ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION — TRENTE-QUATRIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Consultations particulières dans le cadre de l'étude du projet de loi 145 — Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant les finances municipales (1)

Le mardi 4 juin 1991 — No 85

Président : M. Jean-Pierre Saintonge

QUÉBEC

Table des matières

Remarques préliminaires
M. Claude Ryan CAE-5009
M. Francis Dufour CAE-5010

Auditions CAE-5011
Union des municipalités du Québec CAE-5011
Communauté urbaine de Montréal CAE-5028
Chambre de commerce du Québec CAE-5040
Institut de développement urbain du Québec CAE-5048
Ville de Québec CAE-5056
Chambre de commerce du Montréal métropolitain CAE-5068
Conseil québécois du commerce du détail CAE-5077
Fédération des policiers du Québec CAE-5083
Fédération canadienne de l'entreprise indépendante CAE-5093
Ville de Saint-Romuald CAE-5102

Autres Intervenants

M. Jean Garon, président
Mme Madeleine Bélanger, présidente suppléante

M. Michel Bourdon
M. Gérard R. Morin
M. Jacques Léonard
Mme Pauline Marois
M. Michel Tremblay
M. Guy Chevrette

* M. Ulric Blackburn, Union des municipalités du Québec
* M. Jean-Léon Marquis, idem
* M. Normand Mandeville, idem
* M. Pierre Prévost, idem
* M. Michel Hamelin, Communauté urbaine de Montréal
* M. Jean Lambert, Chambre de commerce du Québec
* M. Pierre Martin, idem
* M. Claude Descôteaux, idem
* Mme Marion Howard, Institut de développement urbain du Québec
* M. Cameron Charlebois, idem
* M. Normand Blouin, idem
* M. Jean-Paul L'Allier, ville de Québec
* M. Pierre Mainguy, idem
* Mme Nycol Pageau Goyette, Chambre de commerce du Montréal métropolitain
* M. Gaston Lafleur, Conseil québécois du commerce du détail
* M. Pierre Bovet, idem
* M. Michel Nadeau, idem
* M. Jean-Guy Roch, Fédération des policiers du Québec
* M. Guy Bélanger, Idem
* M. André Nadon, idem
* M. Guy Marcil, idem
* M. Michel Décary, Fédération canadienne de l'entreprise indépendante
* M. Pierre Qéroux, Idem
* M. Jean Garneau, ville de Saint-Romuald
* M. Pierre Deiisle, idem

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Le mardi 4 juin 1991

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

(Neuf heures trente-sept minutes)

Le Président (M. Garon): J'inviterais les gens à prendre place si on ne veut pas finir à minuit, en vue de recommencer demain matin. Un petit peu de discipline va être la bienvenue pour que les choses se fassent à temps. Est-ce que nous avons quorum, M. le secrétaire?

Le Secrétaire: Oui, **M.** le Président, nous avons quorum.

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

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

Le Président (M. Garon): Je déclare la séance de la commission de l'aménagement et des équipements ouverte, et je vais rappeler le mandat de la commission qui est de procéder à des consultations particulières et tenir des auditions publiques dans le cadre de l'étude du projet de loi 145, Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant les finances municipales. M. le secrétaire va vous donner lecture de l'horaire de la journée.

Le Secrétaire: Ce matin, il y a les déclarations d'ouverture suivies des auditions, dans l'ordre, de l'Union des municipalités du Québec et de la Communauté urbaine de Montréal. En après-midi, il y a la reprise avec la Chambre de commerce du Québec, l'Institut de développement urbain du Québec, la ville de Québec et, en soirée, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, le Conseil québécois du commerce du détail, la Fédération des policiers du Québec, la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante et la ville de Saint-Romuald.

Le Président (M. Garon): Est-ce qu'il y a des ententes? Il y a des ententes qui sont intervenues entre les parties concernant le partage du temps et il y a un horaire. Je pense bien que les différentes parties doivent avoir cet horaire qui dit le temps convenu pour entendre les différents organismes. On m'a avisé qu'on avait convenu que ce serait un tiers pour les intervenants, un tiers pour le parti ministériel et un tiers pour le parti de l'Opposition. Comme je pense bien que ça va être une bonne chose de finir à minuit parce que des parlementaires qui sont reposés travaillent beaucoup mieux que des parlementaires qui sont fatigués et que minuit, pour recommencer le lendemain matin, c'est une heure plus que raisonnable, alors, je voudrais immédiatement convier le ministre.

Là, je vous ferais remarquer que nous avons pris quelques minutes de retard que nous essaierons de compenser au cours de la journée. Je voudrais convier le ministre parce que le temps que vous allez prendre en trop, on va le prendre sur l'heure du dîner ou sur l'heure du souper, en vue de finir à minuit ce soir; ça prend des consentements pour dépasser minuit et je suis convaincu que vous ne l'aurez pas. Alors, je voudrais convier le ministre à prendre la parole pendant 15 minutes, ensuite le porte-parole de l'Opposition, et un député indépendant pendant 5 minutes. M. le ministre.

Remarques préliminaires

M. Claude Ryan

M. Ryan: M. le Président, je ne prendrai peut-être même pas 15 minutes ce matin, parce que je pense que nous avons dit tout l'essentiel au sujet des objectifs et des principes du projet de loi 145 dans le cadre du débat assez long que nous avons eu dans le salon bleu sur le principe du projet de loi.

Comme vous le savez, l'Assemblée nationale a voté hier soir, vers la fin de la soirée, le principe du projet de loi. Donc, les grandes orientations, les objectifs fondamentaux inscrits dans le projet de loi 145 ont fait l'objet de l'approbation de l'Assemblée nationale, ce qui veut dire que nous ne remettons pas en cause ces éléments fondamentaux essentiels du projet de partage renouvelé de responsabilités entre Québec et les municipalités.

Ce projet nous paraît nécessaire dans le contexte actuel - j'ai eu l'occasion de m'en ouvrir à d'innombrables reprises au cours des derniers mois - en raison d'une conjoncture économique non seulement québécoise mais canadienne et même internationale, qui oblige les pouvoirs publics à tous les échelons de responsabilité à resserrer leur contrôle sur leurs initiatives, leurs engagements et leurs responsabilités. Un élément qui apparaît de plus en plus nécessaire dans cet exercice de révision souvent déchirant, c'est celui qui invite chaque palier de gouvernement à sortir des domaines où il ne devrait pas être impliqué et à assumer, en contrepartie, de manière aussi plénière que possible, les responsabilités qui lui incombent en propre.

Dans une réponse qu'il donnait à une

question du chef de l'Opposition à l'Assemblée nationale hier, le premier ministre indiquait que le gouvernement entend mettre l'accent, au cours des mois à venir, sur la notion de fédéralisme efficace, c'est-à-dire un fédéralisme qui fonctionne dans le respect des éléments essentiels d'un régime fédéral, mais en même temps qui mette carrément nettement le cap sur l'efficacité, c'est-à-dire sur l'élimination des redondances, la lutte aux duplications et la disparition de toutes les formes de mécanismes artificiels qui ont pullulé littéralement dans nos structures publiques depuis la fin du dernier conflit mondial. Nous sommes les héritiers d'une série de décisions politiques prises à tous les niveaux, qui étaient souvent prises sans qu'on eût nette conscience des conséquences pratiques qui allaient en découler. Le temps est venu de faire le ménage; nous le commençons. Je ne pense pas que personne puisse jamais prétendre que le dernier mot ait été dit en ces choses.

L'exercice que nous faisons autour du projet de loi 145 n'est que l'un des multiples exercices auxquels s'est astreint et devra continuer de s'astreindre le gouvernement dans tout ce qui touche la gestion des finances publiques dans les années à venir. Moi-même, j'ai oeuvré dans le secteur de l'éducation pendant cinq ans. Ce fut l'une de mes pensées directrices, de mettre plus de discipline dans l'éducation. Les premières fois qu'on partait de ça. ça scandalisait les gens qui disaient: Le ministre de l'Éducation veut nous ramener au Moyen Âge. Puis, à mesure qu'ils se sont rendu compte que c'est une notion extrêmement vivante, la discipline, extrêmement dynamique et extrêmement moderne aussi, parce qu'elle est devenue essentielle pour qu'une société puisse tenir sa place dans la famille des sociétés humaines. À mesure qu'on se rendait compte de ça, on disait: Peut-être que la voie paraît difficile, mais elle débouche sur des horizons joliment plus Intéressants que la voie de la facilité, laquelle ne peut déboucher que sur une dépendance sans cesse accrue.

Alors, voilà le sens profond de l'exercice qu'entame le gouvernement. Nous ne prétendons pas que tout soit parfait dans les orientations proposées par le gouvernement, pas du tout. Nous savons très bien que d'autres personnes eussent pu concevoir un schéma tout aussi défendable que celui qui a été mis de l'avant, mais nous l'avons mis de l'avant, dans certains cas depuis déjà plus d'un an. Toute la partie concernant le transport en commun fut dévoilée dans le discours sur le budget du 26 avril 1990 et n'a pris personne par surprise. Par conséquent, on a eu le temps de se préparer aux conséquences découlant de la décision qui avait été clairement entrevue dans le discours sur le budget dès le 26 avril 1990.

Quant aux autres orientations, nous les avons définies dans un document qui fut publié en même temps qu'il fut remis aux porte-parole des municipalités le 14 décembre dernier. Si je compte bien, depuis le 14 décembre, il s'est écoulé plus de six mois. Alors, nous avons eu le temps de faire les débats nécessaires. Je pense que tous les points de vue ont pu s'exprimer librement, et maintenant que l'Assemblée nationale s'est prononcée, nous passons à l'étape do l'examen des modalités, des améliorations possibles.

À ce sujet, je voudrais signaler que nous demeurerons ouverts, jusqu'à la dernière journée des travaux de la commission parlementaire, à toutes les améliorations que l'on pourra proposer en vue de rendre le projet de loi plus cohérent, plus pratique aussi et plus compréhensible pour tout le monde. Si on nous signale des dispositions qui ne résistent pas au test de la réalité, nous n'avons aucune espèce de raison de nous entêter à vouloir maintenir de telles dispositions à tout prix. Si on veut nous signaler des améliorations qui permettraient de réaliser des objectifs maintenant approuvés par l'Assemblée nationale, suivant des modalités plus ou moins variables, ce sont toutes des choses qui sont de l'ordre non seulement du possible, mais du hautement souhaitable, et c'est dans cet esprit, encore une fois, que nous abordons les travaux de la commission parlementaire.

Le gouvernement a tenu, malgré le temps limité dont dispose l'Assemblée nationale à ce temps-ci de l'année, à ouvrir l'éventail des consultations avec les groupes de la manière la plus large possible, toujours en compatibilité avec les contraintes de temps dont nous devons tenir compte. Il eût été facile, de nôtre côté, d'Insister pour qu'il y eût seulement une journée d'auditions particulières à ce moment-ci. Nous avons tenu à ce que l'éventail soit plus large et nous sommes venus à ces consultations dans un esprit d'écoute et de dialogue. Nous écouterons avec respect les présentations qui nous seront faites. Nous dialoguerons avec nos Interlocuteurs.

Je suis convaincu, m'appuyant en ceci sur l'expérience du passé, que ces trois jours de commission produiront des résultats fructueux pour l'exercice que notre mandat nous invite à accomplir ensemble. Je suis assuré de traduire la pensée de mes collègues de la députation ministérielle en exprimant ces dispositions d'ouverture, d'écoute et de collaboration. Et pour ne pas hypothéquer davantage le temps limité dont nous disposons, étant donné le léger retard que nous avons pris au début de nos travaux, je terminerai ici mes considérations d'ouverture, M. le Président.

Le Président (M. Garon): Je vous remercie, M. le ministre. M. le porte-parole de l'Opposition et député de Jonquière.

M. Francis Dufour

M. Dufour: M. le Président, je voudrais

d'abord souhaiter la bienvenue au ministre des Affaires municipales et à tous ceux et celles qui l'accompagnent aujourd'hui. Mes remarques d'ouverture seront brèves. Je pense que pas mal de choses ont été dites depuis le 14 décembre 1990, et même avant, devant l'intention du gouvernement, aujourd'hui, de concrétiser de refiler aux municipalités et aux contribuables une facture substantielle. Nous avons eu l'occasion, le ministre des Affaires municipales et moi, d'échanger sur cette question à plusieurs reprises depuis le dépôt de ses propositions. Il connaît donc ma position et celle de ma formation politique. Elle n'a pas changé depuis décembre 1990.

Je ne referai pas encore une fois l'historique du dossier, tout cela ayant été dit et répété maintes fois. La situation à laquelle nous devons faire face est la suivante: D'une façon bâclée et improvisée, le gouvernement jette dans la cour des municipalités 400 000 000 $, qu'elles devront à leur tour récupérer dans la poche des contribuables. Ce faisant, le gouvernement vient chambarder complètement le régime fiscal municipal du Québec, tout en portant un dur coup au transport en commun qui aura peine à survivre à ce désengagement.

Qui plus est, le projet de loi qui est devant nous, dont plusieurs facettes n'avaient jamais été abordées auparavant, du moins publiquement, sera étudié à toute vapeur, sous la menace d'une motion de clôture qui nous empêchera de scruter tous les articles un à un. Aurons-nous vraiment le temps de discuter de la fiscalité industrielle des raffineries, sujet qui n'était d'aucune façon traité dans le document déposé à la table Québec-municipalités du 14 décembre 1990 - de l'ouverture des baux de plusieurs entreprises pour augmenter leur loyer, de la création d'un fonds des contributions des automobilistes au transport en commun, de la surtaxe aux entreprises, de la taxe sur les stationnements, de la taxe d'affaires, des droits sur les divertissements, des mutations immobilières, de la grille de tarification des services de la Sûreté du Québec, et j'en passe. Non, M. le Président, le gouvernement préfère que tout se fasse en vitesse avec le moins de débats possible. Bien sûr, devant une opposition d'à peu près tout le monde au Québec, il a dû se résigner à tenir des consultations, mais encore là, en trois jours et demi, de 9 h 30 le matin à minuit, nous entendrons 32 groupes, un vrai marathon.

M. le Président, nous avons devant nous un projet de loi très fortement contesté, aux conséquences dévastatrices. La démocratie en prend pour son rhume. Quand on pense que certains de ses aspects ne seront même pas discutés en commission parlementaire, cela est très décevant et très inquiétiant. J'espère que le ministre tirera profit de ce qu'il va entendre au cours de ces trois jours. Ou bien, est-ce le prix à payer par le gouvernement pour démontrer qu'il est toujours à l'écoute de ses interlocuteurs, mais sans véritable volonté de changer quoi que ce soit à ses intentions; ce ne serait pas la première fois que cela se produirait. Enfin, le ministre peut encore, s'il le veut, retirer le projet de loi 145, profiter de l'été pour discuter véritablement avec tous les intervenants concernés et revenir à l'automne avec une proposition cohérente, structurée et acceptable.

Voilà, M. le Président, en quelques mots, les premières remarques ou les premiers commentaires que j'avais à dire au début de cette commission. Je pense qu'il est plus que temps que nous écoutions ceux et celles qui auront à vivre et à gérer le délestage du gouvernement québécois.

Le Président (M. Garon): Est-ce qu'il y a d'autres membres de la commission qui veulent formuler des remarques préliminaires? Alors, puisqu'il n'y a pas de manifestations d'intention de parler, je vais immédiatement convier l'Union des municipalités du Québec à prendre place à la table des témoins, selon l'ordre convenu. Je dois féliciter les parlementaires; nous sommes maintenant en avance sur notre horaire. Ça n'arrive pas souvent.

M. Dufour: Le Président a collaboré avec nous. On va vous aider à vous...

Le Président (M. Garon): Aidez-nous à vous aider. Ha, ha, ha!

M. Bourdon: Il y a un adage américain de parlementaires qui dit: "Other days, other ways". Ha, ha, ha!

Auditions

Le Président (M. Garon): Ha, ha, ha! Alors, je voudrais rappeler à l'Union des municipalités du Québec qu'ils ont une heure et demie pour présenter leur point de vue, à partir de maintenant. J'aimerais demander au porte-parole de s'identifier et de présenter ceux qui l'accompagnent.

Union des municipalités du Québec

M. Blackburn (Ulric): Alors, merci, M. le Président. M. le Président, M. le ministre des Affaires municipales, Mmes et MM. les députés. Je me présente, je suis Ulric Blackburn, maire de Chicoutimi et vice-président de l'Union des municipalités du Québec. J'ai avec moi, à ma droite, M. Normand Mandeville, membre du bureau de direction de l'UMQ, qui est maire de Dubuisson et préfet de la MRC de Vallée-de-l'Or; à ma gauche, M. Jean-Léon Marquis, membre du bureau de direction, qui est maire de Rivière-du-Loup; M. Raymond L'Italien à ma droite, qui est

le directeur général de l'Union des municipalités du Québec et M. Pierre Prévost, directeur de la recherche de l'Union des municipalités du Québec. M. le Président...

Le Président (M. Garon): M. le maire, on a une heure et demie avec l'Union des municipalités. Comme je l'ai dit tout à l'heure, le temps est partagé, un tiers, un tiers, un tiers. Vous avez un tiers pour faire votre exposé, un tiers pour le parti ministériel et un tiers pour l'Opposition officielle. Maintenant, si vous prenez moins de temps, le surplus de temps sera divisé moitié-moitié entre les deux groupes parlementaires et si vous en prenez plus, ce qui ne vous est pas interdit, vous pouvez prendre toute l'heure et demie, si vous voulez, mais à ce moment-là, il n'y aura pas de questions. Le temps que vous ne prendrez pas, si vous prenez plus de 30 minutes, sera réparti également entre le parti ministériel et l'Opposition officielle. Alors, à vous la parole.

M. Blackburn (Ulric): M. le Président, ça ne prendra pas 30 minutes. J'ai résumé mon exposé. Le mémoire, vous l'avez dans vos dossiers, **mais** le résumé explique très bien la position de l'Union des municipalités. Vous me permettrez, avant de commencer, d'excuser M. Ralph Mercier, notre président de l'Union des municipalités, qui avait prévu passer à la commission parlementaire - dans le temps, je pense que ça devait commencer le 30 - M. Mercier avait déjà planifié depuis quelques mois un voyage à l'extérieur du pays, et je l'excuse ce matin ne pas être ici. Mais ça me vaut le plaisir de vous rencontrer et de présenter le mémoire de l'Union des municipalités du Québec.

M. le Président, mesdames, messieurs, M. le ministre, l'Union des municipalités du Québec est le plus important organisme de représentation municipale au Québec. Les quelque 300 municipalités qu'elle regroupe représentent 80 % de la population. Les MRC et communautés sont également présentes en majorité à **l'UMQ**. Son conseil d'administration est formé de représentants de toutes les régions du Québec. La mission de l'UMQ est de promouvoir le rôle fondamental du gouvernement local et de défendre les intérêts des municipalités, MRC et communautés urbaines, en regard des besoins et des aspirations des citoyens dans leur milieu de vie. L'UMQ paraît aujourd'hui devant cette commission afin de faire entendre raison au gouvernement sur l'opportunité d'adopter la réforme fiscale improvisée et socialement inacceptable proposée dans le projet de loi 145.

Nous venons de vivre, à l'UMQ, un congrès historique qui s'est déroulé dans un climat politique extrêmement tendu. Nos assises annuelles ont néanmoins donné lieu à des délibérations fructueuses sur la décentralisation des pouvoirs et responsabilités entre Québec et les municipalités. Ces délibérations nous ont également amenés à réfléchir sur le rôle des municipalités et des élus municipaux. Nos conclusions ont été, à ce chapitre, unanimes. Nous vivons actuellement une crise de confiance entre élus. Le contexte à partir duquel s'élaborent les relations entre deux paliers de gouvernement, dont la légitimité origine de la volonté démocratiquement exprimée par la population, doit obligatoirement en être un de respect mutuel. C'est à ce type de relations donnant lieu à un véritable partenariat et profitant à l'ensemble des contribuables québécois, que s'était habitué l'ensemble des municipalités du Québec, de la part du **gouvernement**, depuis l'intense période de négociations ayant mené à la conclusion du pacte fiscal de 1980.

Les assauts répétés que viennent de subir les relations jadis harmonieuses entre Québec et les municipalités vont laisser d'inévitables séquelles. Le gouvernement a en effet démontré qu'il n'hésitait pas utiliser son pouvoir **tutélaire** envers les municipalités pour ramener ces dernières à de simples excroissances gouvernementales, subordonnant du coup leurs priorités de développement à ses nécessités budgétaires de court terme. Toutefois, l'aspect le plus tragique à moyen terme, pour la population québécoise, a échappé totalement au gouvernement. **Il** est resté sourd aux propositions de l'UMQ d'entamer un dialogue constructif sur la nécessaire décentralisation à effectuer dans l'administration publique.

De fait, le monde municipal reconnaît et souhaite un nouveau partage de responsabilités avec Québec. Au fond, ce que les élus municipaux revendiquent est fort simple: envisager la problématique de la décentralisation dans une approche globale; mais le gouvernement ne veut rien entendre. **Serait-ce** une question de manque de vision et de leadership **qui** l'a empêché jusqu'à maintenant de s'engager dans un véritable débat de fond sur la question?
(10 heures)

Au cours des derniers **mois**, l'UMQ n'a pas ménagé ses efforts afin de rétablir un dialogue constructif entre les parties, mais ce fut en vain, sinon pour obtenir un allégement peu significatif de ce qui, somme toute, constitue tout de même une augmentation de taxes de l'ordre de 400 000 000 $ pour les contribuables du Québec. La crise à laquelle sont confrontés aujourd'hui le gouvernement du Québec et les municipalités s'est développée sur la base d'une incompréhension mutuelle. Depuis la présentation du budget du Québec pour l'année **1990-1991**, il est apparu que les prétentions gouvernementales à l'endroit de la fiscalité locale s'appuyaient sur deux affirmations. Premièrement, le gouvernement estimait à 1 300 000 000 $ la **sous-utilisation** relative du champ d'Impôt foncier au Québec par rapport à **l'Ontario**. Deuxièmement, le gouvernement faisait face à un problème structurel de l'ordre de plus de 700 000 000 $ annuellement,

ses prévisions de dépenses dépassant systématiquement ses prévisions de revenus autonomes. L'UMQ a techniquement réfuté ces deux arguments.

Par la suite, l'argumentation gouvernementale visait avant tout à lui éviter de porter l'odieux des hausses de taxes qu'il entendait faire supporter au niveau local, malgré le fait que ces hausses de taxes aient été commandées par sa propre activité et non par celle des municipalités. L'opération "job de bras" confiée à l'actuel ministre des Affaires municipales sautait aux yeux. Il n'en demeure pas moins que l'Union des municipalités a cru longtemps, à tort, dans le sérieux de la tenue d'assises Québec-municipalités, agréées par le premier ministre lui-même et qui a également fait l'objet de la création d'un comité ministériel.

Le 14 décembre dernier, c'est pourtant une proposition improvisée qui nous attendait, dont l'ultime objectif visait le désengagement financier de Québec dans certains champs de compétence. Aujourd'hui, même allégée, la proposition conserve une odeur d'opportunisme fiscal dénué de toute logique.

Il nous semble humblement que le gouvernement devrait rapidement se rendre à l'évidence qu'il ne peut plus régler ses factures à la petite semaine sans reconnaître d'autres horizons que ceux de ses rentrées hebdomadaires de fonds. Substituer ce mode de fonctionnement à une politique budgétaire, c'est mal gérer. Mais Inclure les municipalités à ce processus contre leur volonté, en leur faisant éponger des parties de déficits, c'est remettre en cause la légitimité du gouvernement municipal.

Sans doute pour justifier son propre manque de rigueur et d'orientation, le gouvernement a ainsi pris à partie les municipalités. Quand ce n'était pas pour les règlements salariaux généreux que certains avaient consentis à leurs fonctionnaires, c'était à l'égard de l'existence de soi-disant faramineux surplus budgétaires ou encore à propos de la nécessaire contribution de chacun à la réduction du déficit.

En premier lieu, permettez-moi de vous rappeler que l'UMQ a maintes fois cherché à obtenir du gouvernement que celui-ci rétablisse les droits de gérance des municipalités dans leurs difficiles négociations avec les syndicats policiers, dont les effets des arbitrages consentis par des tiers se répercutent sur les demandes des autres groupes d'employés municipaux comme une traînée de poudre. De plus, on se demande pourquoi le gouvernement n'a pas choisi récemment d'inclure les employés des municipalités dans l'entente de gel salarial avec ses propres employés, entente qui fait l'objet du projet de loi 149 actuellement à l'étude.

N'oublions pas que la délégation de pouvoirs de gestion publique consentie aux municipalités par l'Assemblée nationale n'inclut pas de moyens législatifs pour régler les différends salariaux. Déjà en 1982, le gouvernement utilisait sa prérogative de législateur pour établir un équilibre entre la capacité de payer de la population et le niveau salarial de ses fonctionnaires, sans toutefois étendre ce privilège aux municipalités. L'écart prétendu de rémunération favorisant les employés municipaux, comparé à leurs collègues du secteur privé et de la fonction publique provinciale, s'il existe, est probablement le fruit de cette négligence gouvernementale de 1982 et risque de s'accentuer en 1991 si le gouvernement n'y voit pas immédiatement.

Quant à la présumée richesse des municipalités ou à l'espace fiscal existant dans le champ foncier au Québec, l'UMQ y a déjà apporté ses réponses. Qu'il suffise de rappeler ici que, contrairement aux allégations gouvernementales identifiant un écart favorable de 17 %, les Québécois sont déjà plus lourdement taxés par rapport à leur richesse foncière que ne le sont les Ontariens, dans une proportion de 11,7 %. Il n'y a là aucun espace fiscal disponible. Ou bien le gouvernement calcule mal ou bien il se fout carrément des contribuables. Au moment où le gouvernement du Québec plaide auprès du fédéral en faveur de la *réforme* des programmes de transfert et de relâchement des normes et contraintes que lui impose ce dernier, l'ironie du sort fait qu'il refuse de s'astreindre lui-même à un exercice sérieux et structuré avec ses partenaires obligés qui sont les gouvernements municipaux.

Il ne faut pas se méprendre sur les attributs des municipalités. Malgré la désinvolture du gouvernement à leur égard, de par leur légitimité démocratique, de par leur importance financière, de par leur capacité administrative également, les municipalités sont devenues, au fil des ans, des gouvernements dignes de ce nom et entendent, au nom des citoyens qui les mandatent, se faire respecter comme tels. *Si* la Constitution oublie de le reconnaître, c'est bien là une de ces faiblesses à laquelle il faudra remédier au plus tôt. Le gouvernement doit conséquemment faire table rase de cette réforme improvisée à laquelle nous sommes confrontés depuis des mois. Reporter l'étude du projet de loi 145 et remplacer l'affrontement par le dialogue, c'est bien peu demander, compte tenu des impacts majeurs qui résulteraient d'une réforme imposée par le gouvernement. Une réforme qui, en outre, représenterait, pour l'année budgétaire 1991-1992, moins de 100 000 000 $ pour le gouvernement.

Alors quelle est l'urgence de tout chambarder dans la fiscalité municipale? Pourquoi risquer de mettre fin aussi brutalement à 10 ans de paix sociale et de partenariat avec le monde municipal? Nos récentes assises annuelles nous ont disposés plus que jamais à une nouvelle répartition des responsabilités avec le gouvernement. L'UMQ s'affaire d'ailleurs actuellement à la préparation d'une série de journées d'étude pour cet automne, visant à faire progresser la

réflexion sur la décentralisation et à engager le débat au sein même du monde municipal. À notre avis, les seuls objectifs que doit poursuivre tout l'exercice structuré global de décentralisation se résument, au fond, à alléger le fardeau fiscal global des contribuables tout en augmentant le rapport qualité-prix dans la fourniture des services publics.

Le moment est peut-être venu pour le gouvernement de faire preuve d'ouverture et de responsabilité devant le citoyen contribuable qui nous élit tous, que ce soit à Québec ou dans sa municipalité, sa communauté. Quant à nous, c'est l'esprit qui nous anime dans la détermination des objectifs et le choix des moyens à prendre pour en arriver à une décentralisation réussie. Il s'agit aussi et surtout de permettre au gouvernement du Québec de prendre un second souffle, d'alléger sa structure et de s'attaquer plus efficacement aux nouvelles réalités sociales.

Il s'agit enfin d'un tout autre exercice que celui auquel nous avons été conviés jusqu'à maintenant. Ainsi, en matières de voirie locale, alors qu'aucune étude préalable n'a été faite quant à la qualité du réseau transféré, le gouvernement entend transférer nominalement la responsabilité de l'ensemble du réseau, tout en continuant à en subventionner pour l'instant plus de 95 %. Quel beau retour à l'ère duplessiste.

Est-ce de la décentralisation ou de l'abolition du réseau routier dont on parle? Au chapitre des services policiers, le gouvernement ne s'intéresse qu'à l'aspect financier de la question, négligeant l'ensemble des questions techniques et administratives qui commandent pourtant de nombreux changements. Cette réforme réglera-t-elle le partage des coûts de la police judiciaire? Non. Offrira-t-elle à certaines municipalités la possibilité de se départir de leur corps de police en échange d'une tarification pour les services de la Sûreté du Québec? Non plus.

Quant au transport en commun, le Québec vise à devenir le seul État de taille comparable en Amérique du Nord à se retirer complètement du financement des opérations d'un service qu'il considère maintenant comme de nature purement locale, contredisant l'ensemble de sa politique des 15 dernières années à cet égard.

Combien de centaines de millions auront été investis en pure perte s'il ne révise pas immédiatement l'esprit et la lettre de son désengagement dans ce secteur? La planification urbaine ne se fait pas en quelques mois. Elle exige des années de stabilité dans les politiques mises de l'avant par les administrations publiques. Le transport en commun ne fait pas exception, surtout quand on sait qu'il fait partie de cette catégorie de services qui ne peuvent être rentables financièrement, même si d'un point de vue social et environnemental, ils sont de la première importance pour une agglomération urbaine.

En ce qui concerne la mesure fiscale incluse dans la réforme, que dire de la diminution des "en-lieu" de taxes payés à l'égard des écoles primaires et secondaires. Quelqu'un peut-Il **affirmer** ici aujourd'hui qu'une école requiert moins de services publics municipaux qu'un commerce? Bien sûr que non. Peut-on alors invoquer que les clientèles des polyvalentes sont essentiellement locales? Pas davantage, surtout que les polyvalentes ont été créées lors de la régionalisation scolaire des années soixante. Alors, quelle est la logique qui sous-entend une diminution des "en-lieu" de taxes?

Enfin, les municipalités ont besoin de pouvoir compter sur un environnement financier et fiscal stable afin de planifier adéquatement leurs besoins en capitaux. Mais qu'en sera-t-il du coût du capital qui sera consenti aux municipalités si la situation financière des municipalités redevient précaire? Ce coût augmentera. Les municipalités vont devoir payer une prime de risque accrue, elles qui consacrent déjà 24 % de leur budget au service de la dette. Aucune étude d'impact n'a été réalisée par le gouvernement pour dissiper les craintes légitimes des municipalités à cet égard. Et je dois ajouter que le gouvernement, lui, je pense que c'est 16 % de son budget qui est dévolu à la dette.

Voilà autant de preuves, s'il en fallait, du caractère improvisé de la réforme. En conclusion, il est encore temps pour le gouvernement de retenir la machine avant qu'elle ne s'emballe. Nous vous enjoignons de prendre en considération les avis et les recommandations concernant le projet de loi 145 émis par l'UMQ et par tous les intervenants, dont une majorité sont de nos propres membres, et d'en reporter l'étude, le temps d'entamer de véritables négociations concernant un nouveau partage des responsabilités.

Lorsqu'on accepte d'assumer le pouvoir, on doit le faire avec humilité et respect de nos électeurs. L'intérêt des citoyens doit conséquemment primer toute autre considération, partisane ou autre. Nos institutions démocratiques nous ont habitués et nous obligent mutuellement à plus de respect et à plus de collaboration entre nos deux ordres de gouvernement. À défaut d'un tel cheminement, nous nous enfoncerons à très court terme dans une crise de confiance durable qui remettra en cause pour longtemps la légitimité démocratique des élus municipaux du Québec.

Nous invitons aujourd'hui le gouvernement à préparer, conjointement avec le monde municipal, une société québécoise forte, animée par une stabilité économique incomparable et une prospérité qui fera l'envie de tous. En réponse au projet de loi 145, pour le bénéfice de nos citoyens, nous ne pouvons, M. le ministre, que répondre: Non, merci.

(10 h 15)

Le Président (M. Garon): Alors, comme vous avez pris 20 minutes, il reste 70 minutes que nous partageons également entre le parti ministériel et le parti de l'Opposition. Maintenant, |n

veux vous dire qu'on va arrêter de façon ferme après le temps, et si un parti veut ne pas questionner d'une traite, il n'y a pas d'objection à ça. Si le parti ministériel voulait prendre 20 minutes, puis après ça, faire une alternance... J'ai compris que le ministre aimerait ça, garder des minutes à la fin pour faire une conclusion, alors Je ne sais pas comment ça va fonctionner exactement, en vertu de la règle de l'alternance, mais ça va dépendre un peu de chacun de vous pour garder des minutes à la fin pour terminer les conclusions. M. le ministre.

M. Ryan: M. le Président, c'est seulement une suggestion que je vous fais; nous allons nous fier à votre manière de conduire les débats, qui a toujours été cordiale avec nous. On vous aime comme président de commission, on vous aime encore mieux que comme membre de l'Opposition au salon bleu. Vos suggestions seront pour nous autres des volontés, avec peut-être la réserve suivante. Peut-être qu'au début, chaque parti pourra prendre 15 ou 20 minutes pour exposer son point de vue, poser quelques questions puis, après ça, si, pour animer la discussion, vous procédez plus librement, je n'aurai aucune objection. Vous passerez d'un *côté* à l'autre, comme vous le jugerez opportun, l'égalité du temps demeurant la règle fondamentale.

M. Blackburn (Ulric): M. le Président, je ne comprends pas tellement quand M. Ryan parle. Si vous permettez, j'aimerais, si c'était possible, qu'on entende mieux que ça. Je m'excuse, mais on ne comprenait pas ce que M. Ryan disait.

