxe sur le diesel, comme je l'ai dit cet après-midi, 40 000 000 \$. Ils allaient chercher 120 000 000 \$ là-dedans, dans le champ de taxation du gouvernement du Québec, plus le 18 500 000 \$ que j'ai oublié, subvention gouvernementale au service de dettes des trains. C'est quand même beaucoup d'argent. Puis, en proportion,

c'était combien? C'était beaucoup. Les maires, quand ils soumettent ça puis quand ils voient que, nous autres, on n'accepte pas l'immatriculation additionnelle, ah! ils disent: Vous devriez accepter ça. Bien oui. Mais, si on était maires... Le député de Saint-Laurent, peut-être que vous avez déjà rêvé d'être maire. Moi, jamais, mais, en tout cas, si j'étais maire puis que j'étais avec eux autres... Peut-être qu'on pourrait voir M. le député de Pontiac, qui avait des idées de devenir maire d'Aylmer, peut-être que lui pourrait nous aider là-dessus. Mais, comme maires, on aurait accepté ça. Parce que, comme je disais, je les trouve bien, les maires, moi. Ils défendent leurs choses, mais ils venaient dans le champ de taxation du Québec. Et, en plus de ça, bien, ils voulaient mener.

On a vu que, quand c'est donné aux maires — pas parce qu'ils ne sont pas bons — ça ne marche pas. Alors, on dit: Il faut donc un groupe de cinq qui va contrôler l'Agence. Puis, si, dans cinq ans, après étude, on s'aperçoit que la nouvelle expérience, ça a bien marché, on pourra le transférer aux décideurs locaux, si les résultats sont concluants. On pourra l'analyser, le faire très bien. Mais, à ce moment-là, il y aura eu du travail de fait. C'est évident que ces agences-là devront coopérer, devront concilier, devront travailler avec les responsables des municipalités et les responsables des autres sociétés de transport, bien sûr. Il va falloir qu'ils leur parlent, il va falloir qu'ils arrivent à des compromis, il va falloir qu'ils arrivent à des ententes. Mais ils seront peut-être plus en mesure, ayant développé une vision régionale, une représentation régionale, de regarder les problèmes régionaux à la grandeur de toute la région.

Maintenant, quand le député de Saint-Laurent dit qu'il faut que ça marche, dans le fond — puis il donne, tu sais, un effort volontaire — moi, ce que je sens, c'est qu'il aimerait ça être encore ministre des Transports puis qu'il aimerait ça présenter ce projet de loi là, parce qu'il dirait: Hé! J'ai présenté un beau projet, puis ça va marcher. Puis, dans le fond, peut-être qu'il a de la peine de ne pas l'avoir fait du temps où il était au ministère des Transports. Mais il avait peut-être des raisons de ne pas le faire, à un moment donné: les conditions économiques, les conditions politiques ou quoi que ce soit. Alors, moi, c'est ça que je sens, mais je suis convaincu que, une fois que le projet de loi sera voté, c'est une Agence qui va être bien opérée. Mais je suis aussi d'accord avec vous qu'il faudra trouver cinq personnes compétentes pour conduire cette Agence-là, et, surtout, la nomination du président-directeur général va être très importante. Comme dans toute bonne organisation, il faut que le directeur général soit un homme...

M. Mulcair: Péquiste.

M. Campeau: ...bien, compétent, un homme...

M. Mulcair: Pas nécessairement un homme, mais péquiste.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Campeau: Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît...

Une voix: Vous connaissez ça, cette structure-là.

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît! M. le ministre, vous avez la parole.

M. Campeau: Il faudrait donc que ce soit une personne compétente et qui comprenne bien l'intérêt régional de l'Agence.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le ministre. M. le député de Dubuc.

• (22 h 50) •

M. Morin (Dubuc): Merci, Mme la Présidente. Pour utiliser les mêmes termes que le député de Saint-Laurent, je dirai aussi qu'aucune région du Québec n'accepterait que ses représentants compromettent l'implantation d'une agence de transport dans sa région. Parce que, en fait, c'est un peu ce que l'opposition est en train de faire, les représentants du Grand Montréal. Je reconnais d'ailleurs que le député de Saint-Laurent, je n'ai aucune espèce de doute sur ses intentions, a toujours voulu bonifier le projet de loi. Alors, je comprendrais fort bien que l'opposition travaille à bonifier ce projet de loi, mais sans risquer de le compromettre, compromettre l'implantation de l'Agence de transport comme telle.

