



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-CINQUIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

**Consultations particulières sur le projet de loi n° 92 — Loi
sur la Commission de développement de la métropole (3)**

Le jeudi 6 mars 1997 — N° 70

Président: M. Jean-Pierre Charbonneau

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	115,00 \$
Débats des commissions parlementaires	325,00 \$
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'aménagement et des équipements	105,00 \$
Commission du budget et de l'administration	75,00 \$
Commission des institutions	70,00 \$
Commission des affaires sociales	65,00 \$
Commission de l'économie et du travail	60,00 \$
Commission de l'éducation	40,00 \$
Commission de la culture	35,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation	20,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	10,00 \$

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

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

Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
880, autoroute Dufferin-Montmorency, bureau 195
Québec, Qc
G1R 5P3

Téléphone: (418) 643-2754

Télécopieur: (418) 528-0381

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des
commissions parlementaires sur Internet à l'adresse suivante:
www.assnat.qc.ca

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Le jeudi 6 mars 1997

Table des matières

Auditions	1
Aéroports de Montréal (ADM), Canadien National et Chemin de fer St-Laurent & Hudson	1
Association du camionnage du Québec inc. (ACQ)	12
Transport 2000 Québec	21
Chambre de commerce du Montréal métropolitain	31
Lettre de l'Institut de développement urbain du Québec déposée	39
Association touristique régionale des Laurentides, Association touristique régionale de la Montérégie et Office des congrès et du tourisme du Grand Montréal (OCTGM)	40

Intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente

M. Serge Ménard

Mme Liza Frulla

M. Jacques Chagnon

M. Robert Kieffer

M. Camille Laurin

M. François Beaulne

Mme Fatima Houda-Pepin

Mme Nicole Léger

M. Jean Campeau

M. André Boulerice

Mme Jocelyne Caron

M. Michel Bissonnet

Mme Margaret F. Delisle

* M. Jacques Auger, ADM

* M. Raymond O'Meara, Chemin de fer St-Laurent & Hudson

* M. Claude Pigeon, ACQ

* M. Normand Parisien, Transport 2000 Québec

* M. Alexandre Turgeon, idem

* Mme Paule Doré, Chambre de commerce du Montréal métropolitain

* M. Luc Lacharité, idem

* M. Denis Brisebois, Association touristique régionale de la Montérégie

* M. Pierre Bellerose, OCTGM

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 6 mars 1997

Consultations particulières sur le projet de loi n° 92

(Dix heures quatorze minutes)

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre, s'il vous plaît!

La commission de l'aménagement et des équipements débute ses travaux. Le mandat de la commission est de procéder à des consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi n° 92, Loi sur la Commission de développement de la métropole.

Est-ce qu'il y a des remplacements?

Le Secrétaire: Oui, Mme la Présidente. M. Deslières (Salaberry-Soulanges) est remplacé par M. Kieffer (Groulx).

La Présidente (Mme Bélanger): Merci. Alors, je vais vous faire la lecture de l'ordre du jour: À 10 heures, Aéroports de Montréal, Canadien National et Chemin de fer St-Laurent & Hudson; à 11 heures, Association du camionnage du Québec inc.; à midi, Transport 2000 Québec; suspension à 13 heures; à 14 heures, nous étions supposés avoir la Chambre de commerce du Montréal métropolitain; et, à 15 heures, l'Institut de développement urbain du Québec; dépendamment de la température...

Une voix: Ils ont annulé...

La Présidente (Mme Bélanger): Ils ont annulé? Alors, IDU a annulé. Ils ne seront pas là à 15 heures. Alors, si les... À 16 heures, le groupe Association touristique régionale des Laurentides...

M. Ménard: Ils vont venir en skidoo, s'il le faut. C'est l'Association touristique.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que je pourrais finir l'ordre du jour, s'il vous plaît? Alors, l'Association touristique régionale des Laurentides, Association touristique régionale de la Montérégie et Office des congrès et du tourisme du Grand Montréal, 16 heures. Étant donné que le groupe de 15 heures s'est désisté, s'il y a possibilité, si les gens sont là, bien, il y aura peut-être... Sur consentement, on pourra recevoir les gens avant 16 heures, pour ajourner les travaux à 18 heures. Alors, là, étant donné qu'il nous manque un groupe, ça sera l'ajournement à 16 heures ou 17 heures. C'est adopté? Oui.

Auditions

Alors, je demanderais aux représentants d'Aéroports de Montréal, Canadien National, Chemin de fer

St-Laurent & Hudson de bien vouloir se présenter à la table.

Je demanderais au porte-parole de bien vouloir s'identifier et de présenter la personne qui l'accompagne. Vous avez 20 minutes pour présenter votre mémoire, qui sera suivi d'un questionnement du côté ministériel de 20 minutes et du côté de l'opposition de 20 minutes. Alors, vous avez la parole.

Aéroports de Montréal (ADM), Canadien National et Chemin de fer St-Laurent & Hudson

M. Auger (Jacques): Merci, Mme la Présidente. Le mémoire que nous allons vous présenter est un mémoire fait par trois entités: Aéroports de Montréal, Chemin de fer St-Laurent & Hudson et Canadien National.

Mon nom est Jacques Auger, président, chef de la direction d'Aéroports de Montréal et M. Raymond O'Meara m'accompagne. Il représente le Chemin de fer St-Laurent & Hudson. Nous allons faire la présentation conjointement. Je vous ferai une brève introduction pour vous dire un peu dans quel esprit on a fait ce mémoire. M. O'Meara couvrira les premières sept pages du mémoire, et, moi, je continuerai avec le reste.

J'aimerais vous présenter un peu l'approche choisie par le groupe pour essayer d'apporter une contribution positive au travail de votre commission, aujourd'hui. Premièrement, j'aimerais dire que nous ne sommes pas, et loin de là, des spécialistes en affaires municipales ou en gouvernements régionaux. Nous ne sommes pas non plus des experts en politique. Nous sommes tout simplement des personnes d'affaires, qui essaient de faire le meilleur boulot possible dans leurs domaines respectifs de compétence.

Donc, nous avons approché cette problématique d'une façon peut-être un peu différente, nous l'avons approchée comme si nous avions affaire à un plan d'affaires d'une société privée. C'est un peu notre modèle. Et, à partir de là, nous avons fait des suggestions ou des commentaires. C'est le modèle qu'on connaît le mieux, Mme la Présidente, et c'est pour ça qu'on l'a choisi. Ça apportera peut-être un éclairage un peu différent aux travaux de votre commission. En tout cas, j'aimerais que vous et vos membres gardiez ça en tête, en mémoire, lorsque vous entendrez nos présentations, dans quelques minutes.

J'aimerais maintenant demander à mon collègue, Raymond O'Meara, de vous présenter la première moitié de ce mémoire.

• (10 h 20) •

M. O'Meara (Raymond): Merci, M. Auger. L'institution qui nous est proposée aujourd'hui est le résultat d'une démarche entreprise il y a cinq ou six ans.

Le rapport Pichette, publié en 1993, la création du ministère de la Métropole, la tenue de Forum de consultation sur l'établissement de la Commission, à l'automne 1996, et le dépôt de l'actuel projet de loi en ont été les étapes marquantes. C'est donc à la lumière de ces événements et en regard des préoccupations propres à notre secteur d'activité, les transports, que nous avons examiné le présent projet de loi.

De prime abord, c'est avec optimisme que nous accueillons l'idée de réunir les gens à une même table, en vue de leur confier des mandats à portée métropolitaine touchant leurs intérêts communs. Mais une nouvelle institution, comme toute nouvelle entreprise, doit être évaluée en fonction de son potentiel à atteindre ses objectifs et même à les dépasser. Nous la jugerons donc en nous basant sur son plan d'affaires et sur les promesses de résultats qu'elle laisse entrevoir.

Le plan d'affaires de la Commission de développement de Montréal soulève quelques interrogations à nos yeux et nous incite à formuler certaines suggestions.

Nous appuyons, bien entendu, l'idée de faire de Montréal une ville-région plus performante, plus accueillante et plus prospère; bref, une ville plus compétitive à l'échelle mondiale. Mais la Commission proposée doit fonder son action sur des objectifs précis doubles d'exigences de résultats rapides.

Le milieu montréalais fait face à d'importants défis et doit effectuer des choix cruciaux de façon impérative. Certains besoins urgents doivent faire l'objet de consensus et de décisions. Si telle est la mission fondamentale de la Commission, nous y souscrivons.

La CDM est rattachée au gouvernement du Québec et doit s'y rapporter. Il nous apparaît toutefois essentiel que ce dernier confirme le rôle prioritaire de la CDM, qu'il s'engage à agir rapidement en toute matière touchant la Commission et procède aux arbitrages nécessaires avec elle. De plus, le gouvernement est impliqué dans le processus décisionnel de la Commission, notamment parce que le Québec doit assurer un financement adéquat des recommandations de la Commission afin de lui permettre de jouer pleinement et efficacement le rôle qui sera le sien.

Le développement économique de la région de Montréal constitue l'une des raisons d'être de la Commission. À cet égard, nous aurions souhaité que le projet de loi formule une définition du développement économique tel qu'envisagé dans le cadre du mandat de la Commission et que l'on établisse pour cette dernière des objectifs précis. Qu'entend-on par développement économique, social et culturel? Quels sont les résultats ou effets concrets que doit produire la CDM afin que nous puissions évaluer la pertinence de son action? Nous proposons cinq objectifs mobilisateurs et opérationnels qui sont les suivants.

Premièrement, livrer le plan de transport régional, c'est-à-dire poursuivre le travail déjà amorcé dans ce secteur d'activité et prouver par cette réalisation qu'il est possible d'agir efficacement et de prospérer à travers la concertation des forces vives.

Deuxièmement, se donner des objectifs précis et mesurables en termes de création d'emplois et de réduction du chômage, de croissance des investissements et d'augmentation de l'activité économique.

Troisièmement, s'assurer que le nouvel organisme et le gouvernement respectent les échéanciers fixés par le projet de loi, incluant ceux que nous proposons dans le présent mémoire.

Quatrième objectif, développer et appliquer un processus décisionnel rigoureux dans l'allocation des fonds publics destinés aux services placés sous la responsabilité de la Commission de même que dans la planification et la réalisation de projets, ce qui inclut évidemment l'aménagement du territoire.

Enfin, mettre au point des incitatifs qui récompenseront de façon tangible les regroupements de forces, y incluant les regroupements municipaux.

Montréal-région devrait avoir ses défis propres afin de rencontrer les attentes placées en elle: qualité de vie; plaque tournante des transports; cœur du développement économique du Québec; capitale internationale; centre d'excellence en recherche. À cet égard, les constats énoncés dans le rapport Pichette mettent en lumière les écarts entre la réalité et les attentes de la communauté dans la grande région de Montréal.

Ainsi, le rapport souligne qu'un pouvoir fragmenté est à l'origine de difficultés majeures dans la mise en œuvre d'une concertation efficace à caractère permanent et provoque: premièrement, l'affaiblissement de la ville centrale, une limitation et une mésadaptation des finances publiques; une crise de l'emploi et un ralentissement de la croissance; un développement désorganisé du territoire en l'absence de perspectives régionales et de concertation; une sclérose du développement des infrastructures et des services de transport; et un manque de cohésion dans les actions du gouvernement supérieur.

Pour apprécier l'efficacité des fonctions gouvernementales et des institutions qui les exercent, notamment celles de la Commission, il faut identifier les enjeux importants de notre grande agglomération, définir ses orientations, établir ses priorités. Le projet de loi est muet à ce chapitre. La Commission doit également favoriser l'économie d'échelle. Nous nous interrogeons à savoir si le mode de financement retenu pour assurer son fonctionnement favorisera ce phénomène.

Quelle est la meilleure formule de gestion permettant à la grande région de Montréal d'atteindre ses objectifs? La réponse à cette question recuierait avant tout la définition de cibles précises qui permettraient de juger de la performance de la région et, de ce fait, de la qualité de l'institution qui en préside les destinées.

Toute organisation fonctionnelle existe, en effet, dans le but d'atteindre les objectifs qu'elle s'est donnés ou qu'on lui a fixés. En comparant ces objectifs aux résultats, il est alors possible d'évaluer la qualité des réalisations, la pertinence des décisions et la valeur réelle des structures mises en place pour y parvenir.

Bref, nous sommes d'accord avec la mise sur pied de la Commission en autant que son mandat soit

assorti d'objectifs précis, qu'elle ait les moyens de les atteindre et qu'elle puisse exercer un leadership efficace dans les domaines relevant de sa compétence. Nous souhaitons ainsi transformer rapidement une vision régionale caractérisée à ce jour par une concurrence neutralisante. Nos commentaires spécifiques sur le projet de loi s'inspirent de cette perception de la situation actuelle.

M. Auger vous présentera maintenant nos commentaires sur certains articles du projet de loi.

M. Auger (Jacques): Merci, M. O'Meara. D'une façon générale, Mme la Présidente, nous soutenons la création d'une commission de développement de la métropole, tout particulièrement en regard de sa mission. Il est grand temps que l'on se donne un plan d'action collectif capable de rallier les forces vives de la région.

Je me permets, à ce titre, de vous souligner quelques initiatives passées qui ont connu un certain succès, même un succès certain, et je pense à la Table de concertation de l'industrie ferroviaire, que j'ai présidée il y a quelques années et qui a rallié justement ces forces vives là. Donc, c'est faisable et ça a porté énormément de fruit. Je pense également à la Table de concertation sur le transport maritime et, en tout dernier lieu, je mentionnerais également la Société de promotion des Aéroports de Montréal.

Par ailleurs, un organisme qui n'a pas les moyens d'assumer efficacement sa mission ne pourra réussir et ne pourra vivre longtemps. Dans sa forme actuelle, le projet de loi nous indique que les moyens dont disposera la Commission sont la concertation, la force du conseil et de la recommandation et la réglementation. Ces trois ingrédients nous apparaissent insuffisants. Il faut donner à la Commission le pouvoir de décision et les ressources financières qui lui permettront d'exercer le leadership qu'elle doit assumer. À défaut de quoi, nous nous demandons comment la Commission pourra agir efficacement dans les domaines de sa compétence.

La composition de la Commission permet-elle de résoudre les problèmes majeurs consistant à concilier les points de vue? La concertation n'est possible qu'en situation d'équilibre entre les éléments politiques, économiques et d'affaires. L'arbitrage doit se faire en fonction de tous ces intérêts.

Nous croyons que le conseil d'administration et l'exécutif devraient compter davantage de représentants du milieu socioéconomique, notamment du milieu des affaires. L'exécutif, à titre d'exemple, devrait compter une majorité de représentants des milieux socioéconomiques. Nous craignons que le conseil d'administration, formé de 46 membres, constitue une structure administrative très lourde. Le rapport Pichette suggérerait d'ailleurs de limiter sa composition à 21 membres. Nous croyons également que les comités nommés par le conseil pour étudier les questions particulières devraient être composés d'un nombre égal de représentants du

monde municipal et des groupements socioéconomiques, c'est-à-dire des comités paritaires. Nous croyons également que la loi devrait comporter un article qui prévoit sa révision aux cinq ans ainsi qu'un mécanisme d'évaluation des résultats de la Commission.

• (10 h 30) •

Les prérogatives de la Commission sont, à notre avis, peu efficaces si elles se limitent au pouvoir de recommandation. La Commission devra peut-être jouir de moins de prérogatives, mais bénéficier d'un pouvoir accru et de davantage de moyens d'action. Dans cette perspective, il nous apparaît souhaitable de préciser l'ampleur du fonds de développement économique qui lui sera octroyé et le mode de financement qui sera le sien. L'article 54.2° devra être amendé pour inclure ce qui suit: «Conduire des ententes financières avec des entreprises à but lucratif», c'est-à-dire des entreprises privées. Puisque le gouvernement a le droit d'apporter des modifications aux recommandations faites par la Commission, il serait normal qu'il en informe cette dernière et la consulte, le cas échéant.

J'en viens maintenant, Mme la Présidente, à la section Transport, qui est celle qui nous intéresse au plus haut point. La Commission de développement de la métropole, en consultation avec le ministère des Transports du Québec, doit préparer le plan de transport intégré. Outre les éléments qui y figurent déjà, ce plan de transport devrait inclure, à notre avis, les ajouts suivants.

Premièrement, la désignation du réseau routier et des infrastructures de transport, notamment en ce qui touche les transports en commun, les transports routiers privés, le transport aérien, maritime et ferroviaire.

Deuxièmement, la méthode et le mécanisme permettant de sélectionner les priorités d'intervention et les projets prioritaires.

Troisièmement, la politique de tarification concernant le transport privé.

Le plan de transport pour la région de Montréal est attendu depuis moult années. La Commission de développement de la métropole doit voir à ce qu'il soit réalisé et adopté le plus tôt possible. Il est urgent que les efforts entrepris par le ministère des Transports du Québec et par les autres intervenants de la région métropolitaine en vue de définir un plan stratégique de transport pour la région se poursuivent et portent fruit rapidement. Nos entreprises y ont pleinement collaboré à ce jour et continueront de le faire.

L'avenir des transports dans la région de Montréal soulève une question fondamentale: Qui décide en matière de transport? Il nous apparaît important de souligner ici les conséquences de cette situation qui se traduit, jusqu'à maintenant, par l'absence d'un plan stratégique et la rencontre de nombreuses difficultés qui retardent le dépôt de ce plan.

Bien que Montréal demeure l'un des principaux carrefours de transport à travers le continent en raison de sa situation géographique privilégiée et de la présence d'un système de transport intermodal intégré et efficace

qui font de Montréal une des principales portes d'entrée vers le marché nord-américain, les constats récents au chapitre du transport de marchandises et de personnes sont accablants: déclin et rentabilité douteuse des installations et des services; vieillissement des infrastructures; surutilisation des unes et sous-utilisation des autres — donc, il y a un équilibre à faire là; rareté des ressources financières pour la remise en état de ces infrastructures et, bien sûr, les ajouts et les améliorations nécessaires; engorgement croissant du réseau routier.

Le plan de transport doit viser la gestion intégrée du transport. Il doit prendre en considération non seulement le transport privé et communautaire des personnes, mais aussi reconnaître l'importance du transport des marchandises, à la fois à titre de service et d'activité économique importante de la région métropolitaine.

Nos entreprises font preuve de leadership dans leurs sphères d'activité respectives, mais nous sommes conscients de l'impact limité de nos interventions. Nous souhaitons participer à l'effort collectif qui s'impose afin de disposer de tous les moyens de poursuivre notre croissance et contribuer à celle de notre milieu.

Les gouvernements, les sociétés parapubliques ou paraprivées, les expéditeurs ont tous un impact sur le fonctionnement du marché des transports. Dans notre région, le mandat d'organiser ou de préparer une planification incitative revient aux pouvoirs publics, qui disposent à cet effet de nombreuses prérogatives: ils contrôlent certains prix; ils contrôlent les investissements dans l'infrastructure publique; ils gèrent et exploitent certains services; et, finalement, ils prélèvent des taxes d'accise, foncières, des impôts pour l'utilisation des services de transport et, bien sûr, réglementent, jusqu'à une certaine mesure, ce domaine.

Présentement, la planification, l'organisation, la prise de décision sont fragmentées, diffuses, pour ne pas dire, à certains moments, confuses. On constate que la réalité du transport exige un excellent maillage entre les divers intervenants, alors que la situation actuelle souffre grandement d'une juridiction partagée des modes de transport. Les divisions territoriales sont trop nombreuses. Les fonds publics sont limités et alloués sans règles précises. Aucun arbitrage n'est fait entre la satisfaction des besoins des usagers, les objectifs d'aménagement et de développement et, bien sûr, les moyens limités disponibles.

C'est pourquoi nous devons définir, de façon impérative, un plan de transport intégré à l'échelle de la région métropolitaine. Ce plan doit coordonner et améliorer les divers types de transport en créant un sain équilibre qui permettra de soutenir les objectifs essentiels et complémentaires que sont le développement économique, l'aménagement du territoire et la protection de l'environnement.

Il y aurait lieu, également, de spécifier la nature de la subvention prévue au fonctionnement de la Commission. Un financement pluriannuel serait également souhaitable afin d'en assurer une certaine stabilité.

L'échéancier pour la présentation du plan de transport devrait être ramené à un échéancier plus serré, c'est-à-dire ramené au 30 juin 1998, et sa mise en œuvre amorcée dès le début de 1999. Les droits successoraux des employés de la fonction publique ne devraient pas s'appliquer à la Commission.

Conclusion, Mme la Présidente. Nous accueillons favorablement l'idée de réunir les gens à une même table pour réaliser des mandats spécifiques au plan métropolitain. La Commission doit cependant travailler en fonction d'objectifs précis, assortis d'exigences de résultats qui sont mesurables. Les fonctions de la Commission ne devraient pas se limiter à la planification, mais devraient englober le choix et la réalisation de ses projets. Le gouvernement doit prévoir un financement adéquat pour la Commission et lui donner les moyens de ses ambitions. Dans cette perspective, la Commission doit recommander des plans de financement. Le gouvernement devrait aviser et consulter la Commission avant de modifier les projets la concernant. En faire moins, mais bien le faire, commencer par le transport, bien sûr, et en faire une réussite qui pourrait servir, Mme la Présidente, de modèle de concertation.

Le conseil d'administration devrait comprendre une vingtaine de membres, dont la moitié provenant des milieux socioéconomiques. Les comités devraient être paritaires, et l'exécutif devrait être largement représenté par les milieux socioéconomiques. La loi devrait comporter, finalement, un article prévoyant sa révision et l'évaluation des résultats générés par la Commission dans cinq ans.

Voilà notre mémoire, merci de votre attention.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. Auger. M. le ministre.

M. Ménard: Je vous remercie de votre mémoire. Je pense qu'il établit, aussi... C'est vrai que vous nous donnez un éclairage utile quand vous dites de le juger comme un plan d'affaires, en fixant les objectifs, des moyens à atteindre, des façons de juger son efficacité par la suite. Je trouve que c'est une bonne approche que nous allons essayer d'appliquer, bien que ce soit plus difficile de faire ça quand le seul critère n'est pas le profit — Ha, ha, ha! — ...

M. Auger (Jacques): D'accord. Ha, ha, ha!

M. Ménard: ...et qu'on a beaucoup de valeurs à respecter. Mais j'apprécie votre appui. Vous dites cependant certaines choses sur lesquelles je voudrais vous donner certaines explications et vous demander votre réaction.

Vous dites que la Commission n'a pas les moyens financiers, n'a pas les ressources financières pour réaliser ses objectifs. Vous réalisez que lui donner des ressources financières, c'est lui donner des moyens de taxation, c'est établir un niveau de taxation. Je vous le dit tout de suite, c'est pour ça qu'en l'a éliminé.

M. Auger (Jacques): Bien, je pense que, si je peux réagir, Mme la Présidente, c'est dans le sens, nous, qu'on aimerait que la Commission ait un peu plus de pouvoirs, pas juste des pouvoirs de recommandation. Et c'est quasiment une conséquence normale: plus de pouvoirs veut dire plus de moyens, et plus de moyens veut dire une façon de financer ça. Je vous rappellerai, par contre, qu'on a suggéré un petit moyen — mais je pense que c'est un moyen à explorer — qui serait celui de faire des ententes, dans certains domaines, avec le secteur privé, pour arriver à débloquer certains argents additionnels qui seraient peut-être nécessaires pour réaliser ces plans-là. Donc, on a ouvert une petite porte qui est là nôtre, qui est celle du secteur privé, qui pourrait peut-être être intéressante.

M. Ménard: Oui, mais il faudrait que le privé y trouve un revenu, donc que ce soit dans les domaines de rentabilité.

• (10 h 40) •

M. Auger (Jacques): Bien sûr, mais, dans le moment, ce qu'on constate, c'est que, lorsque les gouvernements font face à tous les besoins qu'ils ont dans tous les programmes qu'ils ont, souvent il n'y a pas suffisamment d'argent pour satisfaire tous les besoins. Donc, en développement, par exemple, de réseaux de transport, on sait que maintenant il y a une bonne partie de ça qui se fait déjà dans le privé, nos amis du Chemin de fer pourront en témoigner. Il reste les routes, par exemple, où il y a énormément de besoins. Et c'est un peu dans ce sens-là, je pense, qu'on recommandait d'explorer ce côté-là. J'utiliserai le mot privatisation. Il y en a qui aime moins ça, mais ça serait peut-être une avenue intéressante pour pouvoir se donner les moyens un peu plus rapidement. Bien sûr que la privatisation veut dire que les gens qui s'y intéressent veulent faire un profit avec ça. Ça, c'est évident. On ne s'en cache pas.

M. Ménard: O.K. Maintenant, vous dites que la Commission n'a pas de pouvoir décisionnel. Vous êtes quand même sensible au fait que les gens vont avoir à se concerter dans une optique de planification? Et, dans une optique de planification, on a moins de risques que les gens aient peur, quand ils sont en minorité, d'être écrasés par la majorité. Et, justement, l'optique de planification est différente dans ce sens qu'on amène les gens à fixer les objectifs communs qui sont acceptés à tous et à regarder quelles sont les décisions dont on a besoin pour réaliser ces objectifs. Et là que les décisions relèvent du pouvoir local ou qu'elles relèvent du pouvoir national, les décisions s'imposent d'elles-mêmes et les gens ont plus tendance à les prendre s'ils ont participé à la planification.

Vous réalisez que c'est ça ou bien je les invite autour d'une table où tout le monde a peur à un moment donné d'être mis en minorité et de perdre des pouvoirs au profit de l'ensemble?

M. Auger (Jacques): Oui. Moi, je réalise bien ça. Et, pour avoir essayé de concilier des intérêts à

plusieurs reprises, incluant dans la Table de concertation de l'industrie ferroviaire, dont je vous parlais tout à l'heure, je suis bien conscient que ce n'est pas facile d'allier tous les intérêts autour d'une table, même lorsqu'il n'y a qu'un sujet. Et le sujet que j'abordais lorsque j'ai présidé cette Table-là était l'avenir de l'industrie ferroviaire dans son plus grand sens, pas juste les chemins de fer mais tout ce qui gravite au niveau économique autour. Ça n'a pas été facile, mais on a réussi. Mais on n'avait pas à prendre des décisions finales. On ne faisait que recommander des décisions aux différentes instances de gouvernements.

Mais, lorsqu'on arrive pour implanter ces recommandations-là, c'est souvent là où ça ne fonctionne pas suffisamment vite. On ne se concerte plus beaucoup. Parce que, dans mes recommandations de la Table ferroviaire, par exemple, il y en avait au gouvernement fédéral, il y en avait aux gouvernements municipaux, il y en avait au gouvernement provincial, il y en avait aux compagnies elles-mêmes. Ça ne s'est pas finalement tout réalisé. On a fait du chemin, mais c'est un moyen qui est un peu boiteux, dans le fond, parce qu'il prend énormément de temps. Et aujourd'hui on sait qu'avec la mondialisation des marchés et tous les impératifs auxquels on doit faire face le temps est précieux.

C'est un peu dans ce sens-là qu'on suggérerait peut-être, à notre façon — bien sûr, ce sera à vous d'en juger parce que vous entendez un peu tout le monde — d'aller peut-être un petit peu plus loin. Nous, on dit: Allez beaucoup plus loin. Mais on sait que d'autres vont dire: Allez moins loin. Donc, ça sera à vous, M. le ministre, d'en juger. Mais on pense qu'en donnant un peu plus de moyens à cette Commission-là on pourrait peut-être être plus efficaces, dans un sens — collectivement, je parle, là — et peut-être être en avant de la situation par rapport à nos concurrents.

M. Ménard: Je vous comprends bien. En partant avec l'idée que vous n'aviez pas de décisions à prendre, vous en êtes arrivés plus rapidement à des consensus. Ce qui a manqué ensuite, c'est la rapidité de ceux qui pouvaient prendre des décisions à les prendre. Ça, ce seraient les gouvernements.

M. Auger (Jacques): Exactement. Les preneurs de décisions n'étaient pas concertés, les planificateurs l'étaient, et c'est ça que j'ai peur qui arrive ici. Ha, ha, ha!

M. Ménard: Oui. C'est exactement ce que je pensais et c'est pour ça que je l'ai conçu comme ça, mais après ça ce sera au gouvernement d'être rapide ou pas et on le jugera d'autant. O.K. Alors, je vous remercie à la fois de votre appui et je m'aperçois qu'il y a une communauté de pensée.

Quant à la présence des socioéconomiques, je suis certain que les médias vous informeront largement du fait que les opinions sont très diverses sur le sujet. Ha, ha, ha! Je vous remercie d'avoir ajouté à cette diversité.

Je suis sûr que d'autres voudront en parler par la suite. Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Mme la députée de Marguerite-Bourgeoys.

Mme Frulla: Bon. M. Auger et M. O'Meara, bienvenue. J'aimerais effectivement continuer un petit peu dans la discussion mais surtout dans l'essence même: votre vision, vous, de la Commission versus ce qui est présenté réellement.

Vous disiez dans votre présentation que cette Commission-là, c'est une Commission qui devrait d'abord et avant tout développer, oui, une vision métropolitaine. Je pense que tout le monde est d'accord, là, pour avoir une vision métropolitaine. C'est la forme que prend... C'est la réunion de différents intervenants autour d'une même table qui diffère. Il n'y a personne qui n'a pas en tête cet objectif ultime de développer, justement, une vision métropolitaine pour mieux planifier. Il n'y a personne ici et il n'y a personne des gens qu'on entend. Et il y a un consensus à ce que le ministre soit président pour lier le gouvernement. Bon. Alors, on part avec ça. Donc, on a deux éléments qui sont très positifs.

Cela dit, au niveau de la façon de faire, vous dites que cette Commission-là devrait être l'outil privilégié pour développer, en fait pour faire du développement économique, hein, si je vous entends bien. À preuve, vous dites que la Commission devrait avoir les moyens nécessaires et, deuxièmement, pourrait même subventionner des organismes à but lucratif... Pas «organismes», mais attendez. Je vais vous le dire exactement. Je veux vraiment voir un petit peu la différence entre ce que... Bon, quand vous dites «conclure des ententes financières avec des entreprises à but lucratif», hein. D'une chose.

Maintenant, hier, le ministre disait d'une façon non équivoque à l'UMRCQ que celle-ci n'avait rien compris et que la Commission de développement de la Métropole ne sera pas là pour faire du développement économique, mais pour créer une pensée métropolitaine. Voilà l'un des quatre mandats de la Commission qui concernent le développement économique. Donc, d'un côté, vous, dans votre lecture, vous dites Cette Commission-là devrait — hein, spécifiquement — faire et être l'outil du développement économique de la grande région de Montréal, avec une pensée unifiée et métropolitaine, aller jusqu'à financer pour développer des industries, et, de l'autre côté, le ministre, lui, c'est clair — en tout cas, il l'a dit clairement hier — il ne voit pas ça du tout de cet oeil-là, premièrement.

Deuxièmement — donc, j'essaie de voir votre perception par rapport à ce qui existe sur la table — vous revenez en disant: Ça prend des objectifs précis, des objectifs et des échéanciers, du financement, etc., pour que ce soit efficace. Ce n'est pas ça qui est présenté du tout. En fait, c'est consultatif et la Commission a un pouvoir de recommandation auprès des ministres sectoriels, qui, eux, ont les budgets et

évidemment le pouvoir ultime et qui, selon une vision d'ensemble, doivent appliquer, finalement leur plan à eux, que ce soit au niveau de l'environnement, que ce soit au niveau du transport, que ce soit au niveau de l'aménagement du territoire.

Alors, j'essaie juste de comprendre. Le projet qui est sur la table, ce n'est pas tout à fait un projet que vous décrivez, au contraire. Est-ce que, si on va de l'avant avec un projet tel qu'il est proposé, c'est-à-dire une grande table de concertation avec plus d'élus municipaux que d'élus socioéconomiques — et ça, mon collègue va y revenir — qui n'est que consultative et qui n'a pas le mandat premier de faire du développement économique, vous pensez que c'est la meilleure solution pour Montréal, qui possède déjà plusieurs structures, dont 200 décisionnelles ou non décisionnelles, privées ou publiques?

M. O'Meara (Raymond): Bien, écoutez, c'est une question pas mal complexe. Mais, d'une part, je pense que fondamentalement il ne faut pas oublier qu'on en a besoin, d'une commission comme ça, on a besoin d'un organisme comme celui-là. Je pense que, comme on l'a dit ou on l'a souligné au début, selon les travaux de la commission Pichette, tous les travaux qui ont eu lieu dans ce sens-là, ce qui se fait dans d'autres villes nord-américaines, ce qu'on voit maintenant, ce qui est en train de se passer à Toronto, c'est évident qu'il faut arriver à un organisme comme cette Commission-là.