M. Ryan: M. Blackburn, vous me connaissez mal. Les trois ou quatre premières minutes, quand je parle, je ne dis jamais rien.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Ryan: Ça fait que vous ne manquez rien, mais après ça, quand la substance commence à sortir, c'est plus fort.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Garon): Peut-être que M. Blackburn voulait faire allusion à ce que son exposé vous avait amorti un peu.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Ryan: Regardez, il y aurait bien des choses à dire au sujet de la présentation qui vient de nous être faite, dont j'apprécie le sérieux. J'en profite pour dire à l'Union des municipalités du Québec que nonobstant les divergences de vues qui nous séparent sur un certain nombre de points, nous sommes toujours heureux de collaborer avec cet organisme qui regroupe 80 % des municipalités du Québec. Nous avons eu de nombreuses réunions constructives au cours des derniers mois, nonobstant les impressions qui ont pu être créées dans le public par une propagande qui n'est pas toujours au diapason des véritables conversations qui avaient eu lieu.

Nous comprenons les nécessités stratégiques ou tactiques qui ont pu dicter certaines interprétations données publiquement, mais moi, j'ai conservé, en tout cas, le souvenir de plusieurs réunions où, par-delà les différences, les porte-parole de l'Union des municipalités ont loyalement cherché à faire des propositions dont un certain nombre ont été retenues par le gouvernement, d'ailleurs.

Je voyais, en lisant le mémoire que M. Blackburn nous a communiqué, qu'il parlait d'allégement peu significatif dans les propositions gouvernementales, par rapport au point de départ du 14 décembre dernier. Je voudrais m'inscrire en faux contre cette interprétation et rappeler les principales modifications que nous avons apportées afin d'établir sans difficulté, je le pense bien, qu'il y a eu modification considérable de la problématique depuis le 14 décembre dernier, et cela, en grande partie, nous le reconnaissons volontiers, sous l'influence des échanges de vues qui ont eu lieu entre nous.

Tout d'abord, le gouvernement a pris à sa charge directement des allégements d'une valeur de 78 000 000 $. Nous partions d'un montant *net* transféré de 477 800 000 $. Le gouvernement prend à sa charge des allégements d'une valeur de 78 000 000 $ que je résume comme ceci: dans le secteur de la voirie, des allégements de 21 000 000 $; dans le secteur de la protection policière, des allégements d'une valeur de 10 000 000 $; les subventions aux MRC, allégements d'une valeur de 8 000 000 $. J'arrondis les chiffres là, seulement pour les fins de la discussion, mais le total reste le même. Et en ce qui touche les "en lieu" de taxes, des allégements de 35 000 000 $. Ce qui fait 78 000 000 $. Vous pouvez bien envoyer promener ça du revers de la main, mais je vous assure que, pour le gouvernement, des allégements de 78 000 000 $, dans le contexte budgétaire actuel, représentent un effort très significatif.

En plus, nous avons, par des décisions qui seront ratifiées par l'Assemblée nationale, qui n'obligent pas les élus municipaux à assumer la responsabilitié politique de ces décisions, ouvert l'accès à des sources de revenus additionnels, pour les municipalités, de 148 000 000 $. L'immatriculation des véhicules automobiles de promenade rapportera 30 $ par véhicule dans les grandes régions métropolitaines de recensement, ce qui va donner 50 *000 000* $ de revenus qui seront distribués aux organismes de transport en commun, moyennant accord entre les municipalités concernées, sans que celles-ci aient aucun effort à accomplir. Ça, c'est le gouvernement qui

en prend la responsabilité, et nous savons le prix que ça nous coûte sous la forme de critiques en provenance de l'Opposition.

En plus, nous avons présenté dans le projet de loi des modifications importantes à la loi sur les mutations immobilières. Les droits sur les mutations immobilières, les tarifs imposables sur les mutations immobilières seront ajustés pour être un peu plus rapprochés de ceux qui ont cours dans la province voisine de l'Ontario. Ça, ça va rapporter 38 000 000 $ de plus que ce qui avait été entrevu d'abord; 78 000 000 $ de plus que ce qui avait été entrevu d'abord. En plus, les modifications que nous avons apportées il y a quelques mois au Code de la sécurité routière, en ce qui touche les amendes encourues pour infraction au Code de la sécurité routière vont rapporter 20 000 000 $.

Ça fait un total de 148 000 000 $, ça, qui vont aller dans les coffres des municipalités ou des organismes municipaux par le seul effet de décisions qui ont été ou seront prises par le gouvernement ou l'Assemblée nationale. Alors, si je compte bien, les 78 000 000 $ plus 148 000 000 $, soustrait de 477 800 000 $, ça laisse 251 900 000 $ - disons 252 000 000 $ pour être de bon compte - que les municipalités devront trouver par leurs propres moyens.

Si on enlève de ceci... On avait dit qu'on laissait tomber les droits sur les divertissements culturels et sportifs. Là, nous les avons rétablis dans les dernières propositions, les derniers ajustements, je devrais dire, annoncés par le gouvernement. On anticipe que les revenus susceptibles de découler de cette source sont de l'ordre de 15 000 000 $, Ce qui laisse net 236 000 000 $.

Maintenant, regardons l'ordre de grandeur. C'est bien beau de dramatiser, mais à un moment donné, il faut se mettre les pieds à terre et puis compter avec sa plume. Il n'y a pas d'autres moyens de le faire. Les dépenses totales des municipalités, pour l'année 1991, seront de 7 500 000 000 $. 236 000 000 $ sur 7 500 000 000 $, là mes collaborateurs vont me donner le pourcentage. Ça doit donner quelque chose comme 3, 1 % ou 3, 2 %. Voulez-vous le faire pour être bien sûr? On va le faire. Ça va prendre juste une seconde, là, ça va donner... C'est important de donner l'ordre de grandeur exact dans lequel nous évoluons. Après ça, on peut discuter. On peut être en désaccord sur un point ou l'autre, mais j'espère que sur des chiffres comme ceux-là, rien ne nous séparera.

Une voix: 3, 1 %.

M. Ryan: 3, 1 %. Je voudrais donner un autre chiffre qui me paraît significatif. Les dépenses des municipalités par rapport à celles du gouvernement du Québec représentent à peu près 20 %. C'est 7 500 000 000 $, et puis nous autres, c'est 38 000 000 000 $. À peu près, disons que c'est 20 %, pour les fins de la discussion. Le déficit que doit encourir le gouvernement cette année, déficit modéré suivant l'estimation de tous les experts qui l'ont analysé, y compris des maisons de cotation financière, 3 500 000 000 $. Mettez 236 000 000 $ sur 3 500 000 000 $, ça fait à peu près 7 %, si je compte bien. C'est à peu près 7 % du déficit total qu'on demande aux municipalités de partager avec le gouvernement du Québec, sous la forme de responsabilités accrues qu'elles sont invitées à accepter, dans des domaines qui relèvent de leur responsabilité. Quand on vous dit, quant à la voirie locale, qu'il faudrait que vous preniez un peu plus de responsabilités là-dedans, on ne fait pas de pelletage. C'est vous autres qui faisiez le pelletage, depuis des années, du côté du gouvernement. Là, on dit: On va rétablir les choses, on va remettre ça sur une base plus réaliste.

Encore là, quand les chiffres vont sortir à la suite des adoucissements que nous avons annoncés, vous allez constater que le transfert est très partiel. Il y a même des cas où la très grosse partie de la facture continuera d'être assumée par le gouvernement, mais le principe aura été posé, pour une fois, clairement, et nous saurons qu'au cours des prochaines années, c'est dans cette direction-là que nous allons, compte tenu d'un principe complémentaire que je reconnaissais volontiers à l'Assemblée nationale hier, en réponse à une question du député d'Abitibi-Ouest, que le gouvernement a aussi la responsabilité de fournir un soutien aux municipalités qui ont besoin de la solidarité collective pour être capables d'assumer en plénitude teurs responsabilités.

Alors, voilà les données de base du débat dans lequel nous sommes engagés. Pour permettre aux municipalités d'aller chercher ces sommes additionnelles qu'elles devront trouver sous leur responsabilité politique, 236 000 000 $, nous leur ouvrons des sources de revenus nouvelles, en particulier l'accès à une surtaxe sur la propriété foncière non résidentielle. Nous avons fonctionné, au Québec, depuis longtemps, avec le principe d'une taxation uniforme sur toutes les modalités de propriétés. J'estime que le moment est venu de changer ça, parce que c'est un système qui peut être bon pour une logique abstraite, mais qui n'est pas le plus réaliste. Nous avons observé ce qui se fait ailleurs, et, dans plusieurs autres sociétés, on a une tarification différente pour la propriété non résidentielle. Ce que nous ouvrons aux municipalités, avec de nombreux avantages inhérents sur lesquels nous aurons peut-être l'occasion de nous étendre plus tard, c'est la possibilité d'avoir recours à ça.

Là, il y en a qui se lamentent sur le sort des entreprises. Dieu sait que notre parti et notre gouvernement sont sympathiques à la liberté d'entreprise, et nous l'avons prouvé de bien des manières. Et, que de fois le député de Pointe-aux-Trembles, pour ne prendre qu'un

exemple, nous a traité de vulgaires collaborateurs des entreprises...

Une voix: C'est vral.

M. Ryan: ...qu'on ne voyait pas assez les intérêts collectifs. Non, je pense que les entreprises ne pourront pas soutenir honnêtement que le gouvernement n'est pas attentif à leurs problèmes, mais nous avons fait une estimation du fardeau comparatif de chacun dans la situation que nous avons et nous avons conclu qu'il y a un certain ajout qui doit être fait du côté des entreprises, en toute équité, compte tenu de l'évolution de la situation ces dernières années.

M. le Président, je voudrais vous dire que la réfutation que vous croyez avoir faite des chiffres mis sur la table par le gouvernement n'en est pas une et n'a jamais été endossée par personne d'autre que vous autres. Nous vous avons fourni tout le dossier du ministère des Finances là-dessus. Nous avons montré qu'il y a peut-être 10 manières de calculer le fardeau comparé des entreprises, des particuliers, le fardeau découlant des sources provinciales et des sources municipales de revenus. Celle que nous choisissons, la manière que nous choisissons est celle qui est la plus accréditée à travers le Canada, la plus accréditée même auprès du gouvernement fédéral pour les fins du calcul de la péréquation, et on ne joue pas avec ça. Ça demande des calculs infinitésimalement précis.

Je m'étonne, après six mois de débat, qu'on vienne avec cette affirmation que je récuse sans aucune espèce d'hésitation, ayant vérifié moi-même la bonne qualité des documents qui nous ont été soumis par le ministère des Finances, ayant également pris connaissance de votre soi-disant réfutation. Ça, je dois vous le dire, parce que je pense que la vérité nous oblige à être fermes sur les idées et les chiffres, dans le respect des personnes. Alors, ça, c'est ma réaction bien claire, bien directe.

Je voudrais vous dire une dernière chose. Sur les objectifs, l'Assemblée nationale s'est prononcée hier. Je l'ai dit dans mes remarques liminaires, nous n'entendons pas revenir sur une décision prise par l'Assemblée nationale. C'est pourquoi, tout en rappelant cette décision qui a été prise hier, je voudrais en venir peut-être à une question ou deux d'ordre pratique. Ceci étant: Est-ce que vous êtes en mesure de nous indiquer les améliorations que l'Union des municipalités du Québec voudrait voir apporter au projet de loi 145, objet central de l'exercice de consultations publiques qu'a décidé de faire l'Assemblée nationale par l'intermédiaire de sa commission parlementaire?

(10 h 30)

Le Président (M. Garon): M. Blackburn.

M. Blackburn (Ulric): J'ai plusieurs points sur lesquels je veux répondre. Je voudrais d'abord commencer par vous dire, M. le ministre, que quand vous dites que nous avons eu de nombreuses réunions constructives et que vous avez accepté certaines dimensions ou certains éléments qui ont été présentés par l'Union des municipalités du Québec, à ce moment-là, nous avons aussi présenté plusieurs éléments et vous avez pris ceux qui, à ce moment-là, faisaient l'affaire, mais les autres là, c'était plus difficile à accepter et vous ne les avez pas pris à ce moment-là. Nous avons toujours dit, M. le ministre, comme Union des municipalités, que nous sommes prêts à prendre des responsabilités comme municipalités. Mais la question du financement, c'est toute une autre affaire, nous voulons nous asseoir avec le gouvernement et être capables de déterminer ensemble les responsabilités à prendre, mais la façon de les financer, c'est avec les municipalités que vous devrez vous entendre. Il y a plusieurs choses que vous avez dites. Je voudrais revenir sur les 236 000 000 $; vous dites que les 236 000 000 $... D'abord, c'est clair et net que c'est 400 000 000 $ qu'on va aller chercher chez les contribuables. Qu'on le veuille ou non, que ça vienne du gouvernement, que ça vienne de la part des municipalités, c'est 400 000 000 $ qu'on va chercher dans la poche des contribuables; c'est très clair pour nous. Quand vous nous dites que 236 000 000 $, c'est très minime, que ça représente 3,1 % pour la part des municipalités, je vais vous retourner la pareille en vous disant: Pour le gouvernement du Québec, pour balancer son budget, 236 000 000 $, ça représente 0,6 % de 1 %...

M. Ryan: Ce n'est pas sérieux...

M. Blackburn (Ulric): ...six dixièmes de 1 % que ça représente pour le balancement de votre budget, M. le ministre. Quand nous avons eu un pacte dans les années quatre-vingt... Ah oui! Aussi, je voudrais dire que quand nous sommes rendus, comme élus, à vouloir se fier sur des amendes imposées à des contribuables pour se financer, ça veut dire qu'on est rendus vraiment très loin. Il nous manque beaucoup de moyens de pouvoir financer nos activités quand on veut se fier sur les amendes.

Je vous rappellerai que le pacte qui a été passé en 1980, c'était le résultat d'une entente négociée entre le gouvernement et les municipalités et je rappellerai à ce moment-là que le pacte aussi, ça avait été pour le gouvernement quelque chose de très profitable, parce qu'il venait chercher chez les municipalités les 2 % de la taxe de vente, qui était un montant extraordinaire. Et aujourd'hui, on sait, les 2 % de la taxe de vente, ce que ça rapporterait aux municipalités, je pense qu'on n'aurait pas à s'en parler trop trop ce matin sur la question des financements, surtout dans les municipalités où il y a beaucoup de commerce. Vous me demandez de vous dire... D'abord, c'est une décision de

l'Assemblée nationale, il semble qu'il n'y ait pas de retour à faire à ça, d'après vous, mais je pense que, quand on veut s'entendre avec des partenaires, il y a toujours possibilité de retarder les choses - surtout qu'on vient de vous prouver que ce n'est pas une urgence pour le montant que vous avez à aller chercher cette année - de s'asseoir avec les partenaires et, à ce moment-là, de pouvoir en discuter ensemble, et nous sommes prêts. Je n'ai pas ce matin le mandat et je n'ai pas à vous dire quel changement on veut dans ce que vous imposez, on veut absolument que ce soit retiré - c'est ça qu'on vous demande, - pour pouvoir en discuter ensemble et pouvoir régler les choses ensemble. C'est clair. C'est simple. C'est facile. Et, à ce moment-là, nous sommes prêts, je vous le répète, à prendre des responsabilités et à travailler ensemble pour te moyen de les financer. Nous sommes prêts à le faire, sauf que, quand on nous arrive, et on s'attendait très fortement, et ça je l'ai dit dans mon allocution... M. le premier ministre nous avait promis dans une lettre le 30 mai 1990, què nous aurions en février 1991 des assises Québec-municipalités pour discuter de la décentralisation et de moyens de financer cette décentralisation. Ça ne s'est pas produit comme ça. C'est arrivé au mois de décembre, bang! Et à ce moment-là, on a essayé même de vous rencontrer, de s'entendre avec vous, et il n'y a pas eu moyen, parce que c'était toujours la même chose, sauf que vous avez pris certaines, je ne dirais pas, propositions, certaines choses qui ont été avancées, parce qu'il n'y avait pas de propositions à ce moment-là, pour que ça fasse l'affaire du gouvernement et, ensuite, les autres qu'on voulait, ça n'a pas fait.

Les améliorations qu'on voudrait, vous n'en aurez pas de nous ce matin. On ne pourra pas prendre la loi telle que vous l'avez présentée et vous dire: On veut tel changement ou tel changement. Ce qu'on vous dit, c'est que ce n'est pas acceptable, la loi que vous nous présentez. Et nous, on la refuse.

M. Ryan: Je vais faire quelques remarques. Je ne poursuivrai pas l'interrogatoire. Si vous n'avez rien à dire, je vois que vous n'êtes pas préparés au sujet des améliorations possibles au projet, mais la porte reste ouverte jusqu'à la...

M. Blackburn (Ulric): Ce n'est pas parce qu'on n'est pas préparés.

M. Ryan:... fin de l'étude en commission. La porte reste ouverte là-dessus. Si vous n'avez rien à dire, il n'est pas question qu'on vous force, évidemment. Mais je suis très étonné de la légèreté avec laquelle vous avez commenté certains chiffres. Quand vous avez parlé du montant de 236 000 000 $, vous dites: Pour le gouvernement, ce n'est pas important. C'est seulement - combien vous avez dit? - six dixièmes de son budget.

M. Blackburn (Ulric): Six dixièmes, oui. de son budget.

M. Ryan: Ça paraît que vous ne siégez pas au gouvernement, M. Blackburn.

M. Blackburn (Ulric): 0, 6 % de son budget.

M. Ryan: Ça paraît que vous ne siégez pas au gouvernement. Moi, je suis ministre responsable de l'habitation. Je vais vous donner un petit cas pratique. Nous sommes en train de préparer un projet de règlement sur les conditions de location des Immeubles de HLM. On est obligés de s'interroger pendant des semaines pour savoir comment on peut aller chercher 2000000$, 3000000$, 4000000$ de plus de ce côté-là. On le fait sur toute la ligne. Il y a toutes les formes de contributions financières que le gouvernement requiert des citoyens, on est obligés de gratter jusque dans le fond du tiroir, à chaque fois. Et on le fait depuis cinq ans, ça. Et vous allez venir me dire aujourd'hui que 236 000 000 $, c'est des pinottes? Franchement, je suis scandalisé. Je suis scandalisé, je vous le dis en toute simplicité. Je ne peux absolument pas accepter une telle proposition. Et je vous dis encore fois, je vous invite franchement, cordialement, mais avec fermeté, à y penser deux fois avant de rejeter catégorique--ment cette contribution modeste, tout compte fait, qui est demandée à nos dirigeants municipaux pour l'assainissement des finances publiques au Québec.

Et je voudrais vous inviter, pendant que nous y sommes, si vous reconnaissez le chiffre de 236 000 000 $ - au moins, je pense que vous êtes capables de reconnaître celui-là - à cesser de proclamer dans votre propagande que ça va entraîner des augmentations de taxes, des doublements de comptes de taxes. C'est impossible, avec 3, 1 % d'augmentation des dépenses générales, si vous gérez vos affaires comme 11 faut, les augmentations moyennes à travers tout le Québec devraient être du même ordre, à moins que je ne connaisse absolument pas l'a b c des chiffres. Et j'en fais depuis 40 ans et je n'ai jamais fait de déficit, personnellement. Et les secteurs où j'ai été, ils ont toujours fonctionné avec de la discipline. Je tiens à rétablir ces perspectives. Nous avons la chance de nous rencontrer. Je prends note de votre "niet". J'en prends note. Ça m'impressionne raisonnablement. Mais nous allons poursuivre notre travail constructivevent.

M. Blackburn (Ulric): M. le ministre. Je réponds, et après ça, je laisserai la parole à M. Marquis. Je trouve ça curieux. M. le ministre, que vous dites à ce moment-là que 0, 6. Je prends ça à la légère, alors que. vous, vous dites

que dans le budget des municipalités, c'est 3,1 %, vous le prenez à la légère aussi. Et c'est plus que ce que je vous présente, 0,6 %. Je réponds tout simplement à ça. M...

M. Ryan: Ce n'est pas ça, vous n'avez rien compris.

Le Président (M. Garon): Oui.

M. Blackburn (Ulric): M. Marquis a la parole.

M. Marquis (Jean-Léon): M. le ministre, je pense que tout le monde reconnaît votre intégrité. Par contre, je pense que ce que vous venez de nous dire, si ça avait été fait au mois de décembre, l'an passé, et qu'on avait négocié avant, aujourd'hui, on aurait peut-être une entente entre le gouvernement provincial et les municipalités qui serait à la satisfaction de tout le monde. C'est là le problème de l'Union. C'est ce que nos membres nous ont dit lors du dernier congrès au mois de mai. Je pense que c'est le fait que les propositions que vous faites ont été déposées avant qu'on négocie. En fait, il n'y a pas eu de négociations entre l'Union des municipalités et le gouvernement du Québec.

M. Ryan: M. le Président...

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

M. Ryan: ...juste un mot, si vous me permettez.

M. Marquis: M. Mandeville aurait peut-être...

M. Ryan: Nous avons déposé un document sous la forme de proposition le 14 décembre. Nous l'avons soumis pour discussion. Il y a eu six mois depuis ce temps-là. Nous avons eu le temps de faire les discussions, nous avons été à votre disposition continuellement, et il y a eu **plusieurs** rencontres d'ailleurs. Il fallait bien commencer quelque part. Il fallait bien que quelqu'un mette un document sur la table. Nous en avons mis un. Il me semble que c'est de sens pratique élémentaire. Ensuite, nous avons dit: Ce sont des propositions, mais il y avait une partie qui demandait d'être mise en application dans des délais relativement rapides à cause de la situation financière qui n'est pas le fruit, encore une fois, de la mauvaise gestion du gouvernement, lequel, au contraire, a ramé contre la tendance au gaspillage continuellement depuis cinq ans, mais le fruit d'une conjoncture économique québécoise, canadienne et internationale particulièrement astreignante pour les pouvoirs publics partout. Et hier, j'ai donné à l'Assemblée nationale l'exemple des États-Unis. Dans les journaux américains, à coeur de semaine on vous parle des problèmes financiers dans lesquels se débattent les États américains et les municipalités aux États-Unis, pas parce que c'est toute une bande de mauvais administrateurs, mais parce que les possibilités de revenus sont beaucoup plus restreintes qu'elles ne l'étaient autrefois, alors que les demandes en provenance de la population n'ont pas diminué et continuent d'augmenter. Ça fait que ça nous demande un effort de discipline et de solidarité collective. Et comment pratiquer la solidarité collective si chacun ne prend pas sa part raisonnable? Ce que nous vous demandons encore une fois, c'est une part raisonnable, à mon humble point de vue, et je pense que les chiffres que j'ai invoqués l'établissent clairement.

M. Marquis: M. le ministre, je pense que vous avez parfaitement raison, mais dans le mémoire, je pense que l'Union le reconnaît. Il devait y avoir une table Québec-municipalités, et c'est là qu'on considère qu'il n'y a pas eu de négociations parce que, en réalité, c'est venu d'en haut pour discuter après. Le fait qu'il n'y a pas eu de table Québec-municipalités, l'Union considère qu'il n'y a pas eu de négociations parce que ça nous avait été promis, et c'est la deuxième fois en moins d'un an, dans moins d'une année, que le gouvernement nous transfère des responsabilités aux municipalités, par le fait que le scolaire a envahi le champ foncier l'an passé et, cette année, c'est au tour des municipalités d'être obligées d'augmenter leurs taxes.

Le Président (M. Garon): Comme M. le ministre voudrait garder quelques minutes à la fin, je vais demander au député de Jonquière de prendre la parole...

M. Blackburn (Ulric): M. le Président, il n'y aurait pas moyen...

Le Président (M. Garon): ...35 minutes. Pardon?

M. Blackburn (Ulric): M. Mandeville avait aussi une petite intervention à faire, M. le Président.

M. Bourdon: M. Mandeville veut intervenir, M. le Président.

M. Blackburn (Ulric): M. Mandeville aurait une petite intervention à faire avant de terminer, M. le Président.

Le Président (M. Garon): Oui, M. Mandeville.

M. Mandeville (Normand): M. le Président, tantôt, M. le ministre disait qu'il fallait avoir les pieds à terre, qu'il ne fallait pas dramatiser et **qu'il** y avait des allégements significatifs. **Écoutez,** il ne fallait pas dramatiser. Je pense

que s'il y en a un qui dramatise, ce n'est pas de ce côté-ci. Correct? Et si on regarde... Et même il nous a dit que quand il administrait des choses, c'était bien administré, et tout ça. L'année dernière, on a augmenté les taxes scolaires de 127 % - vous n'êtes pas capable de le nier - et c'est lui-même qui a dit dernièrement que la réforme n'était qu'un point, que ça commençait, qu'on était au point un, qu'il y aurait une deuxième phase, la phase 2. Ça va être quoi, la phase 2? On nous dit qu'on va avoir des allégements. C'est bien ce qu'il nous a dit: Vous allez voir, ça s'en vient ça. Mais qu'on les dépose, les allégements, qu'on puisse discuter. Quand on discute sur rien, quand on discute sur du vent, ça s'en va. Alors, qu'on dépose, qu'on n'attende pas. Est-ce que c'est une réforme que l'on fait ou si on veut faire un transfert de budget, d'argent? Pour moi, ce n'est pas la même chose. Une facture et une réforme, ce n'est pas synonyme parce que dans une réforme, il y a une philosophie, il y a quelque chose qui sous-tend. Vous regardez ce qu'on a ici, on n'en voit pas de philosophie; il n'y a pas de grandes lignes. Il n'y a absolument rien. C'est un transfert de factures.

(10 h 45)

Je vais vous donner seulement un exemple pour montrer, à un moment donné, que ça ne rime à rien. Vous avez les "en lieu" de taxes. On enlève les "en lieu" de taxes au primaire et au secondaire; on en met au cégep et au niveau universitaire. Que ce soit dans n'importe quel niveau scolaire, quand il y a de la sécurité, que les municipalités paient, quand on paie pour, disons, l'épuration des eaux, quand on paie pour la sécurité, que ce soit au primaire ou au secondaire, mais on paie. Quand on envoie une chasse d'eau, que ce soit par un enfant du primaire ou un enfant du secondaire, c'est la même chasse d'eau qu'on fait, mais on dit, à ce moment-là: Au primaire, non, on enlève ça. Bon, on a ajouté 25 %, en dernier.

Mais pourquoi? Quelle est la logique? Quelle logique y a-t-il dans ça? Il n'y en a pas de logique. Quand vous arrivez à la Sûreté - je m'en vais à la Sûreté - on veut avoir notre Sûreté, on est d'accord, en principe, qu'on doit payer, à un moment donné, les services qu'on se donne, mais nos services qu'on veut avoir dans la Sûreté et non pas, à un moment donné, payer une facture, uniquement une facture et, à ce moment-là, ne même pas avoir de l'influence sur un service de la Sûreté. On va payer, mais qu'est-ce qu'on va avoir en plus? Et c'est de même. C'est truffé. Alors, c'est un transfert de factures.

Alors, ce qu'on veut avoir, on dit: On va s'asseoir. Si c'est 236 000 000 $, c'est 0, 6 de 1 %. Je pense que la province ne s'en ira pas, à un moment donné, ne fera pas faillite pour ça. On va s'asseoir puis on va le regarder ensemble. Si c'est si peu que ça, pour quelle raison ne pas mettre le projet de loi 145 de côté puis dire: On va en faire des assises, on va communiquer, on va travailler avec vous pour ne pas avoir un bloc. On est dans le ciment puis on fonce dans le ciment, puis il n'y a rien, il n'y a absolument rien à faire. Puis après ça, on fait des suggestions, on dit: Peut-être que... Et, à ce moment-là, c'est rendu, pour nous autres, qu'on propose. Ce n'est pas vrai, on n'a jamais proposé quoi que ce soit.

En tout cas, je m'arrête. Je vais peut-être avoir la chance tantôt d'Intervenir.

Le Président (M. Garon): Je vous remercie. M. le député de Jonquière, pour une période de 35 minutes.

M. Dufour: Oui, **M.** le Président. Je voudrais d'abord féliciter les représentants de nos municipalités qui nous ont présenté leur mémoire, ce qui, je ne le cache pas, demande un certain courage pour venir se présenter ici, pour venir dire au gouvernement - clair, écrit, pas nécessairement le dire mais l'écrire - en quoi cette réforme-là est inacceptable au point de vue des élus municipaux. Je pense que la démonstration se fait de plus en plus à l'effet que cette réforme ou ces propositions ne sont pas le fruit de négociations, mais le fruit ou le résultat d'une imposition unilatérale gouvernementale. Je veux juste prendre pour acquis ou prendre comme exemple les premiers propos du ministre des Affaires municipales qui nous dit: Hier soir, l'Assemblée nationale a approuvé les objectifs de la réforme. On est ouverts à toute amélioration pouvant bonifier le projet, mais qui ne change pas fondamentalement les objectifs. L'objectif, il est clair, net, précis: le gouvernement est à court de caisse d'un montant de plus ou moins - plus que ça, mais plus ou moins vis-à-vis des municipalités - 400 000 000 $ à 500 000 000 $. Au départ, c'étaient 500 000 000 $; Il a bonifié pour 400 000 000 $. Et je pense que c'est là que commence l'Imbroglio, que commencent les difficultés.

J'avais hier l'occasion de regarder dans le **Petit Robert** ce que ça voulait dire "responsabilité" puis "responsable". Celui qui est responsable, c'est celui qui décide. Est-ce que les municipalités ont eu le loisir de décider, dans ce cas-ci? Celui qui est responsable, c'est celui qui est l'auteur, la cause volontaire et consciente de ce qui se passe. Puis la responsabilité: qui doit rendre compte de sa politique. Voilà où le bât blesse. Vous ne décidez rien, la décision est prise, mais vous devrez rendre compte de vos politiques, de l'Imposition des politiques et vous aurez à vous défendre, non pas à les expliquer. Vous allez avoir à vous défendre, tel que fait le ministre des Affaires municipales. Mol, j'ai beaucoup d'estime pour le ministre des Affaires municipales, mais il a une mission Impossible parce qu'il n'y a pas un élu au Québec qui a été

élu en disant: Je vais aller sauver le gouvernement du Québec et je vais taxer à sa place. Il n'y en a pas un. Et l'élu municipal qui aurait ce langage-là, ce serait faux.

J'ai bien compris l'attaque ou, en tout cas, le point de vue du ministre des Affaires municipales concernant le vice-président de l'Union des municipalités du Québec, en disant: Vous prenez ça à la légère, 236 000 000 $. Vous savez, M. le ministre, que la parole puis les actions, c'est deux choses. On dit souvent: Les élus municipaux, c'est le gouvernement le plus près du peuple. Et pour mol qui vous parle, qui a été longtemps auprès d'eux autres, qui ai été dans la même fonction qu'eux exercent, j'ai bien conscience que les gens ne feront pas la différence. Les 400 000 000 $ viennent de leurs poches. Ils ne diront pas: Ce gouvernement du Québec, c'est l'avenir de la municipalité. C'est 400 000 000 $ qu'on vient de se faire siffler ou évaporer, qu'on vient de se faire prendre dans nos poches. Ils n'auront pas d'excuse et les municipalités vont avoir à rendre compte des 400 000 000 $.

Déjà, les 30 $ sont discutés. On se pose des questions à savoir; ces 30 $, il y a des municipalités, à égale distance des centres-villes des municipalités, qui paient, et il y en a d'autres qui ne paient pas. Sous quel principe? À cause du recensement fédéral, les circonscriptions électorales fédérales. Moi, je me dis que ce n'est pas tout à fait ça. On fait encore partie du Québec, à ce que je sache, puis ça n'a pas pris une grande étude, d'après moi, de la part du gouvernement pour dire: On va établir ça comme ça. Les 30 $, c'est comme ça qu'on va les installer, etc.

Et il y a des éléments de base aussi qui ont été discutés fondamentalement. C'est ça que je regrette beaucoup. Le ministre des Affaires municipales, qui était dans l'Opposition, a toujours contesté le bien-fondé de la réforme fiscale de 1979. Il ne faut pas se surprendre qu'il ne la connaisse pas. Et là, je le fais en toute simplicité. Je ne veux pas que ce soit considéré comme pour le diminuer. Il n'a pas participé à tous les tenants et les aboutissants de cette consultation. Puis cette épreuve ou ces discussions qui ont eu lieu entre les unions municipales et le gouvernement du Québec, ça s'est fait d'une façon musclée. Il y a eu des prises de position très dures. Mais il ne faut pas se surprendre que le ministre, actuellement, remette en cause des principes. Il a dit candidement à l'Assemblée nationale - je le félicite, et je pense qu'il faut lui accorder ça, il l'a dit parce qu'il le croyait: Je n'ai jamais cru à cette réforme de la fiscalité municipale. Voilà pourquoi je décide qu'on peut changer des choses. Ça ne dérange pas. Mais il y a des principes fondamentaux. Quand il nous dit: La taxation est uniforme au point de vue des résidentiels puis des autres. Heureusement. Voyez-vous le fouillis dans lequel on va s'engager avec toutes sortes de systèmes de taxation au Québec, dépendant de l'endroit où vous allez être situé. Les gens ne se reconnaîtront plus. La simplicité de la fiscalité municipale, c'est un principe de base. Le ministre est en train de nous la compliquer. On ne le sait pas. Il y aura des sources de taxation qu'on peut prendre, ne pas prendre. On nous dit: Vous êtes autonomes, et en même temps qu'on vous dit que vous êtes autonomes, j'ai des doutes parce que les mutations immobilières, il n'y a pas d'autonomie là-dedans. C'est le gouvernement qui fixe unilatéralement les taux. Vous aurez à vous débrouiller avec ça, et ça, c'est imposé. Et vous appelez ça de l'autonomie. Moi, je ne suis pas capable d'accepter le principe d'autonomie de cette façon-là.

Donc, on vient de foutre en l'air toute la réforme qui a été faite et ce n'est pas fini, c'est un début. Et lorsqu'on prend des moyennes, y a-t-il quelque chose de plus injuste ou de plus difficile ou de plus traître que de parler d'une moyenne générale, quand j'ai des faits ici. J'ai des municipalités qui me disent: Nos comptes de taxes vont augmenter de 25 %. Le ministre le sait. Il nous parle des moyennes. Il ne veut pas faire du cas par cas. Il veut faire du cas par cas quand ça va faire son affaire, quand il va se promener avec sa poche d'argent pour aller dire aux municipalités: Combien ça vous prend pour vos chemins pour arrêter de critiquer puis de chialer? On va remplir le trou, on va mettre un petit peu d'argent là, un petit peu d'asphalte, puis on va vous arranger ça.

On remet en cause le transport en commun qui a fait l'objet d'une discussion d'un an supplémentaire à la réforme fiscale. Un an de plus. Puis on a été chanceux, il va certainement nous le rappeler tout à l'heure. Le rapport de l'étude Parizeau, il n'a pas parlé de transport en commun. Il avait des raisons fondamentales parce que les municipalités étaient contentes et satisfaites de la façon dont ça se passait. On ne parle pas des choses qui nous safisfont quand on fait une étude puis une enquête. Ce sont des choses qui ne vont pas. Les municipalités n'en ont pas parlé. Elles ont dit: Au point de vue des polices, on est d'accord que tout le monde paie, mais à des conditions précises, par exemple. C'est quoi? Il y a 42 conditions. Le ministre n'en a jamais fait écho. Il n'en a jamais parlé. Il a toujours dit: Il faut que ça paye, mais on ne dira pas pourquoi.