Ce qui m'amène à cette conclusion, que les représentants de la grande région de Montréal risquent de compromettre l'implantation de l'Agence, c'est leurs contradictions. Tout à l'heure, quand j'ai sursauté aux propos du député de LaFontaine, lorsqu'il a dit qu'il avait été frappé de mots, j'avais compris qu'il avait été frappé de malaises, «maux» dans le sens de malaises. Alors, j'ai dit: Problème de mémoire ou problème de «filibusterie»? Parce que, autant l'opposition a exigé, a demandé au ministre de consulter les gens concernés, même après la période d'audiences, on a continué à exiger ou à demander des consultations additionnelles, le député de LaFontaine déplorait que, dans l'article 5, il y ait une mesure qui prévoyait que les maires des municipalités de la Communauté urbaine de Montréal sont consultés. Il s'en prenait à ce que le ministre, de par son projet de loi, veuille consulter afin de désigner les représentants dans le conseil d'administration. Alors, comment comprendre que, d'une part, on veut, on demande des consultations additionnelles, et, à partir du moment où il y a un paragraphe de l'article 5 qui prévoit une consultation, bien, on a résisté à peine à un amendement de vouloir l'amender pour retirer le mot «consultation»?

La contradiction est venue aussi du député de Marquette. D'entrée de jeu, lors de son intervention, il a mentionné que, si le ministre avait apporté tant d'amendements, c'était pour tenir compte de la proposition des

maires et préfets de la région de Montréal. Alors, comment on peut douter des intentions du ministre lorsque, dans le deuxième paragraphe, on parle de consultation, et, d'autre part, il reconnaît que tous les amendements déposés par le ministre ont pour but, justement, de tenir compte... C'est en plein ce que vous avez dit, parce que j'écoute très attentivement. D'ailleurs, c'est de là mes réactions, bien souvent, parce que, devant tant de contradictions, on ne peut demeurer insensible et inactif. Alors, ces amendements, comme vous l'avez si bien dit, ont été déposés par préoccupation, par considération de la proposition des maires et préfets de la région de Montréal.

Alors, ceci pour dire, Mme la Présidente, que, devant autant de contradictions et avec le peu de temps qu'il reste à notre commission, jamais, dans le même sens que le député de Saint-Laurent, aucune région du Québec n'accepterait que ses représentants compromettent l'implantation d'une agence de transport, et ça, malgré ses imperfections. Je suis convaincu que, avec l'autorité, l'ouverture du ministre titulaire des Transports, il n'aura de cesse qu'il améliore l'Agence et toutes ses modalités jusqu'à ce qu'on puisse répondre aux attentes des gens de la région de Montréal. Et ça, je pense qu'ils sont en droit de les exiger, mais à la condition que ces représentants de la région de Montréal ne compromettent pas d'abord l'implantation de l'Agence de transport.

Alors, voilà, Mme la Présidente, considérant les bonnes intentions du porte-parole principal, le député de Saint-Laurent, je suis convaincu qu'il prendra en compte mon intervention pour réagir avant qu'il ne soit trop tard et contribuer de façon un peu plus concrète à l'avancement de nos travaux et permettre aux gens de la région de Montréal d'avoir ce dont ils ont tant besoin, et ce qu'ils souhaitent aussi: une agence de transport. Je vous remercie, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Dubuc. M. le député de Chomedey.

M. Mulcair: Merci beaucoup, Mme la Présidente. Je tiens juste à assurer le député de Dubuc qu'en ce qui concerne notre travail d'opposition officielle, étant donné les cibles faciles fournies par des gens comme le ministre nous présente ce soir, on s'acquitte relativement bien de notre tâche. Mais j'apprécie énormément son grand intérêt pour le travail de l'opposition officielle, parce que je sais comme lui que, dans les plus brefs délais, lui et sa formation politique vont en avoir besoin, de cette formation, parce que ça va être leur position dès qu'il y aura une autre élection générale au Québec: ils vont être dans l'opposition. Alors, qu'il continue, le député de Dubuc, à se renseigner, à prendre bon exemple sur l'opposition officielle ici présente, et ça risque justement de bien lui servir aussitôt qu'il va tomber en opposition officielle.

Par ailleurs, Mme la Présidente, et on aura sans doute l'occasion de revenir là-dessus en plus de détails,

je tiens juste à dire au député de Dubuc que l'article 26 ainsi que l'article 82 fournissent des exemples très, très illustratifs de notre propos, qu'il s'agit d'une coquille vide qui est vraiment une machine qui va exécuter les ordonnances de la bureaucratie centrale à Québec. L'article 26 prévoit que «l'Agence a compétence sur le transport métropolitain par autobus et cette compétence a primauté sur celle de toute autorité organisatrice de transport en commun», alors que l'article 82 — si on avait vraiment besoin de l'ajouter — vient préciser que «le ministre peut donner des directives portant sur les objectifs et l'orientation de l'Agence». Qu'est-ce qu'il y a de plus flagrant comme exemple d'un organisme qui, même avant qu'il commence à fonctionner, est déjà en tutelle des bureaucrates du ministre à Québec?

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Chomedey. M. le député de Marquette.