Je pense que, nous, on perçoit... Il y a une certaine procédure par étapes, je pense. Je pense qu'on s'aperçoit que le gouvernement a voulu aller par étapes. Par exemple, en ayant créé l'Agence métropolitaine de transport, d'une part, et, ensuite, en la faisant plus ou moins se rapporter à cette Commission-là — pas directement, si je comprends bien, mais au moins les recommandations de l'Agence métropolitaine de transport devront aller à cette Commission-là — on commence à créer une superstructure, et je pense que, au cours des années qui vont venir, il y a d'autres secteurs d'activité qui vont se rapporter à cette Commission-là. Moi, je pense essentiellement que, nous, on est fondamentalement en faveur de la Commission

• (10 h 50) •

Pour ce qui a trait au développement économique, il y a bien des façons. Nous, quand on a suggéré dans notre rapport de conclure des ententes avec des organismes à but lucratif, c'est qu'il y a beaucoup d'entreprises québécoises qui oeuvrent dans des domaines qui peuvent rendre des services à la communauté, à la métropole, disons. Et puis on ne s'en sert pas assez. On ne capitalise pas assez là-dessus, à mon avis.

J'ai travaillé, moi, pendant plusieurs années à essayer de développer un réseau de trains de banlieue pour le Grand Montréal. C'est évident que, si les gouvernements avaient voulu, dans le passé, y aller avec ce projet-là, ça aurait été une entente conclue avec un organisme à but lucratif. Ça a été et ça aurait été et ça serait, si on le faisait dans le futur, l'utilisation d'actifs qui

appartiennent au privé mais qui, dans le fond, font partie de notre patrimoine. Les lignes ferroviaires, nous autres, on est de plus en plus conscients, les compagnies de chemin de fer, qu'on possède quelque chose qui appartient, dans le fond, au patrimoine. Puis on l'a vu avec l'emprise ferroviaire, disons, entre Saint-Jérôme puis Mont-Laurier, ce que ça a fait, là. Ça fait juste deux ans peut-être que ça a été acheté par le gouvernement. Puis ça a vraiment créé quelque chose de fondamental pour les communautés dans ce coin-là.

Mais, par analogie, on a encore des voies ferrées qui existent. On aimerait bien s'en servir. Par exemple, la voie ferrée entre Sainte-Thérèse et Saint-Jérôme, on ne s'en sert plus pour les trains de marchandises. On espérait, on espérait, comme beaucoup de gens ici, autour de cette table-ci, le savent — parce que j'en ai rencontré plusieurs parmi vous — que l'ancien gouvernement, que votre gouvernement allait aller de l'avant avec ce projet-là. Là, on est dans l'indécision. Qu'est-ce qu'on va faire? On est sur le point de prendre la décision de la mettre en vente, cette ligne ferroviaire là, parce qu'on ne s'en sert pas. On attendait. Alors, là, on va la mettre en vente. Qu'est-ce qui va arriver? Bien, soit que les communautés l'achètent. La possibilité qu'un CFIL, un chemin de fer à intérêt local, l'achète, elle n'est pas tellement grande parce qu'il n'y en a pas, de trafic ferroviaire. Alors, c'est peut-être le gouvernement qui va l'acheter encore.

Mais, nous, ce qu'on vous dit pour favoriser le développement économique: Conjointement, avec les acteurs du secteur économique, c'est possible de conclure des ententes créatives. Non pas des ententes qui sont toujours à coups de subventions. On a proposé à moult reprises de faire des ententes où le secteur privé prendrait des risques dans ce domaine-là. Et puis, bon, en tout cas, je pense que c'est des exemples comme ça que, nous, on avait à l'esprit.

Je vais vous donner un autre exemple. On est en train de faire, vous avez peut-être vu un reportage à la télévision... On a un projet-pilote entre Montréal et Toronto pour transporter des camions, la remorque, là, c'est-à-dire sur les trains, mais avec un nouveau système où ça ne demande presque pas d'investissements. C'est tout simplement une plate-forme qui s'ouvre comme ça et le camionneur monte son train là-dessus. C'est très, très, très avant-gardiste. Les réservations peuvent être faites sur l'Internet.

M. Chagnon: Mme la Présidente, j'aurais une question.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, bien, c'est ça, si vous voulez conclure parce qu'il y a beaucoup de questions à poser puis le temps est limité.

M. O'Meara (Raymond): Je m'excuse, M. Chagnon. Alors, écoutez, je veux juste dire que c'est un autre exemple de choses où il pourrait y avoir de la collaboration entre le privé et le secteur public.

Mme Frulla: Mais, pour continuer un petit peu dans cette veine-là, c'est que la Commission, telle que présentée, hein, ce n'est pas ça, là. La Commission, telle que présentée, ne donne aucune de ces possibilités-là, d'une part. Puis, deuxièmement, ce dont vous parlez, c'est qu'elle peut recommander au niveau du ministère des Transports, mais c'est quand même le ministère des Transports qui va avoir, surtout dans les dossiers dont vous parlez, la décision finale.

Ce qui m'amène à une autre question, alors. Dans votre domaine spécifique qui est le transport, le fédéral est un joueur majeur et, si je suis votre ligne d'idées, bien... D'ailleurs, le Syndicat des professionnels de la ville de Montréal aussi le déplorait. C'est que, en suivant, là, tout votre raisonnement, le fédéral devrait avoir un siège sur cette Commission-là, puisque, dans certains domaines, surtout dans le transport, ils sont interpellés.

M. Auger (Jacques): Écoutez, moi, j'aimerais revenir aux données fondamentales pour essayer de vous répondre, nos données fondamentales de ce qu'on a mis ensemble, les trois sociétés qui apparaissent devant vous. Nous, on a regardé ça comme personnes d'affaires et on a dit: Bien, dans la région de Montréal, on a vraiment un besoin de concertation, et, sur ça, on appuie le ministre dans son projet. Mais on a dit peut-être qu'il faudrait aller plus loin parce que, finalement, nous, on pense que le temps presse. Nous, on pense que, si on n'est pas efficace, rapide, dans ce monde d'aujourd'hui, bien, on ne sera pas gagnant. Et le Québec doit être gagnant et la région de Montréal doit être gagnante.

Donc, allons un peu plus loin et donnons à cette Commission-là... Parce que finalement la Commission va se réunir et va décider d'un plan et de priorités à l'intérieur de ce plan-là. Pourquoi est-ce qu'on ne lui donnerait pas — moyennant peut-être des aménagements qui seraient autres — en principe le droit d'aller plus loin, le droit d'établir ses priorités et de les recommander fortement, sans enlever rien aux gouvernements supérieurs, que ce soit le fédéral ou le provincial, et après ça lui donner des moyens d'exécuter ce qu'elle devrait exécuter?

C'est un peu le pas additionnel qu'on suggère: pas nécessairement de remplacer les instances qui existent, ce serait peut-être trop téméraire, mais d'aller un peu plus loin. Parce que ces gens-là, s'ils sont compétents, s'ils sont bien choisis — et ils vont l'être, j'imagine — devraient être capables d'aller plus loin. S'ils arrivent à un consensus, ils devraient être capables d'établir leurs priorités selon des lignes directrices, bien sûr, parce que ça doit être inscrit dans une plus grande problématique, et après ça d'en faire la réalisation. C'est ce qu'on dit. C'est ce qui nous apparaît dans nos lunettes de personnes d'affaires comme logique, d'aller un petit peu plus loin.

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

M. Kieffer: Mme la Présidente, messieurs. Deux questions, j'ai des confrères, consoeurs qui veulent intervenir. Premièrement, quant à la composition, le ministre l'a souligné, c'est clair que vous ne faites pas le consensus dans vos recommandations vis-à-vis de qui devrait faire partie de la Commission. Ça m'intrigue de voir que, d'une part, vous demandez la parité au niveau de la Commission, et, à toutes fins pratiques, la majorité au niveau du conseil exécutif, d'après ce que j'ai pu comprendre. Corrigez-moi si j'ai tort, mais j'aimerais que vous précisiez, parce que la vision qu'on a d'une réalité se traduit de différentes façons, soit quant au but mais aussi quant à la composition, qui va prendre les décisions.

Deuxième question, et là je reviens au plan de transport. Alors — et je suis d'accord avec l'essentiel de ce que vous dites, mais j'aimerais voir comment vous allez créer les ponts et les harmonisations entre vos champs d'intervention et ceux de la Commission — vous dites que le mémoire insiste sur la nécessité et la priorisation qui doit être donnée à la préparation d'un plan de transport intégré. Ça vous apparaît comme étant essentiel pour placer Montréal sur la carte. Et vous précisez aussi ce que ça va toucher. Et là vous êtes large, vous allez aussi bien au niveau du transport routier, transport maritime, transport aérien, transport en commun et transport privé, etc. Bon.

Comment ADM voit-il son rôle en tant qu'organisme qui touche à un des aspects de ce transport-là vis-à-vis du rôle global qui serait celui de la Commission quant à la préparation d'un plan de transport stratégique? Là, je voudrais que vous me disiez, par exemple vis-à-vis de votre propre plan de développement — vous autres, à ADM, vous en avez un — si la CDM arrivait avec un plan différent, qui va arbitrer. Va-t-il y avoir des arbitrages? Où vont se situer les harmonisations? Puis qu'est-ce qui va arriver si vous ne vous entendez pas? C'est quoi qui arrive? Voilà.

M. Auger (Jacques): Excellentes, excellentes questions. Je vais vous donner deux exemples parce que c'est souvent plus facile de procéder par exemple pour répondre. Dans toute décision de grand projet, de grande réalisation dans le domaine soit de l'aviation, soit du maritime, soit du ferroviaire, il y a toujours un élément de multimodalité, si je peux employer le terme, un élément où on doit se connecter, entre guillemets, avec les autres modes. Et ce n'est pas nouveau.

• (11 heures) •

Et, depuis qu'ADM existe — ça fait cinq ans — une des premières choses qu'on a faites, c'est de s'aboucher avec la CUM, avec le ministère des Transports du Québec pour regarder les problèmes de transport terrestre face à la desserte de ces aéroports-là.

Donc, ça, ça illustre le besoin d'une concertation. Et, nous, on n'a pas attendu qu'il y ait un véhicule spécifique pour le faire. On est allés voir tout le monde, on les a mis alentour de la table. On a même impliqué des gens périphériques comme la SQ, ces gens-là qui

avaient des demandes à faire dans le réseau des transports terrestres. On est allés voir nos amis des chemins de fer aussi parce qu'on a dit: Peut-être que votre train passe à un demi-mille de Dorval puis qu'il passe à un mille et demi au sud de Mirabel; il y aurait peut-être moyen de faire des choses ensemble. Tout de suite, on a fait ça parce qu'on trouvait ça absolument nécessaire de le faire.

Même chose quand j'étais du côté maritime. On faisait la même chose. Le port de Montréal, s'il va chercher trois nouvelles lignes maritimes puis qu'il y a 100 000 containers de plus qui se débarquent sur le port, ils vont aller quelque part, ces containers-là. Et, s'il n'y a pas de boulevards, s'il n'y a pas d'autoroutes, s'il n'y a rien, si le plan directeur des transports de la région de Montréal n'a pas pensé à ça parce que c'était une juridiction fédérale ou c'était une juridiction autre, bien, qu'est-ce qui va souffrir? Ce n'est pas le fédéral, ce n'est pas le provincial; c'est le client. Moi, ce qui m'intéresse, c'est de satisfaire mon client. Raymond O'Meara, il veut satisfaire son client. Satisfaire son client, c'est d'être capable de lui livrer la marchandise en temps. Pour moi, c'est d'être capable — quand je dis moi, ce n'est pas moi, c'est moi plus, plus, plus; c'est le gouvernement provincial aussi qui est là-dedans — de lui permettre de se rendre à l'aéroport en temps raisonnable.

De là un besoin de concertation puis, s'il n'y a pas un milieu pour le faire, s'il n'y a pas une commission pour le faire... Il n'y en avait pas dans le temps. Moi, je m'en suis fait une. Puis c'était un groupe de travail, mais ça impliquait tout le monde. Et là où souvent ça bloque, c'est au moment des décisions, parce que chacun a sa propre priorité. Moi, j'ai ma priorité au niveau des aéroports, le gouvernement du Québec a ses propres priorités au niveau du réseau de transport, le fédéral a d'autres priorités, les chemins de fer en ont d'autres.

Et c'est pour ça que, nous, on dit: Si on peut, en plus de faire parler tout ce monde-là... Parce que ça, on l'a fait. Je vous ai donné des expériences que j'ai eues, moi. Je viens de vous en donner une autre. Je ne sais pas si Raymond en a d'autres. Mais c'est bien évident que, quand on s'est assis alentour de la table en 1992 — à la fin de 1992 — pour parler des difficultés, à certaines heures de pointe, d'accéder à l'aéroport de Dorval par la route 20, tout le monde était d'accord. Tout le monde était d'accord qu'il y avait un problème.

On n'était pas tous d'accord sur la solution. On s'est mis ensemble pour faire des études. On en a fait avec le gouvernement du Québec. On a sorti une solution. Moi, j'aurais aimé l'avoir demain matin. Le gouvernement du Québec avait d'autres priorités, il n'avait pas nécessairement tous les moyens qu'il aurait aimé avoir, puis ça ne s'est pas fait. Ça va peut-être se faire éventuellement. Et je ne blâme personne, là. Je comprends tout ce qui est arrivé. Mais tout ce que je dis: Si on avait un organisme efficace pour établir ces priorités-là, bien peut-être que ça aiderait tout le monde, et en particulier les usagers.

M. Kieffer: Et l'arbitrage? Si vous avez un plan, vous, qui ne va pas dans le sens et selon les orientations de l'autre, c'est quoi qui arrive? Les gens s'assoient puis en arrive à un consensus ou bien il y en a un qui tranche?

M. Auger (Jacques): Moi, ce que j'ai remarqué, c'est que, si je le fais dans ma cour avec mes amis, comme je vous ai expliqué... J'ai ramassé tout le monde alentour de ma table puis on a dit: Bien, on «peut-u» travailler ensemble? Et tout le monde était de bonne foi. Mais ça n'a pas abouti aussi vite que j'aurais aimé. Ça va peut-être arriver. On va y arriver plus tard. Si on faisait ça alentour d'une table, il y aurait deux avantages. Il y aurait l'avantage de connaître plus rapidement les autres besoins. Parce que souvent, quand on le fait en regardant les siens seulement — ses besoins — on ne voit pas ceux des autres. Puis on peut comprendre qu'il y a d'autres priorités. On peut aussi débattre de nos priorités devant tout le monde et finalement, s'il n'y a pas de consensus, c'est un gouvernement supérieur qui doit décider, si c'est dans sa compétence.

Et ça, ça ne devrait pas changer. S'il n'y a pas de consensus, il y aura quelqu'un d'autre qui devra décider. Si on donne le pouvoir à la Commission, c'est elle qui va décider; si on lui donne juste un pouvoir de recommandation, c'est le plus haut qui va décider. Mais, au moins, au lieu de faire ça chacun dans notre propre cour, on fera ça autour d'une table avec les intérêts collectifs de la région.

M. Kieffer: Dans le contexte que... De la façon dont vous posez votre question, là, c'est-à-dire de la façon dont vous m'apportez votre vision, O.K., comment se seraient pris la décision et le choix final vis-à-vis, par exemple, de Mirabel, Dorval? Parce que vous donnez souvent des exemples concrets, je vous en donne un là.

M. Auger (Jacques): Bien, celui-là, on a dit tout à l'heure que les instances qui ont des responsabilités devraient les prendre. Ça ne leur enlève absolument rien. ADM a la responsabilité... et a sa propre table de concertation qui s'appelle la SOPRAM. Et, dans ce contexte-là, elle a pris ses décisions.

Donc, maintenant, il y a des incidences à ces décisions-là qui débordent le champ de responsabilités d'ADM, les routes. Et ça je vous l'ai dit dès 1992, puis on a pris notre décision en 1996. Ça faisait quatre ans qu'on collaborait, une vraie belle collaboration — puis elle existe encore — avec le gouvernement du Québec, le ministère des Transports du Québec, sur les correctifs à apporter pour avoir une meilleure desserte aux deux aéroports. On n'avait pas juste parlé de Dorval, on parlait des deux.

Donc, ça, ça s'est fait dans le cadre d'initiatives d'ADM, dans ce cas-là, mais ça aurait pu se faire dans le cadre de la Table métropolitaine des transports, qui a existé il y a quelques années, ou ça pourrait se faire dans le cadre de la Commission, éventuellement.

Il n'y a aucun problème. ADM serait ravie d'être capable de contribuer à une commission de développement de la métropole comme ça, parce qu'elle l'a fait finalement, mais dans l'institution qu'elle s'est créée elle-même avec le gouvernement du Québec puis la CUM. On avait amené tous ces gens-là pour Dorval. La ville de Montréal était là, la CUM, le gouvernement du Québec, et la SQ avait demandé d'être observateur parce qu'il y avait des besoins spécifiques à eux pour desservir, là, le trafic de ces artères-là, la 520 et la 20 en l'occurrence.

M. Kieffer: Merci, Mme la Présidente, je vais laisser la place à...

La Présidente (Mme Bélanger): Merci. M. le député de Westmount—Saint-Louis.

M. Chagnon: Merci, Mme la Présidente. Bienvenue messieurs. D'abord, je remarque que vous suggérez que la...

La Présidente (Mme Bélanger): Donnez des réponses un petit peu plus courtes.

M. Chagnon: Oui, je vais être aussi bref dans l'élaboration des questions pour vous donner une chance aussi pour...

Je remarque dans votre document que vous dites que le projet de loi n° 92 propose une commission que vous voudriez voir davantage décisionnelle. Maintenant, vous demandez aussi que les socioéconomiques représentent 50 % du conseil d'administration. Est-ce que vous voudriez, vous, avoir un siège, par exemple?

M. Auger (Jacques): C'est évident que ce sera à la Commission de dire ça. On est trois ici. Bien sûr, si vous me demandez: Est-ce qu'ADM aimerait être là? Moi j'ai fait partie de la Table métropolitaine des transports et j'ai trouvé que non seulement j'ai appris énormément là-dedans, mais j'ai contribué aussi, à la mesure de mes moyens. Si jamais j'étais appelé, je serais sûrement intéressé...

M. Chagnon: Comme l'UPA hier...

M. Auger (Jacques): ...puis je ne sais pas si mon collègue le serait aussi.

M. Chagnon: Probablement que M. O'Meara serait aussi intéressé. L'UPA l'était hier. Maintenant, il y a un petit problème qui se pose. Si la Commission devait être davantage décisionnelle, quel mandat public, quelle autorité politique auriez-vous pour prendre des décisions qui touchent, entre autres, des fonds publics?

M. Auger (Jacques): L'autorité, moi, je ne suis pas un législateur, mais l'autorité viendrait du projet de loi dont on parle. Si le gouvernement décide qu'on devrait donner plus d'autorité à...

M. Chagnon: Non, je parle de vous. Vous, quel est votre mandat public? Quelle autorité politique, vous, vous avez pour siéger sur une commission qui serait décisionnelle, qui dépenserait des fonds publics?

M. Auger (Jacques): Mais je pense qu'il n'est pas contre-indiqué d'avoir un bon équilibre entre des gens qui ont un mandat politique, soit municipal soit régional, et des gens qui amènent le côté des affaires. Parce que de plus en plus...

M. Chagnon: D'accord, vous pourriez être consultatifs...

M. Auger (Jacques): ...on souhaite ça, une collaboration intense entre les deux, intime même entre les deux. On le souhaite, et on le voit partout.

M. Chagnon: Les gens, les corps élus disent la même chose. Ils disent que les groupes socio-économiques devraient être consultatifs pour les gens qui vont prendre des décisions ou qui ont des mandats publics et politiques vis-à-vis d'une autorité et qui ont une autorité politique vis-à-vis d'une population qui les a élus, ce qui n'est pas le cas des gens du secteur socio-économique.

M. Auger (Jacques): Je pense que le plus bel équilibre qu'on pourrait voir là-dedans, ça serait entre ceux qui ont des mandats de protéger les intérêts de leurs citoyens, les élus, d'une part — puis c'est une grande responsabilité — et tout le secteur socio-économique, qui a d'autres impératifs face au développement économique, face à sa clientèle. Moi, je verrais...

• (11 h 10) •

M. Chagnon: Quand on parle du secteur du transport, par exemple, vous êtes une autorité en la matière, c'est indéniable, c'est incontournable d'ailleurs, mais une chose est certaine, vous n'avez pas de mandat public ni politique pour dépenser de l'argent public. Et c'est évident que, si on a un plan de transport de Montréal, je me rappelle en avoir vu déjà dans le passé qui pouvait faire en sorte que les gouvernements municipaux, régionaux ou du Québec dépensent des centaines de millions de dollars, si on demande à la Commission de prendre des orientations dans ce domaine-là et d'être décisionnelle, il me semble que c'est un petit peu contre-indiqué que des gens qui ne sont pas élus, qui n'ont pas une autorité politique, qui ne sont pas imputables devant l'opinion publique puissent avoir la possibilité de dépenser de l'argent public.

M. Auger (Jacques): Bien, moi, je pense que, si vous voulez avoir l'heure juste quant aux besoins, vous devez avoir alentour de la table des gens qui vont défendre toutes les causes, qui vont défendre les causes de leur municipalité, de leur région, de leur communauté urbaine, d'une part, et les causes de leur client, les causes de leur industrie, d'autre part. Si vous n'avez pas

ça, vous allez manquer un bon côté de la médaille, puis les décisions vont peut-être s'en ressentir.

M. Chagnon: Mais rendez-vous compte de votre réponse. Lorsque vous dites qu'on manquerait une partie de gens qui seraient éminemment intéressants à consulter pour que l'autorité politique puisse prendre sa décision, c'est exactement ce que suggèrent les corps élus qui sont passés ici dans les deux derniers jours. Et vous avez raison. En principe, ADM, comme je le disais tout à l'heure, serait incontournable, comme les ports nationaux, comme les chemins de fer, comme les autorités de transport, comme l'Agence, etc., sont des groupes qui seraient incontournables, qui devraient être consultés avant la prise de décision d'un plan de transport intégré sur l'ensemble du territoire métropolitain. La prise de décision, elle — parce que vous demandez à la Commission d'être décisionnelle — doit être prise par des autorités politiques élues.

M. Auger (Jacques): Bien, moi, je vais vous ajouter à ça peut-être une autre dimension. C'est que l'avenir est au partenariat entre le secteur privé et le secteur public, selon moi. Et ce partenariat-là, ce n'est pas juste des beaux mots. Il doit être cousu aussi de fil d'or et de fil d'argent. Et, de plus en plus, il l'est. Donc, dans le développement des infrastructures de notre grande région, il n'est pas impossible de voir qu'il y aura une nécessité d'avoir des partenariats entre l'entreprise privée et l'entreprise publique ou le secteur public, si vous voulez, qui iraient jusqu'à l'apport de capital.

M. Chagnon: Oui. Mais on voit...

M. Auger (Jacques): À ce moment-là, pourquoi ne pas nous inclure au moment de la prise de décision?

M. Chagnon: M. Auger, la Chambre de commerce de Montréal fait l'administration des parcomètres puis du stationnement à Montréal. Est-ce que cela implique que la président de la Chambre ou un représentant de la Chambre devrait siéger au conseil municipal?

M. Auger (Jacques): Pas nécessairement, non.

M. Chagnon: Bon. C'est la même chose dans ce secteur-là, pour les mêmes raisons, les mêmes motifs.

M. Auger (Jacques): Bien, écoutez, moi, je vous ai donné mon opinion.

M. Chagnon: Oui. Mais c'est une... Vous demandez une commission décisionnelle. Vous avez le droit à votre opinion. Je vous fais tout simplement remarquer qu'il y a un conflit, même, c'intérêts potentiels entre des groupes des secteurs particuliers privés qui ont un intérêt et une expertise indéniables, je le répète... La vôtre est dans le secteur du transport; d'autres, c'est

dans le secteur, par exemple, environnemental ou dans le secteur de l'aménagement ou dans d'autres secteurs. Mais la prise de décision — c'est là ce que les élus disaient hier et avant-hier; ça fait du sens — doit revenir aux autorités politiques.

Le député de Groulx mentionnait le conflit ou le dossier que vous avez eu à traiter entre Mirabel et Dorval. Je vois une autorité politique — je regarde ça en observateur — qui a contesté le choix et l'opération qu'ADM... Sur lequel il n'y a pas un conseil d'administration qui est spécifiquement composé de gens qui sont élus. Il y a des élus, mais il y a... Ce n'est pas un conseil d'administration spécifiquement composé d'élus.

C'est le juge Viau qui a remis en question le modèle de consultation qu'ADM avait pris avant de prendre sa décision. Peut-être, peut-être — je dis bien «peut-être» — que, si le conseil d'administration d'ADM avait été composé d'élus, le problème de la consultation se serait moins posé, parce que les élus sont généralement plus sensibles à l'opinion qui les réélit que la moyenne des gens qui sont administrateurs puis qui viennent de n'importe quel niveau, mais de n'importe quel domaine, malgré et tout en ayant une expertise dans les domaines qu'ils administrent.

M. Auger (Jacques): C'est justement un bon exemple que vous venez de me servir. C'est la Société de promotion des Aéroports de Montréal, qui est composée majoritairement d'élus, qui a décidé, en dernière instance, d'appuyer la décision d'ADM, à 18 membres sur 21 et il y avait une abstention. Donc, il n'y en avait que deux contre, 18 pour, puis une abstention. Donc, la décision qui a été faite a été remise dans les mains d'un groupe où il y avait des socioéconomiques et des élus. Et, si mon compte est bon, c'est au moins paritaire ou supérieur du côté des élus.

M. Chagnon: Vous êtes dans un...

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

M. Chagnon: Merci, Mme la Présidente.

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

M. Laurin: Merci pour la qualité de votre réflexion. Vous n'avez pas parlé de ça dans votre mémoire, mais, moi, j'aimerais vous poser la question... Je note avec plaisir, évidemment, que vous favorisez la création de cette Commission de la métropole, à laquelle vous voudriez confier un rôle majeur pour l'avenir de la métropole.

Mais j'aimerais savoir de vous ce que c'est pour vous, la métropole. Est-ce que c'est la région métropolitaine de recensement, telle qu'elle apparaît dans le projet de loi, et, si oui, pourquoi cette métropole doit-elle comprendre toute la région métropolitaine de recensement?

M. Auger (Jacques): Bien, moi, je dois vous dire — vous allez peut-être être déçu, M. le député — qu'on a pris pour acquis que, depuis deux ans à peu près qu'on discute de ça autour de la Table métropolitaine des transports... Du moins au début, la Table métropolitaine des transports considérait le même territoire qu'on voit à la carte, ici, en arrière. Ça s'est changé un petit peu, là, au niveau des plaques d'immatriculation en tout dernier, où Mirabel s'est soustrait. Mais, moi, je n'y ai pas pensé spécifiquement. Je ne sais pas si, Raymond, tu y as pensé, mais je ne me rappelle pas, dans nos pourparlers entre nous, qu'on ait discuté de ça. On l'a pris pour acquis, finalement, étant donné qu'on travaille avec ça depuis deux ans. On ne s'est pas posé la question, vraiment. Moi, je ne me suis pas posé la question, je ne sais pas si.. Toi non plus?

M. O'Meara (Raymond): Moi, je trouve ça logique, en tout cas, mon opinion. Je baigne dans ces dossiers-là depuis quatre ou cinq ans, et je trouve ça logique que la métropole soit définie comme vous l'avez définie dans ce projet de loi là.

M. Laurin: D'accord.

M. Auger (Jacques): Je pourrais peut-être ajouter, si vous le permettez, que la Société de promotion des Aéroports de Montréal couvre sensiblement le même territoire, également.

La Présidente (Mme Bélanger): Une dernière petite question.

M. Laurin: Oui, une autre question. Vous avez dit, je pense vous avoir entendu dire que la création de cette Commission de la métropole permettra à la métropole de relever les importants défis ou enjeux de l'avenir, mais vous déplorez qu'on n'en parle pas dans le projet de loi.

Quels sont les plus importants de ces défis et enjeux pour lesquels la création de la Commission vous apparaît essentielle, à part le transport que vous avez très bien documenté?

M. Auger (Jacques): Ah bon! À part le transport, là on tombe dans des domaines...

La Présidente (Mme Bélanger): Trente secondes pour répondre.

M. Auger (Jacques): On tombe dans des domaines qui ne sont pas vraiment les nôtres. Moi, je me préoccupe aussi de l'aménagement du territoire, parce que, au niveau des aéroports, ça a un impact important, et il faut regarder ça dans notre lunette. C'est un autre domaine qui m'intéresse particulièrement, mais on n'a pas développé ça beaucoup. Ce qu'on a fait, vraiment, c'est des observations générales sur tout ce qui est en dehors du transport, pour s'attarder un peu plus longtemps au transport.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. Auger et M. O'Meara, de votre participation

M. Auger (Jacques): Merci, madame.

La Présidente (Mme Bélanger): Je m'excuse, mais le temps étant ce qu'il est, on est obligé de le maintenir.

Une voix: Pardon?

La Présidente (Mme Bélanger): J'ai dit: Je m'excuse de presser les gens, mais on a un horaire à respecter.

M. Auger (Jacques): Merci beaucoup.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, j'appellerais maintenant l'Association du camionnage du Québec.

(Consultation)

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. Pigeon, bonjour.

M. Pigeon (Claude): Bonjour.

• (11 h 20) •

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, comme les autres intervenants, vous avez 20 minutes pour présenter votre mémoire, et qui sera suivi par un questionnement de 20 minutes du côté ministériel et de 20 minutes du côté de l'opposition. Je me fais faire des remarques et des... Pas des reproches parce que ce n'est pas ma faute quand les réponses sont trop longues. Mais il y a des gens, des députés qui voudraient poser plus de questions, mais, étant donné que les réponses sont très longues, ça mange leur temps et ils sont obligés de rester sur leur appétit. Alors, je demanderais que les questions soient courtes mais qu'aussi les réponses soient assez courtes pour être le mieux informés possible. Alors, M. Pigeon, vous avez la parole.

Association du camionnage du Québec inc. (ACQ)

M. Pigeon (Claude): Merci, Mme la Présidente. M. le ministre, membres de la commission, mon nom est Claude Pigeon. Je dirige l'Association du camionnage du Québec. Nous tenons, tout d'abord, à vous remercier de l'invitation que vous nous avez faite à comparaître devant cette commission. L'objet de notre propos aujourd'hui est de vous dresser un profil de ce qu'est le camionnage dans la région de Montréal, de sorte que la commission ne s'engage pas dans l'identification de faux problèmes ou, même, de solutions qui ne seraient pas les bonnes.

Essentiellement, nous vous présentons le contenu d'un mémoire que nous avons préparé pour la Table

métropolitaine des transports mais qui n'a jamais entendu tout le secteur du transport des marchandises, les municipalités s'en étant retirées. C'est le document que vous avez devant vous, et je vais donc vous le présenter en y faisant des liens avec le projet de loi n° 92.

L'Association du camionnage du Québec représente 600 membres, répartis sur tout le territoire de la province. Plusieurs sont dans la région de Montréal. Nous représentons principalement des transporteurs publics. Et je tiens à vous expliquer ce qu'est la notion d'un transporteur public par rapport à un transporteur privé, parce que je vais y revenir plus tard et c'est très important dans la problématique du camionnage à Montréal. Un transporteur public, c'est quelqu'un qui transporte pour le compte d'autrui, c'est un professionnel du transport, il transporte les choses des autres. Par opposition à un transporteur privé, qui fait du transport pour compte propre, qui transporte ses propres choses avec ses propres véhicules. Le transporteur privé, pour lui, le transport, c'est une activité accessoire à son activité principale, et vous verrez où je veux en venir avec cette distinction un peu plus tard. Donc, notre Association représente essentiellement des flottes de transporteurs publics, surtout de taille moyenne ou de grande taille, donc de 10 véhicules et plus.

L'objectif de notre intervention est en trois volets: d'abord, de contribuer à abolir les entraves au développement de la métropole à travers un plan de transport efficace, deuxièmement, de dresser un portrait du camionnage dans la région de Montréal; et, troisièmement, de vous proposer une approche régionale efficace.

D'abord, les entraves au développement. Ce dont on se rend compte, c'est que le transport est un outil et un accessoire au développement économique. C'est, en soi, une activité économique, mais c'est aussi un support essentiel à tout secteur primaire et secondaire. Donc, je ne suis pas ici pour vous faire la promotion d'un mode de transport, mais pour vous expliquer que les activités de transport, c'est extrêmement important dans la région. Je vais vous dresser, donc, un portrait purement factuel de la situation.

Le profil de l'industrie, maintenant. Établissons, d'entrée en matière, que le transport des marchandises à travers les transporteurs publics, c'est une activité de transport en commun. Ça en fait sourire souvent plusieurs quand on dit ça, mais il faut bien comprendre que c'est la mise en commun de marchandises à travers un mode de transport qu'on essaie d'exploiter de la façon la plus optimale possible. Ça répond donc à un besoin de l'économie, et non pas à un caprice. On ne roule pas pour le plaisir de rouler avec un camion, c'est parce qu'il y a une demande et on y répond.

Le camionnage, c'est le mode privilégié de transport pour les expéditeurs dans 80 % des cas, et la région de Montréal n'y fait pas exception. Pour plusieurs raisons. C'est un mode qui est flexible, qui est rapide. Le concept du juste à temps est un concept qui a gagné beaucoup en popularité au cours des dernières années. C'est un mode de transport qui nous permet d'être très

fidèles en termes de rendez-vous à heure fixe, et ça répond bien à un besoin des expéditeurs.