Donc, je pense que les administrateurs municipaux ont raison de se sentir floués par leur gouvernement, ils ont raison de se sentir délaissés par leur gouvernement. Ce n'est pas de même que ça s'est fait dans les 10 dernières années. Je veux juste prendre pour exemple toutes les nouvelles responsabilités que les municipalités ont accepté d'assumer depuis les 10 dernières années, - je ne pars pas de la lune, on est sur un terrain pratique. L'assainissement de l'eau, voilà 11 ans, il n'en était pas question.

C'est de la responsabilité nouvelle. On parle de toutes les questions environnementales. On parle des questions familiales. On dit aux municipalités: Engagez-vous. Mais engagez-vous avec quels principes? C'est quoi qui est garanti demain matin si celui qui décide, ce n'est pas elles? Elles ont juste la responsabilité de répondre de leurs actes, mais elles ne décident pas. Voilà une espèce d'autonomie que je n'accepte pas ou que je trouve difficilement acceptable.

Je ne peux pas reprocher à des gens qui sont devant moi de ne pas avoir exercé la job d'élus ici à Québec. C'est le cas de pas mal de monde au Québec et comment vont-Hs faire, les citoyens du Québec, pour comprendre nos attitudes, nos prises de position quand ils n'ont pas été des élus, parce que, tout à l'heure, le ministre nous a dit: Vous n'avez jamais été élus, vous autres au Québec. Vous avez été élus localement, mais vous n'avez pas été élus "québécoisement", comme je dirais. Vous avez été élus chez vous. Vous ne pouvez pas savoir ce que sont nos problèmes à nous autres. Bien sûr que je sais que le Québec a des problèmes, mais ce n'est pas en frappant sur ses partenaires, puis des gens qui ont été pas mal obéissants. Je regarde, depuis six ans, vous avez été chanceux, vous avez eu une position extraordinaire avec les municipalités. Le gouvernement du Parti québécois avait bien des défauts, mais, au moins, on n'avait pas celui-là. On n'avait pas frappé les municipalités. Elles étaient tout oreilles. Elles étaient tout ouïe et aujourd'hui elles sont tout non, M. le ministre. Elles étaient tout ouïe à vous entendre et elles étalent tout ouïe à vous écouter. Aujourd'hui, elles sont tout non et elles vous le disent, les deux unions municipales, et il y a d'autres intervenants qui vont vous dire la même chose. Donc, ne nous surprenons pas, quand on dit qu'on a établi le principe et qu'on discute des modalités, que les partenaires disent non. Et c'est ce qu'ils vous ont dit.

Là-dessus, j'aurais sûrement un certain nombre de questions à vous poser, mais je pense qu'il y a eu un débat de fond. Il y a peut-être la question que je pourrais poser, et je voudrais que vous élaboriez un peu plus là-dessus. Les comparaisons avec l'Ontario, est-ce qu'on se limite seulement à la taxation par rapport aux revenus? Je sais qu'en Ontario, les revenus sont un peu plus élevés, par tête de pipe, per capita par rapport aux taxes, etc. Comment avez-vous préparé votre comparaison?

Le Président (M. Garon): M. Blackburn.

M. Blackburn (Ulric): Sur la question des revenus, M. Prévost pourrait répondre.

M. Prévost (Pierre): M. le député, si vous prenez le document "Analyse comparative du fardeau fiscal", qui est dans la pochette qui vous a été distribuée, vous voyez le modèle fiscal qui est basé sur l'effort, en fait. On s'est basé - évidemment, c'est une question de méthodologie, - sur les méthodes qui sont utilisées au ministère des Affaires municipales quand on compare l'effort fiscal municipal, et la méthodologie fait en sorte de comparer pour le Québec et l'Ontario les revenus locaux sur l'évaluation foncière uniformisée. C'est exactement cette méthodologie-là qui a été utilisée et qui vous est accessible dans ce document-là. Ça répond à cette question-là, ce sont les revenus locaux qui ont été utilisés.

M. Dufour: Ça va. Il y a beaucoup de mes collègues qui brûlent à l'Idée de poser des questions et je vais leur laisser cette place-là. M. le Président, si vous voulez reconnaître quelques-uns de mes collègues qui seraient heureux de poser des questions.

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

M. Bourdon: M. le Président, le ministre a parlé en Chambre hier et en commission ce matin des États-Unis qui exercent sur tous les Québécois une grande fascination. Moi, dans ma tête, j'intitulais le chapitre "Ah! les États". Je voudrais cependant dire au ministre qu'il faut prendre garde, quand on lit le **New York Times,** de tenir compte de toutes les différences qu'il y a entre la société québécoise et la société américaine. Par exemple, la plupart des États américains ont encore la peine de mort, puis au Canada, grâce à des politiques, ça fait un bout de temps qu'on n'a plus la peine de mort.
(11 heures)

La taxe de vente n'existe pas dans bon nombre d'États américains et, s'il veut nous enligner sur les États-Unis, qu'il ne suggère surtout pas à son collègue des Finances de prendre le taux moyen américain pour la taxe de vente, parce que là les municipalités vont recevoir un autre paquet assez considérable par la tête. Alors, je pense qu'il faut prendre soin de ne pas faire n'importe quelle sorte de comparaison. Ce qu'il disait, le ministre, cependant, est vrai, aux États-Unis comme au Canada comme au Québec, il faut faire preuve, au plan fiscal, de responsabilité et de discipline. Mais à cet égard, je me permets de lui signaler une contradiction assez majeure dans la réforme qu'il pilote. Il veut augmenter les "en lieu" de taxes du fédéral de 150 % et diminuer les siens propres de 50 %. Dans ce sens-là, j'y vols quelque chose d'un peu paradoxal. Ce que j'entends par là, c'est que le ministre dit: Le gouvernement fédéral canadien devrait payer des "en lieu" de taxes plus respectables au Québec. Qui va en disconvenir? Surtout de notre côté de la table, on veut bien que le fédéral pale une part plus juste de ce qu'il coûte. Mais, par ailleurs, parler de responsabilité fiscale en disant aux municipa-

lités: Les écoles primaires et secondaires vous coûtent de l'argent en services policiers, en aqueducs, en égouts, en services de toutes sortes, mais là, on va payer moitié moins qu'avant. C'était 50 % des taxes réelles qui étaient payées, et on passe à 25 %.

À cet égard, M. le Président, je pense qu'il faut souligner également, - je prends la région de Montréal d'où je suis issu - le fait que sur le plan fiscal, le ministre a certainement raison de dire: Faisons payer les riches, les entreprises peuvent facilement payer 3,5 % de plus de taxes foncières à Montréal. Le problème d'une goutte d'eau, M. le Président, c'est quand elle fait déborder le vase. Et la ville de Montréal, dans son excellent document intitulé "Une perspective montréalaise sur les propositions gouvernementales en matière de fiscalité municipale", page 22, M. le Président - puis j'invite le ministre à lire et méditer sur ce document - fait une comparaison du coût des taxes des entreprises, selon qu'elles sont à Montréal ou Repentigny. Puis vous voyez que la partisanerie ne nous aveugle pas, on prend Repentigny, ce n'est quand même pas un comté libéral, et Laval et Terrebonne, et Longueuil et Saint-Bruno. Le bout qui m'intéresse, M. le Président, c'est évidemment Montréal et Repentigny, plus précisément Montréal-Est qui, dans mon comté, est le plus gros parc industriel de l'est de Montréal.

À cet égard, je mets au défi le ministre de répondre à ce que je dis, qui est ceci: Pour une valeur marchande de 50 000 000 $, une entreprise qui va aller à Montréal-Est plutôt qu'à Repentigny installer une usine de 50 000 000 $ va payer à Montréal-Est 1 450 000 $ de plus par année qu'à Repentigny, puis elle va payer le terrain 10 fois plus cher. Alors, ce sont des distorsions que la réforme du ministre introduit, dans le sens suivant, on peut dire: Faisons payer les entreprises, elles sont capables. Sauf que les entreprises, quand elles localisent une usine, elles peuvent voter avec leurs pieds, elles. Si on leur propose un terrain à Repentigny puis un à Montréal-Est, il y a 15 kilomètres entre les deux, ce n'est pas perceptible comme différence, et accéder à l'autoroute métropolitaine par Repentigny est comme plus simple que par Montréal-Est, vu que dans l'est de Montréal, on n'a pas de travaux routiers, vu que l'ouest est maintenant desservi, ils ont décidé qu'ils n'en feraient pas dans l'est. Alors là, il y a un problème à l'égard de ce qu'on a appelé "l'effet de beigne", qui est présent partout au Québec.

Je vois que dans la délégation de l'Union des municipalités, il y a le maire de Rivière-du-Loup. À Rivière-du-Loup, M. le ministre ne le sait peut-être pas, le gouvernement se prépare à construire une prison provinciale, et de tous les sites envisagés, il n'y en a aucun qui est dans Rivière-du-Loup où il y a déjà les services, pour des raisons que je m'occuperai bien de lui expliquer dans *un* corridor et qui procèdent de certaines lourdeurs sociologiques qu'on a en matière de politique partisane au Québec. La prison va être à l'extérieur de Rivière-du-Loup, et on va dépenser des millions en services municipaux pour la desservir. Donc, il y a là comme un problème. Je ne disconviens pas qu'il faille faire preuve de sens de la discipline et de responsabilité, sauf que je pense que, et je termine là-dessus, M. le Président, il y a une chose certaine. Comment imposer des nouvelles taxes à toutes les entreprises, puis dire: L'État étant le législateur, nous on n'en paiera pas, de taxes. Les taxes, c'est pour les autres. Il me semble qu'il y a quelque chose là-dedans qui ne tient pas.

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

M. Morin: Merci, M. le Président. Moi je voudrais poser une question aux représentants de l'UMQ sur un volet, disons, qu'on n'a pas débattu: C'est concernant les droits sur les mutations immobilières. Ce volet-là, cet élément-là du projet de loi me paraît être vraiment une intrusion dans l'autonomie municipale. Et je m'explique. Lorsqu'on parle d'évaluation ou de taxes foncières, on sait que les municipalités, quant à l'évaluation, sont assujetties à la Loi sur l'évaluation foncière. Il appartient à la municipalité d'établir le taux à ce moment-là, qui est sa responsabilité. Au niveau de la taxe sur la valeur locative, c'est la même chose, nonobstant les paramètres qui sont établis par rapport au taux, c'est encore un champ foncier qui lui appartient, mais il est loisible à la municipalité d'en établir le taux. Lorsqu'on arrive aux droits sur les mutations immobilières, tels que vus par le projet de loi, d'une part, on veut rendre obligatoire à toutes les municipalités l'imposition et, d'autre part, c'est le gouvernement qui va établir le taux. Alors, ma question, mon inquiétude, non pas que les municipalités ne soient pas favorables à occuper ou à élargir leur assiette fiscale, ça je le comprends, mais, en principe, j'aimerais que vous me donniez votre point de vue sur cet aspect: Est-ce que j'ai raison de conclure que le gouvernement vient de décider à la place des municipalités comment imposer? Qu'on dise aux municipalités: Voici, les mutations immobilières sont devenues un champ foncier, c'est-à-dire une taxe obligatoire partout, mais qu'on ait laissé aux municipalités, en fonction de leurs obligations, leur indice de richesse, etc., la liberté d'établir le taux, il me semble que ça aurait été un peu mieux, plus dans les normes du respect évidemment des deux niveaux, alors que le projet de loi prévoit l'imposition partout et l'établissement du taux par le gouvernement. J'aimerais avoir votre point de vue là-dessus puisque dans votre mémoire, on n'en a pas fait mention.

M. Blackburn (Ulric): M. le député de

Dubuc, M. Morin, M. Mandevllle, qui est dans une petite municipalité qui fait partie de la MRC de Vallée-de-l'Or, peut répondre à cette question. Je pourrais répondre, mais je vais laisser monsieur...

M. Mandeville: Moi, je vais répondre assez rapidement. Quand je vous parlais tantôt de principes de philosophie, c'est à ça que je faisais référence. Vous savez que les municipalités, actuellement, nous sommes des créatures du gouvernement; il faudrait espérer que le gouvernement aime autant ses créatures que le père Gédéon les a aimées.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Mandeville: Mais ce que vous dites là, et c'est constant au point de vue municipal, nous recevons des directives, ça s'en va de tout bord, de tout côté, nous ne sommes pas des gouvernements, nous sommes des exécutants. On nous propose une réforme, ce n'est pas une réforme, on nous dit: Vous allez faire telle chose, vous allez faire telle affaire, vous allez ramasser de l'argent pour nous autres, vous allez payer ci, vous allez payer ça. C'est ça. Vous avez parfaitement raison quand vous nous dites, à un moment donné: Ne trouvez-vous pas que c'est une intrusion dans le domaine de l'autonomie? Je vous dis tout simplement: Oui, c'est ça, c'est la réalité. Est-ce que c'est clair? C'est oui.

M. Morin: Merci, ça va.

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

M. Léonard: M. le Président, je crois qu'on assiste à des débats fort importants. J'écoutais hier le ministre dire que la réforme avait été pratiquement annoncée dans le discours sur le budget de 1990. Au fond, effectivement, il y avait une mention dans le discours sur le budget et c'était surtout à la dernière page de l'annexe E du budget, la dernière dernière page de tout le discours sur le budget, où il était fait mention d'une somme différentielle entre l'Ontario et le Québec de 1 286 000 000 $.

Effectivement, quand on regarde l'approche du gouvernement, c'est de renvoyer des factures au plan local, à des institutions de toutes espèces, mais en particulier, ce qui était annoncé, par là, c'est un transfert important vers le champ de l'impôt foncier. Et je reviendrai au cours de la journée, parce qu'il y aura d'autres intervenants sur d'autres sujets, mais, moi, en ce qui concerne l'UMQ, ce matin, je voudrais que vous reveniez sur l'établissement de 1 286 000 000 $. Vous le contestez fondamentalement. Et vous dites que les calculs que nous avons ne correspondent pas. Je sais, je connais les différences d'approche entre le ministère des Affaires municipales et le ministère des Finances et j'ai l'impression que, depuis le temps, alors que ce différentiel avait été calculé par le ministère des Finances, vous dites qu'aujourd'hui, le ministère des Finances a changé sa méthode de calcul. Parce que vous établissez à la fin que, finalement, le fardeau de l'Impôt foncier serait plus élevé au Québec qu'en Ontario. Je trouve ça important qu'on s'entende là-dessus, parce que c'est la base. Le ministre, tout à l'heure, a dit que vos réfutations ne tenaient pas, que ça n'avait jamais été vraiment démontré, alors que, vous, vous dites cela. Je trouve que c'est un point fondamental, parce que, après, on va aborder d'autres questions qui relèvent, si vous voulez, de la philosophie du rôle des Institutions municipales dans le Québec. Mais, à la base, j'aimerais que vous élaboriez sur vos différences d'approche sur les 1 286 000 000 $.

M. Blackburn (Ulric): Bon, moi je vais répondre rapidement, mais je laisserai M. Prévost, par après, vous donner, je pense... Les éléments que j'ai rassortis de ce document, c'est que le ministère des Affaires municipales ou le ministère des Finances se base sur le produit national brut.

M. Léonard: Oui.

M. Blackburn (Ulric): Il me semble que c'est ça.

M. Léonard: Et l'évaluation foncière per capita.

M. Blackburn (Ulric): Alors que, nous, dans le calcul que nous avons fait, nous nous basons sur la richesse foncière, ce qui est encore le plus juste pour savoir ce que le contribuable foncier paie en pourcentage. Je laisse M. Prévost ajouter à ça.

M. Prévost: Je peux toujours vous référer au document qui a été déposé. Je me réfère toujours au même document, celui qui s'intitule "Analyse comparative du fardeau fiscal local Québec-Ontario", qui a été déposé et qui a été réfuté de façon assez évasive par un autre document dont on a obtenu copie par le ministère des Finances. Ce n'était pas une réfutation totale et définitive. Et ça aurait peut-être appelé à des discussions ultérieures qui n'ont jamais eu lieu d'ailleurs. Mais à la page 3 du document en question, on dit que, finalement, quand on fait cette comparaison-là et qu'on rapporte tout ça sur la capacité fiscale des municipalités, qui est extrêmement concentrée sur le secteur foncier, on se rend compte que les résultats sont, on dit, diamétralement opposés à ceux obtenus par le ministère des Finances. Donc, la différence étant qu'à leur avis, quand on compare la capacité de payer québécoise sur le champ foncier, parce

qu'on l'établit... Tout étant une comparaison entre deux systèmes de détermination de la valeur foncière, quand on l'établit comme ayant Un lien avec le PIB, c'est évidemment très différent quand on l'établit en tenant compte de la façon dont sont établies les capacités de payer pour les municipalités au Québec, Les contribuables fonciers, c'est notre méthode d'évaluation foncière qui se tient le plus près possible de la valeur marchande. Ce qui n'est pas le cas en Ontario. Il y a des endroits en Ontario où les valeurs foncières n'ont pas été rétablies depuis une quarantaine d'années. Elles n'ont fait qu'être ajustées pour tenir compte de l'inflation, ou parfois, à certains endroits, pour tenir compte d'une partie de l'accroissement de richesse collective. C'est très différent.

M. Léonard: Bon. Je voudrais aller un peu plus loin, s'il y a moyen. Quand vous établissez les charges fiscales en relation avec les charges foncières, cela veut dire que vous entendez que les municipalités vont rester beaucoup plus dans le domaine des services à la propriété foncière. Et cela veut dire que si vous rejetez le PIB, vous ne voulez pas que la capacité de payer ou la capacité fiscale d'une municipalité soit liée au PIB. Donc, c'est le choix que vous faites. Mais en termes d'orientation sur le rôle des municipalités, ça a une grande importance ultérieurement.

M. Prévost: Oui.

M. Léonard: Je pense qu'il faut s'entendre là-dessus, parce que si on discute - et je rejoins M. Mandeville - il y a une question de philosophie là-dedans, qui est majeure, qui est fondamentale. Si je comprends la position de l'Union des municipalités du Québec, elle tient à rester dans le domaine des services à la propriété foncière, avant tout. Je ne dis pas exclusivement, mais avant tout, principalement.

M. Prévost: Si Je pouvais même apporter un complément, c'est qu'étant donné que la mission municipale, au Québec tout au moins, c'est de fournir des services à la propriété et que, par extension, si on fournit des services à la personne, il faudra, à ce moment-là, ajuster, faire un apparlement entre les moyens de taxer et...
(11 h 15)

M. Léonard: Bien, c'est parce que je voudrais... Je suppose que quand vous dites que le gouvernement du Québec devrait payer les taxes foncières relatives aux services donnés aux écoles primaires et secondaires, ça procède de la même logique. Je voulais l'assurer ici parce que, au fond, l'éducation est beaucoup plus un service à la personne qu'à la propriété foncière, fondamentalement. Et je pense que ç'a été ça, l'approche de la réforme du pacte fiscal de 1979-1980. Je comprends qu'en Ontario, ils peuvent avoir une autre approche, mais la nôtre, ça n'a pas été celle-là. Et donc, je pense qu'un des points fondamentaux de la réforme à l'heure actuelle, c'est qu'on vient remêler les choses en impliquant les municipalités dans des services à la personne. Alors, est-ce que vous rejetez de façon définitive de vous impliquer dans le champ de l'éducation? Parce que si vous payez à la place des écoles, si vous donnez un rabais de taxe foncière aux écoles primaires et secondaires, vous vous impliquez dans l'éducation. Est-ce que vous refusez ce rôle, éventuellement? Parce que qui paie parle. À un moment donné, ça veut dire que si vous devez donner des rabais, vous aurez un mot à dire dans le champ de l'éducation. Est-ce que vous refusez d'embarquer là-dedans? Ou bien, si vous voudriez en discuter, c'est ça le point?

M. Blackburn (Ulric): C'est dans ce domaine-là, M. Mandeville, que vous voulez prendre la parole?

M. Mandeville: Pour répondre tout de suite à votre question, quand vous nous parlez de la richesse foncière comparativement à l'Ontario avec le PIB, moi, je me dis: Pour quelle raison que, nous ici au Québec, on a toujours basé nos statistiques, nos comparaisons, les fondements de nos choses, sur de la richesse foncière? Les calculs du ministère des Finances, c'est sur ça. On se base sur ça. Mais quand on arrive avec les Affaires municipales, puis qu'on veut faire passer quelque chose, vous dites: Bien, il y a 1, 3. Là, on change de base de calcul. On aurait pu prendre d'autres calculs, les ménages, les impôts sur le revenu, je ne sais trop, puis si ç'avait été favorable, présenter ça. Pour quelle raison n'a-t-on pas une continuité? On dit: On prend telle base de calcul et notre base de calcul va toujours être la même.

Votre deuxième point. Je ne voudrais pas, à un moment donné, que ce soit une déclaration, mais que ce soit une proposition parce que tout ce que l'on dit, ce sont des propositions, alors qu'on essaie d'aider, on fait des suggestions et on les encadre. Mais écoutez, pour quelle raison les municipalités n'auraient-elles pas à gérer, selon des normes, toute la question des bâtisses des commissions scolaires? Pour quelle raison? Je pense que ça serait normal, selon des normes, avec une discussion des protocles d'entente, ça, ce serait des nouvelles responsabilités. Ce ne serait pas un transfert de factures. Puis, on aurait notre mot à dire à ce moment-là et on pourrait être des partenaires du gouvernement. Mais autrement, ce que nous avons actuellement, ce qui est déposé, qu'on n'est pas capables d'acquiescer, la seule chose que l'on peut dire, c'est non, merci, on ne peut pas accepter ça. Et on va en arriver, je pense bien, au niveau social, au niveau économique, et tout ça... Moi, je ne suis pas Nostradamus pour prévoir, mais tout de même, où est-ce qu'on s'en va? Je ne le sais pas.

Si c'est accepté

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

Mme Marois: J'aimerais ça que mon collègue continue parce que...

Le Président (M. Garon): Moi, ça ne me fait rien, mais le temps de parole de l'Opposition se termine à 11 h 24.

M. Léonard: Une dernière remarque.

Mme Marois: C'est cette question-là que je voulais aborder et je trouve ça très pertinent.

M. Léonard: Une dernière remarque. Je comprends qu'au fond, les municipalités ne ferment pas la porte, elles voudraient en parler. Je voudrais poser la question au ministre. Est-ce que, lui, volt la chose sous cet angle? Est-ce qu'il serait d'accord d'en discuter avec les municipalités et l'UMQ? Est-ce qu'il serait d'accord d'en discuter? Elles disent: Nous pourrions, par exemple, prendre la gestion de certains équipements scolaires primaires - je sais à quoi ça fait allusion - les terrains de jeu, les arénas, tout ce qui est souvent lié aux institutions scolaires. Est-ce qu'il est d'accord pour en parler avec les municipalités? Est-ce que, étant donné qu'il a bien connu le monde de l'éducation, il aimerait faire une espèce de symbiose entre les deux, présentement, et puis aborder cette questbn avec l'UMQ?

Le Président (M. Garon): Si le ministre veut répondre, c'est sur le temps de l'Opposition parce que la question vient de l'Opposition.

M. Léonard: Bien, tout à l'heure, il a quelques minutes, de conclusion. Il pourra aborder, puis on aura l'occasion, au cours de la journée, de faire le tour.

Mme Marois: Une réplique. C'est ça.

Le Président (M. Garon): O. K. Alors, Mme la députée de Taillon.

Mme Marois: Merci. Je suis très contente que cette question soit abordée. Si vous avez quelques commentaires à faire, peut-être que vous pourrez le faire sur mon temps. Dans votre petit document gris qui accompagne la chemise de travail que vous nous avez présentée, il y a un certain nombre de questions que vous soulevez auprès du ministre et que vous n'avez pas posées, cependant, à ce moment-ci. Mais j'aimerais ça que vous élaboriez un petit peu sur les points 6 et 7 de votre petit document où vous parlez des transferts en matière de voirie locale, en précisant, en disant qu'aucune évaluation quantitative du coût et de l'état du réseau n'a été présentée au monde municipal. J'aimerais que vous m'en pariiez un petit peu.

D'autre part, au point 7, vous dites: Le gouvernement affirme que le contribuable résidentiel ne sera pas touché par les modifications qui sont proposées à la loi et qu'il n'y aura aucun lien entre le montant des transferts par municipalité et la répartition de l'assiette foncière entre catégories résidentielle ou non résidentielle. Vous dites: Comme ce n'est pas précisé, est-ce que, finalement, ça n'obligera pas certaines municipalités à aller vers d'autres avenues? Alors, J'aimerais vous entendre un peu sur ces deux questions-là.

M. Blackburn (Ulric): Je voudrais aussi ajouter mon petit mot à la question qui a été posée tout à l'heure, sur la question des bâtisses scolaires. M. Mandeville dit: Pourquoi pas? Mol, je dis ceci: C'est peut-être possible, sauf que, justement, on devrait en discuter à la table Québec-municipalités et voir les possibilités de le faire. C'est peut-être possible. Il n'y a pas de décision, actuellement, ou d'orientation qui ont été données par les municipalités dans ça. Mais pourquoi ne pas regarder si c'est possible de le faire. Ce serait peut-être un moyen de régler beaucoup de problèmes dans certains domaines.

À la question 6, pour nous, c'est très clair, c'est que le réseau routier québécois, qu'on sache, est très avancé en désuétude, à plusieurs endroits. Et ça, ça n'a pas été évalué par le ministère des Transports pour savoir les coûts de réparation de ce réseau routier. D'autant plus qu'on nous parle, dans le projet... On nous parlait, à un moment donné, dans ce qu'on nous avait présenté, dans les propositions, que ça coûtait 3000 $ le kilomètre, alors que nos experts prétendent que c'est 7000 $ le kilomètre. Alors, il y a toute une différence. C'est ça qu'on veut dire dans cette question-là.

La deuxième question, c'est que le contribuable ne sera pas touché. Bien, c'est évident que le résidentiel va être touché. Quand vous allez dans les petites municipalités, c'est très clair, il n'y a pas de taxation...

Mme Marois: Il n'y a pas de commercial ni de...

M. Blackburn (Ulric):... sur les automobiles, à ce moment-là, qui est proposée. Alors, c'est évident qu'à ce moment-là, ils vont être obligés d'aller chercher de l'argent sur les résidences. C'est très clair, même dans les municipalités de plus grande envergure où il y a cette partie-là. Et on va même jusqu'à demander aux petites municipalités limitrophes, qui sont à côté des grandes municipalités, de payer, ou au contribuable de payer ces 3 $, alors qu'il n'y a pas de services chez eux. C'est très clair qu'ils vont être obligés d'aller aussi dans différents domai-

nes. En tout cas, on parle du réseau routier. C'est clair qu'ils vont être obligés d'aller chercher dans le résidentiel de l'argent pour le réseau routier.

Mme Marois: M. Mandeville, lui?

Le Président (M. Garon): Non. Le temps de l'Opposition étant terminé, il reste cinq minutes et demie au ministre des Affaires municipales.

M. Ryan: Oui. M. le Président, je vais essayer de faire rapidement. Je voudrais tout d'abord rappeler les événements qui ont entouré le processus. Il avait été convenu entre les unions et le gouvernement qu'un exercice de recherche d'un nouveau partage serait fait ensemble. Là, à un moment donné, les unions ont insisté très fermement pour que le gouvernement dépose un document. Ils ont dit: Déposez un document, autrement on ne peut pas fonctionner. Alors, nous avons déposé un document le 14 décembre, en réponse à une demande précise et insistante qui nous avait été faite. Là, nous voulions engager la discussion avec les municipalités. Nous autres, nous trouvons qu'il y en a eu un petit peu, vous autres, vous dites qu'il n'y en a pas eu. C'est votre droit d'interpréter publiquement les conversations privées d'une manière différente de ce qui est arrivé. On ne conteste pas ça. Mais on n'ira pas dans le détail non plus. Nous avons fait ça, puis nous n'avons jamais dit non aux assises Québec-municipalités. C'est vous autres, au lendemain du document, qui avez dit: Des assises, dans ce contexte-là, on n'en veut pas. C'est ça qui est arrivé. Mais nous autres, nous gardons toujours la même disposition, M. le Président, et n'importe quand, nous sommes prêts à rouvrir les digues de la consultation et de l'échange, surtout quand on aura réussi à situer dans sa perspective exacte l'ampleur du changement qui est proposé qui est beaucoup plus réduite qu'on ne veut laisser entendre. Et la minute où on voudra revenir à coller davantage sur les faits, je pense qu'on va être beaucoup plus proches les uns des autres qu'on le pensait.

Je voudrais revenir sur le point qu'a soulevé le député de Labelle. Il y a deux points qui ont été soulevés par le député de Labelle. Tout d'abord, la méthode de calcul pour établir les différences entre le fardeau fiscal qui existe en Ontario et celui qui existe au Québec. Il existe à peu près sept méthodes différentes pour établir les différences dans le fardeau fiscal. On peut baser les comparaisons sur le PIB. On peut les baser sur le revenu personnel des citoyens. On peut les baser sur le nombre des ménages. On peut les baser sur le nombre d'habitants. On peut les baser sur le stock de capital. Ce sont les principaux... On peut les baser évidemment sur la richesse foncière. Le problème de la richesse foncière, comme base de comparaison, c'est que la méthode adoptée dans chacune des deux provinces, l'Ontario et le Québec, pour établir l'évaluation n'est pas la même. Il y a des variations considérables de l'une à l'autre, si bien qu'on arrive à une richesse foncière uniformisée au Québec qui est 68 % inférieure à celle de l'Ontario. Si on retenait seulement cette base-là, c'est évident que pour 1 $ de taxes que vous allez chercher au Québec, le taux de taxation est beaucoup plus élevé qu'il ne l'est en Ontario. Si on prend seulement cette base-là, ça saute aux yeux. Mais on ne peut pas retenir uniquement cette base-là si on veut arriver à une fiscalité qui tienne compte de la capacité véritable de payer des citoyens. Et la base que retient le ministère des Finances, c'est la méthode du PIB reposant sur le produit intérieur brut. Je vous dis une chose: Sur les six autres méthodes, celle de la richesse foncière uniformisée, on ne peut pas la retenir. Sur les six autres méthodes, celle qui repose sur le PIB, c'est celle qui donne le différentiel le moins élevé. Toutes les autres donnent un différentiel encore plus élevé que celui de 17 % que nous avons donné en ce qui touche le fardeau fiscal dérivant de taxes locales. Et ça, l'écart entre le Québec et l'Ontario... Si vous voulez le réfuter, M. Blackburn, vous êtes entièrement libre. Et moi, j'aime la polémique, j'adore ça. Et si vous faites la preuve que nous avons tort en prenant la même méthode... Si vous réfutez notre pourcentage en prenant une autre méthode, ça ne tient pas. Et je vous dis: La méthode que vous retenez est bonne pour bien des fins. Pour toutes nos comparaisons intermunicipales, nous autres, c'est très important. Quand on discute de péréquation, même là, on est portés à tenir compte beaucoup de la richesse foncière uniformisée. À l'intérieur de ces choses-là, à l'intérieur du Québec, c'est évident que c'est un facteur qui est très important, que nous ne minimisons pas. Mais quand on veut faire des comparaisons avec l'Ontario, là, il faut prendre des méthodes qui vont nous permettre de comparer des réalités semblables d'un côté et de l'autre. Et encore une fois, dans cette perspective, si la méthode du ministère des Finances n'était pas bonne, ça ferait longtemps qu'Ottawa aurait dit: Pour la péréquation, allez vous rhabiller. Et je pense bien que c'est une méthode qui dépasse les gouvernements. C'est la même méthode qui existait quand le Parti québécois était au pouvoir et qui existe maintenant. On n'a pas tripoté ces méthodes-là. On n'est peut-être pas assez fins pour ça.

Alors, de ce côté-là...

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

M. Ryan: ...je pense qu'on peut faire confiance aux techniciens qui sont engagés dans ces choses-là. Et qu'on conteste publiquement, c'est parfait. Moi, j'adore ça, encore une fois.

Mais qu'on me fasse la preuve, autrement je ne change pas d'opinion.

Le Président (M. Garon): Alors, je vous remercie...

M. Ryan: Juste un point. En réponse au député, si vous me permettez...

Le Président (M. Garon): C'est parce que votre temps est écoulé.

M. Ryan: ...à la question relative aux immeubles scolaires...

Le Président (M. Garon): Oui.

M. Ryan: ...et vous ne voulez pas, je me soumets à votre volonté.

Le Président (M. Garon): Non, mais vous aurez l'occasion. Il va y avoir tellement de gens qui vont venir nous rencontrer pendant trois jours, que vous allez avoir le temps de le dire...

M. Ryan: Très bien.

Le Président (M. Garon): ...parce que si je permets à un, pourquoi je ne permettrais pas à l'autre? À un moment donné, je vois le député de Jonquière qui me regarde avec des yeux...

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Garon): ...de fusils mitrailleurs pour voir ce que je vais faire et après ça...

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Garon): Alors, je voudrais remercier les représentants de l'Union des municipalités du Québec d'être venus nous présenter leur point de vue et je vais demander maintenant à la Communauté urbaine de Montréal de s'approcher et de venir nous présenter leur mémoire pour la période d'une heure.

(11 h 30)

J'appelle les membres de la Communauté urbaine de Montréal, les représentants de la Communauté urbaine de Montréal à s'approcher, et aux différents représentants des partis de venir à leur table, puisque, comme l'a dit le ministre des Affaires municipales, la discipline est importante pour que tout fonctionne très bien. Je demanderais aux représentants de la Communauté urbaine, aux porte-parole de la Communauté urbaine de Montréal, de s'identifier et de présenter ceux qui les accompagnent, qui font partie de leur délégation. Ensuite, je vais leur demander de présenter leur point de vue, pour une période d'une heure, c'est-à-dire normalement, comme je le disais tout à l'heure, 20 minutes pour exposer votre point de vue, 20 minutes au parti ministériel, 20 minutes à l'Opposition. Si vous en prenez moins, l'excédent du temps de 60 minutes sera réparti également entre les partis. Si vous en prenez plus, la partie que vous aurez prise en plus leur sera coupée réciproquement. Alors, M. Hamelin.