M. Ouimet: Dans la même veine, Mme la Présidente, à entendre les différents commentaires du ministre des Transports pour expliquer l'article 5, il dit que ce qu'il voulait éviter, c'étaient, dans un premier temps, des chicanes locales; dans un deuxième temps, que les maires des différentes municipalités tentent de tirer la couverture chacun de leur bord; et, dans un troisième temps, il voudrait leur imposer une vision régionale — en soutenant que les maires n'ont pas de vision régionale, d'une part, que les maires tentent de tirer la couverture de leur bord, d'autre part, et qu'ils sont constamment voués à des chicanes locales.

Moi, j'aimerais, Mme la Présidente, que le ministre prenne conscience que sa vision par rapport à l'article 5 vient mettre en péril deux principes fondamentaux mis de l'avant par son gouvernement, je dirais même deux axes très importants du programme politique du Parti québécois, en ce qui concerne la décentralisation et l'importance des régions. Lorsque le gouvernement va décider de décentraliser vers les régions, comment pense-t-il que ça va se dérouler, le ministre des Transports? Les décideurs locaux qui auront à prendre des décisions par rapport à leur région, est-ce que les différents organismes qui seront mis sur pied devront être noyautés également par les émissaires du ministre des Transports pour s'assurer que ces gens-là auront une vision régionale? Parce que, manifestement, le ministre des Transports ne fait pas confiance aux intervenants locaux. Je ne sais pas s'il a pris conscience, Mme la Présidente, qu'il voit les intervenants locaux davantage comme des mandataires ou des exécutants que comme de véritables partenaires, et ça, ça va à l'encontre des discours tenus à la fois par le premier ministre et par son collègue, le ministre des Affaires municipales, et d'autres ministres qui ont pu s'exprimer sur ces mêmes deux grands axes très importants du gouvernement.

• (23 heures) •

C'est sûr et certain qu'au niveau d'une région, lorsqu'on décentralise des pouvoirs, il y a plus qu'un intervenant qui va prendre la décision. Et, si on dit

qu'on ne leur accordera pas le pouvoir décisionnel ou qu'on ne leur accordera pas la majorité pour prendre les décisions parce qu'on craint qu'ils vont tenter de tirer la couverture chacun de leur bord ou qu'ils vont constamment se chicaner et qu'on est donc mieux de contrôler ces décideurs-là en plaçant nos hommes de confiance, on a un sérieux problème avec le discours du gouvernement du Parti québécois tel que vu et exprimé par l'actuel ministre des Transports. Je ne sais pas s'il a pris conscience, Mme la Présidente, des propos qu'il a tenus pour justifier l'article 5. Ça ne tient pas debout. Ça n'a aucun sens. Ça va à l'encontre de la vision exprimée par son gouvernement sur l'importance des régions et la décentralisation. J'aimerais l'entendre de nouveau nous expliquer, à la lumière de mes commentaires, sa vision de l'article 5.

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

M. Campeau: Bien, s'il y avait une lumière, j'expliquerais quelque chose, mais je n'ai reçu aucune lumière, là, ça fait que je passe.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député de Jacques-Cartier.

M. Kelley: Juste pour ouvrir une parenthèse sur l'intervention du député de Dubuc. Je ne comprends pas pourquoi — nous autres qui avons lu et qui acceptons, si on regarde la proposition régionale qui est acceptée par les représentants de 90 % de la population de la région de Montréal — c'est nous autres qui ignorons la volonté de l'opinion publique dans la région de Montréal. Je pense que, au contraire, on est ici ce soir et on pose des questions parce que, effectivement, il y a un large consensus dans la région de Montréal. Et c'est le député de Dubuc qui ne prend pas acte de ce consensus qui a été établi dans la région.

Je reviens parce que je pense — comme mon collègue de Chomedey l'a fait — qu'il faut prendre l'article 5 en diagonale, avec d'autres articles qui vont venir plus loin dans notre étude détaillée de ce projet de loi, pour voir les vrais pouvoirs qu'on va donner à ce conseil d'administration et le risque qui est soulevé de ce côté de la Chambre. On parle, et on a même mentionné l'article 26, mais le ministre a dit que les acquis et les compétences des sociétés de transport de Laval et de la Rive-Sud demeurent à elles propres. Oui, mais le 26 donne une large autorité à l'Agence sur le transport en autobus interrégional. La Société de transport de Laval traverse la rivière des Prairies à maintes reprises. Alors le transport interrégional est fait pour rester; il est très important. Je n'ai pas les chiffres exacts du pourcentage de ses activités, mais c'est très important, et c'est clair, dans l'article 26, que la primauté sur ce genre de transport interrégional va aller à l'Agence et non aux élus qui dirigent la STL. Et le même argument porte pour la STRSM parce que beaucoup de transport par le pont Champlain et le pont Jacques-Cartier, le matin, c'est

effectivement le transport interrégional, qu'on voit dans le 26. Alors, je pense qu'il y a un énorme pouvoir d'ingérence sur la Société de transport de Laval et la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal qui est établi à l'article 26.