Qui sont les transporteurs dans la région de Montréal? Et ça, c'est bien important de l'établir dès le début de la présentation parce que ça va vous donner une petite idée de là où on peut trouver des pistes de solution. Les transporteurs dans la région de Montréal: 61 % des 44 000 transporteurs s'y trouvent. Il y a donc 26 700 transporteurs dans la grande région de Montréal, telle qu'on la voit sur la carte, ici, à l'avant. Ces 26 000 transporteurs là ont 35 % des poids lourds immatriculés au Québec. C'est donc 34 400 poids lourds, c'est-à-dire de plus de 3 000 kg, qui sont immatriculés dans la région de Montréal.

Et là je reviens à la notion de transporteur privé dont je vous parlais tantôt: 84 % de ces 26 000 transporteurs là sont des transporteurs privés, 84 %. C'est une proportion qui est énorme, surtout si on la compare à l'ensemble du Québec, où 75 % d'entre eux sont des transporteurs privés. Rappelez-vous de ce chiffre: 84 %. Ils ont, ces gens-là, 81 % des véhicules qui circulent dans la région de Montréal, par rapport à 79 % dans l'ensemble du Québec. Donc, on voit que les proportions de transporteurs privés sont toujours plus grandes, soit en véhicules ou en transporteurs, dans la région.

Il y a, dans la région de Montréal, par camion, 30 000 000 de déplacements qui se font par année, donc une moyenne de 110 000 déplacements par jour. Contrairement à ce qu'on pense, ce ne sont pas ce que l'on qualifie de gros camions que l'on retrouve le plus sur les routes de la région de Montréal, puisque les camions lourds, les plus gros, ceux qui ont cinq essieux et plus, s'y retrouvent seulement pour 14 %. Le transport de marchandises à Montréal se fait surtout entre 10 heures et 15 heures. Le tonnage par camion — et là juste pour le transport public, le transport pour compte d'autrui — se fait à 37 % de l'ensemble du Québec, dans la région de Montréal. Montréal est, en fait, en termes de tonnage par camion, la deuxième ville canadienne après Toronto; Montréal étant à 17 000 000 \$ et Toronto à 34 000 000 \$. Montréal, c'est aussi un centre d'excellence en formation dans le transport routier et dans la logistique, tant au niveau secondaire que collégial qu'universitaire.

La fiscalité du camionnage — et nous tenions absolument à vous en parler — dans la région de Montréal est particulièrement contraignante. Et il ne faudrait pas ajouter à ce fardeau-là. Parce qu'il faut bien comprendre que, quand on se préoccupe des problèmes de congestion routière, il faut bien se rappeler qu'un camion, c'est par définition un véhicule qui est mobile, et donc la concurrence étrangère, tant celle des autres provinces que des États-Unis, a un libre accès ici. Et, si on ajoute aux contraintes en matière fiscale pour les camionneurs d'ici, on ne fera que leur compliquer la vie et les rendre moins concurrentiels, mais on n'aura rien réglé en termes de problèmes de congestion.

On perçoit des usagers de la route, au Québec, 2 200 000 000 \$, bon an, mal an, par année. 30 % de

ces revenus-là proviennent de l'industrie du camionnage. Pourtant, cette industrie-là ne représente même pas 3 % de l'ensemble des véhicules immatriculés au Québec. Je vous parle évidemment, quand je fais allusion aux 2 200 000 000 \$, des revenus d'immatriculation, des permis de conduire, des taxes sur les assurances, Fonds des contributions au transport en commun, taxe sur carburants, etc. Il faudra donc s'en rappeler quand on parlera du financement de la Commission.

Parlons maintenant du besoin d'une approche régionale. Nous sommes très préoccupés par la nécessité d'améliorer la compétitivité des entreprises du Québec, et particulièrement de la région de Montréal. Juste au chapitre des coûts d'opération, il faut savoir qu'à cause de toutes sortes de contraintes, dont principalement les contraintes fiscales, les coûts d'opération sont de 4 % plus élevés ici, au Québec, qu'ailleurs au Canada, de 3 % à 9 % plus élevés qu'aux États-Unis, qui pourtant viennent nous concurrencer de plus en plus sur notre propre terrain. Juste les frais d'immatriculation sont trois fois plus élevés ici qu'aux États-Unis et que dans plusieurs autres provinces canadiennes.

En termes de coûts associés à la congestion routière à Montréal, juste pour l'industrie du transport routier des marchandises, on estime, études à l'appui, que ça coûte presque 1 000 000 000 \$, en fait 966 000 000 \$, par année pour l'industrie; ça fait une moyenne d'environ 45 minutes par jour de perte de temps dans la circulation. Juste au chapitre de la consommation de carburant, c'est 114 000 L de plus qu'on consomme à chaque jour. Donc, il ne faudrait pas ajouter à ce fardeau-là.

En ce qui concerne l'échéancier que le projet de loi propose pour accoucher d'un plan de transports, nous sommes extrêmement préoccupés par une date que nous jugeons beaucoup trop éloignée, qui est celle du 31 décembre 1998. En ce qui nous concerne, ça presse, c'est urgent. Ça fait longtemps qu'on en parle, on a assez étudié et analysé, il faut maintenant passer à l'action. Et on en reparlera, si vous voulez, mais cette date nous apparaît beaucoup trop éloignée.

• (11 h 30) •

Quels sont les problèmes majeurs qui commandent des actions urgentes? D'abord, il y a eu une foule de rendez-vous qui ont été manqués au cours des dernières années, celui de la Table métropolitaine des transports est encore très douloureux pour le secteur du transport des marchandises parce que cette Table-là promettait d'être très fructueuse. On a traité du problème du transport des passagers, particulièrement de la problématique du transport en commun. Ensuite, les municipalités se sont retirées de la Table et on n'a jamais parlé du transport des marchandises. Il y a eu beaucoup de tables de concertation, de consultation, de demandes d'opinions, mais on n'a jamais vraiment accouché de quelque chose de concret. Et on s'étonne toujours d'entendre les élus municipaux, qui souvent sont à la tête de villes qui ont des parcs industriels très importants, dire que les camions, c'est bon surtout à

briser leurs routes. On est toujours très étonnés d'entendre ça. Donc, si on veut remettre le débat dans le contexte économique, je pense qu'on aura déjà marqué des points avec la Commission.

Il faut passer aux actes. L'industrie a fait beaucoup pour solutionner les problèmes de congestion routière à Montréal. On a rapidement... Vous pourrez voir le détail de ça dans notre mémoire, mais on a modifié beaucoup nos horaires de trafic. On a utilisé beaucoup les voies de remplacement: quand c'était possible de le faire, des voies alternatives. On a fait beaucoup de partenariat entre transporteurs publics — je vous le répète, ceux qui sont les professionnels du transport, ceux dont c'est la mission et la raison d'être — pour éviter les déplacements inutiles. On s'est implanté dans des sites stratégiques pour éviter de se retrouver dans la congestion quand c'est possible de le faire. On utilise des systèmes de communication maintenant très sophistiqués. On fait la promotion d'un réseau dédié au camionnage. Nous avons été les instigateurs de ça dans l'industrie, l'adoption d'un réseau de camionnage au Québec. On préconise l'utilisation de trains routiers et de remorques plus longues là où c'est possible de le faire. J'ai bien dit plus longues, pas plus pesantes. La nuance est importante. On fait beaucoup de formation et de conduite préventive pour éviter les perturbations sur le réseau routier.

Il y a une limite à ce que l'industrie peut faire. Il y a d'autres organismes qui doivent prendre le relais. Et ce que les autres intervenants doivent faire dans le contexte d'une approche régionale qui pourrait être très intéressante, ça serait d'adopter un plan de transport intégré des marchandises et des personnes, et, en ce sens-là, je le répète, 1998, c'est beaucoup trop tard. Ça fait longtemps qu'on en parle.

Il faut aussi planifier en fonction des besoins de l'économie et non des infrastructures existantes. Parce qu'on constate que, déjà, avant même que la Commission soit créée, dans d'autres instances, on pense qu'il faut planifier en fonction du réseau routier qui est existant. Si ça ne répond pas aux besoins, bien, il faut penser à d'autres choses. Il faut penser à le compléter et à le rendre plus efficace, puis à minimiser les perturbations qu'on retrouve sur ce réseau-là. Il faut rendre le réseau routier cohérent entre les différents membres de la Commission, en fait, entre les différents territoires qui préoccupent la Commission.

Dans le contexte d'un réseau de camionnage, par exemple, c'est fort important parce qu'il faut éviter de se retrouver dans des enclaves. Si une municipalité adopte un réseau de camionnage où on demande aux camions de passer et que ce n'est pas cohérent avec la municipalité d'à côté, on n'a pas accompli grand-chose, on a juste ajouté des perturbations. Et la Commission peut jouer un grand rôle à cet égard-là dans son plan de transport.

Il faut sensibiliser les autres automobilistes dans la région de Montréal à l'importance du partage de la route entre tous les usagers.

Finalement, dans le contexte d'une approche régionale, il faut que l'industrie du transport des marchandises soit représentée au sein de la Commission. C'est essentiel. Ne pas agir ainsi, ça serait se priver d'une expertise qui peut être très utile pour la Commission et qui peut apporter un éclairage aussi aux élus municipaux, qui souvent ne comprennent pas bien l'importance et la problématique du transport routier des marchandises sur leur propre territoire.

Il y a des besoins urgents sur le territoire. D'abord, comprenons bien que, où que nous allions, d'où que nous venions, nous sommes condamnés à passer sur l'île de Montréal quand on fait du transport de marchandises. Que vous alliez vers l'est, vers l'ouest, vers le nord, vers le sud, vous êtes toujours sur le pont et sur l'île. Il y a un problème, et, en ce sens-là, il est urgent de compléter les routes de contournement pour décongestionner. Les axes à privilégier — et on en parle depuis longtemps, je ne vous annonce rien de nouveau: le prolongement de l'autoroute Ville-Marie sur l'île, mais les deux autoroutes de contournement qui sont l'autoroute 30, qu'il faut compléter pour rallier la 20 à la hauteur de Valleyfield, et l'autoroute 440, qu'il faut compléter pour rallier la 40 de sorte qu'on n'ait pas, quand on passe par la couronne nord, à repasser sur l'île et à ajouter aux problèmes de congestion.

On peut penser aussi à des accès à des voies réservées pour le transport de marchandises, moyennant certaines conditions.

On peut penser à l'utilisation beaucoup plus intensive de messages variables pour les usagers de la route, comme des panneaux d'information, une radio circulation pour la grande région de Montréal qui serait en opération 24 heures par jour, l'accès des transporteurs, par la télévision par câble, à ce que les caméras du ministère peuvent filmer sur les principaux axes de sorte qu'on puisse disposer d'un outil de plus pour ne pas se retrouver dans la congestion.

On peut penser à un contrôle routier efficace pour mettre au pas les délinquants, parce que malheureusement il y en a encore dans l'industrie. D'ailleurs, le volet de la sécurité nous préoccupe au plus haut point. C'est pour ça qu'on intervient régulièrement en commission parlementaire à ce chapitre.

Et il faudrait favoriser le covoiturage, le stationnement incitatif et le transport en commun parce que, contrairement à la croyance populaire, le nombre de poids lourds n'a pas augmenté depuis la déréglementation en 1988 — vous retrouverez ces chiffres-là dans notre mémoire — mais le nombre d'automobiles a drôlement augmenté. Si la congestion est cinq fois pire qu'elle ne l'était en 1988, le problème n'est peut-être pas dans le transport des marchandises.

En guise de conclusion, Mme la Présidente, j'aimerais mettre les membres de la commission en garde contre la tentation de céder à des solutions faciles qui, en fait, seraient des fausses solutions. Dans le contexte d'un plan de transport, il faut éviter de verser dans des discours faciles comme celui de dire: Décongestionnons les

routes en déplaçant le transport des marchandises vers d'autres modes de transport.

Il faut bien comprendre, comme je vous l'ai dit tantôt, que l'essentiel des poids lourds, des camions qu'il y a sur la route dans la région de Montréal sont le fait des transporteurs privés — c'est tout à fait légitime pour eux d'avoir des camions — qui ne transportent pas nécessairement de façon optimale. Un transporteur privé peut faire la livraison de réfrigérateurs, traverser la ville et la sillonner cinq fois dans la même journée, mais il n'a pas pour mission principale de transporter. Donc, il ne transporte pas de façon aussi optimale. Mais il n'en demeure pas moins qu'il n'y a pas de voies ferrées puis de voies maritimes dans toutes les rues de Montréal et que, de toute façon, tout ce qui entre ou qui sort du train, du bateau ou de l'avion, à toutes fins pratiques, doit passer par le camion et donc se retrouver sur le territoire de la région.

Il ne faudrait pas faire financer les infrastructures additionnelles exclusivement par le camionnage. Comme je vous l'ai dit tantôt, 30 % des revenus provenant de la route sont déjà perçus chez les transporteurs de marchandises, ce qui est énorme, 700 000 000 \$. C'est en fait le double de ce qu'on va mettre sur les routes dans tout le Québec cette année.

Le camionnage doit demeurer compétitif, puis on ne peut pas empêcher les transporteurs étrangers, comme je vous le disais tantôt, de venir circuler ici. Alors, si on est vraiment préoccupés par la problématique de la congestion routière, ce n'est pas en ajoutant des contraintes aux transporteurs d'ici qu'on va régler nos problèmes.

Finalement, il faudrait arrêter de faire des consultations et des tentatives de concertation parce que, dans le transport, Dieu sait qu'il y en a eu au cours des dernières années et la situation se dégrade de façon très rapide. L'heure est aux solutions. Je pense que la gestation a assez duré et, si on est rendu à l'étape de la césarienne, bien, il faut donner un coup, puis il faut le faire. Je vous remercie de votre attention. Ça me fera plaisir de répondre à vos questions.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, merci M. Pigeon. M. le député de Marguerite-D'Youville.

M. Beaulne: Merci, Mme la Présidente. D'abord, d'emblée, M. Pigeon, je tiens à vous féliciter pour la qualité de votre mémoire. Pour ceux qui l'ont parcouru attentivement, il y a une mine d'or de renseignements et je pense que, en quelques pages, votre Association nous a tracé un portrait complet de la problématique du camionnage non seulement au Québec, mais dans la région métropolitaine.

• (11 h 40) •

Vous identifiez, dans votre mémoire, une série d'irritants, également de facteurs qui minent un peu la compétitivité de nos industries de camionnage par rapport à celles de l'Ontario, du Nouveau-Brunswick, des États-Unis et d'ailleurs. Vous avancez d'ailleurs

certaines pistes de solutions, dont, entre autres, le parachèvement de l'autoroute 30 en Montérégie, ce à quoi j'ai applaudi comme député montréalais et que nous attendons avec impatience également. Mais, ceci étant dit, vous soulignez, comme facteur d'inquiétude pour vous, la réglementation qu'imposent un peu de manière non concertée les municipalités. Vous en avez touché un mot sur l'interdiction pour les camions de circuler sur certaines routes.

Alors, la question que je vous pose, c'est une question générale pour commencer: De quelle manière voyez-vous que la création de la Commission de développement de la métropole, telle qu'elle est présentée dans le projet de loi, va solutionner ou va contribuer à apporter des améliorations à la situation que vous avez décrite comme étant celle que vit le camionnage à l'heure actuelle?

M. Pigeon (Claude): D'abord, en ce qui concerne le réseau de camionnage proprement dit, les routes où les camions doivent passer, ce à quoi, je le répète, nous souscrivons comme approche, c'est un principe dont nous avons fait la promotion... En ce qui concerne, donc, le réseau de camionnage, la Commission peut jouer un rôle très important parce qu'elle peut planifier ce réseau de façon très macroscopique.

Actuellement, le ministère des Transports joue un rôle qui est très efficace en s'assurant qu'il n'y ait pas d'enclaves et que les municipalités ne rendent pas leurs réseaux incompatibles, mais ça n'en fait pas pour autant un réseau optimal pour toute la grande région de Montréal. C'est le genre d'intervention que la Commission pourrait faire en matière de réseau de camionnage, c'est-à-dire de regarder la région de beaucoup plus loin, donc de s'éloigner de la problématique de la frontière de deux municipalités et de le regarder dans son ensemble; détourner la circulation, par exemple, par d'autres voies lorsque c'est plus optimal de le faire.

M. Beaulne: Au fond, ce que vous dites, c'est qu'il y aurait peut-être avantage à harmoniser les politiques des municipalités, la réglementation des municipalités, en ce qui concerne le camionnage en particulier, pour atteindre cet objectif qui, de prime abord, est tout à fait souhaitable.

Est-ce que vous pensez que la composition de la Commission, telle qu'elle est à l'heure actuelle proposée dans le projet de loi, est de nature à favoriser l'atteinte de cet objectif?

M. Pigeon (Claude): C'est difficile pour nous de se prononcer là-dessus, mais ce qu'on constate, c'est qu'il y a eu beaucoup de structures, de tables, appelons-les comme on voudra, où les élus municipaux ont eu beaucoup d'occasions de s'entendre et de proposer des plans d'action concrets. Et finalement, dans le contexte d'une approche régionale, on n'a jamais accouché de quelque chose de vraiment concret. Alors, je dis: Au minimum, il faudrait qu'au sein de cette Commission-là

l'expertise sur le terrain bénéficie aussi aux élus municipaux qui seront membres de cette Commission-là. C'est donc important que l'industrie y soit bien représentée.

Vous l'avez vu dans la présentation qu'on vous a faite, l'industrie a proposé des solutions bien concrètes. Elle n'a pas hésité à les utiliser, ces solutions-là, dans la mesure de ses moyens. Mais il y a une limite à ce que l'industrie peut faire. Et, au-delà de ça, il faut qu'il y ait d'autres intervenants qui posent des gestes. Pour les aider à poser ces gestes-là, l'industrie du transport des marchandises a une très bonne expertise et elle peut en faire bénéficier les membres de la Commission. Elle doit donc y être représentée.

M. Beaulne: Donc, parmi les questions qui ont été posées aux différents groupes jusqu'ici, et là où il y a discussion, c'est évidemment quant à la composition de la Commission. Certains groupes préconisent une commission composée exclusivement d'élus; d'autres, un mixage d'élus et de socioéconomiques. Alors, si je comprends bien, d'après ce que vous venez de nous dire, vous, vous seriez davantage favorables à une espèce de combinaison d'élus et de socioéconomiques doit vous souhaiteriez, bien sûr, faire partie.

M. Pigeon (Claude): C'est exact, avec pouvoir décisionnel.

M. Beaulne: Bon. Ça, ça allait être ma question suivante. Par rapport à l'autre vote du débat, à savoir est-ce que cette Commission-là doit avoir un aspect décisionnel ou plutôt consultatif, comment vous positionnez-vous?

M. Pigeon (Claude): Plus décisionnel que consultatif. Il faut tirer des leçons de l'histoire. L'histoire récente des dernières années nous enseigne qu'il y a eu beaucoup de tentatives de s'entendre, de se concerter, de se parler, de... Bon. Il n'y a pas un mot qu'on ne peut pas tirer du vocabulaire. Mais finalement, en bout de ligne, juste dans le contexte du transport — parce que c'est notre spécialité — on n'a pas encore accouché de quelque chose de concret. Il n'y a pas de routes qui sont en construction. On ne pense pas que la congestion routière est encore un problème important, du moins pas au point d'y apporter des solutions concrètes. Et ça nous inquiète drôlement. Parce que, en bout de ligne, il faut toujours comprendre que le transport ferroviaire, le transport par camion, par avion, peu importe le mode de transport, quand on parle de transport de marchandises, c'est qu'on répond à un besoin.

Si les manufacturiers et les distributeurs de biens ne sont pas bien servis avec les transporteurs de marchandises, en bout de ligne, c'est toute la région qui y perd. Dans certains cas, on en a la preuve concrète régulièrement dans notre industrie, qu'il y a des gens qui vont choisir de s'établir, d'établir leur usine en tenant compte d'un facteur très important qui est celui du transport: les facilités d'accès, les coûts associés à la

congestion routière. Alors, un, on a de la difficulté à attirer des manufacturiers et, deux, on aura peut-être de la difficulté très bientôt, si ce n'est pas déjà commencé, à retenir ceux qu'on a déjà, entre autres à cause de cet élément-là. On n'en parle pas assez souvent, mais c'est important dans les coûts, ça, le transport.

M. Beaulne: Sur la base de votre expérience de ce qui se fait ailleurs dans les grandes villes, êtes-vous en mesure de nous dire — et je ne m'attends pas nécessairement à ce que vous soyez un expert là-dedans — de nous indiquer un peu comment ce genre de problématique là est géré dans d'autres grands centres urbains?

M. Pigeon (Claude): Il y a de plus en plus de grands centres urbains aux États-Unis qui considèrent que le transport des marchandises est si important à leur développement économique qu'on y accorde assez de budget et d'importance pour améliorer le plus possible la fluidité de la circulation.

M. Beaulne: Mais...

M. Pigeon (Claude): Une des façons de le faire, par exemple, c'est de faire beaucoup la promotion du transport en commun en ce qui concerne les personnes. Si on veut décongestionner les routes, on vous l'a démontré tantôt par les chiffres qui sont assez éloquentes, ce n'est pas en enlevant des camions que vous allez régler le problème. Il y en a autant qu'en 1988. C'est le nombre de voitures qui a augmenté.

Donc, l'intermodalité, le transport en commun des personnes sont certainement des pistes de solutions qui sont très prometteuses, et il y a beaucoup de villes américaines qui se sont penchées sur ces solutions-là.

M. Beaulne: Dans vos chiffres, vous faites une très bonne ventilation du trafic de camionnage par rapport à l'île de Montréal et les couronnes avoisinantes.

Advenant que la situation, telle qu'elle existe à l'heure actuelle, prenne un certain temps à se corriger ou qu'elle ne se corrige pas du tout, comment voyez-vous l'évolution de cette distribution du camionnage par rapport à la ventilation que vous avez à l'heure actuelle du fait que l'engorgement des routes, comme vous l'avez décrit, pénalise un peu l'accès sur l'île de Montréal pour les camions qui viennent d'autres régions?

Alors, comment voyez-vous évoluer la situation s'il n'y a aucun correctif majeur qui est apporté à la situation que vous avez décrite?

M. Pigeon (Claude): La solution va se dégrader encore beaucoup plus à un rythme qui est inquiétant, qu'on n'est pas capable de quantifier, mais qui est très inquiétant, parce que, comme je le disais tantôt, d'où qu'on vienne, où qu'on aille, on est condamné à passer sur l'île de Montréal, de toute façon, avec un camion. Si vous êtes actif dans le corridor Maritimes-Ontario, vous

allez, de toute façon, passer sur l'île de Montréal. Alors, on ne va faire qu'ajouter au problème.

Quand on passe sur l'île, il faut donc se retrouver sur les ponts. On se retrouve presque toujours sur ce que, nous, on appelle, dans l'industrie, le «U infernal», c'est-à-dire Hippolyte-LaFontaine, Métropolitain vers l'ouest et Décarie avec le pont Champlain. C'est rendu invivable, et les problèmes augmentent d'année en année. Je pense que ça va se dégrader encore plus, et on le constate par l'augmentation des coûts d'opération qui sont associés à la congestion routière à Montréal. Nos membres décrivent cette situation-là de façon de plus en plus persistante.

M. Beaulne: Mais, au point de vue d'implantation d'industries ou de nouvelles compagnies dans quel-que secteur que ce soit, puisqu'on sait qu'une grande partie, je pense que c'est 75 % des marchandises produites au Québec, est présentement acheminée par camion, en termes de développement économique de l'île de Montréal par rapport à la périphérie, où ça circule plus aisément, puisqu'il n'y a pas de pont à traverser, comment voyez-vous l'évolution de cette situation-là?

• (11 h 50) •

Puis je vous poserai une question connexe, parce que, dans votre mémoire, vous préconisez le parachèvement de l'autoroute 30, l'autoroute 30 qui permettrait, à toutes fins pratiques, de contourner complètement l'île de Montréal pour le transport des marchandises qui va vers l'Ontario.

Alors, comment conciliez-vous votre recommandation de compléter l'autoroute 30 avec les autres mesures que vous avez décrites qui se situent beaucoup plus dans un contexte où il faut absolument, comme on le fait à l'heure actuelle, traverser l'île de Montréal pour aller n'importe où qu'on aille?

M. Pigeon (Claude): Je me suis peut-être mal exprimé. Ce que je cherche à dire, c'est qu'il faut éviter le plus possible de devoir toujours passer sur le carrefour qu'est l'île de Montréal. Et, peu importe là où vont s'établir les industries — que ce soit sur la rive sud, sur l'île ou sur la couronne nord — de toute façon, il faut que le camion repasse sur l'île de Montréal. Qu'il aille vers le Nouveau-Brunswick, vers le Lac-Saint-Jean, vers Ottawa ou vers Toronto, il va toujours passer sur l'île parce qu'il n'a pas d'autre choix. On ne peut pas contourner par le nord ni par le sud. C'est ça qu'on cherche à éviter. Et, en ce sens-là, le site, le lieu d'implantation de l'usine ne changera pas grand-chose parce que ce qu'on produit est forcément destiné à la distribution et, dans bien des cas, à l'exportation. Et on est toujours obligé de passer sur le plateau qu'est l'île de Montréal. C'est ça qui est le problème.

M. Beaulne: Une dernière question. Comment voyez-vous le rôle — je pense que vous avez bien présenté votre position par rapport à une harmonisation du transport des marchandises et des personnes — de la

Commission de développement de la Métropole par rapport à des organismes qui existent déjà dans ce secteur-là comme, par exemple, l'Agence métropolitaine de transport?

M. Pigeon (Claude): Il faut certainement que la Commission donne une teinte très accentuée de transport des marchandises à l'Agence. L'Agence a un mandat qui est plus large que celui du transport des personnes, mais on voit qu'elle se préoccupe beaucoup de ça. Et il est temps que cette teinte à saveur un peu plus économique fasse son apparition au sein de l'Agence et certainement qu'on suive de près les travaux de l'Agence pour éviter, comme je le disais tantôt, qu'on identifie des faux problèmes et, par voie de conséquence, des fausses solutions aux problèmes de congestion routière. Et, comme on pense que, par exemple, en ce qui concerne le transport des personnes, le transport en commun a un grand rôle à jouer pour décongestionner nos routes, bien certainement que l'Agence a quelque chose à faire à cet égard-là.

Mais la Commission, comme je le disais tantôt aussi, doit aussi se préoccuper beaucoup du fait que le financement des infrastructures qu'on va se donner de même que le financement des travaux de la Commission ne se fassent pas sur le dos des transporteurs de marchandises, dont la fiscalité est déjà désavantagée par rapport à celle des concurrents qui, de toute façon, vont se retrouver sur nos routes, peu importent les contraintes que les transporteurs d'ici vont avoir.

M. Beaulne: Je vous remercie.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Marguerite-D'Youville. Mme la députée de Marguerite-Bourgeois.

Mme Frulla: Merci, Mme la Présidente. Bienvenue, M. Pigeon. Quand on regarde... Je joins ma voix, d'ailleurs, à mon collègue qui disait qu'il y a énormément d'informations dans votre mémoire sur l'ensemble du transport terrestre. Maintenant, si on regarde l'ensemble des recommandations, vous parlez beaucoup de l'urgence d'agir dans votre domaine. Et, si je reviens aux articles de loi créant l'Agence, on dit, à l'article 91, que la Commission doit, au plus tard le 31 décembre 1998, adopter le premier plan de transport. Article 91. Ensuite, on revient à l'article 69, qui dit que la Commission adopte le plan de transport, transmet le plan de transport au ministre des Transports; le ministre des Transports recommande au gouvernement d'approuver le plan de transport, si ça fait son affaire; le gouvernement peut approuver le plan de transport intégré avec ou sans modifications.

Donc, ça ne nous amène pas, là, au 31 décembre 1998, ça nous amène plus tard que ça. Ce qui fait que... Vous ne trouvez pas que, selon l'urgence... Vous nous dites: Urgence d'agir. On sait que les plans de transport, de toute façon, sont faits, là. Il y a toujours une question

de financement. Ce qui bloque le grand plan de transport — la grande vision d'ensemble — c'est le coût énorme pour justement intégrer l'ensemble. Et ça a toujours été un blocage et il faut trouver le financement approprié. Cela dit, ça nous amène plus qu'au 31 décembre 1998, là, ça nous amène en 1999.

Vous ne trouvez pas que c'est un peu long, d'une part, parce que vous-mêmes vous avez dit que les échéanciers étaient quand même un peu trop long? Un. Deuxièmement, vous ne trouvez pas que ça, ça retarde, justement, le processus, puisque, dans tout ce que vous présentez, là, c'est vraiment le ministère des Transports qui est interpellé, d'abord et avant tout, et c'est à lui d'implanter et de décider? Or, vous ne trouvez pas que c'est une étape, dans l'agissement rapide, qui s'ajoute versus une simplification?

M. Pigeon (Claude): On peut très difficilement, à mon avis, blâmer le ministère des Transports, parce qu'il y a eu une tentative très sérieuse à travers la Table métropolitaine des transports.

Mme Frulla: Oui.

M. Pigeon (Claude): Sauf qu'il y a des gens qui ont décidé de — disons les choses telles qu'elles sont, là, n'ayons pas peur des mots — la boycotter; résultat, on n'a jamais parlé du transport des marchandises; résultat, on est ici aujourd'hui puis on parle de la Commission en ce qui concerne évidemment le volet transport.

C'était prometteur parce qu'il y avait tous les intervenants autour de la table. Mais il y a des intervenants importants qui ont décidé de ne pas entendre parler du transport des marchandises, qui ont jugé que ce n'était pas assez important.

Nous on dit: On a perdu un temps précieux parce que c'est en juin 1995 qu'on devait présenter le mémoire que vous avez devant vous. On s'est fatigué de le mettre à jour. Là, il est daté de janvier 1996, puis on a arrêté de le mettre à jour. Parce que c'était toujours urgent et pour la semaine prochaine. Et finalement ça n'a jamais eu lieu, les sessions de cette Table métropolitaine sur le transport des marchandises.

Alors, on se dit: Dans ce contexte-là, l'heure est peut-être venue de forcer la note et d'au moins forcer les gens à entendre parler des vraies choses. Si on peut aller au-delà de ça et imposer certaines choses, bien faisons-le parce que là on a assez consulté. Assez, c'est assez.

D'ailleurs, il y avait un corollaire, un sous-entendu à notre position sur l'échéance du 31 décembre 1998. Ce sous-entendu, c'est ce à quoi vous avez fait référence. C'est qu'il y a toutes sortes de mécanismes qui font en sorte que l'un demande la permission à l'autre: Veux-tu approuver ci? Puis oui. Si tu es content, un autre va l'approuver. Puis finalement, à force de se passer la balle de l'un à l'autre, il va y avoir assez de filtres qu'au bout de la ligne on va se retrouver avec quelque chose qui ne sera pas très efficace.

Alors, dans le contexte de l'échéance qu'on vous demande sérieusement de reconsidérer, il faudra peut-être trouver le moyen d'alléger cette lourdeur qu'on retrouve dans le projet de loi.

Mme Frulla: Ce qui m'amène alors à vous parler des articles 97 à 101, qui essaient de démêler les champs de compétence entre la Commission et l'Agence métropolitaine de transport, ainsi que les consultations qui devront se faire. Et, finalement, est-ce que j'ai tort quand je vous entends... Ce que vous nous dites aujourd'hui, c'est: un, il y a urgence, par rapport à la compétition et pour le développement économique de la région, il y a urgence d'agir dans votre secteur; deux, compte tenu de cette urgence-là, que ce soit d'un intervenant ou un autre, il faut qu'on prenne des décisions — donc décisionnel — en tenant compte de l'importance du secteur que vous représentez, et quelque part il faut que quelqu'un prenne des décisions et force finalement certaines recommandations que vous nous présentez. C'est un peu ça.

M. Pigeon (Claude): Oui. Ce n'est pas par plaisir qu'on en arrive à cette conclusion-là. C'est un constat de l'histoire des dernières années. Il y a eu toutes sortes de mécanismes, de tables, de tentatives de s'entendre, de se concerter, de se parler. Bon. Je vais vous faire grâce de tous les qualificatifs, mais on n'a pas encore accouché de quelque chose.

• (12 heures) •

Alors, dans ce contexte-là on est un peu forcé de dire: Il faut avoir une approche un petit peu plus coercitive, il faut forcer la note. C'est malheureux parce que les élus municipaux ont toute une légitimité, ont été élus, eux-mêmes, ont des commettants, mais il faut au moins les confronter à la réalité, et probablement que la décision va se faire, va se prendre plus naturellement chez eux. Mais jusqu'à maintenant on n'a même pas réussi à les confronter aux vraies choses. Parce qu'il se trouvera toujours des gens pour vous dire que le train, ça fait du bruit, puis que les camions, ça congestionne les routes. Mais vous le voyez par les chiffres, que ce n'est pas ça, la réalité, puis que, si on se préoccupe du développement économique, il faut bien qu'il y ait une libre circulation des marchandises. Alors, en bout de ligne, il ne faut pas rêver à des solutions qui sont absolument irréalistes.