Communauté urbaine de Montréal

M. Hamelin (Michel): M. le Président, je tiens d'abord, au nom de la Communauté urbaine de Montréal, à vous remercier, ainsi que les membres de la commission, Mmes et MM. les députés, M. le ministre, de bien vouloir nous recevoir à l'occasion de cette audience parlementaire. J'aimerais vous présenter les membres de la Communauté qui m'accompagnent. À mon extrême gauche, Me Nicole Lafond, la secrétaire de la Communauté, M. Jean Bélanger, directeur adjoint au service d'évaluation. À mon extrême droite, M. Normand Bélisle, trésorier adjoint de la communauté, et à ma droite Immédiate, M. Louis Roquet, directeur général de la Communauté urbaine de Montréal.

Mesdames et messieurs, le 14 décembre dernier, le ministre des Affaires municipales déposait un document de travail portant sur un nouveau partage des responsabilités Québec-municipalités. Ce document comportait une série de propositions destinées à assurer un partage plus équitable des responsabilités et des ressources entre le gouvernement et les municipalités. Présentées aux représentants desdites municipalités lors d'une table ronde, ces propositions constituaient, de la part du gouvernement, un appel à un dialogue et à une collaboration de tous les partenaires. Le ministre précisait que les propositions n'étaient que des projets gouvernementaux pour l'amorce d'un dialogue constructif qui devait déboucher sur un nouveau partage équitable et satisfaisant pour toutes les parties.

Force est de constater aujourd'hui qu'à compter du 1er janvier 1992, le monde municipal et le gouvernement seront forcés d'imposer un fardeau additionnel de 400 000 000 $ aux contribuables. Mais au-delà de ce nouveau fardeau, il importe de souligner que, malheureusement, une réflexion en profondeur et en étroite collaboration avec les municipalités n'a pas vraiment précédé ces propositions gouvernementales, ce qui fait que nous sommes déçus non seulement du résultat mais surtout de la démarche entreprise à toute vitesse sur un sujet aussi vital que la fiscalité municipale.

Nous sommes certes sensibles à la situation financière qui prévaut dans tout le pays. Nous sommes également très conscients de la situation financière du gouvernement, de l'acuité de la crise budgétaire et de la nécessité de la contribution de tous les partenaires pour redresser cette situation. C'est dans cet esprit que nous attendions du gouvernement des échanges pro-

fonds et constructifs devant déboucher sur des solutions satisfaisantes, comme c'était le cas en 1979 au moment de la réflexion sur la réforme municipale.

Le gouvernement a malheureusement choisi de rééquilibrer son budget au détriment des gouvernements locaux. Ce geste constitue une brèche à la réforme de la fiscalité municipale adoptée en 1980, suite à de larges consensus établis entre le gouvernement du Québec et les municipalités.

Après avoir vécu une période de stabilité, en raison de la mise en application d'une réforme fiscale réfléchie et concertée, nous nous retrouvons dans un état d'incertitude, qui risque de mettre en péril la situation financière de fa Communauté et de ses municipalités membres. La CUM est tout particulièrement visée par la présente réforme, notamment par la proposition de mettre fin aux subventions à l'exploitation et au maintien des actifs des organismes publics de transport. C'est ce qui explique que le présent mémoire met l'emphase sur le financement du transport en commun.

Nous nous devons également de souligner l'inéquité présente dans les propositions gouvernementales. Comme entité géographique, la Communauté urbaine de Montréal est la plus durement touchée par le transfert gouvernemental, et ce, d'une façon disproportionnée par rapport à son poids fiscal et budgétaire. À elles seules, les municipalités de la Communauté devront absorber 72 % de la somme transférée en matière de transport en commun. Cette proportion est très élevée par rapport au 44,7 % que constitue le ratio du total des budgets des municipalités de la Communauté, sur les budgets municipaux consolidés de la province. Et la proportion est encore plus élevée si on tient compte du ratio de l'évaluation foncière de la Communauté par rapport à celui de la province: 37,4 %.

Ce transfert va donc affecter très sérieusement les finances des municipalités de la Communauté et entraînera très certainement de substantielles hausses de taxes. D'après nos analyses, la moyenne des quotes-parts des municipalités augmentera d'au moins 28 %. À cet égard, mentionnons que les entreprises localisées sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal verront leurs taxes augmenter en moyenne de 11,3 %, atteignant 20,5 %.

Par ailleurs au niveau résidentiel, à cause de la structure de la Communauté, 21 des 29 municipalités de la CUM connaîtront une hausse de leurs taxes à ce chapitre, allant jusqu'à 5,1 %.

En contrepartie, le gouvernement offre aux organismes publics de transport des revenus générés par l'application d'un droit additionnel de 30 $ sur les plaques d'immatriculation des véhicules de promenade, dans les municipalités énumérées dans le projet de loi. Comme cette compensation des automobilistes est insuffisante pour combler le manque à gagner, le. gouvernement propose aux municipalités de financer leurs dépenses, en matière de transport en commun, à même leur base fiscale actuelle, en imposant une surtaxe sur les immeubles non résidentiels, laquelle est diminuée des revenus des immatriculations et de ceux des mutations immobilières, et une taxe facultative sur le stationnement qui semble s'avérer, du moins dans le cas de la Communauté urbaine, difficile d'application.

Nous aimerions réitérer la volonté des municipalités membres de la Communauté d'accorder une priorité au transport en commun. Les élus locaux de la Communauté ont déjà établi un consensus à ce sujet. Cette volonté a été manifestée à maintes reprises, et particulièrement dans le cadre de la commission parlementaire de l'aménagement et des équipements de janvier 1989.

Nous sommes tous conscients que le transport en commun n'est pas uniquement un moyen de déplacement, mais également un puissant levier de développement urbain et un important outil pour stimuler l'activité économique. En plus, il permet de réduire la pollution et les besoins en investissements routiers et autoroutiers. La CUM soutient que l'enjeu du développement du transport en commun est de portée nationale, tout autant que locale et régionale. Dans cette optique, le gouvernement se doit de participer à son financement.

Les retombées du transport en commun dépassent largement les frontières des municipalités desservies. La CUM comprend mal que le gouvernement invoque la nature essentiellement locale du transport collectif pour justifier son retrait financier. La plupart des pays et des provinces ont compris ces enjeux et bénéficient des retombées du transport collectif. C'est pourquoi ils continuent à apporter leur soutien financier à leurs réseaux de transport en commun, tant sur le plan de l'exploitation que sur le plan des immobilisations.

C'est dans cet esprit que les élus de la Communauté se sont réunis le 21 mai dernier, en assemblée spéciale du conseil, et ont adopté une résolution en ce sens, qui a été transmise au gouvernement et qui est en annexe du rapport.

Ce large consensus établi par les élus de la Communauté, sur la priorité du transport en commun, est le résultat d'une conviction profonde de l'importance de ce secteur et d'une évolution historique de la problématique du financement, dont il est opportun de rappeler les principaux événements. Et ici, je vous fais grâce de lire l'historique que la plupart d'entre vous connaissez, c'est un historique qui, remontant à 1980, démontre bien l'importance accordée au transport en commun par le gouvernement du Québec, ce qui rend d'autant plus incompréhensible l'actuel projet du gouvernement. Et j'invite, ceux qui suivent, à continuer à la page 19.

Depuis 1981, la Communauté urbaine de Montréal a proposé à maintes reprises l'établissement d'une taxe sur l'essence. Une telle taxe serait une source de financement équitable, facile à administrer, qui comblerait une partie des besoins financiers du transport collectif. Qu'il nous soit permis de rappeler que, récemment, la Communauté a de nouveau proposé cette taxe qui va de pair avec l'objectif d'assurer une certaine équité entre les bénéficiaires et favoriser le transfert de l'automobiliste vers le transport en commun. On s'est fait répondre que ce champ de taxation appartenait exclusivement au gouvernement et que, déjà, tes produits pétroliers étaient suffisamment taxés.

Pourtant le gouvernement vient d'annoncer son intention d'utiliser cette source pour combler ses propres besoins pour quatre cents et demi d'ici le 1er janvier 1992. Il nous apparaît donc opportun de réclamer à nouveau du gouvernement une partie de la nouvelle taxe sur l'essence décrétée dans le budget. Dans le contexte actuel, surtout avec le retrait de la contribution du gouvernement, la CUM est plus que jamais convaincue de la nécessité d'une telle source de revenu pour financer l'exploitation du transport en commun.

Les automobilistes sont des bénéficiaires d'un système de transport en commun efficace. Sans ce système, la circulation, en particulier aux heures de pointe, serait un cauchemar pire qu'il ne l'est actuellement. On s'en aperçoit surtout lors d'une grève du transport en commun ou même d'un arrêt du métro. On oublie souvent qu'une rame de métro, c'est l'équivalent de 850 automobiles de moins en circulation et qu'un autobus, ça équivaut à 50 automobiles de moins en circulation.

Il importe de souligner une autre inéquité fiscale dans la proposition gouvernementale. En effet, d'un côté le gouvernement reconnaît les bénéfices du transport en commun dont les automobilistes de la région métropolitaine de Montréal profitent, en leur imposant un droit additionnel sur les plaques d'immatriculation. D'un autre côté, il exclut du financement les entreprises localisées à l'extérieur des territoires des organismes publics de transport, alors que celles-ci bénéficient également des retombées du transport en commun. Il est donc justifié de leur demander de défrayer leur part de l'exploitation du transport collectif. D'autant plus que, tantôt, je mentionnais que sur le territoire de la Communauté, les taxes des entreprises vont augmenter de 11 % à 20 % et que, soit l'autre côté d'une rivière, soit l'autre côté d'une frontière municipale, Laval ou la Rive-Sud, à ce moment-là, c'est zéro et même, dans certains cas, il y a des diminutions. Ça entraîne donc des différences qui nous semblent disproportionnées. Est-ce que ça doit être au même taux, peut-être pas. Ça peut être ouvert à discussion, mais nous croyons que ces entreprises doivent contribuer.

Le gouvernement du Québec propose l'élargissement du champ de la taxe foncière par un nouveau plafond, 0, 96 % du taux global de taxation, correspondant à environ 6, 2 fois le taux multiplicateur actuel sur le territoire de la CUM. En 1988, la Communauté a précisément demandé au gouvernement de modifier à la hausse le multiplicateur du taux global de taxation de 5, 5 à 6, 3. Cette demande a été formulée afin de contrecarrer la tendance du glissement de transfert fiscal vers le secteur résidentiel et d'alléger le fardeau supporté par la propriété résidentielle. Mais le gouvernement refusa cette demande, alléguant que cela nuirait à la compétitivité des entreprises. Trois ans plus tard, voilà qu'il l'incorpore à ses propositions.

Les mesures préconisées par le gouvernement relativement aux services policiers de base dispensés par la Sûreté du Québec résulteront en une tarification annuelle de 70 000 000 $ sur la base de la richesse foncière. Autant cette approche apparaît logique en ce qui a trait à la nécessaire contribution des municipalités qui ne sont pas dotées d'un corps de police, autant elle crée une inéquité à l'égard des municipalités qui assument les coûts d'un service policier global.

Dans cette perspective, nous avons procédé à un examen minutieux des responsabilités assumées par la CUM à cet égard, à la lumière de la situation prévalant ailleurs au Québec. Nous pouvons constater que la Communauté défraie les coûts du plus important corps policier du Québec qui compte près de 4500 policiers et plus de 600 employés civils et que ce service de police est doté de toutes les unités requises pour effectuer un travail policier complet. Les principes mis de l'avant par la proposition gouvernementale laissent clairement entendre que le coût des services spécialisés en matière de police devait être assumé par le gouvernement du Québec puisque aucune facturation des coûts n'est proposée.

Dans cette perspective, il nous apparaît logique et équitable que la Communauté urbaine de Montréal soit compensée pour les coûts des services spécialisés qui sont assumés par son service de police et qui s'élèvent, pour l'année 1991, à plus de 66 000 000 $. Le service de police de la Communauté encourt également des dépenses annuelles de l'ordre de 6 000 000 $ pour des tâches reliées à l'administration de la justice, qui sont clairement du ressort du gouvernement provincial. Ces frais sont reliés aux témoignages à la cour des policiers qui y sont assignés. Selon nous, il n'appartient pas à la Communauté d'assumer ces frais pour lesquels nous ne recevons aucune compensation.

La taxe foncière spéciale aux fins du transport en commun serait Imposée sur la même assiette fiscale que l'ancienne taxe d'affaires, elle-même substituée optlonnellement en une surtaxe foncière sur le secteur non résidentiel payé par le propriétaire. Un plafond propre au

transport en commun s'ajouterait au plafond général de la nouvelle taxe sur le secteur non résidentiel et un plafond spécifique est proposé pour chaque OPT et applicable à chacune des municipalités, en l'occurrence 0,28 pour les villes qui font partie du réseau de la STCUM. Cette taxe vise particulièrement le milieu des affaires, car, selon le gouvernement, ce sont les entreprises, les industries, les commerces qui bénéficient indirectement du transport en commun. Même si, à l'heure actuelle, nous n'avons pas connaissance de tous les impacts et de leur niveau de manifestation, il nous apparaît utile, néanmoins, d'en esquisser quelques-uns, du moins les plus flagrants.

(11 h 45)

En somme, le gouvernement propose une surtaxe sur l'immobilier non résidentiel pour financer le manque à gagner, augmentant ainsi le fardeau fiscal foncier des entreprises. Comme il s'agit de frais fixes, cette surtaxe affectera à la hausse le fardeau des entreprises, ce qui risque de diminuer leur capacité concurrentielle. J'ai expliqué tantôt divers éléments à ce sujet-là. Dans ce cas, il est Injuste que seules les municipalités situées sur le territoire desservi par un organisme public de transport, paient le manque à gagner, tandis que celles localisées en périphérie contiguë en retirent des avantages sans pour autant payer leur part.

Cette inéquité de charges fiscales pourrait inciter les entreprises à quitter la zone urbaine et à se relocaliser à l'extérieur d'un territoire d'un OPT, de façon à ne pas payer leur part. Au moment où la CUM déploie beaucoup d'efforts dans la promotion économique, l'attraction des investissements et la création d'emplois, cette inéquité risque d'inciter les entreprises à se localiser ou se relocaliser ailleurs, encourageant ainsi l'étalement urbain. Il y a là, de toute évidence, une faille permettant une certaine forme d'évasion fiscale. Afin de répartir équitablement le nouveau fardeau, la Communauté propose d'élargir le territoire taxé à la région métropolitaine de rencensement, comme pour les immatriculations. Cet élargissement permettrait d'éviter à la fois l'évasion fiscale, l'exode des entreprises et l'accélération du phénomène d'étalement urbain.

L'abandon éventuel du rôle locatif aura des effets fiscaux sur les contestations de taxes. Une étude effectuée à ce sujet sur le territoire de la Communauté indique que les municipalités membres auraient à débourser plus de 30 000 000 $ en remboursement de taxes, suite aux nombreuses contestations et en raison d'une concentration des taxes au sein des propriétaires fonciers.

L'introduction d'une surtaxe foncière pour le transport en commun en remplacement de la taxe d'affaires est basée sur un pari fiscal majeur, à l'effet que le gouvernement fédéral consentira à payer ces nouvelles taxes. La problématique du gouvernement du Québec vis-à-vis du gouvernement fédéral sera désormais transférée au palier municipal. Les élus municipaux se demandent si le gouvernement fédéral acceptera de payer une somme supplémentaire en "en lieu" de taxes pouvant atteindre les 70 000 000 $, alors que le Québec se désengage de 236 600 000 $. Qu'adviendra-t-il si le gouvernement fédéral refuse de payer cette facture ou partie de cette facture? Les municipalités de la Communauté seraient-elles contraintes d'absorber ce manque à gagner?

Au cours des dernières années, la Société de transport de la Communauté a perdu du terrain par rapport à l'automobile. Par voie de conséquence, l'achalandage a baissé à raison de 1 % par année. À la longue, l'accentuation de ce phénomène aurait des effets marqués sur le développement de l'agglomération montréalaise. C'est pourquoi les membres du conseil d'administration de la STCUM croient qu'il est nécessaire, voire même impératif, de relancer le transport en commun afin de redresser la tendance à la baisse de l'achalandage avant qu'il ne soit trop tard et de rétablir ainsi un meilleur équilibre entre l'automobile et le transport en commun. Il est ironique de constater qu'après avoir demandé à plusieurs reprises une quatrième source de financement, la proposition gouvernementale de décembre dernier réduisait les sources à deux: usagers, municipalités; et finalement à trois avec l'introduction de la contribution de l'automobiliste par les plaques d'immatriculation. Nous sommes donc au même point qu'il y a 10 ans.

Comme les propositions gouvernementales sont basées sur une comparaison de la situation fiscale des municipalités du Québec à celles de l'Ontario, il n'est pas sans intérêt de rappeler certaines réalités ontariennes. Le gouvernement ontarien contribue à la TTC, Toronto Transit Commission, 108 000 000 $ et 16 % des dépenses de fonctionnement pour cette année. Il opère un réseau ferroviaire le GO Train, l'équivalent des trains de banlieue, et sept lignes d'autobus, et il transporte 35 000 000 de voyageurs, ce qui coûte 180 000 000 $. Le gouvernement finance 70 000 000 $, soit 40 %. Alors, comparaison pour comparaison, je pense que celle-là est valable également.

Le projet de loi 145 introduit, à l'article 159, la notion de deux potentiels fiscaux pour la Communauté, un potentiel fiscal pour la répartition des dépenses générales et un autre pour la répartition des dépenses de la Société de transport. Si cette disposition nous apparaît acceptable, compte tenu des choix gouvernementaux pour actualiser son transfert fiscal, en revanche, l'article 198 du projet de loi 145 apparaît totalement inacceptable à l'ensemble des municipalités de la CUM, d'autant plus que nous n'avons jamais été consultée à cet effet dans le cadre du présent projet de loi. Cet article 198

prévoit que le déficit de la Société de transport peut être réparti entre les municipalités selon le potential fiscal, selon le nombre de kilomètres parcourus, selon le nombre d'heures de service, selon la population ou selon tout autre critère retenu par le conseil. Une telle disposition nous apparaît extrêmement dangereuse et source potentielle de conflits interminables au sein de la Communauté urbaine de Montréal.

La base de la création de la Communauté en 1970 était justement une répartition équitable des coûts de certains services publics, notamment la police et le transport en commun. Vouloir implanter une tarification, puisque c'est de cela qu'il s'agit en matière de transport en commun, rend impossible l'organisation d'un service efficace à travers les 29 municipalités du territoire. La Communauté a pris 20 ans pour arriver à une harmonie qui reste fragile à certains égards et l'implantation de cette mesure conduirait rapidement à des problèmes tels qu'ils mèneraient à une crise majeure.

Comment, en effet, dégager des consensus et surtout la double majorité requise au conseil pour l'approbation d'un règlement, alors que chacun pourra se mettre à analyser ce qui est le plus avantageux pour sa municipalité. En cas d'impasse au conseil, sur quelle base la répartition devra-t-elle se faire? Devra-t-on effectuer des détours pour ne pas passer dans une municipalité qui ne voudrait pas des services d'autobus, parce qu'elle peut être desservie par un circuit qui passe par la municipalité voisine. Cette mesure a déjà été proposée dans le projet de loi qui créait le Conseil métropolitain du transport en commun, elle avait été rejetée par la Communauté urbaine de Montréal. Le gouvernement avait alors donné suite à notre demande et retiré cette modification.

Au nom de l'équité fiscale, au nom de l'efficacité du transport en commun, nous vous prions instamment, à l'article 198, de ne laisser que le potentiel fiscal prévu à l'article 159 du projet de loi, article 261.7 de la Loi sur la fiscalité municipale. Et on a aussi attiré mon attention sur quelque chose qui n'est pas dans le document, il s'agit de la disposition qui prévoit qu'une municipalité doit payer sa quote-part à la Communauté, même si elle conteste, et ce, jusqu'à adjudication définitive. Ce serait dangereux d'éliminer cette disposition qui est actuellement dans notre loi; on m'informe que ça pourrait affecter le crédit de la Communauté. Alors, nous vous demandons, si c'est possible, de maintenir cette disposition dans la loi.

Le territoire de la Communauté abrite 30 % de la population du Québec et offre 38 % du volume d'emplois de toute la province. Les entreprises y génèrent plus de 50 % des biens et services produits au Québec; c'est sur notre territoire que sont concentrés 80 % des 1 400 000 emplois de la région métropolitaine. Cependant, notre territoire fait face à des difficultés structurelles et conjoncturelles bien connues, ce qui se traduit entre autres par un sous-emploi marqué: 15 % de chômage pour la Communauté, plus de 16 % pour la ville de Montréal comparativement à 12 % pour tout le Québec. Et le phénomène de la pauvreté atteint aussi des proportions alarmantes. On peut donc établir une corrélation très étroite entre les politiques gouvernementales et le niveau de performance de l'économie de l'agglomération montréalaise. Notre agglomération continue d'être non seulement ignorée mais également accablée par des problèmes de toutes sortes.

Le retrait du gouvernement de l'aide à l'exploitation du transport en commun dont il est question aujourd'hui, est un facteur d'affaiblissement de notre agglomération et ce facteur est essentiel à une croissance économique. Toute cette croissance repose sur un renouveau de la base économique qui est une responsabilité conjointe d'un gouvernement et des autorités locales. Malheureusement, notre agglomération se situe en deçà de son potentiel réel en raison d'un manque de support, voire d'une absence de volonté claire. Il est à espérer que le comité ministériel permanent du développement du Grand Montréal chargé de coordonner les interventions du gouvernement dans la région de Montréal saura apporter cette aide nécessaire à la revitalisation de notre agglomération.

La région métropolitaine de Montréal se caractérise par de multiples disparités notamment au plan des opportunités d'emplois. Il est utile de mentionner que plus de 400 000 résidents des municipalités avoisinantes viennent travailler sur le territoire de la Communauté. La zone centrale doit donc supporter une partie Importante du financement des équipements collectifs de la région. La périphérie retire des bénéfices importants et s'en tire à bon compte par une légère participation au financement des équipements et services collectifs. Cette problématique esquissée très rapidement, mais qui mériterait d'être analysée en détail dans l'avenir, illustre le sérieux problème auquel les élus de la Communauté sont confrontés. D'une part, une zone centrale affaiblie où résident les citoyens à revenus modestes, d'autre part, cette même zone supporte un lourd financement d'opération d'équipements utilisés par une grande partie des résidents de la périphérie.

Par surcroît, au moment où nos besoins sont croissants, le gouvernement réduit son aide. Pour remédier à cette lacune Importante et mieux respecter le principe d'équité, il nous apparaît urgent d'élaborer une véritable fiscalité d'agglomération qui serait une contrepartie normale aux bénéfices reçus. Une nouvelle réforme fiscale devra explorer cette piste pour tenir compte des Interdépendances des municipalités ainsi que des chevauchements des Infrastructures et pallier ainsi à des inéquités flagrantes. La prospérité est envisageable avec un

renforcement de la zone centrale, complétée par une périphérie dynamique. Les agglomérations urbaines les plus compétitives sont celles qui ont traduit cette vision dans leurs actions quotidiennes et qui bénéficient d'un support gouvernemental soutenu.

En conclusion, ce forum nous apparaît être un lieu privilégié pour rappeler au gouvernement son rôle concernant la nécessité de redynamiser le territoire de la Communauté urbaine et l'urgence de développer une nouvelle réforme fiscale plus équitable. Faut-il rappeler que le potentiel de développement de la Communauté est en partie tributaire de la desserte des secteurs d'habitations, de commerces et d'industries par un système de transport en commun efficace. Faut-il également rappeler que le transport en commun est un facteur structurant de la forme urbaine. Une ville structurée par le transport en commun est plus concentrée, plus dense et plus organisée.

Par contre, une ville confectionnée de toutes pièces par l'usage de l'automobile est plus dispersée et consomme plus d'espace, ce qui est coûteux pour la collectivité entière. Faut-il encore rappeler que dans un contexte de préoccupation environnementale, le transport collectif urbain présente une alternative valable face à l'usage de l'automobile et un outil adéquat pour l'instauration d'un développement durable.

Face à ces enjeux et aux impacts des mesures financières et fiscales annoncées qui constitueront un poids considérable pour les usagers du transport et tous les contribuables de la CUM, les élus ont d'abord et avant tout réaffirmé leur volonté d'accorder la priorité au transport en commun. Ils ont également exprimé catégoriquement leur refus à l'égard des mesures fiscales et financières telles que proposées, et c'est motivé par la situation précaire dans laquelle se trouve la Communauté. Cela s'explique aussi par le fait que les propositions gouvernementales sont injustes, car elles risquent de creuser l'écart du fardeau assumé par la Communauté et les villes périphériques.

Enfin notre refus est motivé par le fait que nous considérons qu'il est primordial que le gouvernement du Québec maintienne son aide financière aux opérations du transport en commun, soit directement, soit indirectement. Dans cette optique, nous demandons au gouvernement de continuer à assurer son rôle social, en maintenant sa contribution financière à tout le moins pour la tarification réduite des étudiants et des personnes âgées, 38 000 000 $, et, pour le transport scolaire, un minimum de 15 000 000 $. De plus, nous sommes convaincus de la nécessité de récupérer une partie de la taxe sur l'essence que nous réclamons depuis 10 ans.

Dans le domaine des immobilisations, les élus de la Communauté exigent du gouvernement des garanties pour le maintien de son aide financière à cet égard et à l'égard du développement des infrastructures requises. Pour ce qui est des services policiers, la Communauté réclame une compensation financière de 66 000 000 $ pour les coûts des services spécialisés assumés par le service de police pour rétablir une cohérence et une équité fiscale.

Enfin, ce que nous demandons, c'est une démarche ouverte et concertée du gouvernement et des municipalités, identique à celle qui a permis d'élaborer la réforme de 1980. Cette démarche permettrait de repenser les principes directeurs, les objectifs et les moyens d'un financement adapté aux besoins et à la capacité de payer des municipalités et de l'agglomération montréalaise. Cette vaste tâche ne peut se faire du jour au lendemain. Il faut donc engager des échanges constructifs et ouverts et établir de larges consensus, ce qui requiert du temps. Entre-temps, le gouvernement pourra surseoir, devra surseoir à ces propositions, ou trouver les moyens requis pour compenser son retrait brutal. Nous sommes convaincus que le gouvernement est sensible aux préoccupations de la Communauté, qu'il saura prendre en considération nos demandes, compte tenu des enjeux, et qu'il réunira les parties concernées pour une véritable réforme en profondeur. Je vous remercie.

Le Président (M. Garon): Alors, comme l'intervention de la Communauté urbaine a duré 24 minutes, il reste 36 minutes d'intervention, 18 minutes chacun. Alors, M. le ministre des Affaires municipales.

M. Ryan: Merci, M. le Président. Je suis très heureux de souhaiter la bienvenue à M. Hamelin, président de la Communauté urbaine de Montréal et à la délégation qui l'accompagne. J'ai pris connaissance avec beaucoup d'intérêt du mémoire de la CUM, dont j'ai apprécié le caractère constructif, même s'il véhicule aussi un certain nombre de critiques sévères. C'est de bon ton, ça fait partie de nos moeurs démocratiques, nous l'apprécions. Mais je souligne le ton tout à fait digne et courtois qu'on a emprunté pour formuler des critiques et je pense que c'est assez représentatif de la manière dont les dirigeants de la ville de Montréal et de la CUM, et de la très grande majorité des municipalités de l'île de Montréal ont engagé la discussion avec le gouvernement autour du projet de loi au cours des derniers mois. Je pense que ce document est assez typique, et je le souligne en toute loyauté.

Avant de m'avancer trop, là, à un moment donné j'ai vu que dans la première page du mémoire, vous dites: Il y a 72 % des charges qui vont affecter la Société de transport de la CUM en matière de transport en commun. C'est assez normal, parce que je pense que, sur l'ensemble des dépenses du transport en commun au Québec, la part de la STCUM est très voisine de 72 %. Il n'y a pas matière à grande surprise de ce côté-là, je pense que ça va tout à fait dans la ligne

des réalités que nous connaissons.

Ce qui m'apparaît important à ce moment-ci, c'est d'établir clairement l'impact de la réforme pour la Communauté urbaine de Montréal, et comme on discute de finances, il va falloir mettre quelques chiffres sur la table. Je vais le faire de la manière la plus simple possible, pour qu'encore une fois, nous travaillions à établir une base de statistiques qui va être commune à tout le monde. Après ça, s'il y a des améliorations, on peut les rechercher.

À la suite des ajustements que nous avons annoncés il y a déjà trois semaines, évidemment le transfert effectué en direction de chaque municipalité a diminué sensiblement. Nous avons fait le total pour les municipalités de l'île de Montréal, et la réduction du solde qui va rester à financer, dont je parlerai tantôt, va être de l'ordre de 36 % à 37 %. Une réduction très sensible, 36 % à 37 % sur l'ensemble. Je vais vous l'expliquer, on va se comprendre facilement. Si on repart des documents que nous avions, le transfert brut, là, pour toute l'île de Montréal serait de 210 000 000 $, soit 122 000 000 $ pour la ville de Montréal et 88 000 000 $ pour les autres municipalités. De ce total de 210 000 000 $, il y a un total de 185 000 000 $ - je vous laisserai une copie de ce tableau-ci après, je le remettrai à l'Opposition aussi si ça l'intéresse, il n'y a pas de problème - qui vont au transport en commun et il reste 25 000 000 $ pour d'autres postes.

(12 heures)

Maintenant, il y a ce que j'appelle le financement spécifique, les sources de revenus additionnelles, que le gouvernement, par les décisions du gouvernement ou de l'Assemblée nationale, procurera aux municipalités de l'île de Montréal. Ce financement spécifique s'établit en tout à 114 000 000 $. Ça, ça comprend l'immatriculation des véhicules de transport de promenade, les mutations immobilières, "en lieu" de taxes fédérales et provinciales dont je dirai un mot tantôt et autres sources, en particulier, là, les droits sur les divertissements. 114 700 000 $ ici, ce qui laisse, pour le transport en commun, un solde financé de 109 400 000 $ selon nos calculs, dont 69 700 000 $ à la ville de Montréal et 39 700 000 $ aux autres municipalités de l'île de Montréal. Excluant le transport en commun, 114 000 000 $ moins 109 000 000 $, il y a 5 000 000 $ à chercher autrement pour d'autres objets, là.

Alors, voilà le vrai tableau. Je pense qu'il y a déjà une amélioration très sensible par rapport à ce que nous avons discuté au mois de janvier et au mois de février. Ça, ce ne sont pas des promesses ou de la conjecture, c'est le résultat de décisions que nous avons annoncées publiquement il y a environ trois semaines concernant les ajustements que le gouvernement a décidé d'apporter. Ça, c'est un premier point que j'établis uniquement.

Deuxièmement, nous proposons comme moyen principal, pour financer cette partie qui va aller au transport en commun, le recours à une surtaxe sur la propriété non résidentielle. Nous ne l'imposons point dans le projet de loi 145, libre option est donnée à chaque municipalité. Nous avons même compilé, de notre côté, quatre scénarios différents de ce que pourraient faire les municipalités de ce point de vue là: un scénario suivant lequel on financerait entièrement le fardeau accru au chapitre du transport en commun par le recours à une surtaxe Immobilière et, par conséquent, on n'aurait pas d'autres charges, un autre où on partagerait à 50-50 avec le foncier général et la surtaxe sur le non résidentiel, et un autre trois quarts-un quart etc. Là, nous n'avons pas parlé dans nos scénarios de quelque augmentation de la tarification qui est la responsabilité propre des dirigeants de la STCUM et des dirigeants municipaux.

Donc, pourquoi prenons-nous une surtaxe sur le non-résidentiel? D'abord, une telle surtaxe existe en Ontario, vous êtes parfaitement au courant. Il y en a qui sont venus qui ne semblaient pas être au courant, mais on est au courant de ça. Ça existe depuis longtemps en Ontario. Je pense qu'elle est de l'ordre de 15 % la surtaxe sur le non-résidentiel en Ontario. Nous prenons cette source-là pour la raison suivante. Sur l'île de Montréal en particulier, l'augmentation de la taxation foncière sur le non-résidentiel au cours des 10 dernières années a à peine suivi le rythme de l'inflation. Elle a même été inférieure dans plusieurs municipalités, j'ai fait des vérifications.

Deuxièmement, avec les mesures instituées par les gouvernements depuis quelques mois en matière de taxe de vente, il y a un espace qui a été créé pour des entreprises dont plusieurs ont usé généreusement à leur profit; ils n'ont pas transféré aux consommateurs tout ce qui aurait dû l'être suivant l'esprit, de la TPS en particulier. Troisièmement, le gouvernement actuel a traité les entreprises avec beaucoup de compréhension depuis cinq ou six ans, au point qu'il a allégé considérablement l'écart fiscal qui nous séparait de l'Ontario en matière de fardeau fiscal imposé aux entreprises.

Donc, pour toutes ces considérations, nous croyons que la ponction qui est proposée, moi, je l'avais estimée, cette ponction-là, à environ, je pense, 4,5 % du fardeau fiscal total des entreprises sur l'île de Montréal, fédéral, provincial ou municipal, tout le total, et on établissait à peu près, je pense que c'est entre 3,5 % et 4 %. Là, je ne me souviens pas du pourcentage exact. Avec les ajustements que nous avons annoncés, ça va diminuer encore. Ça va diminuer en bas de 3 % probablement. Nous pensons que ceci peut être absorbé. Ce n'est jamais agréable pour personne une augmentation du fardeau fiscal. Mais nous avons fait notre possible et si on prend les mesures appropriées du côté du non-

résidentiel, comme nous en avons fait la démonstration à maintes reprises, l'accroissement qui pourra survenir du côté résidentiel sera très modeste, surtout dans la ville de Montréal, mais également dans la plupart des municipalités de l'île de Montréal. Il y a quelques municipalités qui causent un problème. Nous en sommes bien conscients.

Maintenant, ça, ce sont des commentaires généraux. Ça nous permet de situer à leur juste niveau, qui est quand même beaucoup plus modeste que ce qu'on a entendu, les conséquences précises des mesures envisagées par le gouvernement. Vous avez posé un certain nombre de questions, M. Hamelin. Je ne voudrais pas que notre échange se termine sans que je les aie commentées brièvement.

Vous avez parlé de la taxe sur l'essence. Je pense que c'est de bonne guerre que les porte-parole municipaux reviennent avec des propositions concernant la taxe sur l'essence. D'un point de vue logique, je pense bien que c'est une position qui se défend très bien, et ainsi que j'ai déjà eu l'occasion de le souligner antérieurement, le gouvernement a besoin des revenus qu'il retire de la taxe sur l'essence. Il en retirait déjà avant les dernières mesures fiscales. Il en a besoin. Si le ministre des Finances a décidé de faire des ajustements dans son dernier budget, c'est parce qu'il s'était produit, vous en êtes au courant comme moi, une diminution importante des prix de l'essence à la suite de la fin du conflit du Moyen-Orient.