Si on regarde plus loin, à l'article 45, il y a un dossier qui date de longue date — et je pense que le député de Vimont va comprendre aussi — sur toute la notion de tout prolongement du réseau de métro hors du territoire de la Communauté urbaine de Montréal. Regardons le pouvoir très limité qu'on établit ici: «L'Agence planifie et, avec l'approbation du gouvernement, réalise, de concert...» «De concert», c'est juste qu'on va mettre le sigle de la STCUM après, sur les voitures, mais c'est toute l'Agence et c'est tout le gouvernement qui va procéder à la gestion de tout ça. Alors, c'est d'un pouvoir énorme qu'on va doter... Alors, on ne peut pas étudier la question de la composition du conseil d'administration en abstraction; il faut aussi regarder les pouvoirs.

Mon collègue a mentionné aussi le pouvoir établi à l'article 82: «...donner des directives portant sur les objectifs et l'orientation de l'Agence dans l'exercice de ses pouvoirs [...] une fois approuvées, elles lient l'Agence qui est tenue de s'y conformer.» C'est énorme! Et c'est une mainmise, c'est une tutelle sur le pouvoir de gérer le transport interrégional. Mais on est ici, ce soir, effectivement, parce que le transport interrégional est très important, et on est en train de voir le rôle que jouent aujourd'hui les élus diminuer en fonction de l'Agence. Et les personnes qui vont être nommées par le ministre, en fonction de l'article 5, auront un grand pouvoir, et ça va diminuer... Alors, ce gouvernement qui prône l'importance de la décentralisation est en train de diminuer le pouvoir des élus locaux dans la gestion du transport en commun, qui est avant tout un dossier qui doit être géré dans les régions. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Jacques-Cartier. M. le ministre.

M. Campeau: Si je comprends bien, à la lumière des derniers intervenants, Mme la Présidente, c'est que l'opposition aurait voulu que, comme territoire, on prenne le territoire suggéré par les préfets et maires, soit le Grand Montréal, et qu'on l'extensionne. Ça, vous savez, au point de vue des chiffres, j'aimerais citer certains chiffres pour voir où ça nous aurait menés, à même toujours le champ de taxation du gouvernement du Québec. Alors, qu'est-ce qui serait arrivé? Bien, tous les gens de la Communauté urbaine de Montréal, si la contribution avait été montée de 30 \$ à 55 \$ et de 0 \$ à 30 \$ pour les camions, dans Montréal, la Communauté urbaine, c'est une ponction de 18 000 000 \$ de taxes de plus. Qui aurait payé ça? Les gens de la Communauté urbaine de Montréal. Pour la ville de Montréal, je ne saurais pas dire le chiffre exact. Les gens de la Rive-Sud auraient payé 3 800 000 \$ de plus et les gens de Laval,

la ville de Laval, du maire Vaillancourt, 4 400 000 \$, si on avait accepté ça dans un champ de taxation provincial.

Ce qu'on voit, c'est que — je le répète — les maires voulaient nous faire taxer, dans un champ de taxation, même si on taxait leurs citoyens, parce qu'ils auraient dit: On ne portera pas l'odieux de taxer nos citoyens, on va les faire taxer par le gouvernement du Québec. Mais notre citoyen aurait été taxé pareil. Et c'est ça qu'il faut faire ressortir. Ça, le gouvernement du Québec, ici, nous, on n'a pas voulu garder cette solution-là, cette avenue-là. Je pense qu'on a bien fait. Et, j'y reviens toujours, la commission des transports, CMTC, ça n'a pas marché, la façon dont c'était fait. Encore une fois, je ne blâme pas les gens qui font partie du conseil d'administration, mais on sait que ça n'a pas marché parce que chacun avait un intérêt local plutôt qu'un intérêt régional. On n'a jamais parlé de chicanes; on a juste parlé de points de vue différents. Il ne faudrait quand même pas mettre des chicanes où il n'y en a pas.

Un dernier point, quant au ministère des Transports qu'on dit à Québec, c'est un des ministères, peut-être, qui est très important à Montréal. Et, là-dessus, je délègue le député de Saint-Laurent pour expliquer ça à ses collègues, le ministère des Transports. Je ne les blâme pas. Ils n'ont pas une connaissance aussi avancée que le député de Saint-Laurent. Peut-être que vous pourriez leur dire comment ça marche au ministère des Transports et quelle est l'importance du ministère des Transports à Montréal, des gens qui demeurent à Montréal et qui travaillent au ministère des Transports. Peut-être que ça éclairerait le monde. Quand ils disent que c'est mené par Québec, il faudrait qu'ils sachent l'impact du ministère des Transports, des gens qui sont à Montréal. Là-dessus, je vous donne la mission de leur expliquer ça, à vos collègues.