Mme Frulla: Mais, dans le fond, ce qui est présenté ici, dans les articles 97 à 101 et au niveau de l'échéancier par rapport à l'article 91 qui nous ramène à l'article 69 qui concerne, justement, tout le plan de transport, finalement, en disant qu'à l'article 86 «l'Agence doit consulter la Commission de développement de la métropole en regard de ses tarifs, de ses projets d'immobilisation et de son budget», tout ça, ce que vous nous dites, dans le fond, c'est que ça ne règle pas votre problème, ça, vous. Ce que vous dites, c'est: Essayez d'alléger, quelqu'un, quelque part, ces

contraintes-là, hein, en fonction d'un échancier rapide parce que ça urge.

M. Pigeon (Claude): Oui.

Mme Frulla: C'est un peu ça.

M. Pigeon (Claude): Oui et puis, par le temps...

Mme Frulla: Il faut prendre des décisions aussi, là.

M. Pigeon (Claude): Puis, entre le jour où on va prendre une décision et le jour où les solutions concrètes vont être accessibles aux usagers, il va s'écouler aussi encore du temps. Donc, il ne faut pas trop perdre de temps. Les solutions, elles sont connues, là, puis ne nous comptons pas de peurs, elles sont toutes connues, les solutions. C'est fini les études, là, il faut trouver les sous puis trouver le moyen de les concrétiser le plus rapidement possible. Et, en ce sens-là, l'industrie offre sa collaboration. Vous avez vu qu'on fait des gros efforts et qu'on investit pour solutionner une problématique de congestion routière. Nous sommes les professionnels de la route, mais vous voyez — les chiffres parlent d'eux-mêmes — que l'essentiel des véhicules qui se retrouvent sur la route, on n'a pas de contrôle sur ces gens-là, et c'est tout à fait légitime pour eux de se retrouver sur la route, donc il faut amener des solutions.

Mme Frulla: Merci beaucoup, M. Pigeon.

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

M. Ménard: Quand on voyage en Europe, il y a une chose, je pense, qui nous frappe toujours, c'est l'intensité de la circulation des marchandises la nuit. Vous nous dites ici que la majorité de la circulation des camions, c'est entre 10 heures et 15 heures. Et vous nous dites aussi que cette industrie est très retardée, a beaucoup de difficultés à cause de la congestion des routes.

Comment se fait-il, si ces réalités-là sont là, qu'on n'adopte pas, ici, cette pratique européenne qui est de faire circuler beaucoup de marchandises la nuit?

M. Pigeon (Claude): C'est une pratique très répandue, la circulation la nuit, mais pour l'interurbain. Dans la grande région de Montréal, l'essentiel des véhicules qui circulent, on l'a vu tantôt, 84 % d'entre eux sont des transporteurs privés, donc qui sont en opération pendant les heures normales d'ouverture de leur commerce ou de leur usine. Ces gens-là ne font pas de l'interurbain, ils circulent essentiellement sur le territoire de la région.

M. Ménard: Donc, c'est parce que, au fond, les expéditeurs puis les récepteurs de marchandises ne sont pas ouverts la nuit, c'est ça?

M. Pigeon (Claude): C'est exact.

M. Ménard: Essentiellement, c'est ça.

M. Pigeon (Claude): C'est exact.

M. Ménard: O.K.

M. Pigeon (Claude): Mais, de toute façon... Bon. Prenons l'exemple d'un camion-remorque qui arrive de Toronto. Il a très bien pu arriver la nuit sur la 401, mais il va se retrouver sur l'île de Montréal, ou dans la région de Montréal, dans la plage normale des heures d'ouverture.

M. Ménard: Bon. Maintenant, vous nous dites que vous aimeriez que la Commission ait un pouvoir décisionnel, et vous nous indiquez certaines choses qui ont retardé, comme le prolongement de la 30 et d'autres travaux. Puis vous réalisez, je pense bien, à chaque fois, qu'il s'agit là de sommes publiques tout à fait considérables, parmi les plus grosses que les gouvernements aient à manipuler. C'est 300 000 000 \$, me dit-on, pour parachever la 30, c'est des chiffres comme ceux-là.

Vous ne trouvez pas que, quand il s'agit de dépenses publiques de cette importance, il est essentiel que les décisions soient prises par des élus qui ont la responsabilité, devant la population, d'imposer les taxes qui vont financer ces travaux?

M. Pigeon (Claude): C'est certainement légitime, pour les élus municipaux, d'avoir un mot à dire dans ce débat-là. Mais pourquoi est-ce qu'on ne les a pas encore confrontés à cette problématique-là de façon concrète jusqu'à maintenant? L'impression que ça laisse à l'industrie, c'est qu'on a soigneusement évité, par toutes sortes de tergiversations, de manoeuvres ou d'états d'esprit, de parler des vraies choses. Ce qu'on dit, c'est: Dressons le portrait tout de suite de la situation. S'il faut les consulter et demander leur avis, demandons-leur tout de suite, puis agissons. On se donnera les moyens.

Moi, je pense que ce sont des gens très raisonnables qui, confrontés aux vrais problèmes avec des faits bien établis, vont prendre les bonnes décisions. Mais, quelque part, il faut qu'il y ait quelqu'un au-dessus de tout ça qui dirige le débat et qui pense au bien de l'ensemble de la région. Parce qu'il faut toujours amener ça dans le contexte d'une vision macroscopique. Il faut être capable de s'éloigner d'une couronne ou de l'île de Montréal, puis être capable de regarder la région dans son ensemble. Donc, ça prend un coordonnateur. Ça prend quelqu'un qui attache tout ça, là.

La Présidente (Mme Bélanger): Une dernière question.

M. Ménard: O.K. Je pense que vous réalisez que là-dessus j'apprécie beaucoup votre expertise et l'appui que vous donnez aussi aux travaux de la Commission,

même que vous voulez qu'elle aille plus loin, au fond, qu'elle ait des pouvoirs décisionnels dans des domaines qui coûteraient fort cher. Mais vous comprenez que l'idée pour réunir tout ce monde-là, c'est de les réunir dans une problématique non pas d'affrontement, mais de se fixer des objectifs. Et, je pense que vous le constatez vous-même dans le domaine du transport, certaines décisions s'imposent d'elles-mêmes. Sauf qu'elles relèvent de différents niveaux de gouvernement.

Les autoroutes, c'est l'État du Québec, mais les grandes artères ou voies municipales, c'est nécessairement plusieurs municipalités qui doivent compléter leurs artères. L'idée, c'est, en les mettant tous autour d'une table, d'approuver les grandes artères municipales pour qu'ensuite chacun puisse prendre les décisions. Alors, ce dont vous vous plaignez toujours -- et je le vois à vous comme d'autres -- ce n'est pas qu'il n'est pas clair quelles décisions il faut prendre, mais c'est que le niveau de gouvernement qui doit les prendre ne les prend pas assez vite. Je pense que je constate ça, là. Bon.

Alors, ça, le gouvernement du Québec doit assumer ses responsabilités, s'il ne les prend pas. Ça va. Dans le cas des municipalités, c'est plus difficile. Parce que je comprends que, si c'est nettement à l'avantage commun, ça ne représente pas un avantage aussi important pour une municipalité qui a à faire un petit tronçon des grandes artères pour ses citoyens, pour motiver le gouvernement municipal à le prendre. Et je comprends que c'est pour ça que vous voudriez un pouvoir décisionnel dans ces circonstances-là. Je vous suis bien, hein?

M. Pigeon (Claude): Oui. Et faire en sorte qu'on ait un réseau cohérent, qu'on ne regarde pas juste les deux municipalités adjacentes mais qu'on le regarde dans un ensemble, que le réseau soit cohérent et continu.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci. Alors, Mme la députée de La Pinière.

Mme Houda-Pepin: Merci, Mme la Présidente. Alors, moi aussi, M. Pigeon, j'ai lu votre mémoire avec grand intérêt et je tiens à vous remercier. Au chapitre des besoins pressants que vous avez identifiés dans votre mémoire, vous avez parlé du parachèvement de l'autoroute 30. Je suis une députée de la rive sud, montréalaise aussi, et c'est un dossier qui me préoccupe. Et, pas plus tard qu'il y a deux semaines, le chef de l'opposition et le caucus libéral de la Montérégie ont rencontré les membres du comité de l'autoroute 30. Et, contrairement à ce que le ministre vient de dire, les décideurs qui sont préoccupés par ce dossier n'ont pas attendu la création d'une commission pour agir. Ils se sont constitués en comité. Ils ont trouvé le financement. Ils ont fait une étude. Ils ont préparé un rapport sur la validité et la rentabilité du prolongement de l'autoroute 30. Donc, le milieu se prend en main.

Je ne sais pas si vous êtes au courant de ce rapport ou tout au moins de ce qu'il propose, mais, très

brèvement, pour peut-être vous situer, c'est un projet qui est considéré comme structurant pour la rive sud, pour la grande région de Montréal aussi. Les promoteurs proposent une formule de financement. Et on le sait, comme ma collègue de Marguerite-Bourgeoys l'a dit tantôt, souvent ce n'est pas les plans qui manquent, c'est le financement. Et ce que le comité a mis de l'avant, c'est une formule participative où il y aurait... D'abord, le gouvernement du Québec ne débourserait pas d'argent, mais il y aurait une participation d'Hydro-Québec, de la voie maritime du Saint-Laurent, du gouvernement fédéral, etc.

Qu'est-ce que vous pensez de cette formule, là, où le financement pourrait venir de différentes sources pour pouvoir débloquer un dossier majeur sur le plan économique, comme celui de l'autoroute 30?

• (12 h 10) •

M. Pigeon (Claude): Toute source de financement qui va nous permettre d'atteindre l'objectif recherché va être la bienvenue. Établissons une chose tout de suite avant de parler du financement privé. Je le répète, tous les usagers de la route confondus, pas juste les camionneurs, on perçoit chez eux 2 200 000 000 \$ par année, et pourtant on n'en remet même pas 400 000 000 \$ sur les routes. Alors, peut-être qu'un jour il faudra avoir le courage de retourner là.

Mais, ce a étant dit, le financement privé des routes, par exemple par la voie des péages, parce que, en bout de ligne, il faut que l'usager paie, c'est une solution qui n'est pas... Ça n'est pas notre option préférée, mais on peut y souscrire dans la mesure où il s'agit, un, de nouvelles routes, c'est le cas de celle dont vous parlez, et, deuxièmement, dans le cas où il y a des routes alternatives, ça serait le cas. Dans ce contexte-là, on peut vivre avec le péage: nouvelle route, accès à une route alternative.

Il n'y a pas à sortir de là. Les finances publiques sont dans un état tel qu'on ne veut peut-être pas y investir ce qu'on devrait y investir. Pourtant, l'argent est déjà perçu, je tiens à le répéter et on va le répéter aussi souvent qu'on en aura l'opportunité. Mais, s'il faut compléter le réseau avec aussi de l'argent du secteur privé, bien, c'est une des façons de le faire.

Mme Houda-Pepin: Nous avons entendu certains organismes avant vous qui ont suggéré que l'Agence métropolitaine de transport, qui a été créée récemment quand même, soit intégrée à la Commission de développement de la métropole.

Est-ce que vous seriez de cet avis? Est-ce que vous trouvez que cette Agence-là ne devrait pas exister par elle-même mais qu'elle devrait être intégrée à la Commission?

M. Pigeon (Claude): C'est bien difficile pour nous de se prononcer là-dessus. Bien franchement, c'est le genre de débat dans lequel on ne peut pas apporter une contribution très significative. L'important, c'est de disposer des bonnes ressources et puis d'agir rapidement.

S'il y a des bonnes ressources à l'Agence, que ces ressources-là se retrouvent dans un organisme autonome ou confondu avec la Commission, pour nous, c'est plutôt accessoire. L'important, c'est qu'on les ait, ces ressources-là, puis qu'on s'en serve.

Mme Houda-Pepin: Oui. Mais, dans la mesure où on veuille donner à la Commission le mandat de revoir les structures existantes au plan administratif, au plan des services, de votre point de vue à vous, de votre Association, si vous devez regarder la panoplie de structures existantes en matière de transport et qu'il faudrait rationaliser ou fusionner ou carrément abolir certaines structures, ça serait laquelle des structures qui devrait rester maîtresse d'oeuvre en matière de transport sur le plan de la métropole?

M. Pigeon (Claude): J'ai bien de la difficulté à répondre à cette question-là. On ne peut pas vous identifier laquelle des structures. Mais ce qu'on peut vous dire, c'est que moins il y en aura, mieux ça va être. Parce que, en bout de ligne, s'il y a quelqu'un qui a une approche très — encore une fois, au risque de me répéter — macroscopique, on va avoir quelque chose d'intégré puis d'efficace, de très optimal. S'il y a des régions dans la région, en bout de ligne, puis forcément ça passe par des structures, on a toujours de la difficulté à attacher tout ça. Mais quel organisme doit prédominer? Je suis bien embêté de répondre à cette question.

Mme Houda-Pepin: O.K. Dernière question. On sait que par le passé la ville de Montréal s'était opposée au parachèvement des autoroutes sur la couronne sud pour des raisons de rivalité, on peut dire. Mais, dans une vision métropolitaine, peut-être que les choses pourraient changer.

Si la Commission demeure comme une commission consultative, pensez-vous qu'elle va avoir le pouvoir d'imposer un plan à l'ensemble de la région?

M. Pigeon (Claude): On pense que la Commission doit avoir certains pouvoirs décisionnels parce que des tentatives de concertation, il y en a eu beaucoup. Il y a eu toutes sortes de mécanismes qui ont été mis de l'avant au cours des dernières années et on n'a pas encore accouché. Alors, probablement qu'on est rendu à l'étape, si ce n'est pas de la coercition, de la consultation dirigée.

Mme Houda-Pepin: D'accord. Je vous remercie.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. Pigeon, de votre participation.

Alors, je demanderais maintenant aux représentants de Transport 2000 Québec de bien vouloir s'approcher à la table.

(Consultation)

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, nous vous souhaitons la bienvenue, M. Parisien et M. Turgeon. Alors, comme les intervenants antérieurs, vous avez 20 minutes pour présenter votre mémoire, qui sera suivi d'un questionnement de 20 minutes du côté ministériel et de 20 minutes du côté de l'opposition. Et, si possible, des réponses courtes et des questions courtes. Alors, vous avez la parole.

Transport 2000 Québec

M. Parisien (Normand): Merci, Mme la Présidente. Bonjour, Mmes et MM. membres de la commission. Nous sommes honorés d'avoir été invités à commenter le projet de loi à l'étude présentement et souhaitons jeter un éclairage utile pour le fonctionnement démocratique de nos institutions, dans la perspective du développement économique et social harmonieux d'une métropole au service de la collectivité québécoise.

Permettez-nous d'abord de présenter Transport 2000, une association sans but lucratif au service de la population québécoise depuis 1977, il y a 20 ans déjà. Sa principale mission consiste à promouvoir les transports en commun et leur intermodalité avec les autres moyens de transport dans le contexte d'une politique qui soit axée sur l'accessibilité, l'usage efficace des ressources et la protection de l'environnement.

L'association est représentée ici par M. Alexandre Turgeon, administrateur de l'association, qui est urbaniste et spécialiste des questions d'aménagement du territoire, et Normand Parisien, votre humble serviteur, qui est économiste intéressé par les questions de socio-économie des transports, directeur général de l'association.

Transport 2000 a participé aux séances de travail privées et aux consultations publiques du Groupe de travail sur Montréal et sa région, familièrement appelé «groupe Pichette». L'association a aussi préparé un mémoire, soumis à l'attention du ministre responsable de la Métropole, dans le contexte du Forum de consultation du mois de novembre, Forum qui s'est déroulé à Montréal. Et évidemment notre contribution particulière aujourd'hui, ce sera de commenter essentiellement le projet de loi n° 92.

Donc, sans trop revenir sur le fond de la question, Transport 2000 a plaidé pour un cadre institutionnel qui soit cohérent, efficace et transparent pour la métropole, pour Montréal, ville-région. Il s'agit d'un enjeu majeur pour le Québec. Par exemple, dans ses orientations relatives au plan de transport, le ministère des Transports du Québec a révélé que les deux tiers de la production manufacturière du Québec originaient de la région métropolitaine de Montréal, et 38 % de l'île de Montréal. C'est une contribution majeure à la richesse nationale. Il y a là aussi un carrefour des enjeux sociaux et environnementaux, lesquels enjeux risquent de compromettre cette croissance. Alors, une démarche claire sera nécessaire dans ce sens.

Il faut donc, comme le rappelait le premier ministre, un levier politique à sa mesure, c'est-à-dire à la région, et cette adéquation est facilement vérifiable dans la mesure où les liens sont étroits entre les régions du Québec et la métropole. Plusieurs d'entre elles se sont historiquement développées grâce aux liaisons ferroviaires déployées au milieu de ce carrefour intermodal qui relie fleuve, rivières, forêts, terres cultivables et espace aérien. D'ailleurs, ce mode a été très utile pour les intempéries comme celles qu'on voit aujourd'hui pour se déplacer efficacement sur le territoire.

● (12 h 20) ●

À notre avis, la Commission, telle qu'elle est formulée dans le projet de loi, possède des pouvoirs extrêmement limités. Il y a là pour nous une bonne et une mauvaise nouvelle.

Nous aurions éminemment souhaité une commission décisionnelle mais qui diffère toutefois sensiblement de celle que revendiquent ou soutiennent les élus municipaux. Nous avons évoqué un organe politique où les membres soient élus directement par la population sur des mandats spécifiquement régionaux. Une certaine forme de redistribution de la richesse régionale, mêlant à l'origine l'imposition foncière et de nouvelles sources de revenus éventuelles — tarification du réseau routier régional, taxe de vente, par exemple — aurait pu aider Montréal en responsabilisant davantage les élus de la région dans leurs choix. Évidemment, cette structure aurait à ce moment-là exclu des représentants du secteur dit socioéconomique, mais des mécanismes de concertation et de participation seraient toujours possibles, comme c'est le cas dans d'autres agglomérations urbaines, aux États-Unis par exemple, en matière d'aménagement métropolitain.

En revanche, la bonne nouvelle réside pour nous dans le fait que les élus municipaux, qui sont imputables localement, n'auront pas sur cette Commission de pouvoir décisionnel dans la mesure où ils ne seront pas investis d'un mandat régional. Nommés par le gouvernement, ils ne seront que délégués par les municipalités. Puisque nous ne sommes plus en présence d'un palier décisionnel, ceux-ci n'ont, par ailleurs, plus aucune raison de s'opposer à la nomination de membres issus du milieu socioéconomique, car la Commission ne sera qu'un organe de concertation. Mais encore faut-il que, pour fonctionner efficacement, ceux et celles qui seront nommés à ce titre détiennent une expertise reconnue qui soit reliée aux domaines qui relèveront de la Commission. Aussi, ils doivent être relativement connus du public, crédibles et avoir gagné la confiance de la population.

De plus, on saurait faire une place dans ce processus aux groupes qui sont normalement exclus du processus politique traditionnel, par exemple les femmes, les jeunes ou les minorités culturelles. Comme il s'agit d'un organe métropolitain, il sera essentiel pour le gouvernement de contrer l'argument de la non-représentativité en nommant des gens qui sont représentatifs de la population en général.

La structure proposée dans la loi n'est donc qu'à mi-chemin du modèle ultime de démocratie urbaine propre au caractère de Montréal. Bien sûr, un conseil métropolitain éventuel ne saurait remplacer l'Assemblée nationale mais deviendra, à terme, une instance intermédiaire incontournable entre les populations des municipalités et le gouvernement national des Québécois, qui se doit d'organiser les liens de communication entre la métropole et les régions.

Heureusement, l'Assemblée nationale n'a pas attendu que toutes les solutions soient mises en place pour créer l'Agence métropolitaine de transport. L'AMT possède même un budget qui nous apparaît un peu plus élevé que ne le recommandait le rapport Pichette, tout en étant à l'oeuvre depuis près d'un an. Elle représente un levier essentiel dans la relance du transport en commun pour les déplacements des personnes, même si, à notre avis, le gouvernement semble en sous-estimer la portée.

L'Agence a l'avantage de manoeuvrer au-delà des juridictions purement locales et compense souvent l'intérêt chancelant que montrent les municipalités à l'égard du transport en commun, qui constitue, selon nous, un bien public national. Mais l'Agence dispose de peu de moyens à sa disposition et son statut n'est pas clair sur l'échiquier politico-administratif. Dans sa courte existence, elle est passée de l'autorité du ministère des Transports, dont elle est la création, à l'autorité du nouveau ministère de la Métropole, lequel n'a pas de vocation sectorielle spécifique, mais un mandat d'ordre général. Sa vocation opérationnelle lui confère, à notre avis, davantage d'affinités avec le ministère des Transports, qui possédait la masse critique et l'expertise en matière d'intégration des modes, ce qui n'enlève rien, par ailleurs, à une démarche politique qui relèverait de la Commission. D'ailleurs, l'élaboration du plan de transport intégré des personnes et des marchandises sera un des mandats de la Commission, vu la disparition récente de la Table métropolitaine des transports qui avait ce mandat.

À l'inverse, l'Agence n'est pas très bien placée pour résoudre les questions de fiscalité municipale, d'aménagement du territoire ou encore d'environnement, et c'est pourquoi il faut éviter les chevauchements de responsabilités et d'interventions qui risqueraient de nuire.

Outre les nombreuses municipalités, l'Agence risque néanmoins de se retrouver dans une période de flottement, d'ici la prochaine ou les deux prochaines années, avec un certain nombre de ministères. Il faudrait que le projet de loi puisse clarifier davantage cette situation.

Pendant ce temps, les problèmes s'accroissent et il faut les résoudre: question des parcs de stationnement incitatif; aménagement de commerces à grande surface ou à très grande surface; gares régionales; politiques de circulation et de stationnement; instabilité du financement pour le transport en commun; étalement urbain. Sur ce point, il y a urgence. Dans les priorités, le

meilleur service que la Commission pourrait rendre au transport en commun et à l'intérêt public, c'est de définir une ceinture verte autour du périmètre existant.

Enfin, il est important que le gouvernement définisse des règles qui soient claires et présente des échéanciers relativement précis, notamment par une attribution conditionnelle des sources de financement. À titre d'exemple, si le gouvernement devait conclure un pacte fiscal avec Montréal, à quoi servirait le produit de cette subvention? Est-ce que ça viserait à concurrencer davantage le développement municipal par des baisses de taxes, des compressions de services, solutions où tout le monde serait perdant, toute la collectivité y perdrait au change? Ou est-ce que ça permettrait à Montréal d'assumer ses fonctions métropolitaines qu'elle a et dont elle se plaint d'exercer les responsabilités sans avoir les ressources correspondantes? Alors, avant de consentir des sommes discrétionnaires, l'intérêt public commande une cohérence, une transparence et une efficacité qui soient indubitables des actions gouvernementales.

Merci et, pour compléter, je laisse le soin à M. Turgeon d'aborder la question des liens entre l'aménagement du territoire et les transports, pour les cinq autres minutes de notre présentation.

M. Turgeon (Alexandre): Merci. D'abord, sur les questions du cadre d'aménagement métropolitain que la Commission aura à développer. Pour nous, il est important que le gouvernement maintienne le cap en énonçant des orientations, comme il l'a fait il y a deux semaines. M. Ménard a annoncé certaines orientations avec son collègue du ministère des Affaires municipales, des mesures, pour nous, qu'on a accueillies avec enthousiasme mais qu'on qualifie à la fois de douces, c'est-à-dire qu'il y a encore place à progression pour mieux lutter contre l'étalement urbain et favoriser une réurbanisation de l'agglomération.

Donc, le gouvernement ne doit pas abdiquer son pouvoir de s'assurer que le cadre d'aménagement défini par la Commission soit conforme aux grandes orientations gouvernementales en matière d'aménagement. Il faudrait également éviter l'erreur de la première génération des schémas d'aménagement qui ont été élaborés dans les années quatre-vingt, c'est-à-dire que le cadre d'aménagement devienne, comme ça été le cas avec les schémas d'aménagement, la somme des volontés des municipalités. Un cadre d'aménagement, c'est là pour donner une vision, faire de la planification à l'échelle d'un territoire et non pas pour faire une addition.

Il faut donc que les choix soient faits au niveau de l'agglomération et, à partir de ces choix, que l'on développe des stratégies au niveau local pour appliquer et mettre en oeuvre ces choix et orientations.

Aménagement du territoire et transport. Je vais vous lire une citation de la Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie qui disait: «Est-il réaliste de construire nos quartiers de façon à nous obliger à déplacer une demi-tonne d'acier, d'aluminium et de plastic à chaque fois que nous avons besoin d'acheter

une pinte de lait?» À notre avis, non, ce n'est pas du tout réaliste; c'est extrêmement coûteux et ruineux pour la société. Donc, ce qu'on doit faire, c'est repenser l'aménagement du territoire autour de grands axes de transport en commun de façon à avoir des quartiers davantage diversifiés, où on retrouve une plus forte mixité de fonctions de façon à limiter les déplacements.

• (12 h 30) •

Donc, pour reprendre une idée qui a été dite hier: Rebâtir la ville dans la ville ou plutôt façonner une agglomération cohérente dans l'actuel chaos du développement urbain qu'on connaît dans la l'agglomération de Montréal; reconstruire nos quartiers dans l'agglomération afin de réduire progressivement la dépendance envers l'automobile. Inversement, les transports, eux, sont structurants sur l'aménagement du territoire. Et le tout-à-l'automobile amène le développement ruineux à faible densité qu'on connaît aujourd'hui. C'est pourquoi il y a urgence de renverser les tendances et de favoriser le transport en commun.

Sur ce point-là, favoriser le transport en commun, c'est une expression qu'on pourrait retrouver à mille reprises dans les documents gouvernementaux qui ont été produits ici, à Québec, depuis les années soixante. Pourtant, si favoriser le transport en commun, ça ne veut pas dire investir davantage dans les transports en commun que dans les transports individuels, ça va rester, comme ça l'est depuis trente ans, un voeu pieux.

Donc, il y a une nécessité de renverser le balancier, de mettre un frein aux investissements routiers, de consolider l'entretien et d'investir dans le transport en commun, si on veut pouvoir arriver à refaire l'agglomération autour de quartiers à plus forte densité, autour de réseaux de transport en commun.

Hier, on vous l'a dit, ça aussi: Qu'est-ce qui va arriver quand les gens qui habitent dans les quartiers de banlieues vont arriver à l'âge de la retraite? Ils vont vouloir vendre leurs maisons. On va être pris avec d'immenses quartiers qui ne se seront plus fonctionnels pour des personnes qui vont avoir une mobilité réduite, d'où l'urgence d'avoir un aménagement du territoire qui permette la diversité de choix de déplacement, que l'automobile ne soit pas l'unique moyen de transport.

Le territoire de la Commission. Je pense qu'on ne l'a pas entendue beaucoup depuis mardi, cette idée-là, c'est qu'au départ le territoire était rattaché au concept de région métropolitaine de recensement. Ça avait de sage, et comme avantage, qu'au fur et à mesure que la région métropolitaine est redéfinie, de recensement en recensement, le territoire de la Commission s'élargit de lui-même. Ça a pour effet également d'éviter que des structures... Comme quand la CUM a été créée, rapidement elle est devenue, comme structure, dépassée par le développement de l'agglomération.

Donc, l'idée que le territoire puisse grandir de lui-même, il y a quelque chose d'intéressant là-dedans. Cependant, est-ce qu'il doit être limité à la région métropolitaine de recensement? J'ai entendu au début, quand le gouvernement a annoncé ses intentions, des

gens, notamment dans Lanaudière, je crois, dire: Nous, on est essentiellement agricoles, on n'a pas rapport là-dedans. La réponse à ça, c'est: Au contraire.

Si on veut éviter les conflits d'usage entre le développement urbain et les agriculteurs, éviter que l'agriculture se fasse manger un peu par le développement, il faut que la planification de l'aménagement ait comme une zone tampon, qu'elle puisse planifier au-delà de l'agglomération existante pour éviter également les effets de débordement que certains élus craignent avec la création de la Commission de développement. Il faut donc un territoire beaucoup plus vaste pour planifier l'aménagement et avoir cette zone tampon là et éviter les effets de débordement.

Enfin, je vais terminer sur la question de l'étalement urbain. Un des premiers mandats de la Commission devrait être, comme ça a été fait dans la région de Toronto, avec le rapport Golden, et dans la région de Vancouver, de chiffrer les coûts de l'étalement urbain, de voir à quel point notre déficit au Québec, notre dette est liée à cette problématique-là, de façon à ce qu'on puisse mieux justifier auprès de la population les interventions qui sont nécessaires.

Il faut également que le gouvernement arrête d'accompagner l'étalement urbain. Quand un individu choisit un lieu de résidence parce que le terrain, la maison est moins chère, un quartier où il n'y a pas d'écoles, où il n'y a pas d'hôpitaux, où il n'y a pas de services, ce n'est pas normal que le gouvernement vienne lui donner ces services-là et donne une plus-value à sa résidence, que l'ensemble des contribuables paient pour donner une plus-value à la décision individuelle d'un citoyen. Donc, mettre fin à l'accompagnement de l'étalement urbain et se servir des outils fiscaux qui sont utilisés ailleurs au Canada ou aux États-Unis depuis les années soixante-dix. Je pense, entre autres, au principe de redevance de développement.

Les orientations gouvernementales, jusqu'à une certaine mesure, tentent d'appliquer ce concept-là, ce qu'on nous a annoncé il y a deux semaines, et je pense que c'est un pas dans la bonne direction. Mais il ne faut pas dire: Eien, les gens qui ont choisi de s'installer dans un quartier, dans les règles du jeu actuel, ils s'attendaient à ce qu'on leur doive une école. Je pense qu'il ne faut pas penser comme ça, parce que, de l'autre côté de la médaille, il y a des gens qui vivent dans des quartiers centraux, qui choisissent de payer plus cher là où il y a déjà des équipements, là où il y a déjà des infrastructures. Et, parce qu'on laisse des gens s'installer en périphérie, on leur coupe ces équipements-là.

En terminant, je rappellerais au gouvernement, à vous tous, les élus, que, au-delà de la Commission de développement de la métropole, ce type de problème là, il n'y a pas que Montréal qui le vit. Il y a d'autres agglomérations urbaines où l'entité CU, communauté urbaine, ou MRC est trop petite pour planifier l'aménagement du territoire. Je pense que, lors de la création de la Commission de la capitale nationale, ici, à Québec, on a manqué une occasion de donner des pouvoirs similaires, avec un

territoire d'applications similaire à ce qui qu'on est en train de donner à la Commission. Alors, je termine là-dessus.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. Turgeon. Alors, Mme la députée de Pointe-aux-Trembles.

Mme Léger: Lorsque vous dites, dans votre conclusion, que l'intérêt public commande une cohérence et une transparence, c'est, entre autres, les objectifs de la Commission de développement de la métropole. Alors, vous avez plaidé précédemment... Cet automne en tout cas, vous nous disiez que vous vouliez un cadre institutionnel. Alors, j'aimerais ça que vous m'expliquiez ce que voulez dire par là, d'une part.

Et j'ai ceux autres petites questions. Vous dites que les pouvoirs de la Commission, aussi, sont extrêmement limités. À vous entendre, vous attendez beaucoup de la Commission. Alors, j'aimerais que vous élaboriez un petit peu plus sur les membres qui, vous dites, sont élus directement par la population. Alors, ce n'est pas clair en ce qui concerne les membres tels quels, la nomination des membres.

Et, comme dernière question, vous dites: Que le gouvernement définisse ses règles, que les règles soient plus claires. Alors, quelles sont-elles, les règles, pour vous?

M. Parisien (Normand): Oui, voilà. Pour ce qui est de la première question, Mme la Présidente, je n'ai pas très bien compris, si vous permettez.

Mme Léger: Quand vous parliez au début, quand vous parliez... Sans trop revenir sur le fond de la question, Transport 2000 a plaidé pour un cadre institutionnel.

M. Parisien (Normand): Oui, bon, très bien.

Mme Léger: C'est probablement au Forum de novembre, là.

M. Parisien (Normand): Voilà. En ce qui concerne la première question. Mme la Présidente, c'est le souhait de l'association, qui souhaitait... Dans un système politique qui soit clair et où le palier de gouvernement approprié exerce les compétences appropriées, il est important que ces élus soient imputables auprès de la population. Il existe actuellement une structure qui est la Communauté urbaine de Montréal. Cette structure n'est pas imputable auprès de la population, parce que les élus qui y siègent ne sont que délégués par des municipalités et ne sont pas élus au suffrage direct des citoyens. Et, à ce moment-là, c'est très difficile d'organiser des débats publics autour de questions précises, alors que les maires et les conseillers qui siègent à la Communauté urbaine de Montréal, par exemple, ne sont imputables qu'auprès de leurs électors respectifs et non pas au nom de la Communauté urbaine de Montréal.

Alors, c'est ce qu'on avait proposé au Forum de consultation du mois de novembre, qui avait été convoqué

par le ministre responsable, et, à ce moment-là, on croyait qu'un cheminement allait dans ce sens-là. Or, ce ne fut pas le cas, puisque la Commission actuelle ne sera qu'une commission consultative. Et, à ce moment-là, ça change un peu, là, bon, évidemment, notre position.