Là, le gouvernement, on n'est pas fou, quand même, on s'est dit: Il y a de grosses chances que les compagnies en prennent une grosse part. C'est normal que le gouvernement en ait une partie modeste, qui est répartie sur deux tranches. Encore une fois, c'est notre sympathie bien connue pour les compagnies qui nous a fait tirer cette conclusion-là. Nous en avons. Avec un déficit de 3 500 000 000 $, nous ne pouvons pas facilement envisager ça actuellement, mais je suis sûr que le ministre des Finances ne ferme pas la porte en principe à des choses comme celles-là. Éventuellement si on avait une situation financière peut-être un petit peu plus empreinte de flexibilité, ce serait sûrement des choses dignes de considération.

Vous avez mentionné les possibilités d'imposer la surtaxe sur le non-résidentiel, aux immeubles non résidentiels de la grande région métropolitaine de recensement. C'est un gros problème celui-là. Nous l'avons fait pour l'immatriculation des véhicules automobiles parce que nous avons établi un lien assez direct entre les propriétaires d'automobiles de promenade qui résident dans les villes extérieures à la région proprement métropolitaine, puis dans le recensement fédéral. Je vais vous dire le critère. M. le député de Labelle le cherchait tantôt. C'est bien simple, on inclut dans cette région métropolitaine de recensement les municipalités dont une majorité des gagne-pain vont chercher leurs revenus au coeur de la région. C'est pour ça qu'on a inclus Mirabel. Moi, ça me fait mal, parce que Mirabel est dans mon comté. J'aurais bien aimé les dispenser de cette charge-là. Mais il fallait les inclure parce que dans les données établies, on inclus Deux-Montagnes également. La majorité des gens de Saint-Eustache gagnent leur vie soit à Laval, soit à Montréal. C'est normal qu'on leur demande une petite contribution pour le transport en commun. Appliquez ça aux entreprises. Il aurait fallu l'appliquer peut-être également plus loin. En tout cas, nous n'estimions pas qu'il eût été opportun d'aller aussi loin dans le contexte des mesures que nous entreprenons, mais je pense que la proposition est une proposition sérieuse que nous allons continuer d'étudier attentivement.

Vous avez fait des remarques sur l'article 198 auquel vous semblez attacher une grande importance. J'en ai causé avec mon collègue, le ministre des Transports, qui est à mes côtés actuellement, et le ministre des Transports m'assure qu'il sera disposé à vous rencontrer à ce sujet, à écouter les représentations que vous voudrez lui faire. On a inclus ces dispositions-là dans le projet de loi pour donner de la flexibilité à tout le monde, mais si ça doit comporter des conséquences qui pourraient être dangereuses, je pense bien que le ministre des Transports, vous connaissez bien son intérêt pour la Communauté urbaine de Montréal, qui ne s'est jamais démenti, même depuis qu'il est passé dans l'arène provinciale, vous pourrez avoir des discussions très constructives avec lui. En général, les conseils qu'il me donne, je les écoute.

Vous avez parlé des services de police spécialisés. Ça, c'est un gros point. Je m'attendais à cette suggestion-là. Évidemment, elle ne sera pas retenue ce matin pour des raisons que vous comprendrez facilement. C'est un gros morceau, mais si jamais la CUM voulait faire un examen avec le gouvernement et la Sûreté du Québec des services spécialisés que nous maintenons de part et d'autre, duplication qui existe peut-être, des économies de coûts qui pourraient peut-être découler de certaines mises en commun. Ce n'est pas un exercice que je refuserais, en principe, même si, en toute franchise, je vous dis que, pour l'instant, je n'ai aucune arrière-pensée à ce sujet. C'est une question qui me préoccupe, et je tiens à souligner au passage l'excellente qualité du travail qu'accomplit la police de Montréal, de la CUM, et la collaboration exemplaire que me donne la Direction du Service de police de la CUM. Chaque fois que j'ai eu besoin de sa collaboration comme ministre de la Sécurité publique, j'ai eu une collaboration de première qualité et très empressée. Je dois les rencontrer prochainement. D'ailleurs, on en a parlé. Dès qu'on aura fini cet exercice-ci, vous pouvez être sûr que ce sera à l'ordre du jour.

Pour la contribution fédérale, vous m'avez

demandé: Quelle asssurance a-t-on de ce côté-là? Voici ce qui est arrivé. Nous n'avons pas pensé de les consulter avant. Mol, ce n'est pas ma méthode. Nous agissons dans le domaine de notre compétence. Nous avons dit: "We lay our cards on the table. " Nous mettons nos cartes sur la table. Puis le gouvernement fédéral, nous lui demandons de se comporter, comme contribuable, à l'égal du gouvernement québécois.

Tantôt, quelqu'un a dit que le gouvernement québécois se désistait. C'est faux. Sur les immeubles gouvernementaux, nous allons payer le plein montant, comme nous le faisons actuellement: 80 %. Il n'est pas question de reculer là-dessus, mais nous disons au gouvernement fédéral, vous allez faire votre bout de chemin. Il refusait de payer parce que c'était la taxe sur la valeur locative, mais nous avons des déclarations publiques du président du Conseil du trésor fédéral qui a dit que, dans la mesure où on ne voudrait pas taxer des Immeubles fédéraux plus lourdement que les autres, Us étaient prêts à prendre leur part de responsabilités. Il a fait des déclarations publiques là-dessus, qui m'apparaissent digne de foi, qui avaient été rapportées, d'ailleurs, dans le journal **Le Droit,** le 7 mars dernier. Je pourrai vous en donner des copies également.

Je comprends les problèmes que pose le passage de la valeur locative à la surtaxe sur le non-résidentiel. Nous comprenons ça. Je sais que nous avons mis beaucoup de flexibilité dans le projet de loi, mais je pense qu'on aura l'occasion d'étudier ça de près, puis il y a des revenus intéressants que nous avons non seulement le droit mais peut-être le devoir d'aller chercher de ce côté-là.

Alors, M. le Président, je termine avec peut-être deux brèves questions au président de la CUM. Tout d'abord, que pensez-vous de la disposition relative à l'article 65. 1 de la Loi sur la fiscalité municipale touchant la taxation des équipements et des raffineries de pétrole? Et deuxièmement, que pensez-vous du projet de taxe sur le stationnement que nous avons inséré dans le projet de loi?

M. Hamelin: Merci. M. le ministre. Auparavant, je voudrais juste, peut-être... Vous avez mentionné qu'option est faite aux villes pour la surtaxe pour le transport en commun, l'option de la prendre ou de ne pas la prendre. Ça va être difficile, au niveau de la Communauté urbaine, de ne pas la prendre pour les villes, étant donné qu'elle va faire partie de la quote-part des municipalités. Alors, l'incluant dans la quote-part, je vois mal comment une ville pourrait... Dans le cas des villes de la Communauté, à mon avis, il n'y a pas d'option là, c'est obligatoire d'aller dans ce champ-là.

Pour ce qui est de l'article 65. 1, vous n'êtes pas sans savoir qu'au niveau des pétrolières entre autres, il y a des problèmes majeurs sur le territoire de la Communauté. Il y a des actions en cour qui traînent depuis 10 ans; il y a des fortunes qui se font... Je n'ai rien contre les avocats, mais il me semble que, dans ce cas-là, il y a des choses qui traînent de façon épouvantable. Il y a des dizaines de millions de dollars qui sont en cause, notamment pour la municipalité de Montréal-Est, une partie Importante pour la ville de Montréal également. Et à cause de notre situation de Communauté urbaine, à cause de l'établissement d'un potentiel fiscal pour la répartition des dépenses de la Communauté, il nous est impossible de régler ce problème autrement que par législation.

Je comprends qu'ailleurs en province, une municipalité et une industrie peuvent convenir d'ententes qui ne touchent absolument pas le voisin et qui font vraiment l'affaire de chacune des parties, et nous serions prêts à envisager ces ententes, mais c'est absolument Impossible, à cause de l'impact sur le potentiel fiscal de l'ensemble des municipalités do la Communauté. C'est pourquoi nous nous voyons forcés de demander de régler ce problème par législation. Ça permettrait d'éviter... D'abord, ça mettrait fin à tous les litiges actuellement en cause. Alors là, on recule d'une dizaine d'années, on efface l'ensemble des litiges. On a une base pour l'avenir, et, à notre avis, ça ne met pas en cause la capacité des municipalités et des entreprises qui ne sont pas sur le territoire de la Communauté, qui sont ailleurs, de continuer à conclure des ententes qui pourraient les agréer mutueilemement.

(12 h 15)

Pour ce qui est de la taxe sur le stationnement, c'est une taxe ou une idée qui avait été lançée par les gens de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal et rapidement, il nous est apparu... J'ai reçu d'à peu près l'ensemble des municipalités du territoire des résolutions à l'effet que les municipalités s'opposaient comme telles à cette taxe sur le stationnement. Il faut bien prendre en compte que si une municipalité sur le territoire l'applique, et ça s'appliquerait surtout aux grands centres d'achats, à ce moment-là, cette municipalité devient complètement hors compétition avec l'ensemble des autres municipalités, ce qui revient à dire que pour ce qui est de la Communauté urbaine de Montréal, c'est illusoire de penser qu'une municipalité se servirait de cotte taxe sur le stationnement parce qu'elle crée trop de déséquPibre par rapport aux autres municipalités. On pourrait peut-être penser que toutes les municipalités pourraient s'entendre pour appliquer une telle taxe, mais il faut bien se rendre compte que plusieurs municipalités du territoire n'ont pas de stationnement. Alors, les municipalités qui sont à 100 % résidentielles - je pense ici à Hampstead qui n'a aucun stationnement, il n'y a aucun commerce, aucune Industrie - comment elles pourraient consentir. Peut-être

qu'elles pourraient consentir, mais d'autres municipalités qui ont, par exemple, une municipalité pas très grosse mais qui a un centre d'achats très gros sur son territoire, à ce moment-là, ça créerait des déséquilibres, ce qui fait que ça s'avère très difficilement applicable au niveau de la Communauté urbaine de Montréal.

Le Président (M. Garon): Le temps étant dépassé, je donne le même temps à l'Opposition, 19 minutes. Alors, M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Oui, je voudrais certainement féliciter les représentants de la Communauté urbaine de Montréal pour leur mémoire, et c'est vrai que le ton est différent peut-être de l'Union des municipalités du Québec. Mais quand on regarde essentiellement ce qui est dit, le ton est différent mais les conclusions se ressemblent et se ressemblent drôlement. Et on dirait que c'est de la copie conforme puisqu'on dit à la page 43: "Ce que nous demandons, c'est une démarche ouverte, concertée du gouvernement et des municipalités identiques à celle qui a permis d'élaborer la réforme de 1980. Cette démarche permettrait de repenser les principes directeurs, les objectifs et les moyens d'un financement adapté aux besoins et à la capacité de payer des municipalités et de l'agglomération montréalaise." On dit: "Il faut donc engager des échanges constructifs et ouverts et établir de larges consensus, ce qui requiert du temps. Entre temps, le gouvernement pourra surseoir à ses propositions ou trouver tes moyens requis pour compenser son retrait brutal." Ça concorde drôlement avec le mémoire précédent et ça confirme que les propositions qui sont devant nous ne sont ni désirées ni acceptées facilement des municipalités.

Il y a aussi un point qui me frappe dans le mémoire, c'est le taux de pauvreté de la région de Montréal. On parle de 30 % de pauvreté. 60 % des immigrants qui arrivent au Québec prennent feu et lieu dans cette agglomération. Donc, la réforme, même si, à première vue, - en tout cas, selon les dires du ministre, pas selon les miens - on va aller chercher seulement 109 000 000 $ à même l'impôt direct chez les contribuables, même si on prétend ça, moi, je prétends que c'est plus et je pense que les chiffres le confirment aussi. C'est beaucoup d'argent qu'on va aller chercher dans les poches des contribuables, et il ne faut pas se surprendre qu'avec un taux de pauvreté et un taux de chômage semblables, les administrateurs municipaux soient inquiets et soient sensibles aussi à l'augmentation des taxes quelle qu'elle soit. Parce que si on parle d'environ 3 % ou de 4 %, c'est peu, mais c'est en plus des taxes régulières qui augmentent. Il n'y a personne là... À moins que le ministre nous informe ce matin que les assistés sociaux vont avoir une augmentation de 8 % à 9 %, indexée au coût de la vie, on pourra peut-être accepter jusqu'à un certain point.

Bon, en partant de ça, c'est les remarques générales, c'est évident que le mémoire retouche des points excessivement sensibles et importants qui nous démontrent aussi qu'il n'y a pas vraiment un dialogue, qu'il n'y a pas d'échanges qui ont eu lieu. En partant du principe que j'ai soulevé tout à l'heure, que la responsabilité et le responsable, celui qui décide et la responsabilité de celui qui doit rendre des comptes à quelqu'un, est-ce que vous pensez qu'avec la réforme qui nous est présentée, vous allez vous sentir plus responsabilisés?

M. Hamelin: À notre sens, il ne s'agit pas d'une véritable réforme. Il s'agit d'une décentralisation de comptes à payer. Point. Et je ne vois pas comment on va pouvoir se sentir plus responsabilisés par le fait d'avoir à payer entièrement pour un service qui nous apparaît à tout le moins avoir certaines incidences sociales. Et je ne fais que mentionner les 35 000 000 $ que coûtent la réduction des tarifs pour les personnes âgées, et les 15 000 000 $ pour les étudiants, et en plus de la réduction pour les étudiants, le transport écolier. Je vois difficilement la relation qu'on peut faire avec ces services et le foncier qu'il sera appelé à payer.

Il y a une petite précision aussi sur les mutations immobilières; on semble indiquer qu'il y a là une source importante de fonds. Il y a aussi beaucoup de transactions immobilières qui se font sur les gros immeubles, et la majorité des gros immeubles dans la province sont sur notre territoire. À ce moment-là, c'est un échange d'actions qui se fait. Alors, la bâtisse ne se vend pas, et il ne faudrait pas penser qu'on va aller chercher des revenus de mutations immobilières là-dessus. Il y aurait peut-être lieu, pour le gouvernement, de voir à ce que cette échappatoire puisse être fermée, et que, lorsqu'il y a vente d'actions, on évalue la bâtisse, et il y a mutation sur la bâtisse lorsqu'il y a vente d'actions. Parce que, autrement, vous pouvez vendre un édifice qui vaut 10 000 000 $, 15 000 000 $, 20 000 000 $, 200 000 000 $, et il n'y a aucun droit de mutation qui est payé dessus.

M. Dufour: J'avais soulevé ce point-là lors d'un exposé à l'Assemblée nationale, puisqu'il y a aussi les transactions boursières, vous n'êtes pas touché du tout, et il y a des grosses transactions, elles sont là. En supposant que la réforme telle que proposée ou les propositions qu'on a devant nous s'appliquent intégralement, et que la ville de Montréal ou la Communauté urbaine, pour des raisons ou d'autres, est obligée de sabrer, couper, éliminer certaines... il semble qu'il y a encore du gras, d'après ce qu'on entend dire, les autobus vides, il faut les enlever, ce n'est pas bien grave, d'après ce qu'on entend

dire. Parce que, moi, je répète ce que j'entends dire. Je ne vis pas à Montréal, je suis quelqu'un de l'extérieur. Mais j'entends des gens qui disent: Les autobus vides, enlevez-les, ce n'est pas grave. En supposant qu'on applique tout ça, et que, malgré tout, on est obligé de passer à des méthodes plus drastiques, plus brutales, je pourrais vous demander dans un premier temps: Comment vous allez vous sentir à travers ça, et est-ce que vous allez le faire?

Et comme on dit dans le mémoire précédent: Le transport en commun, c'est difficile à prouver que c'est économiquement rentable. Mais socialement, on est obligé de le faire. Je prends un peu ce que le mémoire précédent dit, pas le vôtre. Et pour Montréal, en supposant que vous appliquiez des mesures que je qualifie de brutales, quels seraient les coûts économiques que ça pourrait engendrer, les coûts sociaux aussi? J'aimerais que vous élaboriez, après ça je vais laisser la parole à mes collègues.

M. Hamelin: Les décisions seront quand même prises par les élus. La Communauté, c'est un organisme qui gère pour des municipalités certains services en commun. La décision sera prise par les élus. Il faut prévoir que la décision pourrait porter sur le transport en commun. Il faut savoir qu'il y a une diminution, ces dernières années, de 1 % par année de l'achalandage du transport en commun, que les autorités de la STCUM avaient prévu un plan de relance de 30 000 000 $ pour l'année 1992 pour contrer cette baisse de l'achalandage, et que nous comptions sur une quatrième source de financement pour nous aider à financer ces 30 000 000 $, plus 35 000 000 $ pour le maintien des actifs.

On a un réseau de métro qui a coûté 2 000 000 000 $ et qu'il faut entretenir année après année. Si on n'y consacre aucune somme, ça va coûter un autre réseau de métro, ce n'est pas compliqué, dans les 15 ou 20 prochaines années. À ce moment-là, il y a des sommes qui doivent absolument être dépensées. Si ce n'est pas dépensé, on va assister à une détérioration du transport en commun. Et pour nous, le transport en commun, c'est vital.

Imaginez Montréal sans métro. Et je ne veux pas faire de comparaison qui pourrait sembler boiteuse, mais vous avez connu, à Québec même, il y a quelques années, un arrêt d'un an du transport en commun et, finalement, les gens se sont débrouillés. S'il y a un arrêt du métro deux heures de temps à cause d'une panne, c'est déjà une congestion de la circulation épouvantable au centre-ville de Montréal, on est obligé de sortir des autobus supplémentaires, c'est impensable la vie de la Communauté urbaine de Montréal sans une infrastructure de transport en commun qui est forte, qui est solide et qui est viable. Donc la responsabilité doit être plus qu'au niveau local, il en va de la santé économique du Québec, globalement.

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

M. Bourdon: M. le Président, je voudrais saluer les dirigeants de la Communauté urbaine de Montréal, et dire d'entrée de jeu au ministre que pour ce qui est de la taxe sur les équipements des raffineries de pétrole, j'ai l'honneur de les avoir dans mon comté de Pointe-aux-Trembles, dans la municipalité de Montréal-Est, et il faut mettre fin à une situation où la plus petite municipalité de l'île de Montréal supporte des frais phénoménaux à cause de contestations interminables avec les entreprises pétrolières, et si le gouvernement a parfois la fonction de gouverner, bien, nous, on va le mettre en demeure de régler ça une bonne fois pour toutes par une législation.

Je voudrais également demander en vrac au président de la Communauté urbaine, quel est l'Impact économique de la coupure brutale qui est faite? Et je m'explique à cet égard-là. Toronto va investir 10 000 000 000 $ en transport en commun, dans les 10 prochaines années, et le ministre des Transports annonce que la seule immobilisation importante qui est considérée, c'est un pont vers Laval, que le métro, Il n'est plus question de l'allonger dans l'est, parce que l'ouest étant desservi, il n'est plus question de le faire dans l'est. Puis on ne parle pas de trains de banlieue, il y en a deux dans l'ouest, il n'y en a aucun dans l'est. Puis je ne parle pas du transport routier dans l'est de Montréal, l'ouest est desservi, donc d'après le ministre il n'y a pas urgence pour l'est.

Alors, la question pointue que je pose, c'est que si on fait un pont, on favorise l'automobile; et puis on ne produit pas beaucoup d'automobiles, mais Bombardier fait des rames de métro cependant. Alors, la question que je pose au président de la Communauté urbaine, parce que le gouvernement est très sensible au développement économique: C'est quoi la STCUM comme employeur à Montréal? Combien d'employés? Quelle masse salariale? En gros quel chlffre d'affaires? Et handicaper la STCUM, c'est handicaper quelle sorte d'employeur à Montréal? J'oublie le service là, je parle de la STCUM comme entreprise.

M. Hamelin: Comme entreprise, la STCUM a 8000 employés et un budget, de mémoire, de 670 000 000 $ à peu près cette année. Et même actuellement, sans les mesures qui sont annoncées pour janvier 1992, nous devons réduire notre personnel, faire face à certaines réductions de personnel. Il n'y a pas seulement les coupures qui sont envisagées actuellement, il y a aussi des décisions gouvernementales de couper, ou de limiter les subventions au transport des personnés handicapées, alors que les demandes de

service sont en haussse de 12 %, 13 % et 15 % annuellement, les subventions sont limitées à un taux de 4 %, 4, 5 % annuellement.

Il y a une coupure sur le déficit des trains de banlieue qui devait s'appliquer au moment où il y aurait une entente négociée ou renégociée avec le CN et le CP. Il n'y a eu aucune entente de renégociée. Ces coupures s'appliquent. Uniquement pour cette année, au niveau des personnes handicapées et des trains de banlieue, il y a un manque à gagner de 8 500 000 $. Déjà nous sommes obligés de faire des coupures dans le personnel de la Société, et faisant des coupures dans le personnel de la Société nous serons forcément obligés de faire des coupures dans le service. Et c'est une chaîne sans fin: coupures de service, un peu moins de gens utilisent le transport en commun, et ça va prendre à ce moment-là des ponts pour relancer l'étalement urbain. Et non seulement l'étalement urbain vers Laval, mais déjà je pense que le maire de Laval se plaint lui aussi d'un étalement urbain vers le nord, Mascouche, La Plaine, Terrebonne, etc.

M. Bourdon: Alors, pour terminer, M. le Président, une question pointue. Il y a à l'ouest de de Lorimier, 50 kilomètres de métro souterrain, et à l'est de de Lorimier, 25 kilomètres de métro souterrain. Alors ma question est double, d'une part, pensez-vous que le gouvernement devrait donner suite à son engagement de prolonger le métro vers Laval, puis de prolonger le métro dans l'est de Montréal, vers Montréal-Nord et Rivière-des-Prairies, parce que, ça, c'est des actes?

Une voix: Mais le...

M. Bourdon: Non, non, mais M. le Président, je voudrais là-dessus dire, puis le deuxième volet de ma question: Est-ce que le président de la CUM est d'accord avec le journal **The Gazette,** qui nous dit deux fois par année que le métro souterrain étant terminé dans l'ouest de l'île, pour les francophones de l'est c'est trop cher, qu'il ne faut plus faire de métro souterrain.

M. Hamelin: Je vais vous dire que je suis rarement d'accord avec la **Gazette** de toute façon en partant. Pour ce qui est de votre question, les engagements étaient fermes au mois de septembre 1989, qu'il y avait prolongement du métro à Laval et qu'il y avait prolongement en même temps du métro vers le nord-est, et tout ça en même temps que la modernisation du train de banlieue de Deux-Montagnes se faisait.

Pour moi, un engagement du gouvernement, avec le ministre des Transports et le premier ministre, qui assistaient à cet engagement, ça reste un engagement qui devra être réalisé. Il y a des rumeurs qui ont circulé, mais on n'a pas été avisés officiellement encore que ça ne se ferait pas, les prolongements du métro. Il y a des maires dans le nord de Montréal, pour ne pas dire Montréal-Nord, qui attendent le métro depuis de très nombreuses années. Et je ne vois pas pourquoi ils devraient être déçus.

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

M. Léonard: Merci, M. le Président. Bienvenue. Je voudrais vous référer à la page 41 de votre texte, à l'avant-dernière phrase, au bas de la page: "Votre refus s'explique aussi par le fait que les propositions gouvernementales sont injustes car elles risquent de creuser l'écart du fardeau assumé par la Communauté et les villes périphériques. " L'écart existe déjà. Bon, il serait creusé. Donc, ça accentue le malaise. Mais, à ce stade-ci, est-ce que vous avez déjà élaboré des façons d'amenuiser, de réduire et de faire disparaître cet écart? Est-ce que vous avez quelque idée sur la question?

M. Hamelin: L'une des idées, pour amenuiser cet écart, c'est évidemment le développement du transport en commun. C'est une idée de base: développer le transport en commun au lieu de développer le réseau autoroutier qui va permettre cet étalement urbain encore plus. Si on a un centre dynamique et fort, à ce moment-là, le développement de la région périphérique se fera automatiquement à partir de ce centre-là. Il n'y a pas d'exemple dans les villes, en tout cas, nord-américaines, et même européennes, d'un développement périphérique qui s'est fait lorsque le centre était mourant. Lorsque le centre est mourant ou lorsque le centre s'affaiblit, forcément ça affaiblit la zone périphérique parce que le centre est toujours une masse critique pour un ensemble de phénomènes et, à ce moment-là, si le centre devient moribond, la périphérie va devenir moribonde également.

Pour ce qui est des efforts à faire pour dynamiser le centre, évidemment nous y mettons tous les efforts voulus. Nous essayons de contrer l'étalement urbain par toutes sortes de politiques, mais nous avons aussi des charges qui sont très lourdes. Je pense par exemple à l'usine d'épuration des eaux usées de la Communauté, dont le budget annuel de fonctionnement cette année est de 35 000 000 $. Et je pense aux villes périphériques qui n'ont pas ou à peu près pas de ces équipements. Alors, nous avons déjà, comparativement à des villes comme Laval ou la Rive-Sud, dont l'usine n'est pas tout à fait terminée, des frais, juste à ce niveau-là, de 35 000 000 $ à répartir entre les municipalités.

Il y a donc des frais à cause des équipements que nous avons, qui sont nécessaires, qui sont supportés par la ville centre ou les villes centres qui creusent encore ou accentuent cet écart et qui incitent peut-être des gens à aller s'établir en périphérie. Alors, quand on propose d'élargir à la région de recensement métropoli-

taine la taxe ou la surtaxe sur les immeubles non résidentiels, peut-être que la solution, c'est de ne pas avoir un même taux, d'avoir un taux gradué qui serait de x pour le territoire desservi par une OPT et de x moins y, dans un territoire un peu plus loin, de façon à amenuiser graduellement les effets néfastes de cette surtaxe.

Le Président (M. Garon): Vous avez terminé? Alors, il vous restait deux minutes et demie. M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Ce qu'on pouvait faire, on ne pouvait retenir les gens indûment. Le seul message que je veux laisser, c'est évident qu'il y a un certain nombre d'hypothèses qui ont été soulevées. On ne peut pas les creuser. C'est plutôt le rôle du gouvernement parce que, dans l'état actuel des choses, les propositions qui sont devant nous ont été amenées par le gouvernement. Juste une réflexion, si je partais, si j'étais les gens de la Communauté urbaine, je partirais, je ne serais pas trop trop sécurisé. Parce qu'à venir jusqu'à maintenant, le ministre n'a pas trop trop ouvert les portes. Il les a tenues fermées assez fortement à l'exception de l'article 238 dont vous avez parlé, qui pourrait être changé quelque part.

Le Président (M. Garon): Alors, je voudrais remercier les représentants de la Communauté urbaine de Montréal. Et ceci termine notre mandat pour l'avant-midi et nous reprendrons après la période des affaires courantes, après la période de questions, à 15 h 30, avec la Chambre de commerce du Québec.

(Suspension de la séance à 12 h 35)

(Reprise à 15 h 52)

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre, s'il vous plaît! Je demanderais aux membres de la commission de prendre place. La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Le mandat de la commission est de procéder à des consultations particulières et tenir des auditions publiques dans le cadre de l'étude du projet de loi 145, Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant les finances municipales. Alors, avant de commencer les travaux, nous aurions un dépôt de mémoire à faire à la commission, c'est l'Association des directeurs de police et pompiers du Québec. Alors je dépose ce mémoire.

Nous recevons la Chambre de commerce du Québec, représentée par M. Jean Lambert, président. M. Lambert, on a 45 minutes pour vous entendre, donc 15 minutes pour la présentation de votre mémoire, 15 minutes du côté ministériel pour le questionnement, et 15 minutes du côté de l'Opposition. Alors, M. Lambert vous avez la parole.

Chambre de commerce du Québec

M. Lambert (Jean): Mme la Présidente, j'aimerais vous présenter les gens qui m'accompagnent. À ma gauche le président de la Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain, Me Martin, et à ma droite, notre vice-président exécutif, M. Claude Descôteaux.

Merci, Mme la Présidente. La Chambre de commerce du Québec, par sa présence aujourd'hui, veut surtout faire ressortir un certain nombre de principes de base plutôt que s'attaquer à faire l'exégèse systématique des nombreuses dispositions techniques de la loi 145. Le document ministériel se voulait un pas vers un nouvel équilibre, mais son introduction nous révélait candidement que le correctif recherché par le gouvernement consistait plutôt à rétablir l'ensemble de ses finances. Le gouvernement du Québec estimait en effet qu'en raison de ses responsabilités, il avait eu à répondre au cours des dernières années à des pressions Infiniment plus lourdes que les municipalités, et qu'il devait en conséquence faire appel à la solidarité et à la collaboration de ses partenaires en leur refilant une partie de la facture. Si cela s'appelait "Vers un nouvel équilibre", on peut presque dire que ce que le gouvernement aura gagné en équilibre dans ses finances, il l'aura perdu en harmonie et en solidarité des partenaires.

La Chambre de commerce du Québec le déplore d'autant plus que dans une société comme la nôtre, on ne peut se permettre longtemps ce type de querelle sans qu'en soient affectées nos chances de progrès collectif. En réalité, la réforme du ministre répond avant toute chose à une commande du gouvernement. Or, les objectifs de ce dernier ne concernent pas au premier chef les relations entre le gouvernement et les municipalités. On cherche d'abord à contenir le taux d'augmentation des dépenses du gouvernement du Québec qui demeure dangereusement supérieur à celui des revenus, et cela ne date pas d'hier.

En effet, la récession de 1981-1982 a porté le déficit au-delà des 2 500 000 000 $ et, en dépit de la reprise économique, le gouvernement a laissé l'état de ses finances, alors que le déficit augmentait à près de 3 800 000 000 $ pour l'année fiscale 1984-1985. Par la suite, le gouvernement a renoué ses efforts pour reprendre le contrôle de ses finances et, ultimement, réduire son déficit. Ses démarches n'ont cependant pas conduit à la remise en cause du nombre et de la diversité des programmes qu'il administre et ne semblent pas avoir débouché non plus sur un contrôle suffisamment serré de la demande de services publics ni sur la façon de produire les services requis.

En somme, le gouvernement ne s'est pas vraiment attaqué aux problèmes structurels du

déficit. Les coupures de dépenses réalisées se sont à ce point avérées insuffisantes qu'elles n'ont pu empêcher l'apparition d'une pluie de taxes nouvelles sous les formes les plus variées, mais la structure des dépenses du gouvernement est demeurée la même avec ses exigences inexorables. Aussi, on ne doit pas se surprendre de l'évolution des finances publiques à compter de 1990, au moment où l'économie entrait en récession. La fragilité des finances publiques du Québec est apparue clairement au dernier exercice financier de 1990-1991, alors que le déficit a presque atteint le seuil des 3 000 000 000 $ en dépit des hausses de taxes indirectes et d'une réduction des transferts aux commissions scolaires.

Pour Je budget 1991-1992, le gouvernement se voit, en pleine récession, obligé d'augmenter de façon appréciable les taxes indirectes et de continuer à réduire ses transferts aux municipalités. Le nouveau seuil d'environ 3 500 000 000 $ que l'on prévoit pour le déficit n'est pas le seul résultat de l'affaiblissement de l'économie, mais traduit un problème structurel de fond auquel on doit s'attaquer en priorité si l'on veut sauvegarder la compétitivité de notre économie. Le gouvernement du Québec offre des services à la population que nos moyens économiques ne permettent plus de soutenir ou de payer sans affecter sérieusement notre capacité concurrentielle. La seule voie possible pour protéger le caractère concurrentiel de l'économie consisterait à réduire les services, à les produire de façon de plus en plus productive, plutôt que de rechercher constamment de nouveaux champs de taxation.

Or, ça ne semble pas la voie privilégiée par les pouvoirs publics dans le cas particulier qui nous préoccupe aujourd'hui. Le gouvernement oblige en effet les municipalités à assumer des charges pour lesquelles lui-même ne veut plus taxer. Dans la plupart des cas, les municipalités n'auront d'autre choix que de taxer et de taxer toujours davantage d'une année à l'autre, face à l'augmentation des coûts, ou encore d'effectuer dans leur budget respectif les rationalisations et les coupures que le gouvernement n'a pas su concrétiser dans ses propres budgets. Alors que, d'un côté, il supprime ses transferts au soutien d'activités dans le domaine du transport collectif et de la voirie, par ailleurs, il impose certaines normes dans le transport collectif et la réfection du réseau routier. La participation du gouvernement du Québec au financement d'une partie des dépenses du transport en commun au chapitre des dépenses d'immobilisations et d'exploitation s'est avérée tout à fait justifiée.

La qualité des systèmes de transport en commun dans nos grandes agglomérations revêt une importance stratégique pour l'économie de ces régions et celle du Québec. Par exemple, plus on développe le transport collectif, plus on améliore l'efficacité des échanges de marchandises dans la région. De la même façon, plus on décongestionne le système routier, plus il est possible d'attirer des entreprises et des ressources humaines essentielles au développement du tertiaire supérieur. L'intervention du gouvernement se justifie toujours par le fait que le transport en commun constitue un important levier pour la protection de l'environnement et l'économie d'énergie en se substituant à l'automobile. Il permet de servir d'outil pour augmenter et soutenir une densification des populations. C'est aussi un outil de redistribution de revenus et d'équité sociale. Nous risquons donc que ces systèmes soient minés par l'incompatibilité des priorités au niveau des autorités locales, lesquelles auront tendance à minimiser leur part au financement des services ayant des effets de débordement. Pour toutes ces raisons, le gouvernement devrait maintenir au niveau actuel son support au transport en commun, car on risque de porter sérieusement atteinte à l'efficience de l'économie du Québec. Dès lors, le gouvernement sera rapidement privé, au chapitre de ses revenus, des marges de manoeuvre qu'il prétend récupérer.

Au-delà de ces considérations, vous me permettrez d'insister à nouveau sur l'impact de ta hausse du fardeau fiscal foncier des entreprises, qui découle des mesures gouvernementales. La réduction des transferts du gouvernement provincial aux municipalités se traduira, en effet, par une hausse du fardeau fiscal foncier des entreprises. Comme l'impact sera beaucoup plus important pour certaines villes, on peut prévoir que le fardeau fiscal foncier des personnes augmentera également dans certaines municipalités. La Chambre de commerce du Québec s'inquiète sérieusement de cette incidence de la proposition gouvernementale. Il faut rappeler que la hausse du fardeau fiscal foncier des entreprises représente une augmentation des charges fixes, puisque ces taxes doivent être acquittées de façon indépendante de la situation financière de l'entreprise, et ceci, en prenant même en considération le fait que nous payons des impôts à d'autres paliers de gouvernement. C'est l'équivalent d'une hausse de la taxe sur le capital. Or, une augmentation des charges fixes réduit la rentabilité des investissements et augmente le risque d'entreprises. Une telle mesure peut inciter les entreprises à faire leur expansion à l'extérieur du Québec et augmente d'autant le risque des investisseurs. De plus, le Québec perdra ainsi de nouveaux entrepreneurs. La hausse des charges fixes réduit justement la capacité concurrentielle des entreprises dans un contexte où les firmes doivent comprimer leurs dépenses pour affronter la concurrence internationale et s'accommoder de la valeur élevée du dollar canadien. C'est dans ce contexte que le Québec avait annoncé un allégement du fardeau fiscal en harmonisant sa taxe de vente, la TVQ avec la TPS.