M. Ouimet: Tant qu'à y être, il pourrait l'expliquer à l'actuel ministre aussi.

M. Campeau: Mais quel beau commentaire!

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

M. Cherry: Mme la Présidente, comme le ministre m'invite à expliquer l'importance, j'aurais le goût de lui rappeler... de lui poser une question. Il pourra s'informer, il n'aura pas la réponse immédiatement. Il sait — je sais qu'il le sait — que les bureaux du ministère des Transports à Montréal sont situés dans son comté, sur la rue Port-Royal. Il sait cela. Les bureaux sont là. Je le dis à lui, parce que, lui, je sais qu'il le sait. Mais je ne suis pas certain que, si c'était son prédécesseur qui était encore à sa place, lui, le saurait. Parce que le bureau qu'a le ministre des Transports dans l'édifice à Montréal, les gens qui sont là me disent ne même pas l'avoir vu une fois par mois dans

l'année qu'il a été le responsable. Il opérerait ça, lui, à partir de Québec. Et, quand il avait besoin, c'étaient les fonctionnaires de Montréal qui venaient le rencontrer à Québec. Il a même fermé ce bureau-là. Ça, c'est pour s'occuper de 40 % de la population du Québec. Il n'y a pas de personnel politique à Montréal: tout à Québec. Non, non, je sais que le ministre, lui, le sait, c'est dans son comté. S'il fallait qu'il dise qu'il ne le sait pas, en plus... Donc, je lui fais confiance. Il le sait. Il a dû y aller au moins une fois ou deux depuis qu'il est là, c'est plus proche.

• (23 h 10) •

Quand il veut que j'explique à mes collègues l'importance, je lui rappelle que, à partir du moment où on a un minimum de, j'allais dire, respect, Mme la Présidente, pour la clientèle qu'on veut bien desservir, il me semble que, au moins hebdomadairement, ne serait-ce qu'en passant par Montréal, le ministre des Transports devrait arrêter pour aller voir comment la partie, que le ministre voudrait que je décrive, si importante des services qui sont à Montréal... aller voir les gens. Non, à Montréal, le ministre a fermé la suite ministérielle, a fermé son bureau, et puis, tout ça, là, les gens de Montréal venaient le voir à Québec quand ils avaient besoin d'informations pour eux autres. Ça, c'était le prédécesseur du ministre. Quel signal croit-il que ça donne à ses fonctionnaires, pour l'importance de la région de Montréal, quand lui fait un détour pour éviter d'arrêter à son bureau? C'est, Mme la Présidente, je pense, un indicatif qui, à mon avis, a besoin d'être corrigé. Et je suis convaincu que l'actuel ministre des Transports, lui, ne commettra pas cet impair-là, au moins, donnera la perception que Montréal est suffisamment importante pour que le ministre des Transports s'y arrête. Il y a un sous-ministre responsable de la région de Montréal. Bien sûr, qu'il est là, comme il y en a d'autres pour d'autres secteurs.

Il y a des choses, Mme la Présidente, concernant la création de l'Agence de transport, les besoins d'un transport, puis je suis convaincu que des gens, au ministère, pourront confirmer ça, probablement le ministre lui-même... Une des responsabilités de l'Agence, dans son uniformisation — je donne ça juste à titre indicatif, ce dont on parle, les dimensions des choses dont on parle — quand l'Agence aura recommandé au ministère ou aura décidé d'uniformiser le mode de perception, juste nous assurer que, sur l'ensemble du territoire, la perception sera faite de la même façon, on parle d'un projet de combien de millions de dollars, juste la perception, pour nous assurer que ça va être uniforme partout? Il y a beaucoup de compétition dans le monde, dans le moment, là, beaucoup de gens qui disent qu'ils possèdent la méthode pour assurer une uniformisation de la perception. On parlerait de combien d'argent? Je suis convaincu que M. Hinse pourrait répondre à ça. Il me semble qu'à l'époque on parlait de, quoi, 80 000 000 \$, comme industrie. C'est de ça qu'on parle. Là, je n'ai pas parlé d'autre chose que l'équipement pour uniformiser la perception sur le territoire. C'est pour donner une

idée de ce dont on parle, c'est quoi, l'importance de ce qu'on est train de créer. Je n'ai pas parlé du matériel roulant, je n'ai pas parlé du personnel, j'ai parlé seulement de comment on va faire.

Alors, c'est pour ça que c'est si important, c'est pour ça que les maires, qui sont les élus, veulent avoir quelque chose à dire. Je reprends les paroles du ministre, il dit: C'était du monde de bonne foi, mais ça n'a pas marché. Quand les maires sont venus en commission parlementaire, il ne leur a pas parlé, mais, au moins, il les a écoutés. Le maire de Montréal a dit: Écoutez, entre la position du gouvernement, qui est 5, puis la nôtre qui est 11, il doit y avoir de la place quelque part pour qu'on se rejoigne. Il me semble qu'il y a là un signal de souplesse. Il me semble qu'il y a eu là une ouverture à laquelle, à date, le ministre n'a pas répondu.