● (12 h 40) ●

Bien que ce soit un pas dans la bonne direction, pour nous, c'est un exercice qu'il reste à achever au cours des prochaines années, pour une commission véritablement régionale où il y aura des pouvoirs spécifiques, avec des budgets appropriés pour les fonctions régionales. Bon, j'espère que ça répond à la question de la députée de Pointe-aux-Trembles.

Ensuite, en ce qui concerne les membres de la Commission, bon, pour ce qui est de leur composition, évidemment, la structure qui est proposée actuellement veut une commission consultative. C'est moins dramatique, puisque, s'il y avait une commission régionale élective, elle devrait être proportionnelle à la population représentée. Ce qui n'est pas le cas ici, puisqu'on a une parité entre la Communauté urbaine et la banlieue. Alors, c'est sûr qu'à ce moment-là ce n'est pas vraiment proportionnel au nombre de citoyens. Bon, c'est une lacune qui peut s'expliquer ici, compte tenu du caractère consultatif de la Commission. Alors, dans l'esprit du projet de loi, il semble qu'on veuille créer des conditions et une concertation qui permettent de déboucher sur une étape ultérieure. Voilà pour ce qui est des membres de la Commission tels que... J'espère que ça répond aux interrogations soulevées par la députée.

Ensuite, pour ce qui est des règles, la troisième question, des règles claires, c'est-à-dire que le gouvernement n'est pas nécessairement là pour donner des cadeaux ni à la ville de Montréal ni aux banlieues de Montréal. Alors, si les règles doivent être claires, c'est qu'il est important que les ressources qui sont investies soient investies le plus efficacement possible.

Par exemple, avec l'Agence métropolitaine de transport, il y a eu un certain problème. On voulait faire en sorte que la relance du transport en commun soit véritablement régionale. Et ce qu'on craignait, c'est qu'il y ait un désengagement accru du transport en commun dans la région de Laval et sur la rive sud. Or, là, ce qui s'est présenté depuis la création de l'Agence, c'est un désengagement de l'île de Montréal. Ce qui nous a fortement étonnés, d'ailleurs. Et, à ce moment-là, les conditions nous rendent beaucoup plus soupçonneux vis-à-vis d'un pacte fiscal avec Montréal qui ne servirait qu'à réduire les taxes, réduire les services et... Ça nous pousserait, selon nous, à une sous-utilisation des équipements collectifs actuels.

Alors, il est très important que, dans l'élaboration de ce pacte fiscal, les règles soient claires. Ça ne doit pas servir à réduire les taxes nécessairement. Il faut que l'écart fiscal soit plutôt réduit au niveau de la région métropolitaine et il faut que l'attribution du financement sous le pacte fiscal ne constitue pas un cadeau fiscal à la ville de Montréal, mais lui permette

d'assumer ses fonctions métropolitaines, dont le transport en commun. Voilà. Merci, Mme la Présidente.

Une voix: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? Mme la députée de Marguerite-Bourgeoys.

Mme Frulla: D'abord, d'entrée de jeu — j'essaie de comprendre votre mémoire — est-ce que, parce que c'est consultatif, vous trouveriez bon de siéger sur la Commission?

M. Parisien (Normand): En fait, si vous adressez la question à nous...

Mme Frulla: À Transport 2000.

M. Parisien (Normand): ...en tant qu'association, ce n'est pas de nous que relève ce choix-là et il n'est pas question d'être ici pour demander...

Mme Frulla: Mais le souhaiteriez-vous, le trouveriez-vous utile?

M. Parisien (Normand): À notre avis, dans un contexte de consultation ou de concertation, il est éminemment utile pour nous de contribuer à la discussion publique, et, à ce moment-là, c'est sûr que là où il y a un forum pour débattre des questions, bon... Ça ne pourra pas être le cas ici aujourd'hui. Le plan de transport, par exemple, il y aura là des discussions fondamentales auxquelles nos gens désirent éminemment participer. Mais notre intention n'est pas de nous substituer aux décideurs, c'est essentiellement de participer. Et à ce moment-là la formule permettrait cette participation-là.

Mme Frulla: Autrement dit, dans le cadre... Parce qu'on va revenir à ce que vous suggérez, finalement, parce que vous dites: On voudrait quand même prendre plus de poids éventuellement. Mais, dans le cadre actuel d'une commission qui demeure consultative, avec un ensemble de participants de partout, alors, à ce moment-là, ce que vous dites, c'est que vos membres trouveraient ça éminemment utile que vous y soyez, dans le fond, parce qu'on va parler de transport.

M. Parisien (Normand): Bien, en fait...

Mme Frulla: Dans ce qui est proposé présentement, là; pas dans ce que vous souhaitez, mais dans ce qui est proposé présentement, qui est une commission consultative.

M. Parisien (Normand): Oui, parce que le débat est autour de ce type de commission là. Bon, ce n'est pas notre choix, c'est le choix de...

Mme Frulla: On va en parler, de votre choix, là, mais je dis: Dans le cadre actuel de ce qui est présenté dans la loi, qui est une commission consultative avec un conseil d'administration mixte, alors, à ce moment-là, il faudrait... Bon. Mais, juste pour me rappeler — parce que je vous ai vu à quelques reprises au niveau de l'AMT — vos memores, vous, c'est les gens du transport en commun? C'est qui, vos membres?

M. Parisien (Normand): Bon. En fait, on est une association québécoise qui a des membres dans différentes régions du Québec, mais les deux tiers de nos membres sont dans la région de Montréal. Bien que ce soit la moitié de la population, il y a un intérêt très significatif pour les questions métropolitaines, même si notre mandat en est un québécois.

Mme Frulla: Vos membres... Parce que souvent on regarde dans les mémoires, comme le mémoire sur le camionnage, on nous fait une espèce de résumé de qui le compose, bon, le financement, etc. Juste pour ma gouverne, vos membres et le financement proviennent d'où? Est-ce que c'est le transport en commun, ou c'est les citoyens, ou c'est quoi, vos membres?

M. Parisien (Normand): Mme la Présidente, c'est un financement mixte, public et privé, c'est-à-dire qu'il y a une contribution publique, gouvernementale, et des contributions privées par le biais de cotisations et de dons des individus ou des sociétés. Alors, c'est principalement composé de consommateurs, mais, en fait...

Mme Frulla: Ah! des consommateurs.

M. Parisien (Normand): ...on est une fédération d'une quarantaine d'associations et d'organismes impliqués dans les dossiers du transport en commun, essentiellement.

Mme Frulla: Donc, il y en a combien, de membres, en général, au niveau des consommateurs, et tout ça? C'est juste pour voir la portée. Comme l'UPA est arrivée et ils ont dit: Bon, on représente tant. L'Association du camionnage a dit: Bon, voici maintenant où on se situe. Pour voir l'ensemble de ceux qui devraient y siéger, enfin, selon les intervenants.

M. Parisien (Normand): Oui, en fait, on a une quarantaine d'associations et d'organismes qui représentent autour de 18 000 personnes. Je ne sais pas si ça répond à la question de la députée.

Mme Frulla: Donc, ce sont les organismes qui composent finalement l'ensemble de Transport 2000 O.K.

M. Parisien (Normand): Il y a des consommateurs aussi, mais c'est surtout une fédération.

Mme Frulla: O.K. Là, je reviens justement à ce que vous — or a parlé de ce qui est présenté — idéalement, voudriez. Ça ressemble à peu près à la troisième proposition qui était amenée au Forum, c'est-à-dire presque un gouvernement intermédiaire, une espèce de palier gouvernemental métropolitain, dans le fond, où les gens seraient élus pour avoir une représentativité globale et non pas juste locale. Est-ce que c'est un peu ça, là, que...

M. Parisien (Normand): Oui, mais, en fait, comme c'est une région qui a un poids disproportionné dans l'ensemble québécois — il s'agit de 45 % de la population — alors on essaie d'interpréter ce que le premier ministre disait en parlant d'un levier politique — quoique c'était assez général comme formule — ce qu'on doit retenir comme esprit de cette orientation-là. En fait, comme le soulève la députée, Mme la Présidente, évidemment, elle a raison de mentionner que notre option penchait davantage pour le troisième choix des propositions lors du Forum de consultation. Et, à ce moment-là, c'est un palier intermédiaire entre les municipalités en tant que telles et le palier gouvernemental parce qu'il est nécessaire que les fonctions soient très précises. Évidemment, notre choix portait d'abord sur le conseil métropolitain.

Mme Frulla: Autrement dit, ceux qui éventuellement, comme vous dites, si je regarde à la page 4... La Commission n'est qu'un organe de concertation, présentement. Mais, à la page 5, ce que vous voudriez, c'est que ceux qui y siègent soient éventuellement, si c'est décisionnel, des élus, c'est ça, hein? Mais des élus comme ça avait été de toute façon proposé. C'est par les gens que la Commission chapeaute, c'est ça?

M. Parisien (Normand): Oui, c'est ça. C'est un palier intermédiaire de représentation, et à ce moment-là c'est une démocratie directe parce que les gens sont non pas délégués, ils sont élus directement par la population.

Mme Frulla: Ça, c'est ce que vous souhaitez. Maintenant, je ne vous ai pas beaucoup entendu parler sur le détail même du projet de loi, et je vais poser un peu une question similaire à celle que je posais tantôt: à l'Association du camionnage. Quand on regarde, encore une fois, au niveau des échanciers — parce que, vous, dans le fond, vous vous penchez beaucoup au niveau du transport et de l'aménagement, comme on entendait tantôt, parce que l'un entraîne l'autre — on parle d'un premier plan de transport pour le mois de décembre 1998, ensuite qui devait cheminer au ministère des Transports, etc.

● (12 h 50) ●

Est-ce que vous, comme représentants d'organismes de transport, vous ne trouvez pas ça un peu long?

M. Parisien (Normand): Mais, en fait, ce qui nous préoccupe, là-dedans, Mme la Présidente, pour

répondre à la question de la députée de Marguerite-Bourgeoys, c'est qu'il y a des choses qui ne sont pas claires à ce niveau-là, qui restent à clarifier davantage. Parce qu'on a appris que l'Agence métropolitaine de transport s'engage dans une démarche de consultation, elle-même, pour un plan stratégique, pour voir ses actions à court terme, à moyen terme, à long terme. Et l'Agence doit déjà préparer les budgets, pour l'année 1998, des différentes sociétés de transport et la tarification régionale, etc.

Et là la Commission intervient au cours de l'année 1998, sinon à l'automne qui vient, pour définir un plan de transport et des orientations auprès de l'Agence métropolitaine qui aura un plan stratégique de trois ans. Alors, pour nous, ce n'est pas tout à fait clair comment ça va s'articuler, vous voyez? Et c'est une interrogation, évidemment, qu'on a vis-à-vis des articles 98 à 100 du projet de loi actuel. Alors, là, il y a peut-être un manque de clarté à ce niveau-là.

Mme Frulla: Donc, c'est un peu ce qu'on discutait tantôt, c'est-à-dire on ne sait pas trop, là, au niveau des compétences, des champs d'action, comment va se diviser, finalement, l'Agence versus la Commission, dans le fond, plus les consultations publiques inévitables, plus le ministère des Transports, parce que, lui, il a le mot final.

M. Parisien (Normand): Oui. Mme la députée soulève une question très pertinente dans la mesure où on est devant la situation suivante: Est-ce que l'Agence va être paralysée dans ses actions pendant cette période de flottement? Alors, c'est pour ça qu'on a mentionné qu'il apparaît, pour nous, une période de flottement dans la mise en place de ce cadre-là.

Mme Frulla: Une des fois que je vous ai rencontrés, c'est quand on était en commission parlementaire pour, justement, l'AMT. Et on vient de comparer, finalement, les deux lois: celle qui crée l'AMT versus celle de la Commission de développement.

Et, à l'article 86 de l'AMT — et ça, c'est pour le bénéfice de tout le monde parce que, moi non plus, je ne m'en souvenais pas: L'Agence doit consulter la Communauté urbaine de Montréal — ça, c'est l'AMT — la ville de Laval, les municipalités régionales de comté dont le territoire est compris en tout ou en partie dans celui de l'Agence, en regard de ses tarifs, de ses projets d'immobilisation et de son budget. Ça, c'était dans l'article du projet de loi de l'AMT, où les principaux intervenants — parce que ça peut, finalement, faire la différence dans le champ de taxation, hein — doivent être consultés.

On veut remplacer cet article-là par l'article 100 de la Commission de développement, qui dit: «L'Agence doit consulter la Commission de développement de la métropole en regard de ses tarifs, de ses projets d'immobilisation et de son budget.» Donc, on ne consulte pas les... C'est-à-dire qu'on va consulter les principaux

intervenants, mais dans un groupe beaucoup plus élargi quand ce sont quand même les principaux intervenants qui devront peut-être agir au niveau du champ de taxation, les principaux intervenants étant les élus, évidemment. Parce que, s'ils ne représentent qu'une population locale et non pas régionale, bien, c'est comme nous tous, ici, là, tu sais, on représente quand même un groupe local. Est-ce que vous êtes à l'aise avec ça? Ou...

M. Parisien (Normand): Évidemment, Mme la Présidente, la députée soulève une question tout à fait pertinente qui reste une partie du projet de loi qui porte à conséquence, là. Et, à ce moment-là, ça risque de soulever une certaine confusion. On est très préoccupé par cette partie particulière de la loi parce que, à ce moment-là, l'Agence métropolitaine, qui doit consulter la population, doit aussi consulter la Commission, qui doit consulter les villes. Alors, vous voyez? Ça risque de soulever des problèmes à très court terme, d'ici la fin de l'année, à tout le moins, là.

Mme Frulla: Merci beaucoup.

La Présidente (Mme Bélanger): Mme la députée de La Pinière.

Mme Houda-Pepin: Merci, Mme la Présidente. Alors, moi aussi, j'ai eu l'occasion d'échanger avec vous lors de l'étude du projet de loi concernant l'Agence métropolitaine de transport. Vous proposez, somme toute, si j'ai bien compris, un gouvernement régional. Hein? Puisque vous considérez que les élus municipaux n'ont pas nécessairement le pouvoir de représenter les enjeux régionaux métropolitains, c'est bien ça? Vous parlez, à la page 5, d'un conseil métropolitain.

S'il faut créer un autre palier gouvernemental qui va régir la métropole, comment ce palier-là va-t-il s'harmoniser avec le reste du Québec?

M. Turgeon (Alexandre): Je pense qu'il est important, là, quand on parle de qui doit siéger à la Commission...

Mme Houda-Pepin: Non, non, je ne demande pas qui siège, je parle du conseil métropolitain. Vous dites, à la page 4, que les élus municipaux ne sont pas habilités pour représenter les enjeux de la métropole et que, pour ce faire, selon vous, il faudrait qu'il y ait, d'abord, une instance politique avec des mandats spécifiques et qu'il y ait des élus qui soient élus par la population spécifiquement pour les mandats régionaux, et, à la page 5, vous qualifiez cet organe de conseil métropolitain.

Ma question: Comment est-ce que ce conseil métropolitain, qui est un autre palier gouvernemental au niveau régional, va-t-il s'harmoniser avec le reste du Québec?

M. Turgeon (Alexandre): Bon. Pour répondre au préambule de la question, pourquoi des gens élus? Parce qu'il faut que les gens qui soient là soient là dans l'intérêt de l'agglomération et non pas pour défendre les intérêts de la collectivité qui les a élus à la base. C'est la principale raison pour laquelle on évoque ça. Et, si c'est consultatif, laissez donc la place à davantage de représentants socioéconomiques, de façon à ce que les gens qui sont spécialisés dans les questions puissent être présents à la Commission.

Comment l'arrimage doit se faire? On a un cadre d'aménagement qui va être amené par la Commission. Moi, mon intérêt avec le Québec, c'est: le gouvernement québécois donne des grandes orientations, la Commission adopte un cadre d'aménagement au niveau local — et, quand je parle de niveau local, j'entends les MRC — et on adopte les stratégies pour le mettre en oeuvre. S'il y a des structures de trop, je ne pense pas qu'il faut penser à abolir les municipalités régionales de comté qui, après une quinzaine d'années d'existence, commencent à donner des résultats en matière de concertation intermunicipale, commencent à créer des alliances. Il ne faut pas débâter ça puis retourner à un niveau de guerre de clocher plus bas, c'est-à-dire les municipalités. S'il y a un niveau de trop, je pense que, de façon naturelle, à long terme, il va y avoir des fusions qui vont se faire au niveau municipal.

Mme Houda-Pepin: Donc, on aurait des élus municipaux, on aura l'administration locale comme gouvernement local, entre parenthèses, on aura le conseil métropolitain qui, lui, va regrouper l'ensemble de la région métropolitaine, telle que définie dans le projet de loi n° 92 — et quand même assez vaste, mais aussi assez important et imposant sur le plan économique, sur le plan démographique — et puis, par-dessus ça, vous avez le gouvernement du Québec et puis vous avez les régions administratives qui existent déjà, là.

Ça veut dire qu'on va superposer un autre niveau de gouvernement, alors que les organismes qui viennent nous présenter des mémoires jusqu'à maintenant nous indiquent, à nous, parlementaires, qu'il faudra plutôt amincir les structures et non pas ajouter d'autres structures.

M. Turgeon (Alexandre): Quand on a un problème de structures — et c'est ça qu'on a à Montréal, il y a un problème de structures, il n'y a pas d'entité pour planifier l'aménagement du territoire et les transports à l'échelle de l'agglomération, c'est ça, le problème — il ne faut pas demander aux gens qui font partie de la structure en place qui fait problème d'être d'accord avec un changement a priori. C'est certain qu'il va y avoir de l'opposition. Si les structures municipales causent problème, c'est certain qu'ils vont être en opposition à l'ajout d'une nouvelle structure qui vise, justement, à répondre à cette problématique-là.

Mme Houda-Pepin: Merci, Mme la Présidente.

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

M. Campeau: Merci, madame
• (13 heures) •

M. Parisien (Normand): Mme la Présidente, s'il vous plaît, ce n'est pas complété, là, notre réponse là-dessus. C'est sûr qu'il y a des plaintes de différentes municipalités à l'effet qu'il existe trop de paliers. Mais c'est sûr que la démocratie est d'autant plus efficace et plus saine qu'il y a des paliers d'administration qui correspondent aux mandats spécifiquement régionaux, nationaux, locaux. Et, à ce moment-là, la démocratie ne s'en porte que mieux. Et il ne faut pas nécessairement craindre les structures, mais encore faut-il qu'elles soient appropriées. Merci.

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

M. Campeau: Bien, merci. Ça fait justement mon affaire, la remarque de M. Parisien. Mais, d'abord, je comprends que vous êtes d'accord avec la création de cette Commission de développement de la métropole. Mais, suite à votre intervention, ça me ramène — et puis je retourne à celui qui vous a précédé — à l'Association du camionnage, à M. Pigeon, qui, lui, semblait être d'accord avec la Commission, bien sûr, mais c'est parce qu'elle apportait une certaine solution. Il disait: On va finir de parler du camionnage, de ramener toujours nos problèmes; on va avoir une réussite. Alors que vous, d'après votre commentaire, cette Commission-là vous servirait à mieux faire élaborer, à mieux vous donner une autre tribune pour faire valoir vos idées, mais il n'y aurait probablement pas de réussite, de mandat, d'aboutissement.

Alors, vous semblez un petit peu en contradictoire avec la mentalité de l'Association du camionnage, qui, elle, veut des solutions. Vous, quand on vous écoute parler, à première vue, c'est peut-être une fausse perception, mais il semble que vous vouliez discuter. L'Association du camionnage, elle, elle dit: C'est assez, les discussions. Ça fait des années qu'on discute sur la route 30 là-ci, là-ça. Il nous faut donc arrêter les discussions puis apporter des solutions. Donc, pour des raisons tout à fait différentes, vous êtes en faveur de la formation de la Commission. Vous semblez en faveur de la Commission de développement de la métropole. Mais, si vous étiez assis à la même table, il semble que vous ne vous entendriez pas. Mais peut-être que ma perception est mauvaise.

M. Parisien (Normand): Mais, Mme la Présidente, pour répondre à la question, on est favorable à cette démarche-là bien qu'elle ne soit pas complète. Mais, à notre avis, elle va permettre un débat de fond qui n'a pas été fait jusqu'ici. Bon, notre prédécesseur de l'Association du camionnage trouvait qu'il y avait un certain flottement, et on le déplore également. Mais là

Commission va permettre au moins d'épuiser le débat une fois pour toutes, celui du plan de transport intégré des personnes et des marchandises, c'est un débat important qui n'a pas été fait.

La Commission de développement serait éminemment une instance qui va permettre de consulter la population. Il ne s'agit pas, on ne voit pas simplement la Commission consultative comme un forum de discussion, là. Il y aura là un plan d'action, à notre avis, qui va être élaboré en vue de décisions dans un avenir très rapproché. J'espère, Mme la Présidente, que le député ne pense pas que notre volonté se limite à vouloir discuter à une commission consultative. Il y a là un forum de concertation important pour établir un plan d'action. J'espère que ça vient clarifier les interrogations du député de Crémazie.

M. Campeau: Donc, vous pouvez rejoindre, dans ce cas-là, la pensée de M. Pigeon qui vous précédait, en disant que la Commission — pour ne pas faire un jeu de mots — va être en mesure de livrer la marchandise, là.

M. Turgeon (Alexandre): Bien, ça dépend de quelle marchandise on parle. Nous, on pense que la Commission est là pour répondre à des problèmes réels en matière d'aménagement du territoire, en matière de transport. Maintenant, quelles sont les orientations et les décisions que la Commission va prendre? Les orientations gouvernementales nous laissent croire que ça va aller dans la bonne direction. Et, si c'est créer la Commission dans l'objectif de compléter le réseau autoroutier de l'agglomération, on pense que non, ça, ça n'est pas un pas dans la bonne direction, que c'est un pas de plus vers l'appauvrissement et l'endettement collectif.

M. Campeau: Là, vous êtes d'accord en disant que la Commission du développement, en fait, c'est pour le bien-être, ultimement, du citoyen et de la citoyenne et que ça peut apporter des solutions à ce bien-être là en permettant un échange, mais — ce que je veux ajouter — en permettant l'échange, bien sûr, mais il ne faut pas que ça en reste là. Si on est d'accord là-dessus, ça va. Il faut qu'il arrive des solutions et que les solutions, on les réalise.

M. Turgeon (Alexandre): Absolument.

M. Campeau: Si vous êtes d'accord là-dessus, vous allez pouvoir rejoindre M. Pigeon et partager les mêmes idées. Parce que lui semblait... Évidemment, il a un rapport qui est beaucoup plus concret, plus chiffré que le vôtre, plus tablé à la réalité quotidienne. Peut-être que le vôtre est quand même très bien mais plus vaste.

M. Turgeon (Alexandre): Quand on parle de l'intérêt collectif, au niveau de l'agglomération, en matière d'aménagement du territoire, il n'y a personne... Il faut qu'il y ait une entité quelque part qui décide: Là,

on met un frein à cette façon-là de développer le territoire qui est ruineuse. Et ce n'est pas les MRC périphériques qui vont prendre ces décisions-là.

Donc, c'est pour ça que ça prend une entité qui va venir dire: Voici ce à quoi on veut que l'agglomération ressemble, en fonction d'intérêts économiques; on ne veut pas que les infrastructures soient ruineuses pour la collectivité. Puis, quand on parle de la collectivité, actuellement, elles sont payées par l'ensemble des Québécois. D'où l'enjeu très crucial, au sein de cette agglomération-là, d'avoir des stratégies cohérentes en matière d'aménagement du territoire et de transport.

M. Campeau: Je vous remercie M. Turgeon.

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

M. Ménard: Bon. Je comprends que votre position originale, c'était la création d'un nouveau palier de gouvernement régional, avec des gens qui sont élus à cette fin et qui disposent d'un budget important pour réaliser leurs objectifs, n'est-ce pas? Cela aurait supposé aussi un nouveau niveau de taxation. Je pense que vous le reconnaissez, c'était nécessairement un corollaire absolu.

Ayant décidé qu'actuellement la population ne peut pas prendre un autre niveau de taxation ni quand même un autre niveau de gouvernement, qui aurait quand même été d'une certaine lourdeur et qui aurait fait que sa population métropolitaine aurait eu quatre niveaux de gouvernement: municipal — et dans certains cas cinq — dans certains cas MRC ou CUM, régional, québécois et fédéral, alors, à défaut de ça, ce qu'on vous présente, c'est à peu près la meilleure solution. Est-ce que je me trompe?

M. Parisien (Normand): Mme la Présidente, voilà. C'est sûr qu'il y a certaines craintes qui sont exprimées au niveau des structures, mais on va prendre un exemple qui n'est pas très loin de chez nous, celui des États-Unis, qui est une démocratie où il y a vraiment un fonctionnement d'institutions qui fait en sorte qu'il y a plusieurs paliers de décision qui sont imputables auprès de la population.

C'est une démocratie républicaine représentative. Et, bon, ça peut avoir l'air de comporter une certaine lourdeur administrative. Par exemple, les propositions budgétaires ont été déposées par le président le 6 février dernier, ce budget-là va être adopté au mois de septembre et signé par le président, par La Maison-Blanche, le 30 septembre.

C'est sûr que c'est beaucoup moins expéditif, ça peut nous apparaître plus lourd, mais il y a une possibilité beaucoup plus importante d'arbitrages politiques entre les deux. C'est sûr que notre méthode d'adoption du budget, qui est plutôt expéditive, ça apparaît plus simple, mais, à notre avis, ça ne met pas à contribution tous les arbitrages politiques nécessaires. Et, pour nous,

c'est sûr que les préoccupations du ministre, d'un point de vue administratif, sont tout à fait légitimes, mais, d'un point de vue démocratique, ça ne répond pas nécessairement à toutes nos attentes.

M. Ménard: Bon, bien, en attendant qu'on ait les moyens de l'idéal là, parce que, quand même, aux États-Unis, il y a aussi un système bicaméral non seulement au niveau fédéral, mais au niveau de chaque État, et ils ont les moyens d'absorber des conflits entre l'exécutif et le législatif qui font que les employés cessent d'être payés, et puis ils ont bien des moyens. On m'a dit aussi que, si Boston avait été relancée comme elle l'a été, c'était aussi par l'injection de plusieurs milliards de dollars du gouvernement fédéral puis du gouvernement de l'État. Nous allons encore être obligés d'agir à l'intérieur des moyens qu'on a. Puis je voudrais savoir si vous trouvez que c'est une bonne approche

• (13 h 10) •

Est-ce que vous comprenez que l'idée est d'entrer les décideurs locaux dans un processus qui va éviter l'affrontement au début, qui est un processus de planification, de planification entre eux, de planification avec les ministères sectoriels du gouvernement du Québec, de façon à ce qu'ils commencent à fixer des objectifs ensemble sur lesquels on peut s'entendre, que les décisions qui s'imposent apparaissent claires, se traduisent dans le plan et qu'ensuite les autorités politiques qui doivent les appliquer les appliquent et aient une pression publique pour les appliquer? Est-ce que vous comprenez que c'est ça, l'idée qu'il y a derrière la formule qui est présentée, et qu'en pensez-vous?

M. Turgeon (Alexandre): Moi, je pense que c'est une approche qui est louable, on pense que c'est un grand pas en avant. C'est clair qu'on appuie la création de la Commission, quelle que soit la forme la forme qu'elle va prendre. Et votre commentaire me faisait penser à comment se sont passées les premières réunions des élus au sein des MRC. C'est une structure qui leur est arrivée. Bon, ils ont fait des regroupements volontaires. Ça n'a pas été automatique, au début, de travailler ensemble. Les premiers schémas ont donné les résultats qu'ils ont donné un peu à cause de ça. Et je pense que, avec le temps, on arrive à avoir une meilleure concertation et des meilleurs rapports entre les décideurs et à regarder davantage l'intérêt collectif que l'intérêt de l'Élu qui doit défendre sa collectivité.

Ceci étant dit, il faut que le gouvernement maintienne des lignes directrices claires. Et, pour reprendre ce que M. Filion vous a dit hier, que, à la fin, le gouvernement soit capable de trancher au besoin et de dire: Un instant, là, c'est vers ça qu'on veut tendre, votre choix, là, il n'est pas compatible avec nos orientations gouvernementales.

M. Ménard: Bon, alors, vous avez vu effectivement que, dans les quatre sujets importants, le

gouvernement commence par donner ses directives. Vous avez vu ça dans le projet de loi

M. Parisien (Normand): En fait, le gouvernement, ce qu'il choisit... Pour nous, c'est sûr, il y a a priori une solution de «first best», mais le gouvernement...

M. Ménard: De «first» quoi?

M. Parisien (Normand): De «first best».

M. Ménard: Ah! O.K.

M. Parisien (Normand): C'est-à-dire la meilleure solution. Mais on a une solution de «second best» qui est meilleure que le statu quo. Si on peut conclure sur cette approche-là, suite à la question du ministre, c'est ça. Il y a la solution idéale de «first best», là, mais, en attendant, il y a une solution qui est meilleure que le statu quo. C'est pourquoi on donne un appui à ça et un appui qui est conditionnel en souhaitant que cette démarche-là, dans un avenir très rapproché, débouche sur cette étape-là d'un conseil métropolitain.

M. Ménard: Alors, ça serait de «first best now».

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, Merci, M. Parisien et M. Turgeon. La commission suspend ses travaux jusqu'à 14 h 30.

(Suspension de la séance à 13 h 13)

(Reprise à 14 h 38)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Le mandat de la commission est de procéder à des consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi n° 92, Loi sur la Commission de développement de la métropole.

Alors, nous recevons la Chambre de commerce du Montréal métropolitain. Je demanderais à la présidente de s'identifier et de présenter les personnes qui l'accompagnent. Et vous avez 20 minutes pour présenter votre mémoire, pour être ensuite questionnés pendant 20 minutes du côté ministériel et 20 minutes du côté de l'opposition. On a reçu des groupes où les réponses étaient très longues, et cela a frustré certains députés qui ne pouvaient pas poser des questions parce que le temps est limité. Alors, on demanderait que les questions soient assez courtes, et les réponses assez courtes.

Mme Doré (Paule): Nous serons brefs, je vous le promets

La Présidente (Mme Bélanger): Parfait.

**Chambre de commerce
du Montréal métropolitain**

Mme Doré (Paule): Merci beaucoup, Mme la Présidente, mon nom est Paule Doré, je suis présidente de la Chambre de commerce de Montréal, et il me fait plaisir de vous présenter les deux personnes qui m'accompagnent. Il s'agit de Luc Lacharité, qui est vice-président exécutif de la Chambre de commerce de Montréal, à ma droite; et, à ma gauche, de François Roberge, qui est directeur Recherches et Affaires publiques, à la Chambre de commerce de Montréal.

Alors, merci de vous accueillir cet après-midi, Mme la Présidente, M. le ministre, Mmes, MM. les membres de la commission de l'aménagement et des équipements.

Au nom de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain et de ses milliers de membres qui, ensemble, représentent une grande partie des emplois et de toutes les ressources économiques et technologiques de Montréal, je vous remercie de nous permettre de témoigner dans le processus qui entraînera la création de la Commission de développement de la métropole.

La Chambre couvre la plus grande partie du territoire qui balise l'activité de la future Commission. Elle constitue le plus important interlocuteur du milieu économique sur ce territoire qui, à son tour, englobe plus de la moitié de la population du Québec. J'ajouterai que la région métropolitaine de Montréal compte près de 80 % des entreprises de haute technologie du Québec, et 40 % de ces entreprises dans l'ensemble du Canada. Les secteurs de pointe où la région métropolitaine compte entre 35 % et 55 % de la main-d'oeuvre et de l'activité au Canada sont le secteur des produits pharmaceutiques novateurs à forte intensité de recherche, la biotechnologie, les technologies de l'information, les télécoms, les transports et l'aéronautique aérospatiale.

• (14 h 40) •

En dépit de ses problèmes socioéconomiques, tels que le poids excessif des structures gouvernementales, un étalement urbain trop prononcé, la concentration de ménages à très faibles revenus au centre-ville et un chômage élevé, la région métropolitaine compte de très grandes forces du côté de la nouvelle économie. Évidemment, la Chambre travaille fort pour contribuer à régler les problèmes et bâtir sur les forces non négligeables de la région. C'est dans ce contexte que se situe notre intervention d'aujourd'hui.

Permettez-moi, d'abord, de vous en donner dès maintenant les grandes lignes, pour engager ensuite avec vous le dialogue sur les points que vous pourriez souhaiter développer. D'abord et avant tout, la Chambre endosse le projet de loi n° 92, même si nous émettons deux ou trois bémols.

Premier bémol, nous croyons que la Commission devrait jouir de pouvoirs décisionnels dans des secteurs comme l'aménagement du territoire, la main-d'oeuvre,

le développement économique et touristique, les arts et la culture, le transport en commun, l'environnement.