Il y a aujourd'hui incohérence, car cette

substitution d'une taxe foncière à une taxe de vente est particulièrement dommageable pour la capacité concurrentielle des entreprises et vient donc réduire considérablement la portée de la réforme de la taxe de vente. Or, cette réforme corrigeait les effets d'une taxe archaïque et nocive, particulièrement au plan des exportations.

La hausse plus marquée du fardeau fiscal foncier dans la région de Montréal incitera aussi les entreprises et les personnes à se localiser encore davantage en périphérie. Une nouvelle vague d'étalement urbain pourrait nuire sérieusement sur la scène internationale en entraînant une nouvelle escalade des dépenses publiques pour financer des services dont nous disposons déjà.

Pour éviter le fardeau fiscal foncier accru de Montréal, les entreprises, particulièrement celles qui n'ont pas d'attache précise - ce que l'on appelle des "footloose" - pourront faire leur expansion ou déplacer une partie de leurs activités dans les régions périphériques moins touchées par la réforme proposée, de façon à minimiser leurs frais fixes. Ceci affaiblira l'assiette foncière de Montréal et pourrait ainsi conduire à des hausses encore plus importantes du fardeau fiscal foncier et à une baisse de services, notamment au niveau du transport collectif. Cette baisse de services réduit les avantages concurrentiels de la région métropolitaine et conduit au cercle vicieux associé à l'étalement urbain.

La situation de la ville de Québec, avec l'importance de son fardeau fiscal, n'est guère plus rose. En effet, la situation est d'autant plus pernicieuse et inéquitable que la région de Québec peut difficilement relever, dans les conditions actuelles, le défi de la rationalisation des transports en commun, en raison du fait que le gouvernement, par ses politiques et programmes de stationnements à prix réduits en faveur des fonctionnaires, encourage la circulation automobile au détriment du transport en commun.

En conclusion, M. le Président, une fois dissipés ces quelques arguments, les documents gouvernementaux laissent planer l'impression inconfortable que seuls priment ses propres considérations budgétaires et qu'il se livre envers les municipalités au même exercice de pelletage dont il est lui-même victime de la part du gouvernement fédéral. Le gouvernement, avec sa réforme, a pratiquement réussi à faire l'unanimité contre son nouveau plan de partage des responsabilités.

La Chambre de commerce du Québec, de son côté, a toujours réclamé du gouvernement de laisser aux entreprises de meilleures marges de manoeuvre afin qu'elles puissent avoir et saisir les meilleures opportunités qui sont sources de développement économique véritable. Alors que dans le secteur privé, sous l'effet de la concurrence et des nouvelles technologies, les grandes entreprises ont démantelé les bureaucraties crées au cours des années 1970 au **profit** des organisations comptant sur de petites unités que l'on met en concurrence, le gouvernement du Québec continue de maintenir une bureaucratie coûteuse pour produire des services publics.

La Chambre du commerce du Québec avait eu, en novembre dernier, le privilège d'être, Ici même, le premier organisme entendu par la Commission Bélanger-Campeau sur l'avenir politique et constitutionnel du Québec. Je perçois un lien très direct entre cette commission et celle-ci, car notre avenir politique repose avant tout sur une économie forte qui ne saurait exister sans des finances publiques saines qui sont un gage essentiel de compétitivité sur le plan mondial. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Garon): Alors, comme vous avez pris seulement 13 minutes, Il reste 32 minutes à répartir entre les différents Intervenants. D'abord le ministre, pour une période de 16 minutes.

M. Ryan: M. le Président, il me fait grand plaisir de souhaiter la bienvenue à la Chambre de commerce du Québec à cette commission parlementaire. J'ai écouté avec beaucoup d'Intérêt la lecture que M. Lambert a faite du mémoire préparé pour la commission pour nous présenter ses points de vue sur le projet de loi 145.

Des voix:...

M. Ryan: Non, vous ne manquiez rien. Les premières minutes...

Le Président (M. Garon): Votre micro.

M. Ryan:... on ne manque jamais rien. Ça prend toujours deux ou trois minutes pour réchauffer l'intervenant.

Des voix: Ha, ha, **ha!**

M. Ryan: M. Lambert, il me fait plaisir de vous souhaiter la plus cordiale bienvenue au nom du gouvernement. Je vous remercie de l'intérêt que la Chambre de commerce du Québec porte au projet de loi 145. Étant donné le contenu de votre intervention, nous nous en serions peut-être dispensé, mais nous l'accueillons néanmoins avec toute l'attention souhaitable et tout le respect que mérite votre auguste organisme.

Il y a une chose que je serais tenté de signaler pour commencer, c'est le caractère peut-être quelque peu excessif du jugement qui est porté, dans la première partie du mémoire, sur la gestion des finances publiques au cours des cinq dernières années.

Le gouvernement a fait un effort considérable - je le sais pour en avoir fait partie pendant toute cette période - pour contenir

l'augmentation des dépenses publiques à un rythme qui soit acceptable et compatible avec les contraintes de notre économie. Je crois que nous avons réussi une performance importante quand même. Quand nous sommes arrivés au pouvoir, nous allions vers un déficit, si tout avait continué comme ça fonctionnait, qui eût dépassé les 4 000 000 000 $. Dès la première année, nous l'avons ramené à 2 800 000 000 $. L'année suivante, nous l'avons baissé à 2 400 000 000 $. La troisième année, nous l'avions ramené, je pense à 1 800 000 000 $. L'année 1990-1991, ce devait être 1 650 000 000 $. Là, évidemment, est arrivée la récession. Il y a eu des rentrées fiscales moindres que celles qui avaient été prévues. Il y a eu des dépenses exceptionnelles dont je parlerai tantôt, qui ont ramené le déficit aux alentours de 2 500 000 000 $. Mais quand on regarde et qu'on compare l'importance de ces déficits à ceux qui étaient encourus dans la période précédente, considérant l'augmentation des besoins qui est survenue pendant ce temps-là, je pense qu'on ne peut pas soutenir sérieusement que le gouvernement n'a pas appliqué les freins d'une façon sentie. Nous qui dirigeons les ministères l'avons senti parce que la marge pour ce qu'on appelle des projets de développement a été pratiquement inexistante au cours des dernières années. Il est arrivé une année ou deux où il y a eu une très faible marge. D'une manière générale, les nouveaux projets du gouvernement ont été financés à même les économies réalisées à partir des dépenses qui se faisaient déjà. Nous avons quand même institué un bon nombre de programmes nouveaux malgré tout. Alors, de nous faire servir un jugement comme celui qui est porté ici, je pense que ça méritait quelques nuances que je vous soumets bien humblement.

Une voix: ...M. le ministre.

M. Ryan: Là, je vais continuer un petit peu, si vous me le permettez. Ha, ha, ha! Quoique dans l'esprit de dialogue qui caractérise la commission, M. le Président, si le président de la Chambre de commerce veut dire un mot ici, je n'ai pas d'objection. Il comptera sur mon temps.

Le Président (M. Garon): M. Lambert.

M. Lambert: M. le ministre, je voulais simplement souligner que ce que vous avez mentionné, nous l'avions dit dans la page 3 lorsque l'on dit que le gouvernement a renoué ses efforts pour reprendre le contrôle de ses dépenses et de ses finances.

M. Ryan: Oui...

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

M. Ryan: ...très bien. Alors, "a renoué ses efforts", mais le reste du texte n'est pas trop trop louangeur pour ce que nous avons fait. Je pense que vous en conviendrez. Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Ryan: Il est arrivé des circonstances que vous connaissez comme moi également. Prenez l'augmentation des dépenses de la santé. La population vieillit chaque année. Le secteur de la santé est le seul où le gouvernement n'ait point appliqué de compressions budgétaires depuis cinq ans. Pourquoi? Parce que le gouvernement ne veut pas que les personnes qui vieillissent et qui ont davantage besoin de soins médicaux ou hospitaliers soient pénalisées en quelque manière pour ce délit de vieillissement qui pourrait leur être imputé de manière grossièrement injuste par une population mal éclairée. Or, il a fallu accepter un taux d'augmentation des dépenses de santé beaucoup plus élevé que la moyenne. Encore cette année, c'est la même situation. Dans les autres secteurs, je pense que l'augmentation a été contrôlée pas mal.

En plus, il est arrivé le désistement du gouvernement fédéral. Je n'ai pas coutume de faire campagne sur ce sujet-là, mais le ministre des Finances a démontré amplement dans chacun de ses budgets des dernières années les manques à gagner qui découlaient du désistement du gouvernement fédéral qui se retire de certains domaines après avoir imposé des contraintes aux provinces. Et l'exemple le plus classique en est le régime d'assurance-maladie et le régime d'assurance-hospitalisation aussi, où le gouvernement **actuel** a maintes fois indiqué sa volonté d'imposer un ticket modérateur. M. le ministre de la Santé et des Services sociaux l'a indiqué très clairement. Qu'on l'appelle **du** titre qu'on voudra, fondamentalement, c'est un ticket modérateur. Il a fallu aller consulter le dictionnaire pour appeler ça ticket orienteur, dans l'espoir que ça passerait à côté de la loi fédérale qui chapeaute tout ça. Ce n'est pas un défaut du fédéralisme. C'est parce que le gouvernement fédéral est enferré dans ses bottines de même que tous les partis fédéraux actuellement. Ils ne veulent pas regarder cette vache sacrée. On a un régime de soins de maladie qui est excellent à mon point de vue. Il s'agirait de le nuancer un petit peu, de le discipliner davantage pour qu'il soit encore plus parfait. Mais nous ne pouvons pas agir de ce côté-là parce qu'il y a des contraintes à l'autre niveau. Ce n'est pas une excuse définitive, mais ce sont des circonstances atténuantes dont nous devons tenir compte pour porter ces jugements d'ensemble.

Ceci étant dit, en ce qui touche la réforme, je crois qu'elle va mieux que vous ne **semblez** le penser. L'Assemblée nationale s'est prononcée favorablement hier soir par une écrasante majorité; les députés, qui ont tous voté librement...

Une voix:...

M. Dufour: Ha, ha, ha!

M. Ryan: J'espère que l'Opposition ne met pas en cloute la liberté de conscience de chaque député. Je sais qu'elle s'exerce à travers certaines contraintes, mais qui restent toujours surmontables pour des esprits libres et des consciences indépendantes. De ce point de vue là, je pense que les effets négatifs que vous anticipez seront vite corrigés quand on aura vu l'ampleur exacte de la réforme. Ça, c'est un point que je vais souligner. L'ampleur est pas mal moins considérable que vous ne pouviez le penser quand vous avez rédigé votre mémoire avant que ne soient disponibles les données indiquant l'impact des ajustements annoncés ces derniers temps.

(16 h 15)

Je prends seulement pour l'île de Montréal. J'indiquais ce matin à la Communauté urbaine de Montréal que le fardeau net que la communauté devra financer à même ses impôts a été réduit de 37 % par suite des ajustements que nous avons annoncés. Dans le cas de la Communauté urbaine de Québec, un calcul rapide me permet d'établir que c'est au moins 40 %. Ce n'est plus la même proportion tout à fait.

Nous avons établi aussi l'impact sur les entreprises. Il y aura un certain impact que je ne peux pas nier - autrement, on parlerait dans le vide, c'est évident - mais l'Impact va être contenu dans des dimensions fort raisonnables. Les contacts que j'ai eus avec de nombreuses entreprises m'indiquent qu'on peut envisager de passer à travers ces choses de manière relativement convenable. Je peux vous assurer qu'on va maintenir le fardeau général. La preuve en est facile à faire. L'impact global des mesures sur l'ensemble des dépenses des municipalités, ça va être - je l'ai établi ce matin sans être contesté par personne - à peu près 3, 1 %. Au bout de la ligne, ça ne peut pas se traduire par un compte de taxes qui va être trois fois plus gros, comme certains l'ont dit. Il y a peut-être des arêtes ici et là auxquelles nous devons veiller de manière à y apporter des correctifs, mais la note générale, c'est ça. Alors ceux qui disent: Ça va doubler puis tripler, je l'ai dit à l'Union des municipalités ce matin, bien franchement, c'est impossible. C'est impossible avec les données que nous avons. On va voir en tout cas à ce que ce soit contenu.

Je veux vous assurer que notre gouvernement est particulièrement attentif à la dimension que vous avez soulignée. Nous sommes conscients de l'extrême sensibilité des entreprises à tout accroissement de charge. Celui qui vous parle a dirigé une entreprise vulnérable pendant des années et se souvient très bien de l'impact qu'avaient les décisions des gouvernements en matière... Je me rappelle, on a fait la réforme du système postal quand je dirigeais un journal qu'un grand nombre d'abonnés recevaient par la poste. Ça nous a presque détruits. Je suis très conscient de ça, et nous sommes nombreux au gouvernement à veiller aux implications pour les entreprises des mesures que nous prenons, si bien qu'au cours des cinq dernières années, nous avons réduit sensiblement l'écart qui nous séparait de l'Ontario, l'écart défavorable qui nous distinguait de l'Ontario en matière de charge fiscale imposée aux entreprises. Ce n'est pas notre Intention de revenir à la situation qui a existé antérieurement. Mais là, il y a cet ajustement à faire, qui demeure, à mon point de vue, gérable, "manageable", qui demeure dans des proportions gérables. Soyez assuré que nous allons tout faire pour que ça reste ainsi.

Je vais juste vous posez une question, si vous me permettez, M. Lambert, parce que vous nous arrivez avec le fanai de l'éclairage que votre organisation peut nous apporter. Vous dites à la page 4: "Le gouvernement du Québec - deuxième paragraphe - offre des services à la population que nos moyens économiques ne permettent plus de soutenir ou de payer sans affecter sérieusement notre capacité concurrentielle. " Je voudrais que vous me donniez une liste des services que le gouvernement devrait éliminer, de manière à se doter d'une situation financière plus forte.

M. Lambert: M. le ministre, je pense que c'est une question qui est tellement valable que la seule réponse que je puisse y donner présentement est la suivante: Nous serions prêts et heureux de collaborer à un comité que le gouvernement mettrait en place pour réétudier les finances publiques de l'État et voir où on peut couper. Je dois vous avouer franchement que présentement, c'est évident que je n'ai pas ici ce midi des cas précis à répondre, mais nous serions heureux de collaborer avec le gouvernement en autant que, par la suite, on puisse les mettre en place, ces réformes-là.

M. Ryan: Je prends bonne note de votre offre de collaboration. Ça me rappelle quand j'étais plus jeune, je m'occupais des mouvements de jeunes, puis à un moment donné, on avait fait le travail dans les finances publiques; on voulait savoir ce que le gouvernement dépensait pour la jeunesse. C'était M. Duplessis qui était premier ministre à l'époque. On ne lui a pas demandé de former un comité, on en a formé un, puis il n'était pas content. On est allé voir M. Sauvé. Après ça, le premier ministre avait demandé: Qu'est-ce que ces jeunes-là viennent faire dans nos affaires? Et je vous dis ça, si la Chambre peut faire le travail de son côté, c'est encore mieux que d'avoir un représentant dans un comité gouvernemental, des fois. Mais en tout cas, ça, c'est votre problème. Je vais le regarder de notre côté également, je vais faire part de

votre disponibilité au chef du gouvernement.

Autre point, à la page 5 de votre mémoire, vous dites que nous obligeons les municipalités à assumer des charges pour lesquelles le gouvernement ne veut plus taxer; en haut de la page 5. Juste une explication brève, M. Lambert. Les charges que nous demandons aux municipalités d'assumer sont des charges qui relèvent de leur responsabilité propre, selon nous. La voirie locale, par exemple, c'est une affaire qui avait été refilée au gouvernement au cours des années. Puis là, nous disons aux municipalités, il faudrait que vous preniez vos responsabilités propres là-dedans, celles que définit votre vocation normale de service à la collectivité locale.

J'ajoute un dernier point, c'est que vous dites que le gouvernement supprime ses transferts au soutien d'activités dans le domaine du transport collectif et de la voirie. Nous les réduisons, nous ne les supprimons pas, loin de là. Nous allons maintenir l'implication très importante du gouvernement dans les investissements pour le transport en commun. Les achats d'autobus, par exemple, il n'est pas question que le gouvernement cesse de s'y Impliquer. Les ajouts de lignes de métro, par exemple, le gouvernement va payer pour ça encore maintenant. Je pense que le gouvernement paye toute la facture pour les ajouts de lignes de métro.

Nous continuons pour le transport intégré, le transport adapté. Il y a un organisme de coordination de toute la tarification sur le grand territoire métropolitain de Montréal. Encore hier, M. Elkas, le ministre des Transports, me disait qu'il leur adressait hier un chèque de 26 000 000 $ qui représente la contribution du gouvernement pour la présente année.

Mais s'il y a des choses où vous trouvez que nous exagérons... C'est ce que j'ai cru comprendre de votre mémoire, que, dans le domaine du transport en commun, vous auriez aimé que nous allions peut-être un peu plus doucement. Je ne sais pas si je me trompe.

M. Lambert: Je demanderais peut-être à M. Martin, qui pourra peut-être parler de la région de Québec comme exemple.

M. Martin (Pierre): Bien écoutez, au niveau du transport en commun, M. le ministre, dans la région de Québec, on doit vous dire qu'on a eu des discussions avec les municipalités, avec la communauté urbaine. Et au niveau même du principe du transport en commun, votre réforme... Qu'on l'appelle une réforme, moi, personnellement, je ne suis pas certain que c'est une réforme. Une réforme, c'est la réforme du Code civil; c'est une réforme. Les gens ont appelé ça une réforme, mais c'est un acte unilatéral de partage entre les municipalités et le gouvernement. En tout cas, indépendamment des mots - on ne fera pas de sémantique, M. le ministre - au niveau du transport en commun, on peut se poser la question au niveau de l'impact social du transport en commun. C'est un long débat à savoir si oui ou non, c'est une responsabilité au niveau provincial, gouvernemental, ou c'est un niveau de responsabilité des pouvoirs délégués que vous accordez aux municipalités. Alors, déjà, on pourrait faire le débat là-dessus.

Mais l'effet de ce nouveau partage, au niveau de la région de Québec, on doit vous dire qu'on se pose la question sur la survie même du transport en commun. Advenant qu'effectivement... Vous avez parlé de chiffres au niveau des entreprises tout à l'heure. Pour la région de Québec, on est arrivé dans certains cas, avant vos ajustements... Ça avait même un impact de 50 % d'augmentation de l'impôt foncier pour certains commerces. Et ça variait souvent de 20 % à 50 % dans la région de Québec. Alors, évidemment, même si on prenait 30 % à 40 % de moins, on reste encore dans des taux de 15 % à 30 %. Et si tel était le cas, notre crainte pour la région de Québec - on a parlé du stationnement tout à l'heure; c'est un autre point dont on pourrait discuter ensemble - on se demande si la pression ne sera pas telle de la part des entreprises touchées qu'elles vont forcer les municipalités, la communauté urbaine et la CTCUQ à regarder non seulement une rationalisation de leurs dépenses, malgré le programme qu'ils viennent de dévoiler, de rendre public, mais qui va peut-être remettre en question la survie même du transport en commun.

La raison? Évidemment, Québec est beaucoup plus particulier que Montréal là-dessus. Je veux dire que Québec a un système d'autoroutes, système routier, relativement efficace. Québec, évidemment, a des fonctionnaires qui voyagent seuls dans leur voiture et qui paient un stationnement de 33 $, au lieu de payer un stationnement qui devrait être de 70 $ à 80 $ par mois. Alors évidemment, et la CTCUQ l'a démontré, sa clientèle, ce sont des personnes âgées, ce sont des personnes d'un milieu moins fortuné, des étudiants. Et la problématique pour la région de Québec pourrait être l'existence même du transport en commun.

Si l'impact est tel sur les entreprises, les pressions vont être excessivement fortes sur les élus municipaux et sur la Commission de transport. Je dois vous dire qu'on a déjà eu certains débats avec les maires sur ce sujet-là. Ils en sont fort conscients. Et ce n'est pas ce que l'on vise. Mais...

Le Président (M. Garon): Alors, le temps dévolu à la partie ministérielle étant écoulé, je vais demander au porte-parole de l'Opposition, le député de Jonquière de commencer sa période.

M. Dufour: Oui. Vis-à-vis votre mémoire, bien sûr, il y a évidence que vous avez laissé ou donné le focus sur le transport en commun. Avant de poser des questions là-dessus, je

voudrais peut-être vous assurer ou au moins donner la contrepartie au ministre des Affaires municipales qui semble surpris ou qui trouve que votre mémoire est sévère concernant l'administration publique. Il faut se rappeler qu'il n'y a pas tellement longtemps - la mémoire collective dure peut-être six mois, mais pour des organismes comme les vôtres, ça dure peut-être un peu plus longtemps - il faut se dire qu'en 1985, lorsque le gouvernement actuel a pris le pouvoir, il avait suscité beaucoup d'espoir et beaucoup d'attentes concernant les finances publiques et l'administration québécoise. En fait, on parlait de déficits, de les maintenir à zéro, base zéro, etc. Il y a beaucoup d'éléments, en tout cas, qui ont été soulevés.

Moi, je ne suis pas surpris de la teneur de votre document. Je trouve qu'il est réaliste par rapport à votre vision de l'administration publique. Les chambres de commerce ont toujours eu comme modus vivendi ou comme idéal que les corporations ou les gouvernements devraient se comporter un peu comme les gens d'affaires, à faire des budgets qui sont balancés et, en même temps, avec des visions de développement qui peuvent être différentes dans certains cas; et ça, c'est une question de vision économique ou de vision politique. Par rapport à ça, moi, je trouve que votre mémoire est correct. Ça ne me surprend pas. J'espère que le ministre va s'en remettre et, contrairement à ce qu'on dit, même si les impacts ou les changements qui ont été apportés depuis le début... Vous êtes le troisième groupe qu'on rencontre; on n'a pas l'Impression que le ministre a fait beaucoup de conversions. Il a fait de la conversation, mais pas beaucoup de conversions. Et je peux dire qu'il n'y en a pas beaucoup qui sont partis rassurés. L'Union des municipalités du Québec a reçu peut-être une petite volée de bois vert, et on peut parler un peu de la Communauté urbaine de Montréal, qui ont été très gentils, mais qui sont partis, d'après moi, très inquiets.

Ça veut dire que les amendements ou les adoucissements qui ont été apportés ne trompent pas ou ne leurrent personne. On a beau dire que c'est 256 000 000 $, mais dans le fond, c'est 400 000 000 $. Ça, je trouve que vous êtes très réalistes, vous voyez très clair. Mais ce n'est pas une responsabilité, parce que responsabiliser quelqu'un, ça veut dire lui donner le pouvoir de décider. Et là-dedans, il y en a seulement un qui décide, c'est le gouvernement du Québec. Donc, on ne peut pas décider et responsabiliser en même temps. On responsabilise quelqu'un quand on dit: Tu as le fardeau de la preuve, fart quelque chose avec.

Ceci m'amène à ma question concernant le transport en commun. Vous me semblez possiblement... En tout cas, à mon point de vue, mais nous autres, il paraît qu'on est toujours alarmistes, l'Opposition. On est toujours très alarmiste par rapport à ça. Moi, je pense que c'est réel. Mais de quelle façon pensez-vous analyser les répercussions de la réforme qui est proposée par rapport au transport en commun? En fait, c'est un peu ça; qu'est-ce que vous pensez que ça peut produire?

M. Lambert: Je vous dirais que le premier problème vis-à-vis des entreprises, lorsqu'elles sont en face de leurs états financiers annuels, eh bien, c'est de voir où sont les dépenses et quelles sont celles qui sont fixes. Lorsqu'on se retrouve avec des taux de taxation entre une ville centrale et une ville qui est dans une région où les taux de taxation peuvent être fort différents pour ne pas dire énormément différents, eh bien, vous remettez en cause l'endroit où l'entreprise va garder son siège d'affaires pour essayer de diminuer ses coûts. Alors, si vous vous retrouvez avec de l'étalement urbain qui est en train de se faire de cette façon-là, je ne crois pas que l'on aura, à ce moment-là, diminué les coûts du transport en commun d'une part, et d'autre part, vous ne rendrez pas les mêmes services non plus. L'entreprise va aller aux endroits où ça lui coûte le moins cher.

M. Dufour: Est-ce que vous avez analysé - parce que mes collègues vont probablement continuer le questionnement - par exemple, de quelle façon les entreprises vont se sentir à l'aise par rapport aux nouvelles formules de taxation? Vous comprenez, par exemple, la taxe d'affaires, elle pourrait être imposée de deux façons différentes. On peut prendre les deux formules ou en garder une, et ça fait des changements. La question du stationnement, la question même des ventes, des mutations immobilières, est-ce que vous avez eu le temps d'examiner un peu en détail toute la nouvelle pluie de taxation, la nouvelle formule de taxation et de quelle façon l'entreprise va pouvoir se sentir par rapport à ça?

(16 h 30)

M. Lambert: Non, M. Dufour, nous n'avons pas fait d'études exhaustives à ce sujet-là. Je dois vous avouer d'une part que nous avons été avertis, évidemment, comme la plupart des intervenants, et nous n'avons pas non seulement eu le temps, mais nous n'avions pas non plus la capacité, autant humaine que financière, pour pouvoir nous mettre de façon très exhaustive sur ce dossier-là. Sauf que je donne un certain nombre d'exemples. Prenons le cas ici à Québec, que tout le monde connaît, d'une entreprise qui, évidemment, ne déménagera pas à cause de ce phénomène-là, qui s'appelle Dalshowa, pour donner un exemple. Bon. Sauf que si les coûts sont trop élevés chez Dalshowa, si elle ne déménage pas, c'est peut-être des emplois qui disparaissent, parce que les coûts augmentent, d'une part. Et les coûts ne sont pas nécessairement tous seulement à un endroit, mais l'addition de ces coûts-là fait que... Bon, le deuxième

élément, c'est que vous avez le propriétaire d'une petite boutique, qui est dans un centre d'achats, qui se voit refiler par ses baux une augmentation automatique des taxes. Et ça, je dois vous dire que ce petit commerce-là, qui n'est pas d'une rentabilité exorbitante, alors il peut se retrouver dans une marge qui le rend dépendant. Et si, par le phénomène de l'étalement urbain, vous êtes amenés à avoir des centres d'achats périphériques qui ouvrent, eh bien là, il perd de la clientèle. Et s'il perd de la clientèle, à ce moment-là, il devient non rentable et il a des problèmes financiers. Alors, ou bien on ferme ou bien le type va ouvrir son commerce ailleurs. Alors ça, ce sont des choses qui, dans le monde des affaires, sont tout à fait quotidiennes et qui se vivent.

M. Dufour: En supposant que vous soyez d'accord et que vous achetiez les difficultés que le gouvernement a à vivre avec sa fiscalité, considérant que le gouvernement est à court de budget à court terme, à court de caisse de 400 000 000 $ dans le contexte qu'on a, est-ce que vous croyez - parce que, là, Je parle à des gens d'affaires - que ça justifiait une réforme aussi profonde et aussi grande et qu'on n'aurait pas dû cibler une source de revenus différente pour le gouvernement, tout en se donnant le temps d'aller plus loin et de creuser davantage? Ce que vous avez fait tout à l'heure, vous avez proposé un comité, etc.

M. Lambert: Je dois vous répondre, M. Dufour, que nous en sommes, en termes de société - et là, je crois que les gens d'affaires et les entreprises en font partie - rendus à un point où il faut qu'on fasse notre examen de conscience sur l'ensemble de l'appareil public et qu'on révise les dépenses publiques. À partir de là on doit remettre en cause tous les programmes et, à partir de cette étude, eh bien là, on prendra la décision si on remet en cause des programmes, si on en a encore besoin ou si on est encore capables de se les payer.

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

Mme Marois: Merci, M. le Président. Dans cette veine-là, dans le fond, le ministre aurait sûrement intérêt à lire le mémoire que vous avez produit, justement, pour la Commission Bélanger-Campeau, auquel vous faites référence dans votre document, quand vous proposez la révision d'un certain nombre de fonctions assumées par les deux gouvernements dans les mêmes champs d'action, de telle sorte que d'une façon très pragmatique, comme vous le dites d'ailleurs dans votre mémoire, on en arrive à ce qu'il n'y ait qu'un seul gouvernement qui intervienne, peu Importe lequel il serait, mais qu'au moins, il n'y en ait qu'un. Déjà, je pense qu'il y aurait sûrement une économie fort intéressante à envisager. Et je pense que le ministre va me suivre sur ce terrain-là. Donc, le mémoire de la Chambre à cet égard est fort intéressant et pertinent.

J'ai souvent posé la question au ministre parce qu'on a évalué que, pour l'année 1992, c'est environ 705 000 000 $ de taxes supplémentaires qui iront vers les entreprises, si on cumule toutes les nouvelles taxes, entre autres sur la masse salariale, sur le capital, *etc.,* et, évidemment, celles prévues au projet de loi. J'ai souvent posé la question au ministre s'il avait ou non des outils d'évaluation pour nous dire si, 1 %, quel impact cela avait sur les entreprises, particulièrement en termes d'emploi. Alors, je ne sais pas si, de votre côté, il y a des outils d'analyse que vous avez à cet égard. Ça, c'est une première question. Une deuxième question, c'est justement l'élément que vous mentionniez sur le fait que l'on refile aux petits commerçants le fait que le propriétaire de la bâtisse va avoir à subir de nouvelles taxes. Donc, sans avoir même renégocié avec son locataire, il va pouvoir les lui imposer. Vous savez que c'est ce que prévoit la loi. Est-ce que vous avez évalué un petit peu l'impact sur les entreprises concernées?

Il y a un troisième élément que je voudrais aborder. On va mieux définir les actifs des sociétés pétrolières, c'est-à-dire des raffineries de pétrole, pour savoir ce qu'on va taxer et comment, etc., si j'ai bien compris l'intention qu'il y a dans ce projet de loi. Je sais qu'il y avait des attentes manifestées par des municipalités pour bien identifier, dans le cas des papetières aussi, ou d'autres types d'entreprises dont les équipements, on le comprendra, sont épars, souvent, sur un territoire assez grand, etc. Est-ce que vous vous êtes un petit peu penchés sur cette question-là?

Et je vais terminer par un petit commentaire sur l'histoire du transport en commun à Québec, sous toutes réserves des chiffres que je vais donner parce que c'est à partir d'une entrevue qu'on a entendue à ce sujet. On parle de 15 000 stationnements au centre-ville de Québec, affectés au personnel de la fonction publique, dont le coût mensuel est plus bas effectivement que la carte d'autobus. Alors, entre les deux, le choix m'apparaît comme assez évident et coulant de source, hein? Je pense bien que ça ne prend pas un grand clerc pour comprendre tout ça. Alors, j'aimerais ça que vous reveniez sur un certain nombre de questions que j'ai soulevées.

M. Lambert: Alors, madame, quant à votre première question, je demanderais à M. Descôteaux d'y répondre.

M. Descôteaux (Claude): Mme la députée, il n'y a pas de modèle économétrique, statistique ou économique qui permette de mesurer avec

certitude l'effet direct et immédiat d'une modification dans une taxe comme celle-là. Ce que nous savons, cependant, d'une manière très pertinente et plus par expérience que par analyse théorique, c'est que l'effet combiné, dans un climat particulier, d'un ensemble de taxes amène les entrepreneurs à s'interroger, à penser à leurs investissements, à penser à l'opportunité ou non d'embaucher du personnel ou même d'en remercier. C'est plus l'addition de mesures au fil des années qui, à un moment donné, nous amène dans une situation où on constate tout à coup qu'on est plus ou moins concurrentiels. On est en difficulté, on se demande pourquoi, et c'est finalement, quand on retourne à la source, l'ensemble des mesures qui crée ce climat qui fait qu'on est concurrentiels ou non. Alors, pour répondre directement à votre question, il n'y a pas vraiment de modèle précis qui permette de répondre avec certitude à l'impact d'une taxe.

Mme Marois: D'accord.

M. Lambert: La deuxième question que vous avez posée concerne la réouverture des baux.

Mme Marois: C'est ça.

M. Lambert: Finalement, c'est de ça que vous me parliez.

Mme Marois: C'est ça. C'est parce que c'est un précédent à ce que je sache. Je ne sais pas si ça... Est-ce que ce serait un précédent? Peut-être que le ministre pourrait nous le dire, là? Oui, j'aimerais mieux vous entendre, pour l'instant.

M. Lambert: Bon, alors, écoutez... Évidemment, si c'est un précédent, je ne sais si c'en est un, mais, de toute façon, je dois répondre simplement par l'expérience de ce qui se produit dans le cas où des gens ont déjà des baux de signés et où le locateur refile à l'opérateur les hausses de coût. Bien, je dois vous avouer que dans l'état concurrentiel du commerce au détail - et ça, les statistiques sortent maintenant à tous les mois - c'est l'effet le plus pernicieux que nous ayons vis-à-vis des opérateurs de ce genre de commerces. On parlait encore hier d'un effet potentiel: La Baie irait se resituer dans un autre endroit géographique à cause de la hausse des coûts. Bien, imaginez le petit opérateur qui est obligé, lui, de travailler à raison de huit heures par jour et sept jours par semaine, parce que maintenant, durant certaines périodes de l'année, on a le droit d'ouvrir sept jours, eh bien, c'est un coût qu'il n'est pas capable de refiler de façon automatique aux consommateurs parce qu'il n'y a pas de valeur ajoutée dans le commerce au détail. Alors, si vous vouiez rester en affaires, il faut que vous soyez compétitifs au niveau des prix. Ce qui fait la grande différence, c'est le produit que vous offrez qui peut être mieux présenté, le service que vous donnez à la clientèle. Et ça, je dois vous avouer que des hausses de coûts comme celles-là, qui ne sont pas variables - c'est un coût fixe qui vient s'ajouter - ça met définitivement en danger la survie de certaines entreprises, sans l'ombre d'un doute, même si ça ne représentait que 3000 $ ou 4000 $ par année parce que vous vous retrouvez dans des commerces qui ont une rentabilité qui est souventefois sur la ligne. Et on a la preuve parce que c'est ce que l'on volt dans un état de récession comme celui que nous vivons présentement, où les entreprises, ça tombe à un rythme effréné.