Puis, là, on arrive à l'article qui est, comme mes collègues l'ont dit, le coeur du projet de loi. C'est ça qui va décider. Alors, je me permets, Mme la Présidente, de suggérer au ministre que, bon, la nuit porte conseil, il est 23 h 15, on approche, là, on peut se rendre à l'ordre de la Chambre puis se rendre jusqu'à minuit ou on peut décider de consentement de siéger toute la nuit ou décider qu'à compter de maintenant, là, on décide. Mais, ça, ça marche de consentement. Comment est-ce qu'on peut s'assurer...

M. Mulcair: ...que d'autres vont avoir compris l'article 5?

M. Cherry: Pardon?

Une voix: Pas en commission parlementaire.

M. Cherry: À moins d'un consentement.

Une voix: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): On n'est pas rendu là, il n'est pas minuit encore.

M. Cherry: Mais, Mme la Présidente, il est évident que cet article-là, il me semble que cet article-là, on a besoin d'y réfléchir si on souhaite la collaboration de l'opposition pour qu'on procède. C'est là le coeur, la représentation. Et, comme le disait mon collègue — puis le ministre était bien fier de rappeler ça — «No taxation without representation.» Les gens qui représentent sont des élus. C'est ça, la représentation qui est associée à la taxation. Et, quand le ministre veut s'assurer que la création d'une agence va être majoritairement composée de gens qui sont non élus, mais nommés par lui, je pense que, là, il invoque la mauvaise citation. Parce que la vraie citation est celle que mon collègue de Jacques-Cartier a, Mme la Présidente, invoquée et qui donne tout son sens à «no taxation without representation». À ce moment-ci, j'arrête mes commentaires, Mme la Présidente.

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

M. Campeau: Oui, je sens le besoin d'intervenir, Mme la Présidente, vous le comprendrez bien. Alors, on me rapporte que, généralement, l'ancien ministre des Transports était à Montréal toute la journée du vendredi et que, généralement, il rencontrait les hauts fonctionnaires de Montréal et qu'à l'occasion, même, il faisait venir des gens de Québec pour passer la journée du vendredi. Maintenant, la suite ministérielle n'était pas fermée, elle était très ouverte, parce que j'y vais...

M. Cherry: Vous, vous y allez.

M. Campeau: J'y vais, moi, et je n'ai pas trouvé... En tout cas, je suis content que... Je ne sais pas si l'ancien ministre, avant, M. Léonard, y allait aussi, mais, en tout cas, moi, on me dit que M. Léonard était là presque tous les vendredis.

M. Cherry: Il n'y avait, Mme la Présidente, pour leur information, aucun attaché politique du cabinet du ministre à Montréal, en aucun temps.

M. Campeau: Il y en avait un en tout temps. On s'est juste trompé de un. Une erreur de un, des fois, ce n'est pas si mal. Si ça avait été 10...

Bon. Quand on parle de représentations, je tiens à répéter que 57 % des revenus de l'Agence viennent du gouvernement du Québec, d'un champ de taxation du gouvernement du Québec. Pas d'autres commentaires, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: Oui. Merci, Mme la Présidente. Ça fait que, là, on voit vraiment — comme dit le ministre, on est un peu au coeur du projet — la tendance dirigiste de l'administration gouvernementale vis-à-vis la région de Montréal. Ce n'est pas d'aujourd'hui. Le ministre dit: Le CMTC n'a pas marché, on n'a jamais rien été capable de faire... C'est vrai. Mais pourquoi? Parce que Québec a toujours fait en sorte de conserver les décisions. Alors, à un moment donné, on rénove Métropolitain; avant ça, on faisait la ligne no 7 de train, à Montréal-Nord; on agrandissait le métro; à ville d'Anjou, on ne l'agrandissait plus. Aussi bien sous l'ancien gouvernement, en 1983, 1984, 1985, que même, à l'occasion, sous notre gouvernement et, maintenant, encore plus sous le vôtre. Certainement il y a lieu de se poser des questions. Ça n'a pas marché et ce n'est pas en faisant ce qu'on fait maintenant que ça marchera mieux, parce que vous continuez, vous perdez ce qui s'est produit depuis 25 ans dans la région de Montréal, c'est-à-dire que Québec, les fonctionnaires quelque part dans une officine, ici, décident de conserver le contrôle.

C'est évident que, pour qu'il se fasse des choses dans la région de Montréal, il faut qu'ils aient les

moyens de les faire. Tout d'abord, il faut qu'ils aient le contrôle financier. Il faut donner aux gens de la région de Montréal les moyens de pouvoir faire... d'abord de gérer ce qu'ils ont actuellement et de le répartir, mais de faire aussi des développements. Et ce que vous dites, M. le ministre, c'est que c'est des taxes gouvernementales et qu'on doit continuer à décider. Ça dénote là tout à fait l'aspect... la philosophie que vous avez: C'est notre argent, c'est à nous autres, c'est nous qui allons décider. Bien, c'est évident que les maires et les élus, eux autres, ils disent: Bien, non, nous autres, vos priorités, celles que vous nous avez amenées depuis 20, 25 ans, elles n'ont pas fonctionné, on ne s'est pas entendus, ça n'a pas été, laissez-nous donc décider entre nous. Et c'est un peu ce qu'on retrouve là, dans le plan des préfets et des maires. Ce n'est pas vrai que ces gens-là, quand ils s'assoient ensemble, ne sont pas capables de s'entendre. La CUM, on s'entend; le CRD, à Montréal, on s'entend; d'autres organismes, on s'entend. Alors, pourquoi on ne s'entend pas à celui-là?