En second lieu, nous croyons que la Commission gagnerait en efficacité si elle comportait moins de membres. Ceci dit, nous sommes convaincus qu'il est important que 33 % des membres soient recrutés parmi les représentants d'autres secteurs de la société que les élus municipaux, car ces membres apporteront à la Commission certaines compétences et expertises spécifiques. Nous croyons qu'ils doivent être choisis en fonction de leurs qualifications et ne représenter aucune localité. La Chambre croit que la Commission est une structure mixte qui devrait obtenir la dévolution de pouvoirs substantiels de la part du gouvernement du Québec. Il ne s'agit donc pas d'un forum intermunicipal, dominé par les élus municipaux, mais d'un palier d'intervention mixte dont les pouvoirs sont appelés à croître au fil de l'évolution et de la concertation.

Troisième bémol, très sérieuse à notre avis, nous sommes déçus et inquiets de ne voir dans le projet de loi n° 92 aucune prévision formelle quant à l'allègement très urgent des structures administratives gouvernementales de la région métropolitaine. Toutefois, nous nous rendons aux arguments énoncés par le ministre de la Métropole, M. Ménard, dont nous apprécions d'ailleurs l'engagement à l'endroit des intérêts de la région.

En dépit des réserves que je viens d'exposer, la Chambre croit qu'il est préférable d'avoir une commission, même si elle ne possède pas, dès le départ, tous les pouvoirs utiles, afin de créer un esprit de concertation métropolitain. Par contre, la Chambre s'inquiète très vivement de voir que ni le ministère de la Métropole ni la Commission ne se voient confier les pouvoirs nécessaires à la refonte en profondeur des structures administratives gouvernementales qui paralysent la région métropolitaine.

Quand nous lisons, dans le cadre de référence sur la déconcentration, la régionalisation et la décentralisation du Secrétariat aux régions que, et je cite, «le territoire de la métropole et celui des cinq régions administratives concernées devraient être revus dans le cadre d'un exercice plus global concernant la réorganisation de l'ensemble du territoire québécois», fin de la citation, nous sommes profondément choqués de constater qu'en dépit de la Commission et du ministre de la Métropole le gouvernement du Québec prévoit faire attendre la région métropolitaine jusqu'à ce que des réformes structurelles soient conçues pour toutes les régions à la fois.

Les problèmes de la plupart des autres régions ne peuvent que différer profondément de ceux de la région métropolitaine. Ce faisant, le gouvernement démontre qu'il considère la région métropolitaine comme une région parmi tant d'autres et non comme l'énorme moteur technologique et économique du Québec, celui qu'il faut lancer ou relancer de toute urgence pour entraîner l'économie du Québec.

Je me permets de vous renvoyer ici aux propos de Jane Jacobs, sommité mondiale en matière d'aménagement urbain, et je cite: «Les grands ensembles urbains

possèdent la capacité de créer des masses critiques d'entreprises qui donnent naissance à des services sophistiqués et attirent ensuite d'autres entreprises exportatrices de biens et services.» Fin de la citation.

En jouant en quelque sorte sur deux tableaux, ouverture et spécificité d'un côté, et entrave et indécision de l'autre, le gouvernement du Québec donne un très mauvais signal. Il dit aux intérêts locaux divergents et aux potentats d'innombrables empires bureaucratiques créés par la division en cinq secteurs administratifs de la zone métropolitaine: Ne vous en faites pas avec la Commission de la Métropole, une majorité de pouvoirs demeure entre les mains du ministre des Régions, du ministre des Transports, d'un député influent, et tutti quanti. Le gouvernement doit donner des signes plus clairs de la confiance qu'il accorde aux instances qu'il a créées pour favoriser le développement et la concertation dans la région métropolitaine. La Chambre s'inquiète de cette dichotomie gouvernementale.

Elle s'inquiète aussi du fait que le gouvernement du Québec s'apprête à créer de nouvelles structures lourdes, bureaucratiques, mal adaptées à la réalité du territoire de la métropole, tels les CLE, centre locaux d'emploi, ou les CLD, centres locaux de développement. Ces structures d'un style antédiluvien ne tiennent aucun compte des caractéristiques de la région métropolitaine, notamment de la densité de la population, de la présence de réseaux de transport et des infrastructures technologiques qui font en sorte qu'il n'est pas besoin d'établir des bureaux à tous les coins de rue pour desservir efficacement la population. Demandez-le aux institutions bancaires.

La Chambre estime qu'en dehors du ministre de la Métropole et de son équipe et peut-être de la ministre de l'Éducation, qui affirme vouloir laisser à la région métropolitaine de Montréal le soin de définir pleinement son projet éducatif, le gouvernement du Québec ne démontre pas noir sur blanc qu'il est disposé à laisser à la région les pouvoirs essentiels à son essor et à sa prise en main. La force d'inertie semble avoir gain de cause dans les structures ministérielles.

Nous constatons aussi que le projet de loi n° 92 alimente certaines incertitudes quant aux prérogatives de l'Agence métropolitaine de transport. Mis en oeuvre récemment de peine et de misère, cet organisme doit remplir sa mission jusqu'au moment de sa réévaluation en 1999. Nous demandons au gouvernement de s'assurer qu'il n'y aura pas de chevauchements entre les fonctions de consultation, planification et développement des systèmes de transport urbain de la Commission et de l'AMT. Nous demandons au gouvernement, dans l'intérêt de tous, de ne pas retarder la mise en oeuvre de certaines décisions importantes de l'Agence.

Finalement, nous tenons à rappeler au gouvernement que Commission ou pas, restructuration ou pas, il demeure urgent et inéluctable de compléter un véritable pacte fiscal pour la ville de Montréal, non pas un accord de bric et de broc ficelé à la va-vite. Là-dessus, le ministre de la Métropole semble optimiste. Espérons que

nous partagerons son optimisme lors du prochain budget. Sinon, Montréal va continuer de se détruire comme une sorte de supernova, ce type d'étoile qui brille soudain de tous ses feux parce qu'elle cisperse les énergies de son noyau central. L'industrie et le commerce croulant sous le poids de taxes iniques vont désertir le centre de la région pour les franges lointaines — on sort ici un peu des analogies culinaires du trou de beigne. Les ménages à revenus moyens vont quitter le centre-ville et suivre les emplois en banlieue. Mais, tôt ou tard, quand le centre de la métropole ne sera plus qu'un désert socioéconomique, l'anneau externe va à son tour s'écrouler sur ce vide central. C'est ainsi que meurent les étoiles. N'attendons pas d'en arriver à une telle extrémité pour agir. Ensuite, nous pourrions tisser une nouvelle mentalité métropolitaine. Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, Mme la présidente. M. le député de Sainte-Marie—Saint-Jacques.

M. Boulerice: Oui, Mme Doré, M. Lacharité et M. Roberge, merci pour votre mémoire et surtout félicitations pour avoir bravé cette tempête et être avec nous cet après-midi.

Je pense que tout le monde a noté que vous êtes vraiment dans l'esprit de la Commission, puisque l'appellation est maintenant Chambre de commerce du Montréal métropolitain. C'est très significatif à mon point de vue et c'est beaucoup plus qu'un symbole. Je pense que c'est le coeur de votre action depuis un certain temps.

J'ai lu, à la page 9 de votre mémoire — et je vais être le plus bref possible: «À cet égard, le gouvernement du Québec est le seul responsable de la segmentation en cinq régions distinctes de la région métropolitaine pour les services et les interventions relevant de ses ministères. Cette situation inusitée renforce l'impression que Montréal n'est pas une région, mais plutôt une juxtaposition de petits fiefs qui doivent constamment arracher au voisin des parcelles de développement économique.»

Bon. Cette phrase, il va de soi, est une phrase choc, sauf qu'elle me permet d'aller à la question que je souhaitais vous poser. D'après vous, est-ce qu'il faut recréer le même type de région administrative, mais cette fois-ci à l'échelle de la métropole, comme elles existent actuellement? Ou est-ce qu'on devrait plutôt envisager que la restructuration et l'organisation métropolitaine devraient se réaliser d'une façon tout à fait différente à cause, justement, de l'importance et des particularités de cette région, au Québec, qui est cette grande région métropolitaine.

Mme Doré (Paule): Je demanderais à M. Lacharité de prendre cette question.

• (14 h 50) •

M. Lacharité (Luc): Je ne crois pas qu'il s'agisse de recréer exactement le même type de région administrative parce que, depuis le temps qu'on prêche que cette région-là n'a rien de comparable... Elle a des forces que d'autres régions n'ont pas. Elle a des

faiblesses que d'autres régions n'ont pas. Donc, les solutions aux problèmes de cette région doivent être forcément différentes de celles qu'on cherche à appliquer aux autres régions.

M. Boulerice: Avant de céder la parole à un autre collègue, puisque nous allons en alternance, j'aimerais vous faire juste un commentaire. Dans les fonctions et les pouvoirs — et vous les avez donnés tantôt dans votre exposé — vous avez parlé de pouvoirs décisionnels dans les domaines de l'aménagement, de la main-d'oeuvre, du développement économique, du transport, de la gestion des déchets — je suis heureux de voir que c'est une préoccupation également chez vous — de l'environnement. Et vous avez dit: Si possible, les arts et la culture.

Bien, vous me permettrez de m'en réjouir, là. Je pense que j'ai un passé qui me suis, fort heureusement. Je suis persuadé que ma collègue et amie d'en face partage le même point de vue que moi. S'il faut que ce soit inclus de façon très spécifique, personnellement, je n'y vois aucun inconvénient, sauf que j'ai toujours eu la très forte conviction que les arts et la culture, maintenant, font partie intégrante du développement économique. Et, sans vouloir citer absolument un ancien premier ministre français que je ne nommerai pas, il s'agit de Michel Rocard, qui disait qu'il n'y a pas de développement économique s'il n'est pas précédé, d'abord et avant tout, par un développement culturel... Donc, je suis quand même très heureux de voir que vous avez cette préoccupation constante et que vous l'avez exprimée d'une façon aussi claire à l'intérieur de votre mémoire.

Mme Doré (Paule): Bien, je pense que c'est une préoccupation qui a toujours été très présente à la Chambre. Il y a 10 ans, la Chambre avait lancé un comité permanent sur les arts et les affaires. Et c'est un comité qui a toujours été très utile et, je pense, qui a fait beaucoup de choses; qui a certainement permis aux gens d'affaires de comprendre le rôle important que joue le secteur culturel et le secteur des arts dans le développement d'une grande métropole comme Montréal.

M. Boulerice: On n'ira pas sur le tabac tout de suite, mais je connais votre opinion juste à vous entendre, ha, ha, ha! Mme la présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, Mme la députée de Marguerite-Bourgeoys.

Mme Frulla: Merci, bon, à vous trois. Évidemment, moi aussi, je vous souhaite la bienvenue. Et tout simplement pour vous dire que, sur votre opinion sur le tabac, nous avons fait silence aussi ensemble, de midi à midi et quart, pour appuyer, même si ça n'a pas été dit, malgré tout. Alors, nous sommes aussi très solidaires, ici, à la commission.

Cela dit, j'aimerais revenir aux prérequis de ce qui est ici, dans le projet de loi, et de ce que vous

souhaiteriez y voir ajouter. Je pense que je vais revenir aux structures d'abord. Vous avez dit, dans votre projet de loi, qu'il faut absolument alléger les structures de la région de Montréal. Ça a été beaucoup discuté. On sait qu'on en a plus de 200, là, à tous points de vue, là, privées, publiques, etc.

Mais comment voyez-vous cette possibilité-là par rapport à la Commission quand plusieurs structures ne relèvent pas du ministère de la Métropole mais relèvent d'autres ministres et ministères? Exemple: les CLE, Louise Harel; les CLD, M. Chevrette; les CRD, M. Chevrette; régions administratives, M. Chevrette; les sites, par exemple, commissions de transport, etc., ministère des Transports, et, et, et... Et, pour donner un peu de force, parce que vous avez aussi dit qu'en termes de régions administratives... Vous laissez — corrigez-moi, si j'ai tort — sous-entendre que cinq régions administratives, c'est lourd, parce que c'est cinq régions régionales, M. Rochon, ministre de la Santé.

Alors donc, cinq régions administratives qui ne relèvent pas du tout du ministre de la Métropole, avec différentes structures qui ne relèvent pas non plus du ministre de la Métropole mais de plusieurs autres ministres, et un ministre du développement régional qui a dit, pas plus tard qu'en décembre 1996, à la rencontre annuelle de concertation, qu'il n'était pas question tout simplement de démanteler les actuelles régions administratives, et ça, avec évidemment l'approbation des cinq ministres responsables des régions constituant la métropole, dont M. Ménard.

Autrement dit, comment voyez-vous, là, cette possibilité par rapport à la Commission, qui n'a pas tout à fait l'autorité de le faire, de voir un allègement de structures qui ne relèvent pas du ministre qui est responsable, justement, de la Commission? C'est un peu ça que je vous demande.

M. Lacharité (Luc): Bien, je ne pense pas qu'on aille jusqu'à croire... Au fond, le problème fondamental qu'on soulève, c'est qu'on ne sent pas, en appui à la démarche visant à créer la Commission, du reste du gouvernement ou de plusieurs des ministres, l'intention de se solidariser derrière cette démarche et de laisser au moins se définir un peu mieux le territoire de la métropole, comme on aurait dû le faire dans un certaine logique, et ensuite redéfinir un peu ce qu'on veut que les autres régions autour et qui pourraient être affectées par un redécoupage à cause de la définition d'une région métropolitaine, là, au sens où on l'entend sur le territoire, donc, que la Commission ou que le projet de loi définit... Donc, c'est un peu le problème majeur qui risque de handicaper le travail de la Commission.

Par ailleurs, je pense qu'à l'inverse, à l'extrême, on ne s'attend pas à ce que le ministre président cette Commission soit le ministre plénipotentiaire sur toutes les interventions gouvernementales sur le territoire. Je pense qu'il y a une question de réalisme et également de dynamique en soi qu'on touche là.

Je pense qu'il aurait fallu qu'on laisse se définir un peu mieux la Commission, qu'on laisse la Commission prendre sa place, qu'on définisse les pouvoirs avant d'interférer, si vous me passez l'expression, avec d'autres politiques touchant l'emploi, touchant le développement économique, touchant le développement de la main-d'œuvre, parce que je pense que c'est ce que le milieu montréalais réclame depuis longtemps, de lui laisser les pouvoirs pour s'autogérer avec les ressources propres qu'il est capable de fournir.

Et, ensuite, les autres réformes pourraient s'ajuster dans la mesure où on considère, bien sûr, à partir des priorités du premier ministre, Montréal, l'organisation montréalaise, la région de Montréal, le cas de Montréal comme étant une de ses grandes priorités. Si on se rappelle bien, M. Bouchard avait trois grandes priorités, qui étaient: l'emploi, l'éducation et le problème de Montréal. Alors, on a de la difficulté à voir poindre une solution totalement satisfaisante par cette démarche qui est entreprise en parallèle à celle de la création de la Commission.

Mme Frulla: Je poursuis un peu plus là, parce qu'on a eu ce matin, dans *La Presse*, évidemment, une confirmation de ce qui avait été dit quand on étudiait le ministère de la Métropole au printemps: que le ministre du développement régional s'apprête à déposer un projet de loi qui vise à créer un ministère des régions.

Donc, est-ce que vous voyez inquiétant, conflictuel le fait qu'un ministre du développement régional parle de régionalisation d'un côté, donc, une terdence à la régionalisation, quand, d'un autre côté, on parle de vision métropolitaine, donc de métropolisation?

Alors, il semble que, je ne sais pas, en lisant ça ce matin... En plus, il y a le livre blanc du ministre Chevrette, responsable des régions, qui va être déposé incessamment et qui parle de la création d'un ministère de la région. Et, ici, on travaille sur une Commission qui est consultative — ça, je vais y revenir — qui s'ajoute, et non pas qui remplace, jusqu'à maintenant en tout cas, là, les organismes qui sont déjà là, pour la plupart et plusieurs consultatifs, qui sont déjà en place. Est-ce que vous y voyez une espèce d'inquiétude?

Mme Doré (Paule): Oui, oui, on est inquiet. On est inquiet si ça veut dire que, en bout de ligne, on va considérer que Montréal est une région comme les autres. Montréal n'est pas une région comme les autres. Et ça, il faut que ce soit dit. Nous, en tout cas, on le dit depuis toujours et on va continuer à le dire. Montréal est une métropole qui a un dynamisme de métropole et qui peut, si elle était vitalisée complètement, vraiment jouer un rôle de moteur économique pour l'ensemble du territoire québécois.

• (15 heures) •

Alors, c'est évident que c'est cette dynamique-là qu'il faut essayer de comprendre et il y a un mélange de structures à faire. Ce n'est pas nécessairement la Commission de la métropole qui va faire ce ménage-là. Par

contre, la Commission de la métropole pourrait... Parce que espérons que cette Commission aura, aura cette vision régionale, développera cette vision régionale et sera capable d'arriver peut-être avec des propositions pour faire du ménage dans ce fatras de structures. Alors donc, oui, je pense qu'il y a certainement un malaise face aux deux, je dirais, aux deux...

Mme Frulla: Aux deux démarches.

Mme Doré (Paule): ...aux deux démarches parallèles, voilà.

Mme Frulla: Parfait. Dans le projet de loi, par contre, et on a soulevé ça ces deux derniers jours, on dit que la Commission se donne un mandat de revoir les différentes structures et de les analyser et d'apporter, en 1998, si ma mémoire est bonne, finalement, son évaluation par rapport aux structures qui existent, sachant que la plupart des structures qui jouent un gros rôle ne relèvent pas du ministère de la Métropole.

Alors, c'est un peu ça, aussi, qui crée malaise, non? Par rapport au rôle même de la Commission, on trouve qu'il y a peut-être quelque chose à clarifier là, vous ne trouvez pas? Au niveau du...

Mme Doré (Paule): Non, ce que je voudrais dire à ça, Mme la députée, c'est qu'on est certainement conscient des limites de la Commission. Par contre, on donne notre appui sans équivoque à la création de cette Commission, parce que c'est un premier pas, et c'est un premier pas qu'il est très important de faire. Et le mieux étant l'ennemi du bien, commençons avec ce qui est possible et faisable, soyons très pragmatiques. Et c'est évident qu'il y a des limites puis qu'on ne peut pas tout régler, mais au moins c'est un premier pas.

Mme Frulla: Au niveau décisionnel, il y a plusieurs intervenants, dont la plupart, je dirais bien à peu près la plupart, ont opté pour une commission qui était décisionnelle, si ce n'est la première année ou même la deuxième année, en tout cas le plus rapidement possible. D'autres disaient: Immédiatement; par le temps qu'on soit mis en place puis tout ça, il faut, quelque part, prendre des décisions. Et je vois que, dans votre mémoire, vous optez aussi pour ça. Plusieurs ont dit: Écoutez, on se fait consulter depuis des années, là c'est le temps de décider.

Alors, est-ce que, pour vous, c'est vraiment, en termes de fonctionnement et du fameux pas en avant comparativement à ce qui existe, une prérogative?

Mme Doré (Paule): C'est-à-dire qu'on trouve que ça serait souhaitable que la Commission soit décisionnelle. Par contre, on est prêt à vivre au début avec une commission qui ne l'est pas, en se disant qu'on va arriver à une commission décisionnelle. Mais c'est évident qu'il faut que, à un moment donné, elle devienne décisionnelle.

Mme Frulla: Est-ce que, au niveau du développement économique, parce que, évidemment, étant la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, le développement économique est dans toutes ses facettes... Parce que je rejoins le député de Sainte-Marie—Saint-Jacques, finalement, dans son raisonnement au niveau de la culture, donc parlons de développement économique global. Pour vous, évidemment, c'est important.

Hier, l'UMRCQ a parlé du développement économique, et le ministre disait que la Commission n'est pas là pour faire du développement économique mais pour créer une pensée métropolitaine. Ce n'est pas vraiment la mission première de la Commission, finalement, de créer ce développement, mais plus de réunir les gens par une pensée métropolitaine sur différents aspects, dont les déchets, le transport, etc.

Est-ce que, pour vous, le développement économique est la priorité prioritaire ou, effectivement, la vision métropolitaine dans son grand ensemble est la priorité?

Mme Doré (Paule): Bien, la vision métropolitaine, il faut qu'elle s'applique sur quelque chose, puis, à mon avis, elle doit d'abord s'appliquer, dans le cas de Montréal, sur des questions de développement économique. C'est ce qui urge. Alors, en premier, je pense que c'est certainement important, oui.

Mme Frulla: Merci, je vais laisser les autres, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Mme la députée de Terrebonne.

Mme Caron: Merci, Mme la Présidente. Je regarde, dans votre mémoire, les pouvoirs que vous souhaitez dans cette Commission-là, des pouvoirs décisionnels: aménagement, main-d'œuvre, développement économique, transport, gestion des déchets, environnement, les arts, la culture — disons qu'il manquerait peut-être l'agriculture, dont l'UPA nous parlait hier, nous disait qu'elle est très importante au niveau de la région métropolitaine — et, pour être réaliste à court terme, des pouvoirs consultatifs en matière d'éducation primaire, secondaire, collégiale, santé et services sociaux, sécurité publique, et, donc, en espérant qu'ils deviennent aussi des pouvoirs décisionnels à plus ou moins long terme. Et ce conseil-là est composé de deux tiers d'élus, d'un tiers de non-élus.

Mais ce n'est pas un peu un gouvernement dans le gouvernement, vu que c'est la moitié de la population, l'État dans l'État sur à peu près tous les pouvoirs, et des pouvoirs décisionnels, et avec une commission qui serait composée de deux tiers d'élus et d'un tiers de non-élus? Moi, j'aimerais un peu vous entendre là-dessus. Est-ce que ce n'est pas, finalement, remplacer l'État pour à peu près la moitié de l'État?

Mme Doré (Paule): Non, mais c'est quand même une structure qui a des fonctions précises et qui

visent d'abord le développement au sens large, surtout le développement économique. Et je pense que c'est une organisation, c'est une structure où la vision de ce territoire-là, qui n'est pas un territoire comme les autres, qui est un territoire qui est en compétition avec d'autres grands ensembles urbains à travers le monde... C'est important de développer cet esprit de corps, et c'est la façon de le faire. Je ne vois pas ça comme un autre gouvernement. Je pense qu'il y a des fonctions très précises, et je pense que le rôle des socioéconomiques est très important parce qu'ils risquent d'amener, justement, une autre dimension et une autre dynamique au sein de ce groupe-là.

M. Lacharité (Luc): Mme la Présidente, si vous permettez. Quand on parle de pouvoirs, bien sûr, on ne parle pas de tous les pouvoirs qu'un État est en droit d'exercer, a le devoir d'exercer. On parle de certains pouvoirs qui constituent des leviers propres au développement d'une région donnée, et non pas de tous les pouvoirs. Par exemple, quand on parle de développement économique, bien, tout le monde se dit faire du développement économique. Je pense qu'au premier chef les pouvoirs publics sont là pour créer des conditions, avec les leviers qu'ils ont à chaque niveau, pour favoriser le développement économique. Le développement économique en soi, c'est l'entreprise qui se développe qui le fait, le développement économique.

Alors donc, il y a à harmoniser, au niveau d'une telle structure, les meilleurs leviers possibles pour favoriser le développement économique sur le territoire. Donc, une partie de ces pouvoirs-là seront entre les mains des municipalités, d'autres entre les mains du gouvernement central par sa fiscalité aux entreprises, et, ensuite, du gouvernement régional ou du niveau régional par l'aménagement du territoire. Enfin, ce sont toutes des conditions que chacun des niveaux a comme leviers, et je ne pense pas qu'il y ait une seule entité qui ait tous ces pouvoirs concentrés entre ses mains. Alors, c'est là où il faut faire des nuances, etc...

Mme Caron: Parce que, en fait, vous êtes les seuls, depuis le début, là, à faire une demande de pouvoirs décisionnels pour autant de secteurs. Je vous avoue, là, jusqu'à maintenant...

M. Lacharité (Luc): Mais on ne dit pas, madame, «tous les pouvoirs».

Mme Caron: ...on s'est limité à des secteurs. Bien, c'est peut-être dans le sens que vous souhaitez, aussi, que la grande région métropolitaine devienne la principale région internationale canadienne. C'est peut-être dans ce sens-là, vu que vous avez un objectif qui est un peu différent de ce qu'on a vu jusqu'à maintenant, que vous auriez besoin de davantage de pouvoirs.

Ma deuxième question, avant de passer la parole à une collègue: Concernant la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, vos membres et vos liens par

rapport... Parce qu'on sait bien qu'il n'y a pas une seule chambre de commerce sur l'ensemble du territoire métropolitain. Dans chacune des MRC, et souvent même dans chacune des municipalités de MRC, il y a une chambre de commerce qui existe sur le territoire métropolitain.

Alors, quels sont vos liens par rapport à ces chambres de commerce là? Et la proportion de vos membres, finalement, comment on peut la situer par rapport au territoire métropolitain?

Mme Doré (Paule): On a des membres dans l'ensemble de ce grand territoire, couronne nord, couronne sud...

Mme Caron: Mais, en pourcentage, là, est-ce qu'on a un portrait, puis vos liens avec les différentes chambres de commerce?

Mme Doré (Paule): Je n'ai pas ça, là, avec moi, mais je dirais qu'on représente des entreprises qui sont partout sur ce territoire-là et qu'historiquement... Peut-être, M. Lacharité veut...

● (15 h 10) ●

M. Lacharité (Luc): Oui. Il faut comprendre que la Chambre de commerce du Montréal métropolitain vient d'une fusion de deux organismes, deux entités qui existent depuis fort longtemps: le premier étant l'ancien Montreal Board of Trade, qui a été créé en 1822, et l'ancienne Chambre de commerce du district de Montréal, qui a été créée en 1886.

Or, le district de Montréal, à l'époque, était le district judiciaire et comprenait déjà Longueuil, Laval, etc., et tout ce grand territoire. Bon. Donc, historiquement, la Chambre de commerce de Montréal, comme on l'a appelée «du district de Montréal», qui était son nom d'origine, a toujours rayonné sur ce grand territoire. Alors, ce n'est pas d'aujourd'hui.

Le Montreal Board of Trade définissait son rayonnement d'un rayon, à partir du point central du centre-ville, de 50 km ou, évidemment, je pense que c'était 35 ou 40 mi à l'époque. Ça en couvrait énormément grand aussi. Donc, il y a des faits historiques qui sont là. Maintenant, de tout temps, la Chambre a eu des membres installés sur ce territoire. On a des membres de Saint-Jean-sur-Richelieu...

Il faut comprendre que l'économie des chambres de commerce, ce n'est pas nécessairement des limites territoriales. C'est les intérêts des entreprises à rayonner sur un territoire donné. Donc, si on prend le cas de Bell Helicopter, qui est membre de la Chambre, de Pratt & Whitney, ils sont membres de la Chambre de commerce de Montréal parce qu'ils ont des intérêts à rayonner sur tout ce territoire, à se faire connaître et à participer à la dynamique.

Alors, la légitimité de la Chambre passe par ces faits historiques et ces faits concrets. Quelles sont les proportions? C'est sûr qu'il y a une concentration, pour des raisons souvent d'ordre pratique, à cause d'une

grande partie des activités que nous tenons. Elles se tiennent dans le secteur du centre-ville. Les gens se déplacent. Donc, il y a une limite à ça...

Mme Caron: Avez-vous des liens avec les autres?

M. Lacharité (Luc): ...ce qui explique qu'il peut y avoir une concentration. Mais, je veux dire, il en va surtout de l'intérêt des entreprises comme telles à rayonner soit sur un territoire plus local ou sur un territoire plus grand.

Mme Doré (Paule): Mais, dans la question. Avons-nous des liens avec les autres chambres...

M. Lacharité (Luc): Oui.

Mme Doré (Paule): Oui. Il y a même un mécanisme, une structure à la fois informelle mais qui existe, qui s'appelle le COPIMM, qui est une organisation qui regroupe toutes les chambres de commerce du Grand Montréal et... Il y a combien de chambres de commerce dans le centre?

M. Lacharité (Luc): Il y en a six. Les six principales chambres de commerce. Alors, on y retrouve Laval, la Rive-Sud, celle du West Island, celle de l'est de Montréal et celle de Saint-Laurent. D'ailleurs, vous aurez sans doute la présentation de mémoires au nom des six chambres, ici.

Mme Caron: Donc, vous n'avez pas la rive nord, à ce moment-là? Seulement Laval?

M. Lacharité (Luc): Pardon?

Mme Doré (Paule): Laval

M. Lacharité (Luc): Laval.

Mme Caron: Vous n'avez pas la couronne nord? Seulement Laval?

M. Lacharité (Luc): Oui, c'est ça. Mais on a des membres dans la couronne nord.

Mme Doré (Paule): Oui, il y a des membres de la couronne nord. Il y a des gens.

Mme Caron: O.K. Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Jeanne-Mance.

M. Bissonnet: Alors, merci, Mme la Présidente. Bonjour, Mme la présidente.

Mme Doré (Paule): Bonjour.

M. Bissonnet: C'est agréable, hein, de travailler aujourd'hui avec deux présidentes. Alors, j'ai bien aimé votre mémoire. Vous parlez beaucoup de structures gouvernementales. Tout le monde veut la déréglementation: le Parti québécois, le Parti... Ils veulent tout déréglementer. Et on dit aussi tous qu'il y a trop de structures gouvernementales.

Et, à votre mémoire, à la page 9, je vais vous citer — c'est parce que je pense que le ministre va bien écouter ce que je vais dire de votre passage, de votre témoignage, dans votre mémoire: «Aussi longtemps que le gouvernement du Québec n'aura pas harmonisé sa propre organisation dans la région de Montréal, il est illusoire de croire qu'une véritable appartenance à la métropole puisse voir le jour — vous comprenez, M. le ministre, là, c'est ça, le problème. Au contraire, on met constamment en opposition les intérêts à court terme de chacun des intervenants au détriment d'une véritable force métropolitaine.»

Dans cette même page, Mme la présidente, vous auriez souhaité que l'évolution de la structure métropolitaine se fasse à un rythme plus rapide que celui que traduit le projet de loi n° 92. Mais vous vous laissez quand même convaincre du bien-fondé de l'approche retenue par le ministre de la Métropole, qui privilégie la voie des petits pas et du consensus.

De quelle façon verriez-vous une évolution plus rapide, parce que les problèmes sont là, dans les agirs de cette Commission-là?

Mme Doré (Paule): Changement de mentalité.

M. Bissonnet: Merci.

Mme Doré (Paule): C'est l'élément le plus important: changement d'attitude, changement de mentalité. C'est évident que, si les acteurs de la grande région montréalaise avaient une autre mentalité, on ne se retrouverait peut-être pas aujourd'hui à se parler de tout ça. Alors, on pense qu'une structure comme la Commission peut aider à l'évolution des mentalités.

M. Bissonnet: Quant à la composition, vous mentionnez que... Là, le projet de loi propose 26 personnes élues, 13 personnes du milieu socioéconomique, possiblement une 40e personne qui proviendrait de la Conférence des maires de banlieue, avec une place privilégiée au comité exécutif, selon ce qu'on a pu peut-être entendre du ministre. Et, vous, vous mentionnez que, pour avoir plus d'efficacité, ça prend moins de monde.

Comment verriez-vous ça, la composition, pour que ça soit vraiment efficace? Combien de personnes devraient être membres de cette Commission pour la rendre la plus efficace possible?

Mme Doré (Paule): Est-ce qu'on a... Est-ce que 12, 13... Peut-être, je ne sais pas.

M. Bissonnet: Non, c'est parce...

Mme Doré (Paule): C'est évident qu'un peu moins que 40... On a l'impression que 40, c'est un peu lourd. On peut vivre avec, mais c'est évident qu'on trouve ça lourd.

M. Bissonnet: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre. L'alternance, Mme Doré.

M. Ménard: Alors, d'abord, je vous remercie de votre excellent exposé. Je voudrais vous rassurer sur certains propos que l'opposition rappelle de moi, hier. Si vous aviez été dans le contexte, vous auriez certainement compris que ces mots avaient largement dépassé ma pensée. Parce que c'est très amusant de prendre un ministre en contradiction flagrante avec la politique qu'il a peaufinée depuis plusieurs mois et qu'il présente, sauf qu'effectivement, dans un long exposé basé sur le fait que la Commission de développement devrait aider Ubi Soft, j'ai cru signaler, trop rapidement hélas! que ça n'était pas notre but et j'ai tenu des propos exagérés. Que voulez-vous! L'exagération, c'est comme la grippe, ça atteint même les ministres, c'est contagieux. Et, comme il y en a tellement de l'autre bord...

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Ménard: ...ça finit par nous rejoindre.

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Ménard: Ha, ha, ha! Non. Mais disons que mon projet est plus fiable que des propos exagérés, sans doute, tenus dans un contexte d'exaspération. Alors, c'était mon défaut.

Mais, quant au nombre, je pense que vous comprenez que le départ du nombre est à partir du nombre de MRC, et ensuite d'essayer de donner une représentation un peu proportionnelle à la population, à partir du moment où on accepte les MRC comme groupes, comme lieux de concertation dans les couronnes, lieux de concertation existants à partir desquels on veut travailler. Je comprends que vous êtes capables de vivre avec cela et qu'à ce moment-là vous voyez l'utilité du comité exécutif, qui, lui, est plus restreint. Bon. Moi, ça me va, c'est tout. Je voulais simplement apporter plus une correction sur mes exagérations tellement rares que, évidemment, on les monte en épingle pendant des jours. Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, il n'y avait pas de questions, M. le ministre? Mme la députée de Jean-Talon.