Le Président (M. Garon): Alors, le temps étant écoulé pour les deux partis, je voudrais remercier les représentants de la Chambre de commerce du Québec de leur participation à cette commission. Je vais demander aux représentants de l'Institut de développement urbain du Québec de s'approcher.

Alors, les représentants de la Communauté urbaine de l'Outaouais nous ont fait savoir qu'Us ne seraient pas présents demain à 10 heures, mais ils nous ont fait parvenir un mémoire pour dépôt à la commission, le mémoire de la Communauté urbaine de l'Outaouais. Alors, je vais demander au secrétaire de faire circuler le mémoire de la Communauté urbaine de l'Outaouais, ce qui veut dire que, demain, au lieu de commencer à 10 heures, nous allons commencer à 11 heures.

Alors, ceci étant dit, je demanderais aux représentants de l'Institut de développement urbain du Québec de s'approcher.

Institut de développement urbain du Québec

Une voix:... M. le Président.

Le Président (M. Garon): Non, mais le temps compte. Alors, si vous voulez présenter les gens qui vous accompagnent...

Mme Howard (Marion): Bonjour, **M.** le...

Le Président (M. Garon):... M. Charlebois, et ensuite, comme je vous le disais tout à l'heure, comme je le disais aux autres, vous avez 45 minutes, soit, normalement, 15 minutes pour votre exposé, 15 minutes pour les députés ministériels et 15 minutes pour l'Opposition officielle. Ce que vous prendrez en moins va être réparti également entre les deux partis et ce que vous prendrez en plus sera coupé également pour chacun des partis.

M. Charlebois (Cameron): D'accord. Je vais passer en premier à Mme Marion Howard pour nous présenter.

Mme Howard: L'Institut de développement urbain du Québec est un organisme indépendant sans but lucratif qui regroupe les promoteurs, les propriétaires, les investisseurs immobiliers. L'IDU vous a déjà soumis son mémoire qui contenait ses propositions sur la réforme de la fiscalité municipale, qui a été préparé de concert avec le Regroupement des propriétaires de centres commerciaux. Dans le court document qu'on vous a donné aujourd'hui, nous nous sommes limités à nos commentaires et recommandations sur le projet de loi 145. Et en annexe, nous avons comparé les propositions du 14 décembre, les propositions du mémoire de l'IDU et les dispositions législatives du projet de loi 145.

À ma droite immédiate, c'est M. Cameron Charlebois, qui est président de l'IDU depuis hier soir, et Normand Blouin directeur provincial du Regroupement des propriétaires de centres commerciaux et administrateur de l'Institut de développement urbain.

M. Charlebois: Merci, Marlon. M. le Président, MM. et Mmes les députés, merci de nous accueillir ici aujourd'hui. D'abord, je m'empresse de dire que nous ne sommes pas ici pour argumenter sur le fond de la réforme, je pense que nous avons...

(16 h 45)

Le Président (M. Garon): Est-ce que je pourrais demander aux gens qui font des conversations qu'ils... Une commission parlementaire, ce n'est pas une boîte téléphonique, non plus. Ceux qui ont des téléphones à faire pourraient les faire à l'extérieur de la chambre, puis ceux qui ont des conversations à faire, les poursuivre à l'extérieur, pour donner... On a fait venir des gens pour les entendre, est-ce qu'on peut les entendre, tout simplement? Ça fait partie de l'ordre des choses. Ceux qui ne sont pas intéressés à entendre ce que les gens ont à dire, qu'ils sortent donc de la chambre.

M. Charlebois: Je continue? Merci. Alors, nous ne nous présentons pas pour argumenter sur le fond de la réforme. Je pense qu'il s'agit de dire que, le fait qu'on n'argumente pas, ce n'est pas qu'on l'aime, ce n'est pas qu'on l'accepte d'emblée, mais voilà, elle est là, elle est dans un projet de loi maintenant, puis nous réservons surtout nos commentaires sur les modalités de la loi et les choses qui nous inquiètent comme des gens qui pratiquent le développement immobilier. D'abord, je vais suivre généralement le document que nous vous avons soumis.

Premièrement, nous sommes ici en support, généralement, puis nous l'avons dit à plusieurs reprises publiquement, que l'Institut de développement urbain du Québec appuie fortement le maintien d'un système de transport en commun, notamment dans la région de Montréal, et que nous regardons, effectivement, que le système, sans nécessairement avoir été spécifiquement visé dans la réforme, est mis en danger par certains effets indirects que nous allons traiter tout à l'heure, dans les points plus tard.

Deuxièmement, nous croyons toujours, et on fait ça comme énoncé, que le gouvernement doit continuer à participer activement au financement du transport en commun, notamment dans la région métropolitaine. Nous avons soutenu dans notre mémoire une participation financière de 25 % du fonds d'exploitation. Nous voyons que ce n'est pas dans la loi; nos pages sommaires en annexe à ce mémoire montrent l'écart entre ce que nous avons proposé et ce que le gouvernement retient comme proposition de loi, mais nous sommes toujours convaincus que la participation active du gouvernement est toujours essentielle. Nous voyons dans la réforme un problème de fond, qui est que la réforme prône un rapprochement entre les instances de financement et les instances décisionnelles, ce qui est bon en principe et en théorie. Mais le problème, le hic, dans le transport en commun, c'est qu'on l'appelle un service local et que c'est beaucoup plus un service régional. On constate que les structures régionales, au moins à Montréal et aussi à Québec, ne sont pas là, les structures décisionnelles pour l'allocation des fonds ne sont pas très efficaces, et que c'est par cet effet indirect là que le système de transport en commun est en danger par l'effet de la réforme.

Ceci étant dit, nous suggérons aussi que le gouvernement, dans l'avenir... Parce qu'on regarde une facture, aujourd'hui, de peut-être 200 000 000 $ pour le transport en commun de Montréal; la facture va monter, sans doute. Nous prônons que le gouvernement continue à regarder d'autres sources de financement, pour sa part, qui pourraient croître dans l'avenir, espérons-le. D'abord, on a vu déjà l'imposition de la taxe sur les immatriculations dans la RMR de Montréal, on parle beaucoup de taxe sur l'essence, mais il y a aussi d'autres incitatifs à caractère fiscal, comme on le mentionne ici; à titre d'exemple, une allocation dans la déduction pour l'emploi, qui est indiquée à la ligne 201 de la déclaration d'impôt, uniquement pour des travailleurs utilisant le transport en commun. Ce serait ça, une déduction d'impôt qui aurait l'effet d'encourager le transport en commun par rapport à l'emploi de la voiture privée, puis c'est une mesure fiscale qui pourrait être très intéressante parmi d'autres, qui, peut-être, pourraient être recherchées.

M. Ryan: Question d'argument, est-ce que je pourrais demander que vous répétiez la dernière chose que vous venez de dire? La dernière proposition, si vous pouviez la répéter, parce que je veux être sûr de la comprendre...

M. Charlebois: Oui, nous suggérons, en voie d'exemple, M. le ministre, qu'il y a des mesures fiscales qui pourraient être intéressantes. Notamment dans la déclaration d'impôt personnelle, il y

a une déduction pour l'emploi; on note la ligne 201 Ici, qui est supposée couvrir les frais d'emploi pour des gens qui... Si cette déduction-là avait été plus ciblée sur le transport en commun ou si quelqu'un obtenait un reçu pour fin d'impôt pour l'achat de sa carte mensuelle de transport en commun ou quelque chose comme ça et qu'il pouvait le déclarer dans ses impôts, selon nous, ça représenterait un net incitatif à prendre le transport en commun et ça pourrait aussi être une source de financement par l'effet fiscal dans le budget provincial.

Je continue?

Une voix: Oui.

M. Charlebois: Merci. Alors, en ayant dit ça, on passe maintenant aux effets du projet de loi.

Premièrement, si le retrait éventuel des subventions gouvernementales doit être compensé par une imposition foncière, - ce qui est proposé - celle-ci doit se faire selon certains paramètres: certains de ces paramètres paraissent dans la loi, certains autres paraîtront éventuellement dans la budgétisation, les exercices de budget. Nous prônons, et le répétons, que c'est Important de partager ou d'éparpiller la charge de ces nouvelles taxes foncières sur le plus grand territoire possible pour inclure la plus grande assiette fiscale possible.

On parle dans la réforme d'une régionalisation de ces responsabilités et de ces sources de financement. Nous trouvons que, surtout pour le transport en commun, en étant un service régional, c'est toute la grande région qui en bénéficie qui devrait être mise à profit. D'ailleurs, c'est déjà fait en partie par la taxe proposée sur les immatrications dans la RMR de Montréal. Ce devrait être, selon nous, regardé aussi pour tout l'immobilier de la région de Montréal. Ça devrait inclure le non résidentiel aussi bien que le résidentiel; dans certains cas, ça va aller de soi parce que certaines villes dans les régions de Québec et de Montréal n'ont pas d'immobilier non résidentiel ou presque pas, et donc, elles vont devoir porter toute leur nouvelle charge sur le résidentiel. Nous allons revenir au prochain point tout à l'heure.

C'est très important que le dégrèvement qui est prévu dans la loi comme facultatif soit obligatoire. Ça ne peut pas être facultatif qu'une ville donne un dégrèvement pour des espaces vacants et que la ville à côté n'en donne pas. C'est un système qui risque non seulement de ne pas être fonctionnel, mais c'est complètement inéquitable... On ne comprend d'ailleurs pas pourquoi c'est indiqué comme facultatif.

Nous proposons que la loi mentionne que les nouvelles recettes provenant de cette réforme, notamment des surtaxes, soient destinées au financement du transport en commun et d'autres services désignés dans la loi. Nous l'offrons parce que, effectivement, la surtaxe non désignée devient une manière de dire des taux variables de taxation foncière. Ce sont des propositions que nous avons déjà vues de certaines villes et de certaines administrations. Dans la loi, ce n'est pas jusqu'à maintenant, permis d'avoir des taux variables. La surtaxe non désignée devient à toutes fins pratiques un taux variable; on pourrait très bien, même si on coupait la facture ou on coupait le financement du transport en commun, imposer une surtaxe pour financer la police, les rues ou n'importe quoi dans une ville. Alors, nous proposons que ça soit désigné.

Dans la foulée de nos collègues qui nous ont précédés, nous Insistons toujours sur la prévision de dérogation aux baux qui ne prévoit pas que la facture ou les nouvelles factures d'impôt foncier, soient automatiquement passées au locataire.

Quatrièmement, un point sur lequel nous Insistons dans notre mémoire et sur lequel nous plaçons beaucoup d'importance: la taxe sur le stationnement. Dès que cette taxe a été annoncée par la STCUM et la ville de Montréal l'automne dernier, on l'a trouvée un peu bizarre. On ne voyait pas comment ça pourrait s'appliquer. Je pense qu'enfin, on comprend mieux pourquoi elle a été mise sur la table. Ça semble vouloir cibler les stationnements payants. Pour nous, et notamment dans l'Industrie du commerce de détail dans les centres commerciaux, dans les édifices à bureaux de banlieue ou dans un centre commercial, on volt qu'il y a jusqu'à cinq ou six places de stationnement prévues par 1000 pieds de magasin, qui sont nécessairement gratuites pour faire fonctionner les centres d'achats. Dans les immeubles de bureaux de banlieue, que ça soit Lebourgneuf ici à Québec ou que ça soit Saint-Laurent ou Laval à Montréal, il y en a jusqu'à trois places par 1000 pieds carrés d'espace locatif, et c'est fourni gratuitement, normalement pour faire fonctionner ces centres-là, parce qu'ils ne sont pas desservis par le transport en commun. Il faut reconnaître que ces espaces de stationnement font partie intégrante de l'opération immobilière de l'Immeuble. On ne peut pas les distinguer et les taxer à part.

Dans les cas où il y a des stationnements payants, ça, c'est envisageable, ça, c'est praticable en tout cas. On peut ne pas l'aimer, mais c'est praticable. Mais dans les stationnements non payants, c'est impossible de cerner la partie stationnement, de l'évaluer, de charger une taxe et de savoir qui va payer cette taxe-là. Il n'y a pas d'exploitant; c'est partie Intégrante, non distinguable de l'opération immobilière. Donc, on continue de s'opposer à ce que la loi permette une taxe sur les stationnements non payants qui font partie Intégrante des immeubles.

D'ailleurs, cette taxe-là, si c'est imposé, ça renforce l'effet Inéquitable de cette taxe, notamment quand on compare les municipalités qui sont à l'intérieur des OPT, et puis les municlpa-

lités qui sont juste de l'autre côté de la ligne. On voit bien que Saint-Bruno va profiter vis-à-vis de Longueuil, parce que Saint-Bruno n'est pas dans un OPT, donc ne sera pas sujet à cette taxe-là, tandis que Longueuil, juste à côté, sera sujet à la taxe.

Par cet effet, c'est certain que ça encourage l'étalement urbain, et là, on insiste, la question de l'étalement urbain, ça devient un peu un "buzzword". Le problème avec l'étalement urbain, c'est le manque de contrôle sur le développement. Si on impose des choses qui génèrent un étalement urbain sans avoir des structures qui contrôlent en plus le développement ou au moins encouragent le développement rationnel de la zone, c'est là où l'étalement urbain devient un problème sérieux. Et la manière dont l'article est façonné dans la loi, ça donne aux municipalités beaucoup de latitude dans la manière qu'elles peuvent imposer une taxe sur le stationnement. C'est facultatif. Ça peut changer et varier par secteurs, ça peut varier de catégorie à catégorie de bâtiments, ça peut varier d'une superficie à l'autre. Il n'y a aucune manière de savoir aujourd'hui comment une ville va imposer ou va concocter cette taxe-là. Et je reviens au principe qui dirige quand même un peu l'immobilier: Il faut des règles claires, puis il faut des règles précises et connues d'avance le plus possible.

Alors, nous proposons en fin de compte que tout retrait éventuel des subventions gouvernementales qui est proposé dans la loi soit compensé par une taxe foncière plutôt que par une taxe sur le stationnement. Tant qu'à passer par là, restons dans le foncier. Le stationnement comme tel, à moins qu'on cerne une catégorie de stationnements dans la loi, ne devrait pas être là.

Mme Howard: De toute façon, il n'y a pas de prévisions pour la dérogation à certains...

M. Charlebois: Également, Marion me mentionne que dans la loi, ça n'est pas prévu des dérogations aux baux en vigueur pour ce qui est de la taxe sur le stationnement. Donc, pour nous, c'est une taxe; c'est une proposition qui est assez comble de problèmes, puis on aimerait voir ça disparaître en faveur d'un système plus simple.

La surtaxe sur les immeubles non résidentiels, on passe par une surtaxe. On propose que ça soit désigné. On s'interroge toujours sur pourquoi on a cerné dans la loi ou on mentionne dans la loi un délai de 60 jours avant que le local soit considéré vacant. Peut-être qu'il y a besoin d'un délai minimal, mais on s'interroge quand même sur 60 versus 30 versus 15, surtout quand on voit que le projet de loi propose que ce soient les propriétaires, maintenant, qui montent des rôles. Et ce sont les propriétaires qui vont les garder à jour. Donc, ça revient aux propriétaires d'aviser les municipalités quand un espace devient vacant. Si on ne complète pas ce devoir-là, on est sujets à une amende, et puis les espaces ainsi oubliés ne seront pas éligibles pour le dégrèvement, ainsi de suite. Donc, vu que cette responsabilité est donnée aux propriétaires, pourquoi un délai de 60 jours? Et en plus, pourquoi on ne prévoit pas que ça soit obligatoire, pour la municipalité, de donner ce dégrèvement-là?

Nous revenons dans le point 6 à notre inquiétude par rapport, au moins, aux structures administratives de la région de Montréal. On voit, quand on regarde la grande région de Montréal, la couronne nord, l'île de Montréal, et la rive sud, qu'il y a une forte désintégration des structures administratives et que, dans cette loi-là, par sa nature et ses propositions tout à fait facultatives, on a de la misère à voir la concertation que ça prendra, pour que la loi soit imposée ou que la taxation soit imposée d'une façon systématique et compréhensible.

(17 heures)

Nous proposons, dans notre point 7, que les recettes provenant de la taxe sur l'immatriculation dans la région de recensement de Montréal soient allouées selon la répartition des subventions gouvernementales actuelles. On comprend, d'après des représentations qui nous ont été faites, que, dépendamment du système adopté, une grosse partie des recettes provenant de cette source pourrait se trouver dans les banlieues, tandis que le besoin est plus grand dans la STCUM. Donc, on maintient ou on propose que le système actuel d'allocation soit maintenu pour cette taxe-là aussi.

Finalement, nous terminons. Considérant que le manque à gagner dans le financement du transport en commun de la région, en 1992, pourrait atteindre 200 000 000 $, nous suggérons - ce n'est pas nécessaire que ce soit dans la loi, j'imagine - que la facture soit échelonnée sur plusieurs années. Nous pensons que cela donnerait aux structures administratives de la région de Montréal, le temps de se mettre en forme, de se roder ou de monter un système de taxation qui sera comparable sur la rive sud, l'île de Montréal et la rive nord, pour que la région entière puisse se resserrer et faire face à la concurrence dans les années qui viennent, surtout dans le contexte du libre-échange et des autres tendances Nord-Sud qui affectent notre économie locale.

Alors, on voit venir la loi ou le projet de loi et la réforme avec beaucoup d'inquiétude, en partie à cause du manque de concertation et d'organisation de la région métropolitaine. Et au fur et à mesure que ça s'organiserait, on pourrait mieux planifier l'imposition des nouvelles taxes. J'invite Marion et M. Blouin à ajouter quelques mots, s'ils le désirent. Autrement, je vous remercie pour votre attention.

Le Président (M. Garon): Alors, comme votre intervention a duré près de 19 minutes, il reste 26 minutes pour les partis, donc 13 minutes chacun. M. le ministre.

M. Ryan: Très bien, M. le Président. Je pourrai faire plus brièvement, parce que j'ai eu l'occasion de causer avec l'Institut de développement urbain, ainsi qu'avec un groupe responsable d'installations immobilières Importantes dans la région de Montréal et d'autres parties du Québec ces jours derniers. On a eu l'occasion de me saisir de préoccupations du groupe, que j'apprécie vivement. Nous avons eu des suggestions nombreuses, très utiles. Je pense que le gouvernement est conscient de l'obligation qui lui incombe de ne pas nuire à la vie des entreprises par ses mesures fiscales ou autres. Et dans le cas de ce projet de loi, même si nous devons faire des choses qui ne sont pas agréables en soi, essayons de les faire de la manière la plus harmonieuse possible.

Dans cette perspective, je crois que le mémoire de l'Institut contient des suggestions qui méritent d'être examinées de près, et qui témoignent d'une compréhension appréciable et appréciée, non seulement des mesures que le gouvernement met de l'avant mais des préoccupations qui sont à l'origine de ces mesures. Je pense que `c'est très Important, et j'ai senti les préoccupations que vous partagez avec le gouvernement; je suis très heureux de le signaler.

Je voudrais vous poser une ou deux questions rapides. J'ai cru comprendre en lisant vos recommandations, en vous entendant les commenter que l'Institut de développement urbain s'oppose particulièrement à une taxe sur le stationnement. Vous savez qu'il existe déjà, dans la charte de la ville de Montréal, le droit d'instituer des redevances sur les stationnements à Montréal. Ce droit est exercé actuellement, mais pas avec l'ampleur qui serait rendue possible par le projet de loi. Je voudrais vous demander si vous êtes au courant que ça existe déjà dans la charte de la ville de Montréal, si ça crée des problèmes pour les Intérêts que vous représentez, quel genre de problèmes? Et pourquoi vous trouvez que cette taxe-là, il faudrait y renoncer. C'est le trait que j'ai trouvé le plus important dans votre mémoire. J'aimerais ça que vous me précisiez vos raisons.

M. Charlebois: D'accord. Je vais Inviter M. Blouin, qui opère la Place Montréal Trust, dans le centre-vide de Montréal, à faire un commentaire sur votre question.

M. **Blouin (Normand):** Ce que je peux commenter sur la taxe de stationnement, je ne suis pas au courant des détails de la loi existante, alors j'aimerais m'abstenir d'un commentaire à cet effet-là. Tout ce que je peux dire c'est que, pour le regroupement des propriétaires de centres commerciaux, de par la nature de nos opérations, où est Imposé un haut ratio de voitures par 1000 pieds carrés d'espace locatif, le principe de nos opérations, c'est que si nos détaillants, qui paient de gros taux d'entretien, d'opération, de chauffage, de ventilation et d'autres taxes, ont encore à faire face à une taxe, par exemple sur le stationnement... Elle avait été évaluée, dans le mémoire qui vous a été soumis, à la page 13, à 1, 00 $ par jour, par espace de stationnement dans certains centres commerciaux. Si on prend un centre commercial comme Carrefour Laval, qui détient près de 7000 places de stationnement, la facture pourrait s'élever à tout près de 3, 50 $ le pied carré additionnels chargés aux détallaillants.

Vous comprendrez, M. le ministre, la différence entre les baux bruts des magasins à rayons et les baux nets des petits Indépendants, ça représente des coûts exorbitants pour les détaillants, surtout dans des centres de banlieue. Et comme M. Charlebois mentionnait tantôt, si vous avez un centre commercial qui est situé dans une OPT, telle que les Promenades Saint-Bruno, et que vous avez un autre centre de l'autre côté, qui, lui, doit charger une taxe sur le stationnement, vous ne pouvez plus avoir un centre qui est de nature compétitive avec celui qui est de l'autre côté de la rue.

Alors, on croit que la taxe, pour les stationnements gratuits du moins, on en a fait l'étude et la taxe de stationnement augmenterait les frais de 4, 06 $ le pied carré en moyenne pour les commerçants non majeurs, c'est-à-dire les petits détaillants. Ce qui ferait une hausse moyenne des frais d'exploitation de plus de 26 % par année, ce qui est considérable. L'association que je représente, qui est le Regroupement des propriétaires des centres commerciaux, est réticente à ce qu'une taxe soit imposée, surtout aux stationnements des centres commerciaux qui sont de nature gratuite; cela pourrait devenir très onéreux pour les petits détaillants.

M. Charlebolt: Si je peux me le permettre, M. le ministre, je pense ~ et vous me corrigerez si je me trompe - que la ville de Montréal, normalement, Impose cette taxe dans les édifices à bureaux du centre-ville où les stationnements sont, pour la plupart, payants. La ville de Montréal a très peu de centres d'achats sur son territoire. Alors, elle pratique surtout cette taxe dans les immeubles à bureaux où le stationnement est payant et, souvent, exploité par un exploitant professionnel qui a l'espace en location et qui loue des espaces à des usagers mensuels. Alors, on ne volt pas vraiment l'effet dans le fonctionnement des immeubles parce que la plupart des Immeubles fonctionnent de cette manière-là. Je n'ignore pas qu'il y a d'autres immeubles où peut-être ça fonctionne, mais la plupart des immeubles dans le centre-vile sont des stationnements payants.

M. Ryan: Que Montréal ait ce pouvoir-là, que les autres municipalités de l'île de Montréal ne l'aient point, est-ce que ça crée des inconvénients sérieux à votre point de vue?

M. **Charlebois:** De la manière dont c'est pratiqué maintenant, si c'était poussé à la limite, ma réponse serait oui. Mais aujourd'hui, c'est non, parce que les stationnements du centre-ville sont payants dans les immeubles à bureaux, qui ont quand même la grosse part du marché et où les locataires ont les moyens, où les gens qui stationnent là ont les moyens de payer le coût que ça coûte. Si le fait que Montréal a un pouvoir que les banlieues n'ont pas, on ne voit pas l'effet de ça maintenant. Mais je ne peux pas prédire quel sera l'effet une fois que ça sera poussé à la limite.

M. Ryan: J'aimerais que vous commentiez la surtaxe sur la propriété non résidentielle. J'ai cru comprendre que, si on vous donnait le choix entre la surtaxe sur le non-résidentiel et une taxe sur le stationnement, vous préféreriez d'emblée la surtaxe sur le non-résidentiel. Est-ce que j'ai bien compris?

M. Charlebois: Oui, par le simple principe qui est que, là où les stationnements sont gratuits, que ce soit des implantations industrielles, que ce soit des centres d'achats, que ce soit des édifices à bureaux en banlieue ou n'importe quel autre genre d'immeubles, le stationnement gratuit fait partie de l'opération immobilière; c'est partie intégrante de l'opération immobilière; on paie, on ne charge pas normalement aux locataires ou aux usagers l'emploi de ce stationnement-là, ça fait partie de l'immeuble. On ne peut pas le distinguer, parce que, dans les banlieues notamment, comme M. Blouin vient de le dire, en fonction des règlements de zonage, et tout, on doit fournir ce stationnement-là.

Et d'ailleurs, le transport en commun n'est pas là, du moins adéquatement, dans une grande partie de l'île, dans les zones industrielles, et ainsi de suite. Donc, c'est-à-dire qu'on préfère certainement, si on passe par l'imposition foncière pour financer cette réforme-là, qu'on laisse de côté la taxe sur le stationnement et qu'on inclue cette prévision-là dans la taxe foncière à part entière de l'opération immobilière.

M. Ryan: Il y a juste une autre question, là, qui est très importante. Vous dites que la surtaxe sur le non-résidentiel, vous souhaiteriez qu'elle soit étendue à une superficie plus large. On couvre également les villes qui sont à la périphérie de la région proprement métropolitaine. Pourriez-vous dire en quoi ceci ne serait pas une imposition injuste pour les entreprises qui ne reçoivent pas de services des municipalités desservies par les organismes publics de transport?

M. Charlebois: Je pense que sur cette ligne d'argumentation, ça pourrait paraître injuste, mais les arguments déjà employés pour défendre la taxe sur l'immatriculation, et ainsi de suite, et toutes les positions dans la grande région de Montréal, c'est-à-dire que la grande région bénéficie automatiquement du fonctionnement du système de transport en commun de la région de Montréal ou de l'île de Montréal.

D'ailleurs, nous disons dans notre mémoire que c'est toute la province qui en bénéficie; c'est pour ça que nous prônons que le gouvernement maintienne une participation active dans le financement du transport en commun. Mais, au moins, sinon la province, l'instance locale, pour nous qui bénéficions du transport en commun de la région de Montréal, c'est la grande région, et même si une entreprise n'est pas desservie par le système lui-même, c'est sûr qu'elle en bénéficie par le mouvement plus libre des marchandises et des personnes sur le territoire. Alors, peut-être que la contribution à l'extérieur d'un certain rayon ou les positions pourraient être moindres, mais quand même, ces entreprises et ces usagers bénéficient de l'existence du système comme celles qui sont plus proches du centre.

M. Ryan: Merci bien.

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

M. Dufour: Oui. Merci, M. le Président. Je pense que ce qui ressort effectivement du document, c'est que vous ne vous prononcez pas sur le bien-fondé de la réforme. Je pense que vous parlez de l'application. Le ministre doit être content, parce qu'en fait, ça fait longtemps qu'il veut qu'on discute des modalités de la réforme. Nous, on discute du principe. Mais nonobstant ça, je pense qu'on peut essayer de trouver certaines avenues avec vous autres concernant ce que vous explorez.

Par exemple, vous semblez vous prononcer favorablement au transport en commun, je pense que ça ressort très clairement. Mais vous n'acceptez pas que le transport soit financé par la taxe de stationnement. Je pense que c'est assez évident dans votre dossier. Malgré qu'il y ait des contradictions qui sont apparentes, ou pas, je ne le sais pas, mais on sait bien que les centres d'achats installés en périphérie sont un facteur qui favorise l'étalement urbain quelque peu. Ça aussi, la réforme pourrait toucher les centres d'achats, parce qu'elle dit: c'est ça, on veut, on pousse la cohérence à la limite, le trou de beigne est occasionné par des villes centres, parce qu'il y a des gens qui s'installent en périphérie, parce qu'il n'y avait pas d'espace. Il y a des gens qui peuvent dire: C'est parce que ça coûtait moins cher. Il y a toutes sortes

d'éléments, mais on ne portera pas la discussion là-dessus, ce n'est pas le but de mon propos non plus.

Vous dites quelque part, à la page 16 de votre mémoire, que le gouvernement ne doit pas laisser aux municipalités le choix de percevoir ou non la taxe sur le stationnement, parce que certaines municipalités choisiront de ne pas l'imposer, par souci, etc. Est-ce que vous avez examiné, par exemple, l'autonomie municipale? Ça dit quelque chose, à un moment donné; si on permet à des gens de taxer ou pas, et d'utiliser le produit de la taxation pour en faire ce qu'elle croit juste et raisonnable. Là, vous dites: Non. Et vous proposez dans la page suivante, comme moyen de répartir équitablement ces manques à gagner, on propose de repousser des territoires et vous donnez même le pouvoir. J'imagine que c'est à l'organisation de transport régionale de taxer du résidentiel et du non-résidentiel. Comment on peut permettre une action semblable, si on regarde toujours le point de vue municipal? Ça prendrait un organisme supplémentaire pour faire ça. Si on pousse le périmètre, comme vous le dites, autour du transport en commun, on l'étend et on donne le pouvoir à l'organisme de transport de taxer le résidentiel et le non-résidentiel. De quel droit il peut le faire? Comment vous pourriez voir ça dans la mécanique? Et s'il le fait, quels seraient les pouvoirs des autres par rapport à cet organisme-là?

(17 h 15)

M. Charlebois: Votre question est tout à fait pertinente. Je vous rappelle que, dans la région métropolitaine de Montréal, il y a 104 municipalités. Et dans une région comparable de Toronto, il y en a 6 ou il y en a 12, pas plus que ça. Éventuellement, on va tous et toutes se réveiller au fait que ce n'est pas fonctionnel, que ça ne peut pas fonctionner.

Et je pense que, que ce soit cette réforme-là, que ce soit l'assainissement des eaux, que ce soit d'autres dossiers à caractère régional, on va très bientôt se réveiller et ça nous prendra des structures de concertation. Jusqu'à maintenant, on l'essaie dossier par dossier. On a la CMTC, on a d'autres choses. Peut-être qu'un jour on verra une autre structure. Je ne peux pas me prononcer sur ce que sera sa teneur. Je n'en ai aucune idée, mais on voit, à Toronto, l'exemple de la Municipality of Metropolitan Toronto, où les conseillers de cette instance sont élus directement par la population, à travers le territoire, et qui ont un mandat cerné dans la loi sur les villes de l'Ontario, de gérer certains services locaux, que ce soit le transport en commun, l'assainissement des eaux, l'environnement, ainsi de suite. On a quelque chose de comparable ici avec la CUM ou la CUQ à Québec, sauf que ces mandats-là sont plutôt administratifs et l'instance est composée d'une façon fédérative et pas d'une façon constitutive, dans le sens qu'on ne leur donne pas un mandat comme tel. Je pense qu'éventuellement, Il y aura besoin de modifier la loi sur la CUM, la CUQ et peut-être d'autres régions de la province, de mieux tenir compte des besoins de fonctionnement de ces régions-là.

M. Dufour: J'aurais une question qui pourrait être intéressante pour moi, mais je me demande si, vu votre âge, vous l'avez vécu. Est-ce que vous avez vécu l'expérience de la réforme de 1979?

M. Chariebois: Vécu comme... Oui. J'étais là.

M. Dufour: Comme partenaire. Par exemple, est-ce que vous aviez une fonction similaire à celle que vous occupez actuellement? Est-ce que vous avez vécu les impacts de la réforme qu'on a proposée? Je vais vous dire immédiatement où je veux en venir. Actuellement, on va permettre d'ouvrir les baux. Il semblerait, d'après le ministre des Affaires municipales, que, nous aussi, on l'a fait en 1979, mais, moi, je prétends que non. Ça fait qu'on a une divergence par rapport à ça. En plus, la divergence fondamentale c'est que, nous, on l'avait fait - le gouvernement du Parti québécois - pour mettre de l'argent dans les poches des entreprises, tandis que, là, c'est de "dépocher", c'est d'en enlever. Ce n'est pas tout à fait pareil. Est-ce que vous l'avez vécue? Est-ce que vous avec eu des éléments qui vous permettent de croire que, la réforme de 1979, vous en avez subi des conséquences ou des contrecoups ou des à-coups, je ne sais pas au juste? Vous pourriez élaborer là-dessus.

M. Chariebois: Je vais passer à M. Blouin qui est plus chevronné que moi.

M. Dufour: Ça va venir avec le temps. Ne vous en faites pas.

M. Chariebois: Mais si vous voulez, Normand, c'est...

M. Blouin: En 1979, j'étais un résident de l'Ontario, alors...

M. Dufour: Vous ne l'avez pas vécue.

M. Blouin: Non. Je ne l'ai pas vécue. Non.

M. Dufour: Si vous avez été un résident de l'Ontario, vous êtes un Ontarien amélioré, il faut croire, si vous êtes au Québec.

M. Blouin: Un Québécois, pas...

M. Dufour: Est-ce que vous pouvez me dire si la réforme qu'on propose actuellement, qu'on veut mettre en marche, est plus complexe que ce qui se vit en Ontario? Parce qu'on se com-

pare souvent avec l'Ontario, et là, je me demande c'est quoi que ça voudrait dire, tout ça.

M. Blouin: J'aimerais mieux ne pas commenter là-dessus parce que ma représentation ici est réellement au niveau du Regroupement des propriétaires de centres commerciaux dont l'inquiétude majeure est la taxe sur le stationnement. Alors, j'aimerais mieux ne pas commenter sur la réforme en général. Si Cameron veut...

M. Charlebois: Non. Je me limite à dire que, dans la proposition que nous avons vue en décembre dernier, nous avons vu beaucoup de complexité et de difficultés. Je pense que le projet de loi la simplifie. On demande que ce soit simplifié davantage, surtout compte tenu de la grande désintégration administrative de la région de Montréal. Mais au-delà de ça, on verra.

Sur la question de la réouverture des baux, pourtant le précédent est là dans la TPS. Ç'a été prévu dans la TPS, c'est une pratique normale puis on peut dire que, de l'autre côté, la façon dont sont conçus ces baux et les marges de fonctionnement d'un centre d'achats ou d'un immeuble à bureaux ou d'autres installations industrielles, si on ne prévoit pas la réouverture des baux pour que l'on puisse passer des taxes de la façon normale aux locataires, ce n'est pas prévu dans les budgets d'opération de ces bâtiments, puis c'est les propriétaires qui vont faire faillite. Et ça ne va pas être rare non plus parce que dans de vieilles bâtisses, ils marchent sur des marges très limitées puis c'est un équilibre de système qui fonctionne aujourd'hui. Si on fait avaler la facture par une seule instance dans l'opération commerciale d'un bâtiment, je pense que l'effet serait désastreux.