M. Campeau: Je ne le sais pas.

• (23 h 20) •

M. Gobé: Vous ne le savez pas, bien je viens de vous le dire, c'est parce que Québec s'ingère, centralise, ne donne pas les moyens aux élus de prendre leurs responsabilités. Et je pense qu'on a un exemple typique, à l'article 5, qui fait en sorte de nommer les représentants que le ministre voudra bien nommer.

Moi, j'ai des craintes, M. le ministre, de voir que, encore une fois, les citoyens vont être déçus. Ils vont être déçus parce que, pour des raisons de philosophie d'administration ou de lutte de pouvoir, on va encore passer à côté d'une occasion intéressante de faire des choses, de régler un certain nombre de problèmes dans la région de Montréal et de regarder aussi vers l'avenir pour faire du développement et trouver des solutions à des problèmes que non seulement on a maintenant, mais qui ne vont que s'amplifier dans les prochaines années.

De grâce, M. le ministre, c'est encore le temps, vous pouvez toujours regarder cet article 5, vous pouvez toujours décider que les administrateurs de cette Agence se choisiront entre eux, eux-mêmes, de Laval, de Montréal, de la Rive-Sud, de la couronne nord, de la couronne sud, sud-ouest. Est-ce que c'est si compliqué? Vous en mettez cinq, vous voulez nommer même le directeur général — parce qu'il viendra de chez vous, il ne faut pas se conter d'histoires. Est-ce qu'il ne serait pas plus facile de prendre les présidents des sociétés de transport, des représentants de chacune des régions, de leur donner des moyens de fonctionner puis de leur faire confiance? Est-ce que c'est si compliqué que ça? Est-ce que ça dérange tellement d'intérêts administratifs, ici, à Québec? Est-ce que c'est une incongruité que Montréal se prenne en main?

On ne le voit pas seulement dans le transport, on le voit dans d'autres projets. On le voit dans le pacte fiscal qui devait venir, là: on l'attend encore. Qu'est-ce

qu'on a eu? Rien. Pourtant, le premier ministre était venu promettre, en campagne électorale, sur le balcon de l'hôtel de ville, parodiant un autre politicien célèbre, il avait dit: Je vous ai compris. Sauf que, je ne sais pas ce qu'il a compris, parce qu'on n'a rien vu encore. Au moins, l'autre, ce qu'il avait compris, on a vu les résultats que ça a donnés par la suite. Mais, celui-là, ce n'est pas évident. Alors, ceci pour illustrer un peu, je pense, l'incompréhension des gens en poste à Québec de la réalité montréalaise.

La Présidente (Mme Bélanger): En conclusion, M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: Oui, très bien, Mme la Présidente. Puis je ne parle pas juste de la ville, je parle de la grande région, je parle du comté de Vimont, de Laval, je parle de la Montérégie. Je pense qu'il est temps que le ministre fasse un exemple puis nous donne, aux Montréalais de la grande région, l'occasion de prendre nos responsabilités non seulement au niveau administratif, mais aussi au niveau de la gestion des argents, des équipements et des développements qui doivent être faits pour desservir les citoyens.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de LaFontaine. M. le député...

M. Campeau: Juste un bref commentaire pour dire que c'est ça qu'on fait, donner la responsabilité. On la met en marche et, dans quatre ans, cinq ans, on la revoit.

M. Gobé: Alors, c'est une tutelle.

M. Campeau: Ce n'est pas une tutelle.

M. Gobé: Bien, cinq ans.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: Oui, madame.

M. Cherry: Je veux proposer un amendement, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui. Est-ce qu'on peut l'avoir? Vous pouvez le lire?

M. Cherry: Oui, je vais le lire puis après ça vous le remettre. Vous jugerez si c'est recevable ou non.

L'article 5 du projet de loi 102, Loi sur l'Agence métropolitaine de transport et modifiant diverses dispositions législatives, est remplacé par le suivant:

«5. Les affaires de l'Agence sont administrées par un conseil d'administration composé de 11 membres.