Mme Delisle: Merci, Mme la Présidente. J'aimerais rappeler à nos invités — que je salue — que, quand on est tout seul avec un journaliste, on peut bien dire qu'on est mal cité, mais, quand on a à peu près 12 à 20

témoins, il est difficile d'être mal cité. On fait tous partie du club des mal cités, puisqu'on en est ici, mais on était quand même présents quand ça s'est dit.

Ceci étant dit, moi, j'aimerais qu'on revienne avec la représentation élus, non-élus. On a entendu depuis mardi des gens qui représentaient, j'avoue, le milieu élu, qui souhaitaient que la composition du conseil n'inclue que des élus parce qu'ils sont imputables, évidemment, devant la population, de la gestion des fonds publics. Et on sait qu'il y en a d'autres qui s'en viennent dans d'autres blocs, et vous faites partie de ce groupe-là, qui accueillent très favorablement les non-élus au sein du conseil d'administration, quel que soit le nombre: 40 ou 25 ou 30, si jamais le ministre se rendait à votre demande d'assouplir cette composition du conseil.

● (15 h 20) ●

Quand on considère que la Commission de développement de la métropole touche, par toutes ses facettes, l'ensemble des citoyens de la région métropolitaine, là, et que ceux qui ont à prendre les décisions, que ce soit demain matin, si la Commission... À supposer qu'elle était là, en place, créée demain matin, qu'elle soit consultative, qu'elle soit décisionnelle dans un an, dans deux ans ou dans trois ans, vous n'avez pas de problème avec le fait que ceux qui, finalement, sont imputables devant la population puissent un jour se retrouver minoritaires au sein de ce conseil-là et que les décisions seraient prises par 13 personnes majoritaires qui ne se retrouveront jamais devant la population et dont l'imputabilité ne sera jamais questionnée?

Mme Doré (Paule): Bien, pour moi, la question de l'imputabilité, on nous en a beaucoup parlé, de cette question-là. Pour moi, les gens qui sont nommés à cette Commission ne sont pas élus à cette Commission. Donc, la question d'imputabilité sur cette Commission-là, que ce soit des élus municipaux ou des représentants socio-économiques, pour moi... Les élus municipaux sont imputables face aux contribuables, face aux électeurs de leur localité, comme élus locaux, mais non pas comme les représentant sur cette Commission-là.

Alors, la question de l'imputabilité, je ne sais pas si elle peut tenir longtemps sur ça. Et, encore une fois, c'est une commission. On ne voit pas ça comme une supercommission avec de nombreux élus, que des élus municipaux. On pense que qu'il y ait des représentants socio-économiques, ça peut certainement aider la dynamique et ça peut certainement peut-être favoriser la création de cet esprit régional, de cet esprit métropolitain qu'on espère tellement, dans le fond.

Mme Delisle: Ça fait tellement longtemps qu'on entend parler du fait que, dans la région de Montréal, on veut créer, justement, cet esprit régional là. Ça fait longtemps qu'on étudie, sous toutes ses facettes, la possibilité finalement de dynamiser Montréal, ça ne date pas de ce gouvernement-ci, ça s'est fait sous d'autres gouvernements. Je suis un peu étonnée de vous entendre

dire, finalement, que ça en prend une, commission ça prend une instance: Allons-y, là. Vous n'avez pas dit évidemment: On verra en cours de route comment ça va s'articuler, mais, quand même, on le retrouve un petit peu à travers le mémoire.

Mais vous savez que quatre réunions par année, ce n'est pas fort, là, comme commission, hein? Et, si on n'a qu'une commission qui est consultative, je nous vois très bien, dans trois ou quatre ans, encore discuter, en commission, ici, de la possibilité de dynamiser, par le biais de la concertation avec la couronne nord, puis la couronne sud, etc., la région de Montréal.

Mme Doré (Paule): Je vais peut-être laisser Luc, tout à l'heure, répondre un plus avant, mais je pense qu'il y a quand même des exemples où cette concertation-là est agissante. Montréal est internationale et est certainement un bel exemple de ça. Et d'autres exemples aussi. Je pense qu'il y a des exemples où le milieu montréalais arrive à se rassembler ponctuellement sur un certain nombre de choses, mais, par contre, ce n'est pas assez.

Mme Delisle: Mme Doré, vous connaissez le milieu municipal, vous savez très bien que, quand on va commencer à jouer dans le schéma d'aménagement et qu'on aura un superschéma qui touchera l'ensemble des schémas, les gens qui sont imputables — parce que, moi, j'y tiens beaucoup à ça — devant leur population, dans leur propre milieu, seront ceux qui se verront imposer, dépendamment de la structure, là, des décisions qui peuvent certainement être détractantes à la qualité de vie des citoyens qu'ils représentent.

Alors, s'il y a des décisions qui doivent être prises, ne pensez-vous pas qu'elles devront être prises par des gens qui ont justement à se justifier devant la population que ce soit de la ville de — je ne sais pas, moi — Montréal-Nord, que ce soit de la ville de Boucherville ou de Repentigny. Là, je les prends au hasard. Bon. Pardon? C'est terminé? Est-ce que je peux vous demander en conclusion si vous tenez à siéger sur la Commission?

Mme Doré (Paule): Personnellement?

Mme Delisle: Bien, votre organisme.

Mme Doré (Paule): Non, je pense que c'est une... Non, je ne crois pas que ce soit... Non.

Mme Delisle: O.K.

Mme Doré (Paule): Mais je voudrais juste vous dire que, pour moi, un esprit régional, ce n'est pas l'addition de 25 esprits locaux — c'est important, ça — et je pense que, si les élus locaux viennent à cette table-là en se disant: Je vais défendre ma paroisse et je vais défendre mon talus, on n'arrivera jamais à créer un dynamisme et un esprit régional. Alors, c'est justement

ça qui peut être dangereux. Je comprends. Dans le fond, il y a un arbitrage à faire entre le local et cet esprit métropolitain qu'on espère.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, Mme Doré. M. le député de Sainte-Marie—Saint-Jacques, trois minutes et demie.

M. Boulerice: Oui, je vous remercie. J'aimerais juste vous dire par contre, avant de poser ma question, que je ne suis pas de la race de ceux qui croient que, parce qu'ils ont subi l'épreuve électorale selon les vieux modes traditionnels, ils sont les seuls habilités à prendre des décisions. Je pense que les années quatre-vingt-dix et surtout l'aube du troisième millénaire doivent nous amener à fonctionner de façon différente, d'où l'importance de la place des socioéconomiques.

Ceci étant dit, Mme Doré, quand on a un ministre qui est suffisamment humain pour se tromper, suffisamment honnête pour l'avouer et suffisamment courageux pour corriger, est-ce que vous croyez que ce ministre devrait présider la Commission? Et quel serait son rôle par rapport à la CDM?

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Doré (Paule): Oui, je pense que le ministre devrait présider cette Commission. Ha, ha, ha! Je ne sais pas si c'était la réponse qu'on attendait. Enfin, il devrait présider aux discussions, en fait être capable d'arbitrer tout ça et de jouer pleinement son rôle, finalement, de porte-parole, face à ses collègues, de la région métropolitaine. C'est très important. Il faut qu'on ait une voix forte à Québec. C'est essentiel.

M. Boulerice: Je vous remercie Mme Doré, M. Lacharité, M. Roberge. Moi, j'ai terminé. Bon retour, à moins que vous ne séjourniez durant la fin de semaine dans la belle capitale nationale, enneigée mais superbe et accueillante.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, nous vous remercions de votre participation, et j'espère que le vent ne prendra pas avant votre départ. Alors, on va suspendre quelques minutes parce que les esprits sont échauffés.

(Suspension de la séance à 15 h 28)

(Reprise à 15 h 30)

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît! La commission reprend ses travaux. Le mandat de la commission est toujours de procéder à des consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi n° 92, Loi sur la Commission de développement de la métropole. Nous avions comme invité, à 15 heures, l'Institut de développement urbain du Québec, et j'ai reçu une lettre qui nous dit: À cause... J'aimerais bien

que les membres de la commission écoutent, si c'est possible. J'ai l'impression que je parle toute seule, puis c'est important. M. le ministre, s'il vous plaît! Alors, s'il y a des gens qui veulent continuer à discuter, je leur demanderais d'aller dans le corridor.

Alors, nous avons reçu une lettre de l'Institut de développement urbain du Québec: «Mme la Présidente, à cause de la tempête qui a débuté durant la nuit, il est impossible pour nous de quitter Montréal ce matin pour nous rendre à Québec comme prévu afin de paraître devant la commission. Cependant, nous désirons fortement avoir l'opportunité de présenter notre mémoire devant la commission. Nous profiterions de toute autre opportunité de le faire que vous pourriez nous accorder, à la seule exception du vendredi 14 mars 1997.»

Lettre de l'Institut de développement urbain du Québec déposée

Je vais en faire le dépôt, et, avec le secrétariat, nous allons regarder s'il y a une opportunité de les recevoir. Je suppose que les membres sont intéressés?

Mme Caron: Oui, Mme la Présidente.

Une voix: Bien oui, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre, j'aimerais ça que vous écoutiez un petit peu parce que ça vous concerne aussi.

M. Ménard: J'écoute, Mme la Présidente.

M. Boulerice: Il règle des dossiers importants dans Sainte-Marie—Saint-Jacques.

M. Ménard: Je peux faire deux choses en même temps: signer et écouter.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais vous n'avez pas répondu à ma question.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Ménard: Je suis d'accord.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon. Ceci étant dit, l'Institut de développement urbain du Québec voudrait revenir. Étant donné la tempête, ils n'ont pas pu se présenter. Ils voudraient venir présenter leur mémoire à la commission. Alors, j'ai dit que, si les membres de la commission sont consentants, on pourra choisir un moment opportun pour les recevoir, même si on doit prolonger l'horaire.

M. Ménard: On est d'accord.

La Présidente (Mme Bélanger): Même si on doit prolonger l'horaire?

Une voix: L'horaire d'aujourd'hui ou bien de...

La Présidente (Mme Bélanger): Non, non. Ce ne sera pas aujourd'hui. Éventuellement, d'une autre séance.

Bon. Alors, ceci étant dit, je demanderais si les représentants d'associations touristiques sont présents dans la salle, étant donné qu'ils avaient été convoqués pour 16 heures. Il semble que oui. Alors, je vous demanderais de prendre place à la table, s'il vous plaît. Et j'espère que les membres de la commission vont se discipliner pour une heure encore.

M. Boulerice: C'est ce que Mme Frulla se disait elle-même.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, bonjour messieurs. Je demanderais au porte-parole de se présenter et de présenter la personne qui l'accompagne. Vous savez que vous avez 20 minutes pour présenter votre mémoire, qui sera suivi d'un questionnaire de 20 minutes du côté ministériel et de 20 minutes du côté de l'opposition.

Encore une fois, pour la Chambre de commerce, il y a des députés qui ont été un peu frustrés de ne pas avoir pu poser des questions parce que les questions des députés sont trop longues et les réponses sont trop longues aussi. Alors, je demanderais que les questions soient courtes et les réponses aussi, si c'est possible, pour donner la chance à tout le monde de pouvoir questionner les invités. Ceci étant dit, vous avez la parole.

**Association touristique régionale
des Laurentides, Association touristique
régionale de la Montérégie et Office des congrès
et du tourisme du Grand Montréal (OCTGM)**

M. Brisebois (Denis): Alors, mon nom est Denis Brisebois, de l'Association touristique régionale de la Montérégie. En fait, il n'y a pas de porte-parole officiel, on est conjoints. Pierre Bellerose, de l'Office des congrès et du tourisme du Grand Montréal. On a un collègue absent à cause de la température que vous connaissez, soit les gens de l'Association touristique régionale des Laurentides.

Alors, d'entrée de jeu, j'aimerais remercier les gens de la commission de nous offrir ce petit moment, à l'industrie touristique, pour présenter un peu notre position dans ce dossier-là. Et aussi je voudrais spécifier que notre propos, étant un peu les spécialistes de l'industrie touristique du territoire que touche la Commission, va toucher principalement ce secteur-là.

Donc, le territoire que la Commission touche principalement recoupe en tout ou en partie cinq organisations touristiques relativement semblables. Donc on parle de l'Office des congrès et du tourisme du Grand Montréal, de l'Office du tourisme de Laval, des associations touristiques des Laurentides, de Lanaudière et de la Montérégie que je représente ici. Il est à noter que, de

ces cinq organisations-là, il y en a deux que le territoire de la Commission touche de façon intégrale, soit le territoire du Grand Montréal, l'île, et le territoire de l'île de Laval. Pour les autres associations touristiques, ça recoupe nos territoires de façon assez minoritaire, soit moins de 30 %. Donc, à peu près 30 % pour la Montérégie et de façon beaucoup plus marginale pour Lanaudière et les Laurentides, à peu près 10 à 15 %.

Autre petit à-propos en introduction, c'est que, malgré qu'il y ait eu trois associations touristiques signataires, les deux autres associations touristiques partagent les mêmes vues, mais elles vous ont présenté, au cours de vos délibérations, leurs commentaires à l'intérieur d'autres mémoires, soit celui du CRD de Lanaudière ou des gens de Laval, je crois, hier. Mais les cinq associations touristiques partagent la même vision globale, à quelques détails près.

Pour le reste de la présentation, je vais laisser M. Pierre Bellerose, de l'Office du tourisme du Grand Montréal, vous présenter les grandes lignes, donc, du mémoire qui a été écrit conjointement.

M. Bellerose (Pierre): Donc, dans un premier temps, quelques mots sur le tourisme à Montréal, en termes économiques. Le tourisme est un des secteurs clés pour l'économie de la région de Montréal. En 1995, on parlait d'environ plus de 1 300 000 000 \$ de dépenses directes et de la création de 40 000 emplois-année à Montréal et, bien sûr, de retombées fiscales importantes pour tous les paliers gouvernementaux.

C'est aussi une des quelques industries en croissance à Montréal. On connaît les grands secteurs économiques en croissance: l'aéronautique, la pharmaceutique. Mais le tourisme aussi est un secteur qui est en croissance. Il y a eu une augmentation, depuis quelques années, des taux d'occupation, et, en 1995 et en 1996, les hôtels ont commencé à réengager des gens. Donc, c'est un secteur qui est en croissance au niveau économique.

Aussi, ce qui est important, c'est que la problématique touristique en milieu urbain est très différente des autres problématiques en milieu urbain. Le tourisme est un phénomène centripète, c'est-à-dire que ça amène les gens au centre. C'est très, très difficile, même, d'amener un touriste qui vient à Montréal en périphérie: il veut marcher, il veut venir en métro, il veut utiliser le réseau souterrain. Donc, il y a un phénomène, même, je dirais, centripète -- contrairement à d'autres phénomènes qui sont centrifuges -- et qui fait qu'il faut se battre énormément pour amener des équipements et des touristes en banlieue ou en périphérie. Donc, on fait face à un phénomène qui a des caractéristiques très, très différentes de ce qu'on retrouve dans les autres champs d'activité étudiés par la Commission.

Le tourisme, aussi, c'est un phénomène complexe. Ça comprend du transport, de l'hébergement, de la restauration, un réseau de distribution -- des agences, des grossistes -- le commerce de détail, les attraites -- qu'ils soient de nature culturelle ou sportive -- tout le commerce aussi qui, au centre-ville je

Montréal, est lié au tourisme. Et donc c'est un milieu complexe qui a historiquement appris à se manifester, à se concerter au sein des organisations touristiques qui sont maintenant en place. Donc, tous ces intervenants-là retrouvent leur écho dans les cinq régions touristiques oeuvrant dans le Grand Montréal.

Quelques mots sur ces organisations-là: comment ça fonctionne, comment ça s'est créé. Par la nature de leur activité, les cinq organisations touristiques de la métropole font travailler ensemble des intervenants de leur région et assurent ainsi une promotion concertée de la région métropolitaine de Montréal. Ils s'assurent ainsi que les activités d'accueil répondent bien aux besoins de nos visiteurs de provenances fort variées. Ce sont des organismes privés, à but non lucratif, qui ont, bien sûr, des rayonnements différents, une historique différente et qui ont une structure de membership.

Cette structure de membership là n'est pas liée à un territoire. Par exemple, l'Office des congrès et du tourisme du Grand Montréal, qui a été fondé en 1919 — on parlait tout à l'heure de la Chambre de commerce, c'est un peu le même type d'histoire — on était la seule organisation touristique du Québec jusque dans les années quarante. Donc, on avait des membres... Des vieux «resorts» des Laurentides étaient membres, dans les années vingt, trente, de Montréal et sont toujours membres chez nous. Le Château Montebello est membre à l'Office de tourisme de Montréal; le Parc Safari, le Zoo de Granby.

Actuellement, les structures permettent à des organisations d'affaires touristiques d'être membres des organisations touristiques qui ne sont pas sur leur territoire tout simplement parce qu'on a des objectifs différents. L'Office du tourisme de Montréal vise une clientèle presque exclusivement hors-Québec, surtout nord-américaine. Alors que d'autres, par exemple la Montérégie, travaillent beaucoup sur des clientèles québécoises et en périphérie. Donc, il y a des intervenants, même, de Montréal — les croisières, par exemple — qui sont membres aussi de l'Association touristique de la Montérégie.

• (15 h 40) •

Donc, actuellement, ces structures privées à but non lucratif permettent aux organisations privées de faire affaire avec les joueurs qui leur conviennent selon leurs propres objectifs. Ça, je pense que c'est important. Ces objectifs-là sont multiples. On pense bien sûr au tourisme d'agrément. Mais c'est aussi un tourisme d'affaires. C'est le tourisme de congrès. Et c'est aussi des créneaux plus spécialisés comme les voyages motivation.

Donc, chaque organisation touristique a ses propres stratégies, et les membres privés peuvent décider... Et on a même des membres à Montréal qui sont en dehors du territoire de la région métropolitaine, je parlais de Montebello et du Zoo de Granby, par exemple, et qui décident de faire affaire avec Montréal, d'être membres et d'être actifs, certainement parce qu'on a les mêmes objectifs de clientèle.

La concertation fait partie intrinsèque de la vie de nos organisations et de la dynamique de nos milieux.

Historiquement, quand l'Office est parti dans les années vingt, c'était complètement privé et c'était un pot. On mettait de l'argent dans un pot, et on décidait collectivement... ils décidaient collectivement comment on allait effectuer les priorités et les actions touristiques. Et ça reste un peu de la même façon. Bien sûr, il y a eu l'apport gouvernemental. On reste des organisations qui ont énormément d'apports du secteur privé. Et c'est le secteur privé qui décide, dans chacune des organisations, comment vont se faire ces stratégies et ces actions promotionnelles et d'accueil de façon concrète.

Les cinq organisations, ATR, offices, ont plus de 2 000 membres, si on calculait les nombres de membres dans chacune des organisations, ce qui fait que ça regroupe énormément d'intervenants privés. Comme j'expliquais, la concertation au sein même des joueurs touristiques se fait au sein de ces organisations.

Mais la réalité d'un séjour d'un touriste implique aussi, de par sa nature même, plusieurs intervenants liés au transport, à l'hébergement, à la restauration et aux attraits, ce qu'on appelle un package, un forfait. Par définition, le tourisme, la façon dont s'est construit le tourisme, à travers les années, les décennies, c'est de faire travailler des intervenants ensemble et souvent pas de la même région. Donc, il peut avoir un hôtel sur la rive sud, aller au Casino et aller prendre un restaurant au centre-ville. Donc, un touriste ne connaît pas vraiment les réalités géographiques. Il vient dans la grande région de Montréal et peut décider, pour toutes sortes de raisons, d'être hébergé sur la rive sud et de faire des activités nature de motoneige dans Lanaudière l'hiver et de venir, par la suite... être hébergé au centre-ville. Donc, par la nature même de la réalité touristique, cette concertation-là se fait implicitement entre joueurs du secteur privé.

Il a fallu, donc, que les organisations touristiques, historiquement, on tente de travailler de plus en plus ensemble. L'Office du tourisme de Montréal a été fondé en 1919. Les quatre autres organisations ont été fondées à la fin des années soixante-dix. Et on a appris tranquillement à travailler de façon, dans certains cas, plus ponctuelle et à travailler ensemble. De deux façons.

Des dossiers ponctuels sur lesquels on a eu à travailler. Par exemple, dans le guide touristique de Montréal, il y a des annonces, de la publicité sur la Montérégie et sur Laval. Il y a eu des alliances qui ont été faites sur certains dossiers, par exemple sur la motoneige, entre des organisations touristiques. L'Office du tourisme de Montréal a pris un leadership important sur la question des nouvelles technologies. Donc, par rapport à l'Internet, on a intégré l'information sur les régions environnantes. Et, dans les kiosques de renseignements des régions périphériques, on donne de l'information sur Montréal. Donc, il y a eu, par la nature même du tourisme, des alliances qui se sont faites.

Et une deuxième étape de concertation est née il y a deux ans par la mise en place d'un comité de concertation métropolitain qui se réunit quelques fois par année et qui réunit les cinq organisations touristiques

ensemble. C'est un comité formé des directeurs généraux et des présidents des conseils d'administration de ces cinq organisations-là et qui tente de discuter de projets communs, de stratégies communes et d'actions communes en fonction de nos intérêts communs, parce qu'on a des intérêts complémentaires, on a des produits complémentaires.

Ce processus de concertation assure un dialogue minimal et évite, dans certains cas — on l'espère — les dédoublements. Je ne pense pas qu'on puisse dire que la situation est parfaite quand on voit ce qui se passe dans les autres régions métropolitaines d'Amérique du Nord. Ce n'est pas comme ça que ça se passe en matière touristique. La situation, telle quelle, on a appris à vivre avec et on a développé des mécanismes pour alléger un peu les dédoublements et s'assurer d'une certaine efficacité, malgré ces contraintes-là.

Notre point de vue sur la Commission de développement de la métropole. Donc, comme l'expliquait mon collègue, on est des experts en tourisme, on n'est pas des experts en urbanisme, en d'autres champs de développement économique et en d'autres notions.

On constate que le tourisme ne fait pas partie des quatre champs prioritaires de la Commission, soit le développement économique, l'aménagement du territoire, le transport et la gestion des déchets. Nous appuyons la vision de la Commission sur ces champs prioritaires et nous appuyons le législateur sur le fait que le tourisme ne fasse pas partie des champs prioritaires de la Commission. Nous pensons que le projet de loi n° 92 tient compte de la situation du tourisme dans la métropole et de la qualité des efforts de concertation étalés jusqu'ici.

Les associations et offices touristiques sont intimement liés au secteur privé depuis plusieurs décennies, et on a besoin d'une très, très grande flexibilité dans nos actions. En ce sens, nous comprenons que le gouvernement du Québec fait confiance aux structures actuelles, en matière touristique, pour mener à bien la concertation. Nous faisons donc un pari avec le gouvernement du Québec que les organisations touristiques du Grand Montréal peuvent elles-mêmes assurer une concertation efficace. En ce sens, le comité de concertation actuel des cinq organisations touristiques de la métropole pourrait déposer, au futur conseil de la Commission, une vision stratégique du tourisme métropolitain qui comprendrait, entre autres, une analyse du produit touristique de l'ensemble de la métropole. Donc, on s'engage, dans le fond, collectivement, à faire la preuve qu'on est capables, nous-mêmes, de faire des bilans conséquents et d'assurer une concertation efficace de la question touristique dans la métropole.

Au niveau de la composition du conseil de la métropole, le projet de loi n° 92 prévoit que 13 membres du conseil proviendront des groupes socioéconomiques représentatifs de la région métropolitaine. Nous, on endosse ce concept-là, bien sûr, qu'il y ait une majorité d'élus mais qu'il y ait des gens des groupes socioéconomiques représentatifs qui siègent à la Commission. Nous

pensons que ça prend des gens qui comprennent les enjeux économiques et qui viennent compléter, ainsi les expertises du monde municipal.

Nous proposons que le secteur touristique ait un siège au conseil de la Commission, même si le tourisme ne fait pas partie des priorités d'actions identifiées à l'article 4 du projet de loi n° 92. Le tourisme est un secteur important de l'économie de Montréal. D'autres actions de la Commission peuvent avoir des incidences, par exemple, au niveau du transport, et on a aussi un certain nombre d'actions sur des champs qui peuvent avoir des effets sur d'autres secteurs, ce qui milite pour qu'il y ait un représentant du secteur touristique à la Commission. Nous proposons que ça soit un représentant d'une des cinq associations touristiques ou offices du tourisme qui siège à la Commission de développement de la métropole.

De plus, nous souscrivons à l'idée émise par le projet de loi, à l'article 51.2, à l'effet que la Commission puisse formuler au gouvernement des recommandations sur la question des équipements sportifs, touristiques ou culturels, ainsi que sur les événements sportifs ou culturels. Toutefois, nous ne pensons pas pertinent d'ajouter, à l'article 56, que la Commission élabore des orientations et priorités stratégiques en matière de promotion touristique à Montréal. Nous proposons plutôt que le milieu lui-même propose au conseil sa vision touristique métropolitaine.

La Commission de développement de la métropole est au cœur du devenir de notre région en matière de planification urbaine et économique. Toutefois, dans un secteur aussi près des entrepreneurs privés que le tourisme, il est important de nous laisser la marge de manoeuvre permettant d'accomplir notre mission, soit d'attirer les touristes et ainsi créer le plus grand nombre d'emplois possible pour la grande région de Montréal.

Donc, en définitive, nous appuyons les grandes lignes de la Commission de développement touristique. En ce qui concerne le tourisme, on aimerait que la Commission laisse les joueurs touristiques faire la concertation et leur déposer notre vision stratégique du tourisme plutôt que ce soit la Commission qui la développe elle-même. Voilà.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Marguerite-D'Youville.

M. Beaulne: Merci, Mme la Présidente. Je vous remercie de votre mémoire. Certains d'entre nous connaissent très bien la problématique touristique et la dimension qui lui est particulière, surtout, je pense que vous l'avez bien expliquée en fonction de l'appartenance particulière à vos associations, qui est non gouvernementale mais qui est plutôt sur une base privée et je devrais même ajouter volontaire. Nous l'avons vécue en Montérégie lorsqu'il s'est agi de déterminer un peu les frontières touristiques entre l'Estrie et la Montérégie. Le problème s'est un peu posé.

• (15 h 50) •

Pour comprendre un peu plus votre position, je pense qu'on aurait besoin de certains éclaircissements. D'abord, dans un premier temps, vous souhaitez que le tourisme ne fasse pas partie des axes de développement prioritaires de la Commission au chapitre du développement économique. Vous dites par contre que le tourisme est un volet important de l'activité du volet économique. Et troisièmement, à ce titre-là, vous indiquez qu'il serait souhaitable qu'un représentant du secteur touristique soit présent parmi les socioéconomiques qui feraient partie éventuellement de la Commission.

Alors, je dois avouer que c'est un peu mêlant, là, pour nous, cette dynamique-là. Et, dans un premier temps, je vous demanderais d'explicitier un peu le lien que vous voyez entre ces trois positions, parce que, de prime abord, ça ne nous apparaît pas tout à fait évident.

M. Brisebois (Denis): J'ai un premier élément de réponse. Il y a deux raisons qui se retrouvent dans le mémoire. La première raison, c'est la dynamique multi-sectorielle du tourisme qui touche, au niveau des transports et tout ça, un rôle que la Commission s'est donné. Donc, à ce niveau-là, c'est important qu'il y ait un membre de cette Commission-là qui ait ce message-là, parce que les autres dimensions que la Commission veut toucher ont des impacts sur le tourisme.

L'autre raison, c'est aussi qu'on appuie le pouvoir de recommandation de la Commission envers ce qu'on peut appeler les équipements, les infrastructures majeures. On parle de palais des congrès, on parle de l'histoire qu'on vient de vivre au niveau du Cosmodôme, il y a un grand dossier qui s'en vient sur la Montérégie avec le musée ferroviaire. Donc, l'importance que la Commission dépose une recommandation aux instances concernées sur ces équipements-là, on l'approuve, et c'est là que devient l'importance d'avoir ce porte-étendard-là touristique au niveau de cette table-là. Donc, c'est un élément. Je ne sais pas si ça éclaircie là...

M. Bellerose (Pierre): Dans le fond, ce qu'on dit, c'est qu'on est les mieux placés, nous, pour établir la vision métropolitaine du tourisme. C'est nous qui sommes les mieux placés pour la faire, pour vous la déposez. Et qu'on ait un de nos porte-parole à la Commission pour en faire part et pour débattre d'autres enjeux qui peuvent toucher le tourisme parce que le tourisme, effectivement, c'est complexe. Plusieurs autres secteurs touchent à la réalité touristique, et, dans ce cadre-là, c'est important qu'on ait un représentant. Mais notre position, c'est qu'on est les mieux placés, nous-mêmes, entre nous... On pense qu'on était rendu à cette maturité-là de développer, dans ce secteur particulier où le secteur privé est très impliqué, la vision métropolitaine touristique. C'est un peu ça, le...

M. Beaulne: Bien, justement, vous ouvrez la porte à ma deuxième question. On a parlé beaucoup depuis le début des travaux de la commission de l'esprit

métropolitain, des intérêts métropolitains sans jamais exactement définir en quoi ça consiste, ça.

Alors, moi, je vous poserais la question: Dans votre secteur à vous, le tourisme, vous avez parlé d'une vision métropolitaine, ça veut dire quoi, ça, en termes concrets pour vous? Comment vous la voyez, cette vision métropolitaine là, d'une part? Et, deuxièmement, comment définissez-vous dans le secteur touristique l'intérêt, entre guillemets, métropolitain?

M. Brisebois (Denis): Notre vision métropolitaine qu'on a déjà implantée depuis quelque temps par diverses actions qu'on a élaborées, c'est une vision de produit touristique. Le produit touristique, il s'appelle centre-ville, le tourisme urbain; dans d'autres secteurs, il s'appelle le tourisme d'aventure, la motoneige. C'est des produits touristiques. Donc, la vision métropolitaine, elle nous a été un peu imposée par la demande touristique qui nous dit: Il y a un produit touristique qui est là et qui est important et que les hôteliers et les restaurants ne peuvent pas... Tant dans les régions plus alentour de Montréal que centrales, on ne peut pas l'oublier, c'est le tourisme.

C'est la concurrence internationale ou nationale qui nous dicte un peu cette vision métropolitaine là. Lorsque, chez nous, plus particulièrement en Montérégie, dans nos bureaux d'information touristique, j'ai un touriste qui arrive de Boston et qui arrête en Montérégie, il s'en vient sur Montréal. J'aurais beau avoir une vision très Montérégie, et tout ça, lui, le touriste, il sait ce qu'il s'en vient consommer comme produit touristique. À l'inverse, quand il est sur Montréal, nous, on a d'autres actions par contre pour lui faire étirer son séjour en périphérie.

Au même titre, Montréal, au niveau de l'Office du tourisme, a besoin de ses périphéries parce qu'on a des produits touristiques qui ne se retrouvent pas à Montréal. Si on prend un exemple dans le domaine des congrès, on reçoit beaucoup, au fort Chambly, dans le domaine du voyage motivation, des soupers d'époque. À Montréal, ce produit-là, il se retrouve chez nous. Donc, on est obligés de travailler... Cette vision métropolitaine là nous est un peu imposée par le touriste, entre guillemets.

M. Bellerose (Pierre): Dans le fond, cette vision-là, effectivement, c'est le client qui nous l'a imposée. Elle est fonction des différents marchés, presque. Quand on travaille très loin, international, sur le marché japonais, le mot Montréal est connu, mais, à part ça... Effectivement, on travaille collectivement à partir du mot «Montréal». Et plus on va loin et plus l'image de Montréal est même un peu caricaturale. Donc, les gens viennent à Montréal et après ça les gens en périphérie travaillent au niveau de l'accueil pour dire: Une fois que vous êtes venu au centre-ville, n'oubliez pas, il y a le fort Chambly, vous pouvez faire des excursions nature, donc il y a une complémentarité qui se fait, qui va être différente selon les marchés.

Ça, on a appris en premier temps... Comme je vous disais, au niveau du membership, avec les entreprises privées, par exemple, on travaille beaucoup. L'Office de Montréal, avec le Mont-Tremblant sur le marché japonais. Donc, on travaille avec eux, déjà depuis plusieurs années, sur le marché japonais, avec le Mont-Tremblant directement. On travaille avec Québec sur certains marchés, et je vous dirais même avec Toronto et New York sur des marchés très, très en émergence. Donc, ça se fait selon les marchés et en fonction de la complémentarité de nos produits. Et, quand le touriste est à Montréal, j'aime autant qu'il aille en Montérégie qu'il s'en aille à Toronto ou à New York.

Donc, il y a des... Et ils ont un produit différent que certaines clientèles, surtout internationales, cherchent près d'un centre-ville. Des excursions nature, par exemple, c'est en demande. Nous, si on veut les attirer, on a besoin de ça, et, eux, ils profitent de la notoriété de Montréal sur le marché international.