«5.1 Les membres du conseil d'administration de l'Agence sont répartis de la façon suivante:

«1° deux membres provenant de la zone centre de l'île de Montréal;

«2° un membre provenant de la zone est de l'île de Montréal;

«3° un membre provenant de la zone ouest de l'île de Montréal;

«4° un membre désigné par la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal;

«5° un membre désigné par la ville de Laval;

«6° un membre provenant de la zone des municipalités régionales de comté de la Rive-Nord de Montréal ne faisant pas partie du territoire juridique de la Société de transport de la ville de Laval;

«7° un membre provenant de la zone des municipalités de la rive sud de Montréal ne faisant pas partie du territoire juridique de la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal.

«8° trois membres désignés par le gouvernement.

«5.2 Les quatre personnes désignées pour les zones centre, est et ouest de l'île de Montréal sont nommées de la façon suivante: deux personnes sont nommées par la Conférence des maires de banlieue de l'île de Montréal parmi ses membres et les deux autres sont nommées, par résolution, par le conseil de la ville de Montréal parmi ses membres.

«5.3 La personne désignée par la ville de Laval est nommée, par résolution, parmi les membres de son conseil.

«5.4 La personne désignée par la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal est nommée, par résolution, parmi les membres de son conseil d'administration.

«5.5 La personne provenant de la zone des municipalités régionales de comté de la rive sud de Montréal ne faisant pas partie du territoire juridique de la Société de transport de la ville de Laval est nommée, par résolution, parmi les membres d'une assemblée des préfets convoquée et tenue conformément à l'article 5.7.

«5.6 La personne provenant de la zone des municipalités de la rive sud de Montréal ne faisant pas partie du territoire juridique de la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal est nommée, par résolution, parmi les membres d'une assemblée des préfets des municipalités régionales de comté de cette zone, convoquée et tenue conformément à l'article 5.7.

«Malgré le premier alinéa, le préfet de la municipalité régionale de comté de Lajemmerais, qui est par ailleurs membre du conseil d'administration de la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal, est réputé ne pas faire partie de l'assemblée visée au premier alinéa. Il est alors remplacé, pour cette assemblée, par un autre maire désigné par résolution de cette municipalité régionale de comté.

«5.7 Les assemblées visées par les articles 5.5 et 5.6 sont convoquées par le ministre ou son représentant par un avis adressé au moins 15 jours francs de la tenue d'une assemblée. Il préside alors cette assemblée et veille à son bon déroulement.

«5.8 Chaque membre est désigné pour un mandat d'au plus trois ans. Ce mandat est renouvelable.

«5.9 Est inhabile à occuper un poste de membre du conseil d'administration la personne désignée en vertu des articles 5.2 à 5.6 qui cesse d'être membre du conseil d'une municipalité. Cette inhabilité débute au moment où le candidat élu au poste occupé par cette personne prête le serment prévu à la Loi sur les élections et les référendums dans les municipalités (L.R.Q., chapitre E-22) ou, en cas de défaut, à l'expiration du délai pour ce faire.»

La Présidente (Mme Bélanger): La motion est déposée. M. le député de Saint-Hyacinthe.

M. Dion: Mme la Présidente, j'ai des félicitations à adresser à M. le député de Saint-Laurent pour l'effort considérable qu'il a fait en nous produisant un amendement aussi élaboré et aussi complexe. J'y vois seulement un problème, Mme la Présidente. C'est un problème de logique. J'ai quand même suivi les débats depuis un bon bout de temps et je me suis laissé dire, 10 fois plutôt qu'une, le fameux principe «no taxation without representation». D'après ce que je comprends du projet de loi, l'Agence en question va vivre des taxes...

Une voix: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant, là! Il y a un de vos collègues qui parle.

M. Paquin: Oui, mais il y a une question de règlement, Mme la Présidente. En vertu de l'article 39...

M. Dion: J'aimerais terminer mon intervention...

La Présidente (Mme Bélanger): Question de règlement.

● (23 h 30) ●

M. Paquin: Oui, c'est une question de règlement, Mme la Présidente, parce que, actuellement, l'intervention se fait sur le fond et, en vertu de l'article 252, vous devez statuer sur la recevabilité.

La Présidente (Mme Bélanger): La recevabilité, je le sais.

M. Paquin: En vertu de l'article 192, je porte à votre attention qu'il y a des motions qui sont réservées à un ministre, à savoir celles, notamment, qui impliquent des fonds publics. Or, la proposition, en faisant plus que doubler le nombre de membres du conseil d'administration, fait plus que doubler le budget. À ce moment-là, comme il y a une incidence budgétaire, en vertu de 192, Mme la Présidente, je vous demande de rejeter la recevabilité de la proposition.

M. Gobé: Non, c'est des budgets de l'Agence, ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Ce n'est pas des budgets de fonds publics, premièrement. De toute façon, étant donné la complexité de l'amendement, depuis à peu près 10 ans que je préside, je n'ai jamais vu un amendement aussi long.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, étant donné la complexité de l'amendement, j'ajourne les travaux, et je rendrai ma décision demain matin, c'est-à-dire à la prochaine convocation.

(Fin de la séance à 23 h 31)