Donc, cette vision-là, cette vision touristique liée aux clientèles, donc marketing, elle a déjà commencé à se développer et on est prêts à vous la présenter de façon structurée. Notre position, c'est que c'est nous, collectivement, qui sommes le mieux aptes à la faire, cette présentation-là, et à établir cette vision stratégique touristique métropolitaine.

M. Beaulne: Prenons un exemple concret. Un des secteurs de l'industrie touristique qui est le plus en croissance et le plus en demande, c'est ce qu'on appelle les congrès, le tourisme de congrès. Ce que vous avez expliqué, ça se comprend très bien et puis on voit tout de suite la complémentarité en matière de tourisme de loisir. Des gens qui viennent au centre des congrès de Montréal, quelle que soit l'organisation d'où ils proviennent, ils peuvent être intéressés selon la saison de l'année à aller au Mont-Tremblant ou ailleurs, ou dans nos pistes cyclables en Montérégie, enfin, ça, ça se comprend très bien.

Mais prenons le tourisme de congrès, qui est véritablement un secteur de l'industrie touristique que tout le monde veut s'approprier. Il existe un centre des congrès à Laval, il existe le centre des congrès à Montréal — que les intervenants socioéconomiques de Montréal trouvent insuffisant et on a même soulevé la possibilité de transformer le Stade olympique en centre des congrès ou la Place Bonaventure, en tout cas, il y a différentes options qui flottent dans l'air — il y a également plusieurs intervenants socioéconomiques de la Montérégie, et particulièrement de la rive sud, qui souhaiteraient qu'on ait notre propre centre des congrès sur la rive sud.

Alors, dans ce domaine-là particulièrement, comment est-ce qu'on peut harmoniser ce qu'on appellerait l'intérêt ou la mentalité métropolitaine? En d'autres mots, qui choisirait et comment se distribuerait de façon équitable le circuit du tourisme de congrès entre Laval, Montréal et la rive sud, advenant qu'on se dote, nous aussi, de notre centre des congrès?

M. Bellerose (Pierre): Peut-être qu'il y a deux éléments importants là-dedans. Premièrement, dans toutes les grandes villes, il y a complémentarité entre le centre des congrès important du centre-ville et les centres des congrès en périphérie. Donc, effectivement, il y a une concurrence pas entre Laval et Montréal, mais entre Laval et Saint-Hyacinthe, oui. Effectivement, nous ne pensons pas, d'après tous les éléments, que, s'il y avait un centre des congrès sur la rive sud, il concurrencerait celui de Montréal; il va concurrencer celui de Saint-Hyacinthe. Donc, premier élément.

• (16 heures) •

Deuxième élément, entre ces centres des congrès là en périphérie, c'est le secteur privé qui va décider. Effectivement, les fonds publics vont décider s'ils vont mettre de l'argent. Mais, une fois les installations faites, il y a des organisations... C'est des associations qui tiennent des congrès, c'est les intermédiaires des entreprises privées qui choisissent les salles. C'est le privé, le marché, qui va décider où ça va se tenir. Mais il n'y a pas de concurrence marginale, je dirais, dans toutes les grandes villes de l'Amérique du Nord, entre le grand centre de congrès qui va chercher des congrès essentiellement américains — c'est leur vocation — et internationaux et les centres qui vont chercher les congrès plus canadiens. Par exemple à Saint-Hyacinthe, à Laval et aux autres en région, vous analysez la provenance des associations, c'est complètement différent de celles des grandes villes de Québec et de Montréal. Donc, c'est complémentaire.

Pour les concurrences entre les centres plus régionaux, c'est les associations et le marché qui vont décider, selon le rapport qualité-prix, selon la localisation et selon si les membres sont plus dans une région que d'autres, etc., d'autres facteurs comme ça. Je ne sais pas, Denis, si tu veux...

M. Brisebois (Denis): C'est toujours la même question. C'est la demande qui oriente un peu l'offre touristique. Le palais des congrès, effectivement, de Laval est beaucoup plus en concurrence avec Saint-Hyacinthe ou d'autres centres de congrès avec des équipements de type régional, parce qu'il y a une question d'aéroport, et tout ça. Donc, effectivement, là, nous, dans l'industrie, il y a comme des réseaux. Les associations font des tournées. Ils ont établi leurs plans quinquennaux de tournées. Donc, un an ou deux, ils font du central, Montréal ou Québec, après ça ils vont dans une région périphérique, une région plus éloignée. Donc, c'est un circuit.

La dynamique concurrentielle entre les centres de congrès, elle se fait selon les niveaux de palais des congrès. Donc, un équipement de congrès de type palais des congrès au centre-ville n'est pas en concurrence, pas du tout, avec le Sheraton à Laval ou, de façon très marginale, avec Saint-Hyacinthe ou, s'il y avait un méga-équipement, Longueuil. C'est des marchés complètement différents, qui répondent à des critères de choix de congrès différents. Donc, il peut y avoir l'accès

à des aéroports, des routes, et tout ça. C'est une dynamique qui se... Nous, on ne voit pas de problème, par rapport à la Commission, par rapport à ce marché-là et ce produit-là.

M. Beaulne: Simplement une dernière question. Ce que vous voulez dire, en fait, c'est qu'à l'heure actuelle, compte tenu des infrastructures existantes, il y a une sorte de distribution du marché qui se fait un peu pour les raisons et par les critères que vous avez indiqués. Mais prenons un exemple qui est encore une possibilité mais qui pourrait devenir une réalité. Plusieurs admettent que les facilités de congrès à Montréal commencent à être un peu limitées, hein. Il y en a certains qui avancent ça en termes de gros congrès.

Est-ce que l'intérêt métropolitain dicterait que, pour se doter d'un centre de congrès capable de rivaliser avec ceux des autres grandes villes — parce que c'est un des objectifs, ça, de la Commission et de l'esprit métropolitain, c'est-à-dire de concurrencer ce qui se fait ailleurs dans des grandes villes — vous voyez un mécanisme par lequel la construction d'un centre de congrès plus adéquat ou répondant davantage aux grands congrès serait construit à Montréal, à Laval ou sur la rive sud? Ou si ça devrait automatiquement aller à Montréal? Et qui déciderait? Et comment se ferait cette harmonisation-là?

M. Bellerose (Pierre): Je pense que, pour répondre à cette question-là... Il y a des études récentes qui ont été faites très intéressantes, et je pense qu'encore là c'est le marché qui doit décider. Et les études montrent, par exemple, que les congressistes internationaux veulent une très grande concentration d'hôtels près du centre de congrès. Ils veulent marcher à pied. Ils veulent être près d'une station de métro. Ils veulent une série de critères qui fait que ça ne peut qu'être... à moins qu'on trouve des arguments autres, mais qui amène ce projet au centre-ville.

La dynamique de ces congrès-là, pour ces critères-là: grande concentration d'hôtels, marcher du centre à l'hôtel, ils ne veulent pas prendre leur automobile, ils ne veulent pas une navette d'autobus, près d'un métro... Et toutes les associations, qu'elles soient en Europe ou aux États-Unis, demandent ça, c'est le marché qui le demande.

C'est pour ça, je pense, que ce serait utile qu'on soit à la Commission. On a une expertise. On connaît — j'allais dire «nos touristes» — les tendances de ce marché-là. Et je pense que ça doit être le marché qui doit prévaloir dans nos décisions sur les infrastructures touristiques. Et, quand on parle de centres de congrès, c'est essentiellement touristique.

Bien sûr une infrastructure culturelle a d'autres enjeux locaux. Dans le cas du tourisme, il faut que des clientèles décident parce que sinon, si on la met en périphérie et que, par définition, pour toutes sortes de raisons, ça les rebute, on va perdre tout simplement des clientèles.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Westmount—Saint-Louis.

M. Chagnon: Merci, Mme la Présidente. Au nom de ma formation, je voudrais vous souhaiter la bienvenue.

M. Bellerose (Pierre): Merci.

M. Chagnon: J'ai parcouru votre mémoire, évidemment. Je remarque que vous faites la promotion — et c'est normal, c'est votre métier — du tourisme non seulement métropolitain, mais enfin de métropolitain à la grande région de Montréal. Mais on est ici aussi pour étudier le projet de loi n° 92. Et, dans cette perspective-là, vous signalez, d'une part, que vous avez déjà vous-mêmes développé un maillage extrêmement important entre les différents groupes intéressés au tourisme à Montréal et autour de Montréal.

Ceci étant dit, vous dites que la Commission comme telle, si elle doit être formée et s'il y a 13 personnes non-élues qui en font partie, vous souhaiteriez que le secteur du tourisme, probablement l'un d'entre vous, y participe.

Or, vous savez que le projet de loi n° 92, vous devriez savoir, en tout cas, que le projet de loi n° 92 axe la responsabilité de la future Commission non décisionnelle sur quatre programmes de travail différents: le transport, le développement économique — dans lequel vous vous inscrivez — l'aménagement urbain, l'aménagement territorial et, finalement, l'environnement, c'est-à-dire la responsabilité de toute la question qui tourne autour des déchets et ses composantes.

En ce qui concerne le développement économique, vous dites: Le tourisme est important. Vous avez raison. Vous n'avez pas eu à nous convaincre; nous étions convaincus. Et vous voulez, donc, un siège dans ce cas-là. Il y a douze sièges. Pourquoi pas aussi un autre siège pour le groupe qui s'occupe de pharmacologie, un autre qui s'occupe de l'aérospatial, un quatrième qui s'occupe des communications, qui sont aussi des forces économiques extrêmement importantes pour Montréal et sa région? Et, finalement, bref, les groupes rencontrés ou les corps intermédiaires recherchés par le gouvernement pour faire partie de sa Commission seront l'un ou l'autre des secteurs ou des vecteurs économiques qui sont déjà, comme vous l'avez signalé vous-mêmes, bien organisés sur le plan du maillage interrégional.

M. Bellerose (Pierre): Je pense que, nous, on propose qu'on soit là. Le gouvernement va disposer. Mais on pense que le tourisme étant d'une complexité telle qu'il touche beaucoup au secteur du transport, par exemple, ou à beaucoup de facteurs économiques...

M. Chagnon: C'est toujours vrai partout.

M. Bellerose (Pierre): Effectivement. Nous croyons que c'est pertinent. Et comment va se faire ce

choix, quel sera-t-il? C'est une autre question, mais, nous, on pense que c'est pertinent que, comme, de toute façon, on est déjà ensemble concertés... Il y a une seule voie. Ça serait facile à trouver pour le secteur touristique, ce qui n'est peut-être pas le cas dans d'autres secteurs économiques. On pense que ce serait pertinent.

M. Brisebois (Denis): Il y a plusieurs secteurs aussi, il y a des grands projets. Bon, il y a le Palais des congrès, en ce moment, qui est un enjeu, le Stade olympique, il y a un projet, comme je le disais tantôt, au musée ferroviaire en Montérégie, important, il y a eu le dossier Cosmodôme. C'est ces types d'équipements là, majeurs, dont l'industrie touristique a besoin parce que c'est ça que les touristes consomment, c'est des produits touristiques. C'est des hôtels, in extremis, parce qu'il faut coucher, mais une chambre d'hôtel pour une chambre d'hôtel... Donc, ces équipements-là.

La Commission va avoir un rôle de représentation, de recommandation envers le gouvernement, et c'est important qu'il y ait quelqu'un de l'industrie touristique qui puisse dire à cette Commission-là quels sont les enjeux réels de l'industrie touristique parce qu'une décision qui serait mal prise dans un domaine comme ça peut avoir des retombées très fâcheuses à long terme pour tout le Grand Montréal.

M. Chagnon: La participation de groupes comme les vôtres à des commissions spécialisées ou à des comités spécialisés relevant de la Commission ne vous apparaîtrait pas plus spécifiquement opportune? Et là je pense, entre autres, à la dynamique dans laquelle... Je ne sais pas, d'abord, si vous souhaitez que cette Commission-là soit décisionnelle ou non décisionnelle.

● (16 h 10) ●

M. Bellerose (Pierre): Bien, notre position par rapport au tourisme est claire. Donc, nous, par rapport aux autres enjeux, on ne prend pas position. On propose qu'en matière touristique la Commission laisse aux joueurs touristiques le mandat de faire eux-mêmes leur vision stratégique. Donc, on...

M. Chagnon: Bien, c'est un petit peu complexe, parce qu'il y a les 26 autres joueurs, qui sont les élus municipaux, entre autres. Et puis vous parliez du Cosmodôme tout à l'heure. Il y a eu règlement, entre autres, entre le ministre, Laval et fédéral-provincial, le ministre ici et puis Laval. Mais Laval est un joueur important. Si Laval ne met pas le nombre de millions suffisant et ne tire pas le nombre de millions suffisant, il n'y a pas de Cosmodôme. C'est la même chose avec la majorité des sites touristiques qui sont recherchés par le public et le touriste local ou international. Et, dans ce cas-là, évidemment, c'est opportun, il me semble, que ce soient des gens qui ont une autorité politique, donc des gens qui sont élus, qui prennent ces décisions.

M. Brisebois (Denis): C'est pour ça que le siège est important et que l'aspect consultatif sur les

équipements, on l'appuie, parce qu'il faut, à un moment donné, que les joueurs qui mettent de l'argent — provincial, fédéral, municipal — puissent se parler à une table dans le blanc des yeux.

D'autre part, dans la promotion de ces équipements-là, le mixte promotionnel est souvent majoritaire du niveau privé. Donc, c'est ça qu'il ne faut pas perdre non plus en institutionnalisant le tourisme, parce qu'on doit réagir vite. L'avènement de la Commission canadienne du tourisme a changé un peu l'orientation. Il faut réagir vite. Il faut arriver, lorsqu'on s'assoit à une table maintenant, avec 200 000 \$, 300 000 \$ en promotion, et il faut se revirer sur un trente-sous, comme on dit.

M. Chagnon: Mais, dans le fond, n'avez-vous pas fait vous-mêmes la preuve que vous êtes les acteurs les plus rapides pour s'occuper du développement touristique? Mais, lorsque vous avez un problème pointu, vous vous retournez de bord et vous faites appel à l'un ou l'autre des décideurs politiques, qui vont vous dépanner, qui vont prendre des décisions, finalement. Ça a marché.

M. Bellerose (Pierre): Ça marche en tourisme parce que le client l'impose...

M. Chagnon: Oui, mais c'est vrai aussi...

M. Bellerose (Pierre): ...tout simplement. Le client international l'impose.

M. Chagnon: Mais c'est vrai aussi dans les autres secteurs. Parlons de tourisme, puisque vous êtes dans le secteur du tourisme. Peu importent les équipements touristiques qu'on retrouve dans le Grand Montréal, non seulement vous en avez fait la promotion comme promoteur du tourisme en général, mais vous avez fait la promotion auprès des décideurs politiques. Vous les avez d'abord sensibilisés, vous les avez convaincus, ils ont investi et vous avez augmenté, évidemment, votre capital d'attraits touristiques.

M. Bellerose (Pierre): Oui.

M. Chagnon: Mais vous avez fait la preuve que vous n'avez pas besoin, dans le fond, de la Commission pour fonctionner.

M. Bellerose (Pierre): Bien, on appuie le principe de la Commission.

M. Chagnon: Oui. Bien...

M. Bellerose (Pierre): On pense que c'est important. Mais, en matière touristique, compte tenu que les visions sont tellement complémentaires et les budgets aussi — l'Office du tourisme de Montréal a un budget de plus de 10 000 000 \$, je pense que la Montérégie, c'est 1 000 000 \$; on vise les clientèles internationales, ils

visent les clientèles québécoises et canadiennes -- qu'on soit tellement complémentaires et qu'on ait des moyens tellement différents fait qu'on est aptes, on connaît notre place sur l'échiquier touristique, et, dans ce cadre-là, on travaille bien.

M. Chagnon: Oui, mais vous dites la même chose que moi.

M. Bellerose (Pierre): Oui.

M. Chagnon: Le maillage est fait, vous vous connaissez, vous vivez ensemble, vous vous complétez.

M. Bellerose (Pierre): Je ne dirais pas que tout...

M. Chagnon: Il n'y avait pas de commission et vous avez fonctionné.

M. Bellerose (Pierre): Mais je ne dirais pas que tout est parfait.

M. Chagnon: Non, c'est bien sûr.

M. Bellerose (Pierre): Et j'expliquais tout à l'heure qu'on est, je pense, la seule région métropolitaine en Amérique du Nord où l'Office du tourisme n'est pas le territoire de la métropole; c'est le seul endroit en Amérique du Nord.

Evidemment, on a...

M. Chagnon: Où l'Office...

Une voix: Où l'Office n'est pas quoi?

M. Chagnon: Je m'excuse. Où l'Office du tourisme n'est pas du territoire métropolitain. C'est ça que j'ai compris, hein.

M. Bellerose (Pierre): Oui, c'est ça.

M. Chagnon: O.K.

M. Bellerose (Pierre): À Boston, à New York, bon, parce que c'est tout le même principe partout. C'est tous des offices de tourisme, c'est le même principe privé à but non lucratif... des membres. On est le seul... Donc, ça pose certains problèmes que les hôtels de la rive sud, ils n'ont pas le même territoire, alors qu'avant les années soixante-dix c'était dans le même... Il n'y en avait pas, de territoire. Il n'y en avait même pas, de territoire. Donc, ça pose certains problèmes.

M. Chagnon: Mais, si ça, c'était réglé, ça serait un problème de moins.

M. Bellerose (Pierre): C'est-à-dire que...

M. Chagnon: On pourrait corriger sans... La nécessité de la Commission, et ça a été soulevé par d'autres intervenants avant vous... On a voulu, on a posé, on a même remis en question l'idée d'avoir un découpage entre régions de Montréal, Laval et Montérégie. On a dit: Revenons à l'ancienne formule 06, a, b, c, qui était une région métropolitaine dans laquelle on retrouvait trois sous-centres: le centre, la couronne nord, la couronne sud, ou la rive sud directe et Laval, dans le fond.

M. Brisebois (Denis): Si l'objectif de la Commission était seulement touristique, je pourrais répondre: Oui, effectivement il n'y a pas un besoin. Mais il y a d'autres secteurs sur lesquels on ne veut pas se prononcer parce que ce n'est pas nos secteurs. Et là c'est le choix. Mais, dans notre secteur, il y a moyen de faire mieux. Il y a des outils, on va y collaborer, mais, si c'était juste de ça, effectivement on fonctionne.

M. Chagnon: Mais là vous posez aussi une autre question. Si vous ne voulez participer à cette Commission que pour — et c'est fort pertinent — y discuter des questions qui touchent du tourisme, vous allez voir passer les trains lorsqu'on va parler de déchets ou d'aménagement du territoire ou du plan de transport métropolitain. Alors...

M. Bellerose (Pierre): Et, théoriquement, l'inverse pourrait être vrai, c'est-à-dire que les gens spécialistes en déchets, quand il va arriver des questions liées aux clientèles internationales touristiques, donc des gros investissements liés à des centres de congrès... S'il n'y a pas d'expertise, peut-être que l'inverse pourrait être vrai aussi.

M. Chagnon: Mme la Présidente, ma collègue de Marguerite-Bourgeoys voudrait poser une question, alors je ne monopoliserai pas notre temps, et je vous en remercie. Je vous remercie aussi.

M. Bellerose (Pierre): Merci.

Mme Frulla: Alors, rapidement, je vous remercie d'être ici.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci. Mme la députée de Marguerite-Bourgeoys.

Mme Frulla: Merci, Mme la Présidente. Par rapport à ce que vous disiez à mon collègue, au niveau du mandat de la Commission, il est clair que, le 31 décembre 1998, on aura procédé... Ou enfin, la Commission doit recommander ou orienter ou planifier la gestion et le financement des infrastructures: équipements récréatifs, touristiques ou culturels.

Maintenant, il faut bien comprendre que la Commission, c'est 40 membres. Vous dites: Bon, on voudrait avoir un poste, d'une part. Deuxièmement, la

Commission se réunit quatre fois par année. Ce que je vous entends nous dire, c'est que, dans le fond, ce n'est pas parfait, plusieurs régions administratives, s'il y en avait juste une... puis vous pourriez tous... Ça serait mieux, là. Mais je ne pense pas que ça va être demain la veille qu'on va abolir les régions administratives, pas d'après le ministre du Développement régional, en tout cas.

Alors, cela dit, vivant avec ça, ce que vous nous dites, c'est que vous êtes bien organisés par-à: vous fonctionnez bien, vous avez un taux de réponse et de réaction rapide, et c'est nécessaire. Pensez-vous qu'avec la Commission qui est mise sur pied, le mandat de la Commission — au niveau touristique, s'entend — vous ne trouvez pas que ça va plutôt alourdir — parce que là vous ajoutez des intervenants qui ne viennent pas de votre milieu, là — votre processus, qui vous est nécessaire, c'est-à-dire d'être rapide, simple, ou ça va aider? Ce dont on a peur, c'est que ça vous complexifie la vie, que ça vous la complique versus l'améliorer.

M. Bellerose (Pierre): Je pense que notre proposition, qui est de dire: On va vous la donner, la vision métropolitaine du tourisme, à la Commission, les cinq ATR ensemble, avec un seul représentant qui va être notre porte-parole, ça, nous, on pense que ça va permettre de continuer d'être rapide. Je pense que la Commission va beaucoup nous aider sur la question des équipements et des événements sportifs et culturels et, même, de congrès. Je pense qu'il y a un besoin. Je pense qu'il y a certains équipements qui auraient peut-être été aménagés différemment s'il y avait eu une commission, ou, en tout cas, une discussion au niveau métropolitain en termes culturel et sportif. Donc, je pense qu'il est possible, avec la Commission, de garder notre agilité, et elle peut être très utile sur la question des équipements et des événements

Mme Frulla: Donc, je continue. Effectivement, vous parlez de l'aménagement du territoire et... Bon. Et ça, évidemment, ça relève... La Commission va faire des recommandations au ministre des Affaires municipales, parce que la Commission n'est pas décisionnelle, elle est consultative. Cela dit, dans votre fonctionnement, par contre, vous devenez quand même un joueur sur 40. Vous faites des recommandations, oui, excepté que vous allez être amalgamés à l'intérieur de 40 personnes qui ont vues et opinions différentes versus maintenant où vous êtes dans votre secteur d'activité et dans votre secteur de compétence. Comprenez-vous ce que je veux dire, là?

• (16 h 20) •

M. Bellerose (Pierre): Dans notre secteur d'activité, c'est notre proposition, on garderait toutes les marges de manoeuvre pour faire notre travail. Donc..

Mme Frulla: Mais la Commission vient vous aider — c'est ça que j'essaie de vous dire — dans votre secteur. À part la gestion des infrastructures, au niveau de l'aménagement du territoire, où là on s'entend.

L'aménagement du territoire, les gens qui sont concernés siègeraient tous ensemble sur une commission pour s'entendre. Cela dit, au niveau de votre fonctionnement, au niveau du plan touristique, par exemple, 2 \$ la nuitée, comme c'est arrivé avec l'Office du tourisme, etc., en quoi la Commission pourrait vous aider à vous améliorer et faire en sorte que vous allez réagir plus rapidement et non pas plus lentement?

M. Brisebois (Denis): Au niveau promotionnel, je pense qu'on est fonctionnel et je ne pense pas que la Commission veuille non plus jouer un rôle majeur à ce niveau-là. Je pense que là où il va y avoir une efficacité, c'est au niveau des infrastructures majeures. Parce que le petit comité qui veut développer une infrastructure majeure, et tout ça, qui a à cogner à 12 portes, qui n'a pas un endroit pour se faire entendre parce qu'il veut de l'argent un peu de la CUM, de la MRC, il aura une porte où frapper pour avoir ces argents-là. Il aura un endroit. À ce niveau-là, ça va accélérer. Au niveau promotionnel, je pense qu'on est fonctionnel de cette façon-là parce qu'on travaille sur des marchés différents.

Mme Frulla: Est-ce qu'au niveau juste de l'implantation des infrastructures, quand vous dites le financement puis tout ça... La Commission ne finance pas, de ce qu'on comprend. C'est que la Commission regroupe les gens ensemble. Elle n'est que consultative et non pas décisionnelle, en ce sens où la Commission, on la consulte, peut donner ses avis, mais ça reste du domaine sectoriel, à savoir, par exemple, du ministre de la Culture, si on implante ou on n'implante pas l'infrastructure nécessaire. La Commission ne finance pas, là.

M. Brisebois (Denis): Non.

M. Bellerose (Pierre): Effectivement. Je pense que, déjà depuis l'avènement du ministre de la Métropole, nous, on le sent que l'objectif, c'est d'arriver à une pensée métropolitaine, à une vision métropolitaine. Et le fait qu'il y a un ministre de la Métropole, le fait qu'il va y avoir une commission, ça nous pousse, nous — puis je le vois vraiment avec les partenaires — à nous motiver à dire: Il faut. Il faut, il y a une Commission. C'est nécessaire à cause des clientèles touristiques, mais on le faisait un peu informellement. Ça vient comme nous structurer, nous motiver.

Et ça va, je l'espère — vraiment, je l'espère profondément — nous amener à, collectivement, amener une pensée métropolitaine. Et, comme disait Mme Doré tout à l'heure — j'étais parfaitement d'accord — ce n'est pas l'ajout — un peu ce qui est actuellement — de quatre ou cinq organisations touristiques mais une vision collective. Et ça nous prend un signal du gouvernement, une commission, qui va être imparfaite, mais ça nous prend ça pour comme pousser un peu à ça et amener une certaine motivation à mettre de l'énergie, des rencontres, des efforts pour développer cette pensée qu'il y ait une vision commune partagée. Ça, je suis convaincu de ça.

Mme Frulla: Si le ministère du Tourisme, par exemple, dans un certain sens, en arrivait à forcer le milieu à avoir, dans la région, donc, qui regroupe les cinq régions administratives, cette vision métropolitaine, par rapport à votre secteur, ça n'aurait pas un effet... J'enlève l'aménagement du territoire, là...

Une voix: Oui, oui.

Mme Frulla: ...où je suis d'accord avec vous. Mais, dans votre secteur même, ça n'aurait pas un effet, justement, très direct par rapport à vous laisser cette rapidité d'action?

M. Bellerose (Pierre): Il faut faire attention avec les effets directs, c'est-à-dire il ne faudrait pas que Tourisme Québec impose des choses. Il faut qu'on ait des objectifs, que nous-mêmes — en tout cas, c'est le défi qu'on s'est donné collectivement — on développe cette pensée et que, compte tenu de nos propres contraintes et dynamiques touristiques, on développe, dans ce cadre-là, cette pensée métropolitaine et pour qu'on soit plus efficaces et, effectivement, qu'on aille chercher, chacun dans notre champ d'action, en complémentarité, des pourcentages de clientèles touristiques supplémentaires. Et je pense que le signal du gouvernement, c'est très positif pour amener ça.

Mme Frulla: Je vous remercie.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci. M. le député de Sainte-Marie—Saint-Jacques.

M. Boulerice: Oui, Mme la Présidente, je vous remercie. Quatre minutes. Écoutez, peut-être pour aller dans la foulée de mon collègue et voisin le député de Westmount—Saint-Louis, moi, j'ai l'impression que le train va passer, vous allez le regarder passer. En 1997, êtes-vous capables de me trouver quelqu'un qui, lorsqu'il parle de développement économique — à part qu'il soit soit en Corée du Nord ou en Mongolie extérieure — exclut les arts, la culture — culture, dans son sens le plus générique du terme — et exclut le tourisme, alors que c'est l'industrie première dans je ne sais combien de pays? Bon. Première industrie du monde! Écoutez, juste en France: 57 000 000 de population, 60 000 000 de touristes. Alors, on peut vider le pays puis il se remplace dans la même année, c'est extraordinaire!

Alors, quand cette Commission, qu'elle soit consultative ou qu'elle soit décisionnelle... Si elle est décisionnelle, elle va quand même prendre des décisions quant aux objets qu'elle va avoir entrepris comme objets de consultation, en disant: Bien, écoutez, c'est là-dessus qu'on veut aller. Est-ce que vous imaginez que ces gens-là ne feront pas de réflexion sur le tourisme et que, s'ils font une réflexion sur le tourisme, ils ne vont faire une réflexion sur le tourisme que sur la dimension, plutôt, des équipements seulement? Non! Non, ils vont en faire

sur: Quel est le créneau touristique de? Quelle est telle autre chose?

Cette Commission de développement, lorsqu'elle va parler de développement économique et va aborder la dimension tourisme... Et elle va aborder la dimension tourisme lorsqu'elle va aborder la dimension culture. Si on lui parle des festivals, eh bien, qui dit festivals dit touristes. Si vous êtes dans le métier, là, vous le connaissez probablement mieux que moi à bien des égards.

Mais il n'y a plus personne qui vient ici, comme disait M. Parizeau, voir nos belles rivières canadiennes-françaises et catholiques. Ils viennent ici beaucoup, énormément, maintenant, pour les produits culturels que nous avons à offrir et non pas uniquement pour notre géographie. Quand on va parler de culture, on va parler de tourisme.

Et, quand on va parler de tourisme, on va parler, je vous le répète, non pas uniquement des équipements, c'est-à-dire: Qu'est-ce qu'on fait avec le mât olympique? Est-ce que le Cosmodôme fait partie de? Est-ce que fort Chambly, etc. Mais ça va être beaucoup plus pointu et beaucoup plus raffiné.

Et là vous dites, vous: Bien, nous, on se réjouit que ce ne soit pas un enjeu. Puis, par contre, vous dites: Oui, mais il faudrait y être. Je suis très franc avec vous, je vous le dis candidement — et je ne veux surtout pas être blessant, là, ce n'est pas du tout mon intention: J'ai de la misère à vous suivre. Enfin, je n'ai pas le même parcours...

M. Bellerose (Pierre): Oui.

M. Boulerice: ...politique...

M. Bellerose (Pierre): Je pense qu'on...

M. Boulerice: ...pas touristique.

M. Bellerose (Pierre): ...on va s'entendre sur les mécanismes, sur les modalités. Dans le fond, effectivement, on le dit dans le rapport: Le tourisme est important. Puis je n'ai même pas parlé longtemps de ça parce que c'est évident pour tout le monde.

On propose que ce soit le milieu touristique qui développe cette vision-là et qu'il y ait un porte-parole pour en faire part et pour réagir à des enjeux qui peuvent toucher effectivement des événements, des équipements ou les équipements de congrès. C'est ça, notre vision, tout simplement. C'est une modalité différente. Que ce soit le milieu touristique qui la développe, la vision métropolitaine, c'est simplement sur cette modalité-là que, je crois, il y a une différence.

Mais, effectivement, le tourisme, c'est très important et ça fait partie de la réalité économique de Montréal. Et effectivement, à l'Office de tourisme de Montréal, l'axe marketing, c'est: Montréal, métropole culturelle. Donc, effectivement, la culture est en partie intrinsèque, en milieu urbain, de notre dynamique

touristique. Donc, on travaille avec les musées, on travaille avec les festivals et on le fait déjà. Le milieu culturel et le milieu touristique de Montréal travaillent conjointement ensemble depuis plusieurs décennies. Ça se fait déjà. Donc, collectivement, on est prêt à développer cette vision-là et à la faire partager.

M. Boulerice: Oui, mais là vous êtes en train de nous dire que la Commission de développement de la métropole va être un conglomérat de commissions, de la façon que je le perçois.

Si vous dites: Écoutez, le tourisme, nous sommes tellement particuliers que, nous, nous allons soumettre notre vision, alors, à ce moment-là, quand on traitera des déchets, il y aura un autre secteur qui dira: Nous, on est assez bons pour vous donner notre vision de, et ça sera un conglomérat de commissions.

La Présidente (Mme Bélanger): Petite réponse courte parce que le temps est terminé.

● (16 h 30) ●

M. Brisebois (Denis): Là où on soumet notre vision, notre plan d'action, finalement, à la Commission, c'est dans des domaines opérationnels tactiques: Est-ce qu'on choisit Los Angeles, comme marché, ou Tokyo? C'est dans ce domaine-là qu'on soumet à la Commission, dans le fond, nos plans d'action intégrés. Lorsqu'on travaille sur motoneige, on travaille sur quel marché, avec quel produit? Et là où la Commission a un rôle plus, donc, de recommandation envers les différents paliers de gouvernement, c'est au niveau des infrastructures majeures. C'est un peu la nuance qu'on fait. Aux niveaux tactique et stratégique, les organismes sont maîtres d'oeuvre parce qu'ils sont gérés par des entreprises privées qui injectent de leur poche.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. Brisebois et M. Bellerose... Je m'excuse. M. le député de Sainte-Marie—Saint-Jacques.

M. Boulerice: Je vous invite à mettre, dans vos trajets touristiques, l'Écomusée du fier-monde. Bien, non. Je leur ai passé un petit message, là. Dans la promotion de Montréal, l'Écomusée du fier-monde, sur la rue Amherst.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon. Alors, votre message étant passé, nous remercions M. Brisebois et M. Bellerose de leur participation. Et la commission ajourne ses travaux à mardi, le 11 mars, 10 heures.

(Fin de la séance à 16 h 31)