Une voix: Normand.

M. Blouin: Je voudrais juste mentionner que si une taxe sur le stationnement, à la toute fin, doit être imposée d'une façon quelconque, je pense qu'on devrait être quand même assez prudent sur la latitude qu'on va laisser aux municipalités. Je pense que toutes les municipalités devraient l'appliquer de la même façon; si c'est au pied carré ou si c'est par le nombre d'espaces, de délimiter des montants, de ne pas être de 0 $ à 1 $ par place de stationnement, 5 $ par place de stationnement. Ça peut devenir extrêmement onéreux et si jamais une municipalité imposait cette taxe-là, il faudrait que ça devienne automatique pour les propriétaires de pouvoir réouvrir les baux qui sont de nature brute si jamais une telle taxe de stationnement est imposée telle que présentée présentement dans la loi.

M. Dufour: Vous êtes bien identifié. Le point de vue que vous exprimez s'apparente beaucoup à la région montréalaise et c'est évident qu'on parle toujours de mondialisation des marchés, ça s'ouvre, c'est plus grand. Quand vous nous parlez de la région de Montréal, vous parlez d'une périphérie assez grande, vous l'élargissez. Vous dites que, pour les fins de la discussion, c'est le point de vue du stationnement. Comme il y a des concurrences entre régions, il y a du transport en commun dans d'autres régions mais il n'y en a pas partout au Québec, la concurrence dont vous aviez peur ou que vous avez souligné quelque part à l'effet que les entreprises pourraient peut-être... On appelle ça... Les électeurs votent avec leurs pieds, ils changent d'endroit quand ils ne sont pas satisfaits. Les entreprises font pareil. Elles peuvent changer d'endroit pour avoir de l'évasion fiscale ou des avantages fiscaux. À ce moment-là, comment ça peut s'appliquer? Est-ce que vous pouvez me dire... Vous pouvez vous prononcer aujourd'hui sur la région montréalaise, la région de Québec, ça pourrait peut-être être similaire, mais Sherbrooke, la Communauté régionale de l'Outaouais, à cette heure c'est la CUO, la Communauté urbaine de l'Outaouais. Il y a le Saguenay-Lac-Saint-Jean. Comment voyez-vous ça? Est-ce que vous faites la même application, est-ce qu'il y a des espaces qui sont...

M. Blouin: Moi, étant de la région du Grand Montréal, je suis plus familier avec ce secteur. La grande majorité des centres qui sont montrés au tableau de la page 13 du mémoire, sans les nommer, ne sont pas desservis par un transport en commun intéressant, c'est-à-dire une bouche de métro qui arrive directement au projet; souvent, vous allez peut-être avoir un ou deux arrêts d'autobus en périphérie, sinon à quelques rues du centre commercial. Alors, même si les gens voulaient venir au centre en transport en commun... Puis de toute façon, celui qui magasine en banlieue, c'est assez difficile pour lui d'y aller en transport commun, il doit utiliser l'auto. Et pour nos détaillants dans nos centres, c'est primordial que les facilités de stationnement soient là. Je veux dire, on a des centres commerciaux qui ont 7000 espaces de stationnement. Ces espaces-là sont pleins le jeudi soir, le vendredi soir et le samedi, mais c'est vide la balance de la semaine. Dans des périodes de pointe, telles que Noël ou Pâques, ces espaces-là sont occupés à plus de 100 %. Nos détaillants ont absolument besoin d'avoir des places de stationnement. Plus ils ont de places de stationnement, plus ils vont faire de meilleures affaires, et si on leur impose une taxe de par la nature de leur entreprise, ça va être extrêmement difficile pour eux, surtout dans les temps où on vit, où je vous ai dit qu'il y aurait des augmentations de frais de l'ordre de 4 $ le pied carré, ce qui est très significatif pour les détaillants présentement.

M. Charlebois: Par rapport à votre question

sur la globalité des marchés, pour nous, la région de Montréal, les entreprises de Montréal sont beaucoup plus vulnérables à la concurrence internationale. Et je ne dis pas que les entreprises de la région de Québec, du Saguenay, ou autrement, ne vivent pas un peu le même phénomène, mais les entreprises de Montréal, là où est la masse critique, des entreprises québécoises livrent leurs marchandises, maintenant, dans des marchés globaux. Donc, la région de Montréal est très vulnérable aux tendances de prix et de mouvements, de ressources et d'allocation de capital sur un plan global au moins continental: le Mexique, l'Amérique ou les États-Unis et le Canada. Québec et le Saguenay ne sont pas les mêmes systèmes économiques, Us ne vivent pas les mêmes pressions. Ils sont plus petits, ce n'est même pas le même ordre de grandeur, et ils livrent des marchandises plutôt sur un plan local ou un plan régional particulier à cette région-là, que ce soit le Saguenay ou autre, tandis que Montréal est beaucoup plus mondiale ou globale dans sa nature.

Donc, c'est une revendication que nous mettons de l'avant de concert avec la chambre de commerce de la région de Montréal. Il faut que la région se resserre et qu'elle fasse la concurrence comme U faut sur un plan continental. Donc, toute imposition, toute nouvelle taxe, toute nouvelle mesure qui affecte la région l'affecte aussi bien sur ce plan-là tandis que pour les autres régions, ce n'est pas la même chose.

Le Président (M. Garon): Je vous remercie de votre intervention. Comme le temps dévolu à l'Opposition officielle est terminé, je reviens au ministre. Il est même dépassé de 30 secondes, ce qui donne 30 secondes de plus au ministre qui a maintenant 5 minutes.

M. Ryan: Je n'abuserai pas, M. le Président. J'ai bien noté que le point central de votre présentation réside dans les objections que vous avez à l'endroit de la taxe sur le stationnement. Je pense que c'est le point principal que vous avez voulu porter à notre attention aujourd'hui. Vous avez apporté différents arguments à l'appui de votre position. Nous allons regarder très attentivement ce point-là. Nous sommes parfaitement conscients des difficultés que soulève cette partie du projet de loi dans les villes de banlieue, par exemple, dans les endroits où il y a des centres d'achats. Nous en sommes très conscients et j'ai bien pris note de ce que vous avez dit à propos de la surtaxe sur le non-résidentiel également.

Je peux vous assurer que nous ne projetons de retirer de tout cet exercice que le minimum de soulagement financier qui est nécessaire, à notre point de vue, pour la bonne santé des finances publiques du Québec, et nous allons essayer de faire les aménagements de manière telle que nous pourrons tenir compte des choses que vous nous avez dites. Je ne peux pas en dire davantage pour l'Instant. Nous aurons l'étude du projet article par article un peu plus tard, et j'ai pris bonne note de ce que vous nous avez dit. Je vous remercie d'être venu nous le dire. Je peux vous dire que ce que vous représentez dans nos régions urbaines est très Important et nous voulons collaborer avec vous au développement de ce secteur d'activité vital au nom duquel vous nous avez parlé cet après-midi. Je vous remercie beaucoup.

M. Charlebois: D'accord. C'est nous qui vous remercions.

Le Président (M. Garon): Je remercie les représentants de l'Institut de développement urbain du Québec qui sont venus nous rencontrer et j'invite maintenant les représentants, M. le maire L'Allier de la ville de Québec et ceux qui l'accompagnent, à s'avancer à la table.

(17 h 30)

M. le maire L'Allier, si vous voulez nous présenter ceux qui vous accompagnent; une heure est dévolue à la ville de Québec, vous avez 20 minutes, 20 minutes pour le parti ministériel, 20 minutes pour l'Opposition. Ce que vous prenez en moins sera réparti équitablement entre les deux partis et ce que vous prenez en plus leur sera soustrait aussi équitablement À vous la parole.

Ville de Québec

M. L'Allier (Jean-Paul): Merci, M. le Président. Je voudrais vous présenter, de gauche à droite, M. Roland Langevin, qui est l'assistant-trésorier à la ville de Québec; M. Guy Martineau, à ma gauche, qui est trésorier de la ville de Québec; M. Pierre Malnguy, qui est membre du comité exécutif et responsable du dossier des finances à la ville de Québec; M. Roch Simard, du contentieux; et M. Serge Viau, qui est responsable de la planification à la ville de Québec. Je n'ai évidemment, M. le Président, aucune objection à ce que les questions qui pourraient nous être posées s'adressent à l'un ou l'autre de mes collègues, selon leur compétence respective, le maire n'ayant en cette matière que la compétence de faire des synthèses et de vulgariser autant que possible les points de vue qui sont présentés.

M. le Président, la ville de Québec se présente à la commission parlementaire qui étudie le projet de loi 145, loi modifiant diverses dispositions législatives concernant les finances municipales, en réitérant d'abord son appui inconditionnel au monde municipal, et plus particulièrement à l'Union des municipalités du Québec, qui s'est opposée et qui s'oppose encore, et pour les mêmes raisons depuis le début, aux fondements mêmes de ces transferts gouvernementaux. La détérioration des relations entre

les municipalités et l'État engendrée d'abord par la manière brutale, disons-le, avec laquelle tout le dossier a été conduit et forcé, et accentuée ensuite par la nature même des transferts et de ses modalités, ne pourra pas s'éliminer rapidement et laissera des séquelles pour plusieurs années à venir.

Nous regrettons amèrement cet état de fait. Nous continuons d'être convaincus que ce projet ne devrait pas être adopté, et que tous les partenaires devraient immédiatement s'asseoir ensemble pour repenser le financement municipal dans sa globalité plutôt que de poursuivre à la pièce, sans savoir vraiment où tout cela mènera. Il y a là une question de justice, d'équité, voire de moralité vis-à-vis de la population que nous représentons et qui, elle aussi, est en droit de savoir ce que lui réserve l'avenir, de savoir quel fardeau elle aura à supporter. C'est la position de principe, et c'est la position de fait, M. le Président, MM. et Mmes les membres de la commission, que nous avons mis de l'avant et tenté de plaider et d'expliquer, au cours des mois qui nous ont conduit jusqu'ici.

À ce stade-ci, cependant, nous croyons qu'il est important, ceci étant dit et sans du tout minimiser notre point de vue, d'indiquer comment, finalement, puisque cette commission n'a pas pour mandat de modifier de manière aussi draconienne le cours des événements et qu'elle ne pourra faire mieux que d'améliorer le projet de loi qui est devant nous, comment nous pensons qu'on pourrait en atténuer l'atterrissage sur les épaules de la population. Parce que c'est en définitive ce qui doit se passer, c'est sur les épaules de la population que l'ensemble de ces mesures doit atterrir, que cela passe ou non par les élus municipaux.

C'est pourquoi la ville a pris soin d'examiner attentivement ce projet de loi, afin de proposer certaines modifications qui permettraient d'en éliminer les plus grosses iniquités ou aberrations. Notre recherche ne se prétend pas exhaustive - ce n'est pas notre travail, vous avez des légistes - mais veut mettre l'accent sur quelques points qui nous apparaissent majeurs pour la ville de Québec, d'abord et bien entendu, mais aussi je pense pour les villes centres du Québec, chacune à son échelle et dans son contexte.

Le projet de loi 145 comporte, pour la ville centre, d'innombrables difficultés, ambiguïtés, voire incongruités, qu'il faut absolument tenter de corriger. À la lecture du projet de loi, il se dégage clairement que des corrections minimales s'imposent en vue de respecter les principes suivants: Viser une meilleure équité dans le partage des fardeaux, rendre plus facile et opérationnelle l'application de certaines mesures, donner aux municipalités toute la latitude nécessaire pour exercer leur plein mandat, notamment en éliminant les cadres rigides que le projet de loi fixe Indûment. C'est dans cet esprit que la ville de Québec propose un certain nombre de correctifs jugés essentiels advenant l'adoption de cette réforme - on aurait dû mettre des guillemets - que nous continuons de rejeter dans son fondement.

Québec, comme quelques autres grandes villes québécoises, est une ville centre. À ce chapitre, il faut déplorer que le projet de loi occulte les problèmes particuliers des villes centres. Nous avons donc tenté de voir comment certaines mesures proposées pourraient corriger les iniquités fiscales que toute ville centre subit, iniquités qui sont même amplifiées par certaines des mesures proposées. Ainsi, nous croyons que l'application de ces propositions aurait un effet déstructurant sur les relations intermunicipales dans une région métropolitaine. Le projet de loi témoigne d'un manque de compréhension des problèmes et de la dynamique entre la ville centre et sa banlieue. Sous certains aspects, il est à craindre que les dispositions du projet de loi accentueraient les disparités intermunicipales et favoriseraient l'étalement urbain.

Quant au financement du transport en commun, l'équité régionale nous apparaît être un des objectifs à poursuivre dans les affinements, les corrections, les mises à jour du projet de loi. Le projet de loi met l'accent sur le fait que le problème du transport en commun est régional et qu'il doit, par conséquent, être financé à ce niveau, du moins en ce qui concerne les opérations. Cette admission est d'ailleurs renforcée par la surtarification régionale sur les droits d'immatriculation qui est la même pour tous les automobilistes. Pourtant, l'application municipalité par municipalité de l'une ou l'autre ou de l'ensemble des mesures fiscales proposées pour financer le manque à gagner dû au retrait du gouvernement risque d'exacerber la concurrence intermunicipale au sein d'une même région. Nous faisons ici référence à la taxe sur les propriétaires de stationnements non résidentiels et à la surtaxe sur les immeubles non résidentiels où les modalités relèvent du niveau local, alors qu'elles servent à financer un service strictement régional dont le fardeau doit être réparti régionalement, c'est-à-dire sur le territoire de la desserte de chaque organisme de transport.

Il importe donc que ces taxes s'appliquent de manière uniforme sur les territoires de desserte et que les villes de ce territoire contribuent sur des bases semblables quant au quantum des montants. Par exemple, une ville centre dont le taux foncier est nécessairement plus élevé et dont la contribution au financement du transport en commun est aussi plus élevée devra nécessairement utiliser plusieurs sources: stationnements non résidentiels, surtaxe sur les immeubles non résidentiels, voire même sa taxe foncière générale.

Alors qu'une municipalité de banlieue voisine dont le taux général foncier est relativement bas pourrait être tentée de tout absorber

par le biais d'une légère augmentation de celui-ci, de ce fait, on rendra la ville centre tout à fait non concurrentielle sur le plan du développement économique, accroissant ainsi l'écart inéquitable existant déjà entre la ville de banlieue et la ville centre pour ce qui est du fardeau fiscal des entreprises. C'est pourquoi il faut tendre à régionaliser ces mécanismes de financement d'un service de nature régionale. Aussi, la ville de Québec vous propose-t-elle d'apporter des amendements au projet de loi permettant de régionaliser l'application de la taxe sur les propriétaires de stationnements non résidentiels et de la surtaxe foncière sur les immeubles non résidentiels.

Incidemment, et je sors ici un peu du texte pour poser une question à laquelle nous n'avons pas trouvé de réponse, soit parce que nous avons mal lu, soit parce que nous avons été partiellement informés, il faudrait nous confirmer que le gouvernement, comme propriétaire foncier, considérera cette taxe comme une tarification et paiera le plein montant de la taxe et qu'il ne considérera pas cette taxe comme une taxe sur l'immobilier, se contentant d'en payer des "en lieu" de l'ordre de 80 %, de 50 % ou de 25 % selon que le stationnement en question est dans la cour d'une école primaire, de l'université ou d'un édifice gouvernemental. Cette clarification existe peut-être, enfin, je ne l'ai pas ici.

Je pose la question parce que pour une ville comme nous, comme pour toutes les villes, ça peut faire une différence de quelques centaines de milliers de dollars. Aussi, les modalités suivantes pourraient s'appliquer au territoire, par exemple, de la Communauté urbaine de Québec. La Communauté ou la CTCUQ pourrait déterminer le montant du déficit à être partagé entre les taxes suivantes: la taxe sur les propriétaires de stationnements non résidentiels, la surtaxe sur les immeubles non résidentiels. La Communauté urbaine déterminerait également, les taux d'imposition de la taxe sur les propriétaires de stationnements non résidentiels et de la surtaxe sur les immeubles non résidentiels en fonction du partage déterminé précédemment.

La Communauté urbaine aurait la responsabilité de fournir les renseignements nécessaires à la cueillette et à l'imposition de cette taxe sur les propriétaires de stationnements non résidentiels et de confectionner le rôle des valeurs foncières pour assurer l'application de la surtaxe sur les immeubles non résidentiels. Chaque ville desservie par la CTCUQ devrait avoir l'obligation de taxer selon les taux établis et sur la base des données transmises par la Communauté urbaine tant au niveau de la taxe sur les propriétaires de stationnements non résidentiels que de la surtaxe sur les immeubles non résidentiels.

Ce que nous disons pour la Communauté urbaine pourrait de toute évidence, si on voulait être logique, s'étendre également à la zone voisine, par exemple de la rive sud, pour faire en sorte que, sur l'ensemble de la zone d'influence économique que constitue la région de Québec, on ait en gros les mêmes règles.

Les droits sur les divertissements. Après avoir proposé d'éliminer complètement cette taxe à la consommation et avoir pris note de la protestation manifestée par le monde municipal, le projet de loi déposé propose de maintenir cette forme de taxation en permettant toutefois au gouvernement d'exempter les lieux culturels selon des critères et des mécanismes qu'il détermine lui-même. Cette prescription est inacceptable et inéquitable pour les cinq raisons suivantes.

Il s'agit d'une perte importante pour les villes centres où sont concentrés la plupart des lieux culturels. Par ailleurs, cela implique la perte d'un moyen de faire participer la population non résidente aux coûts du développement culturel de la ville centre. Pour Québec, cela pourrait signifier une perte de l'ordre de 800 000 $ par année. Les villes perdent ainsi une importante incitation à contribuer elles-mêmes au développement culturel puisqu'elles modulaient habituellement leurs contributions, à tout le moins pour les événements importants, en fonction des revenus générés ou escomptés par les droits sur les divertissements.

Le fait de choisir des lieux plutôt que des productions, des types de productions ou des événements rend l'exemption inéquitable à plusieurs titres. Un spectacle hautement commercial dans un lieu exempté serait par conséquent exempté au même titre qu'un spectacle culturel. Par vole de conséquence, un spectacle québécois, culturel, de recherche et de création dans une petite salle comme le Petit Champlain serait taxé. Les spectacles commerciaux n'auraient-ils pas tendance à rechercher les lieux exemptés? Je comprends qu'ainsi, les grands bâtiments qui appartiennent à l'État pourraient y trouver leur compte, mais en définitive, l'objectif serait, en tout cas pour ce qui est de celui exprimé par la ministre des Affaires culturelles, contraire à celui qu'elle énonce.

On ne pourrait pas faire de distinction entre les spectacles étrangers et les productions locales ce qui, dans certains cas, constitue un Incitatif supplémentaire pour le milieu culturel. Un lieu commercial non exempté, n'aurait-il pas tendance à programmer un minimum de spectacles culturels pour tenter de se faire exempter? On peut se poser la question. Comment le choix des lieux se ferait-il? Sur quels critères? Se pourrait-il qu'il s'agisse là d'une autre source éventuelle de mécontentement et de contentieux entre les municipalités et le gouvernement?

On parle d'exempter les cinémas. Sont-ils vraiment toujours des lieux culturels? Comment réagir aux cinémas qui présentent à longueur d'année de grands succès commerciaux ou des films érotiques? Il y a là une source de revenus

importante pour les municipalités. Autrement dit, comment pourrions-nous bien définir ce qu'est un cinéma d'art? Pour la ville de Québec, cela signifie une perte supplémentaire annuelle de l'ordre de 700 000 $.

La perte possible du revenu global pour les lieux culturels et les cinémas représenterait donc au total, une augmentation de taxes de l'ordre de 1 % pour les contribuables de la ville de Québec. Par le fait même, cette somme serait plus difficilement disponible pour qu'on continue à faire l'effort qu'on fait actuellement à hauteur d'au moins 6 000 000 $ par année pour un budget comme le nôtre, pour la culture et le réseau des bibliothèques. Pourquoi le gouvernement se réserve-t-il ce droit d'exemption? Il s'immisce ainsi dans un pouvoir municipal en le contrôlant à toutes fins pratiques. Dans les faits, le gouvernement essaie ainsi de compenser l'odieux de l'imposition prochaine de sa taxe de vente. Pour ce faire, il vient puiser l'argent nécessaire dans les revenus des municipalités.

(17 h 45)

De surcroît, ce sont les municipalités qui auraient Indirectement l'odieux de diminuer leurs subventions au monde culturel pour compenser ce manque à gagner. Il faut donc éliminer complètement cette possibilité d'exemption et laisser l'entier droit de gérance à la municipalité qui pourra, par exemple, établir un système de subventions selon les modalités de sa politique culturelle, et en accord avec le ministère des Affaires culturelles, si nécessaire.

Le gouvernement souhaite que les municipalités s'impliquent davantage dans le développement culturel, toutefois, non seulement prive-t-il les villes de certains moyens, mais il se garde le beau rôle d'accorder les exemptions. Cette approche nous apparaît inacceptable, à moins que le gouvernement ne compense d'une quelconque façon, mais de manière permanente, la perte de revenus enregistrée par les municipalités.

Le projet de loi soulève plusieurs autres questions de principe et il comporte de nombreux points techniques qu'il faudra nécessairement corriger si l'on veut que la loi soit véritablement et facilement applicable. La ville de Québec pourra fournir une liste détaillée à cet égard; nos spécialistes, en collaboration avec ceux d'autres villes, ont en effet fait le tour de ces questions. Cependant, nous voudrions signaler au passage quelques éléments qui nous semblent plus importants. Nous n'entrerons cependant pas dans une argumentation pour chacun, ce qui serait fastidieux. Il est essentiel toutefois de souligner que certains d'entre eux soulèvent le principe de l'autonomie de gestion que devraient obtenir les municipalités.

Le projet de loi donne certes les pouvoirs mais ils les encadrent de façon si serrée dans toutes sortes de normes que les municipalités sont réduites à un rôle d'agent d'exécution, de perception du gouvernement lui-même; c'est le cas notamment de la gestion des lieux d'affaires vacants ou de la réglementation de la taxe sur les propriétaires de stationnements. Parmi les questions de principe, signalons que la définition des taxes foncières incluse dans le projet de loi ne devrait pas comprendre la surtaxe scolaire de façon à éviter un autre envahissement du champ foncier municipal. Il y a là une nouvelle porte ouverte inacceptable. Le projet de loi ne devrait pas élargir aux locataires; les exemptions de taxes foncières, municipales et scolaires accordées par la Commission municipale du Québec.

Le gouvernement s'apprête à imposer des frais d'administration de 2 % provenant des contributions des automobilistes, alors qu'il bénéficie des intérêts perçus pendant la période où il conserve ces sommes, avant de les transférer aux organismes de transport. Il agit de même présentement, 1, 5 %, en ce qui a trait aux revenus provenant des réseaux de télécommunication, de gaz et d'électricité, environ 300 000 000 $, alors qu'il profite de cette somme pendant neuf mois, c'est-à-dire du 1er mars au 30 novembre de chaque année, ce qui lui génère des revenus d'intérêts importants. La gestion des lieux d'affaires vacants devrait être assumée en entier par les municipalités locales par règlement. La réglementation de la taxe sur les propriétaires de stationnements non résidentiels devrait être établie entièrement par les municipalités locales ou par l'instance régionale, comme nous l'avons indiqué plus tôt, dans le cas des régions desservies par un organisme de transport.

Quant aux points techniques, il y a lieu d'en souligner trois: le premier, le projet de loi devrait inclure des mesures transitoires de façon à permettre aux villes d'utiliser la surtaxe sur les immeubles non résidentiels dès le 1er janvier 1992, date d'entrée en vigueur des dispositions advenant que, comme ils le prétendent, des évaluateurs ne puissent préparer les rôles à temps. Deuxièmement, le rôle de valeur locative devrait contenir tous les lieux d'affaires situés sur le territoire d'une municipalité locale, que ce lieu soit imposable ou exempt, étant donné que les villes utilisent ce rôle à d'autres fins, par exemple l'enlèvement des ordures basé sur la valeur locative, banques de données, etc. Troisièmement, le projet de loi devrait être corrigé de façon à enlever la notion de réception par le destinataire de tout document envoyé, soit par la ville, soit par le service d'évaluation de la Communauté urbaine de Québec. Cette nouvelle prescription rend la chose incontrôlable.

Voilà M. le Président, Mmes et MM. de la commission, le mémoire que nous vous présentons; nous aurions aimé vous le faire parvenir plus tôt, mais comme les délais étaient relativement courts et que nous avons à vaquer à un certain nombre d'autres activités qui sont tout aussi importantes, nous avons fait l'impossible pour vous le communiquer; vous l'avez ici, mais l'essentiel, finalement, de notre position se

trouve ici. Une question est posée sur la façon dont le gouvernement interprète son rôle comme propriétaire d'espaces à être éventuellement taxés en matière de stationnement et, pour le reste, vous avez là l'essentiel de notre position à ce moment-ci. Merci beaucoup.

Le Président (M. Garon): Je vous remercie, M. le maire. La parole est au ministre. Vous avez été exactement dans votre temps.

M. Ryan: M. le Président, il me fait plaisir de souhaiter la bienvenue au maire de Québec et aux collaborateurs ou collègues qui l'accompagnent. C'est avec grand plaisir que j'ai pris connaissance des représentations de la ville de Québec au sujet du projet de toi 145. J'ai particulièrement apprécié la pertinence des commentaires qui nous sont adressés. La ville de Québec a réitéré son opposition à la démarche instituée par le gouvernement, mais, une fois qu'elle eut réitéré cette opposition, elle a jugé opportun de formuler des représentations qui traitent directement de l'objet du travail de cette commission, et je lui en sais gré, sans aucune espèce de réserve. Je suis très intéressé par l'effort de réflexion que la ville de Québec a apporté au projet de loi. Vous me permettrez de commenter peut-être brièvement certaines des propositions qui nous ont été faites.

Tout d'abord, je mentionnera) qu'en ce qui touche la taxe sur le stationnement. Il s'agirait d'une taxe facultative laissée à la libre institution de chaque gouvernement municipal et à la suite de choses que nous avons commencé à entendre à la commission et qui nous ont été communiquées aussi en marge des travaux de la commission, cette proposition soulève des difficultés sérieuses que nous allons examiner sérieusement avant de la traduire définitivement dans le projet de loi. Ce ne sera pas nécessairement l'exclure pour l'avenir mais plutôt ne pas l'inclure maintenant, et si ça devait donner naissance à des malentendus dont les effets négatifs seraient plus grands que les bienfaits que nous compterions en retirer, j'aimerais mieux être prudent là-dessus, sans prendre aucune position pour l'instant mais vous faire part de l'esprit un petit peu en recherche qui caractérise notre position sur ce point précis du projet de loi.

Vous suggérez dans votre mémoire, M. le maire, que certains taux de taxation, en particulier en ce qui touche la surtaxe sur le non-résidentiel, éventuellement aussi la taxe sur le stationnement, dans l'hypothèse où elle serait retenue, puissent être fixés par l'autorité régionale, par la Communauté urbaine. Là, évidemment, ça pose une question de principe. C'est un virage par rapport à ce que nous avons actuellement. Actuellement, la Communauté urbaine fixe la cotisation de chacune de ses villes membres et il appartient à chaque ville de déterminer la manière dont elle percevra la cotisation auprès de ses citoyens. C'est la ville, par conséquent, si je comprends bien le système, qui fixe son taux de taxation. Ici, vous nous proposez un passage qui est très significatif. Je ne pense pas, en toute franchise, que le gouvernement soit prêt à franchir ce pas-là maintenant. L'Idée est très intéressante. Je pense que ça va nécessiter une réflexion antérieure sur le rôle des organismes comme les communautés urbaines, comme les MRC aussi à leur niveau.

En tout cas, je vous dis ça bien simplement mais j'aimerais vous entendre là-dessus. Peut-être que j'ai mal saisi la portée de la proposition, peut-être suis-je trop prudent après avoir été peut-être téméraire aux yeux de certains. Mais j'aimerais que vous me disiez comment vous voyez ça exactement la dynamique de cette proposition-là. Comment ça s'appliquerait en pratique? Qu'est-ce que ça représente comme changement par rapport à ce que nous avons actuellement?

M. L'Allier: Alors, M. le Président, M. le ministre. Si on pouvait appeler ça une règle de départ, notre objectif, notre principe de départ est celui de faire en sorte que l'atterrissage du fardeau fiscal qu'on nous demande d'assumer ait un effet neutre, aussi neutre que possible sur la relation intermunicipale existante. En d'autres mots, faire en sorte que, soit parce qu'on s'entend pour le faire - mais c'est toujours risqué quand on est 13 ou 26 autour d'une table de ne pas s'entendre. Il suffirait que quelqu'un ne soit pas d'accord, et ça ne marche pas - soit par législation comme on le propose ici, et vous verrez peut-être si c'est possible à l'audition des autres, que l'on convienne de deux choses. D'abord de partager le fardeau pour ce qui est du transport en commun entre stationnements et espaces non résidentiels et de déterminer ensemble le pourcentage de partage qui doit être porté par l'un ou par l'autre. Et ça peut varier d'une région à l'autre. Mais à l'Intérieur d'une même région, on pense que ça briserait cette neutralité dans une relation intermunicipale qui est déjà fort difficile.

De sorte que, si la loi nous disait que les élus de la Communauté urbaine, dans le jeu normal de leurs relations, doivent décider si le montant de la taxe sur le stationnement est de 8 $, 9 $, 10 $ ou 15 $, en dollars, une fois qu'on a décidé ça, quel que soit l'endroit sur le territoire où est situé l'espace taxable, il est le même fardeau pour tout le monde. S'il est au centre-ville, il est du même fardeau que s'il est à Sainte-Foy puisqu'on définitive ce qu'on nous appelle à faire, c'est de partager ensemble, d'une façon équitable, un fardeau fiscal.

Donc, on déterminerait ensemble, par les mécanismes décisionnels des élus siégeant en communauté urbaine le quantum de cette taxe sur le stationnement. Si c'est laissé au libre arbitre

des municipalités, il suffit qu'une municipalité, entre guillemets, riche, dise: Moi, je n'ai pas besoin de taxer le stationnement parce que, au cours des 20 dernières années, j'ai amplement profité de l'étalement urbain et je veux continuer à en bénéficier. Donc, je suis capable de supporter ce que - on ne vous l'a jamais dit, M. le ministre - on appelle en milieu municipal la taxe Ryan. Je suis capable de supporter ça uniquement sur mon foncier local. Par voie de conséquence, on étendrait l'écart entre le fardeau des entreprises voulant s'installer dans ces nouvelles régions et le centre-ville.

Pour ce qui est de la taxe sur le non-résidentiel, c'est la même chose. Si on convient d'augmenter d'un point cette taxe résidentielle, là où elle est à 8 $, elle passe à 9 $; là où elle est à 13 $, elle passe à 14 $. Mais en argent, en dollars déboursés, c'est le même poids qui repose sur tout le monde, et non pas des pourcentages qui viennent accentuer les écarts ou qui viennent bénéficier, presque par définition, à l'étalement. On aurait besoin, je pense, dans les communautés... Je ne vous cache pas que, dans nos conversations entre nous, on est assez proche de penser que c'est une solution acceptable et équitable, parce que l'objectif premier, la neutralité de l'Impact, l'équité dans l'effort et la mise en perspective par rapport à un objectif que nous partageons tous, est celui d'atténuer la concurrence pour ne pas dire le "cannibalisme" intermunicipal dans une même région.

M. Ryan: M. le Président.

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

M. Ryan: Je voudrais vous dire que, si nous étions assurés d'une convergence de vues très large sur un sujet comme celui-là, ce serait une question que je serais prêt à examiner. Mais je pense à la Communauté urbaine de Montréal, par exemple, où je suis convaincu qu'on n'en est pas à un stade où une chose comme celle-ci puisse être envisagée. Si nous laissons la responsabilité de la décision à chaque municipalité et qu'il se crée un consensus dans la Communauté urbaine de Québec pour agir dans le sens que vous indiquez, rien ne le rend impossible dans le projet de loi; ça peut se faire. Mais l'imposer par voie de législation, ce mode de décision qui Introduit un principe nouveau, me fait hésiter beaucoup pour être franc avec vous. On va l'étudier attentivement et je vous ferai part de mes réactions bien simplement. On va l'étudier attentivement et, si les choses n'étaient pas prêtes tout de suite, on va continuer à l'examiner. C'est un point dont on peut discuter de manière très attentive parce qu'il y a lieu de s'y arrêter. Je comprends très bien les difficultés que soulève le mode largement facultatif que nous laissons aux municipalités.

Il y a avantage cependant à ce qu'on laisse une latitude aux municipalités. J'ai causé avec plusieurs maires, en particulier dans la région de Montréal. Il y en a déjà qui se disent: Nous autres, notre contribution pour le transport en commun, ça va être tel pourcentage du côté de la surtaxe sur le non-résidentiel et tel pourcentage sur le résidentiel. Chaque municipalité, suivant le niveau où elle en est, peut arrêter des décisions qui sont plus appropriées par rapport à sa situation à elle. Je ne sais pas. Je vous fais voir l'autre côté. Ce n'est pas facile, mais j'aime l'idée et vous pouvez être assuré que nous allons l'examiner attentivement.

(18 heures)

Je voudrais simplement souligner un point à votre attention. Lorsqu'on parte de l'impact de toutes ces mesures qui sont définies dans le projet de loi 145, je voudrais signaler que, selon les dernières simulations qui ont été portées à mon attention en ce qui touche la Communauté urbaine de Québec - vous êtes familiers avec ces chiffres-là vous autres parce qu'on vous a donné des tableaux dès le début qui contenaient toutes les données de base. Le solde à financer qu'il restait pour la Communauté urbaine de Québec dans la proposition initiale, était de l'ordre de 26 892 000 $. Avec les dernières simulations que nous avons faites, il tomberait à 12 800 000 $ pour la Communauté urbaine, ce qui veut dire que pour la ville de Québec, on avait un solde à financer initial de 8 800 000 $; là, il tomberait à 3 532 000 $. Ça veut dire que ça va faire un allégement considérable. On vous donnera les chiffres ces temps prochains; je les mentionne seulement à titre d'illustration en passant. Mais les ajustements que nous avons annoncés ces derniers temps étaient beaucoup plus significatifs qu'on a voulu le laisser entendre dans certains milieux. J'entendais ce matin des personnes qui sont venues nous rencontrer, renvoyer ça du revers de la main comme s'il ne s'agissait de rien. Je les comprends, ils n'ont pas vu les calculs qui ont déjà été faits. Je veux vous assurer qu'il y aura un impact considérable. Évidemment, le souci que nous avons tous, c'est celui de l'atterrissage. Quand a parlé M. L'Allier, il pense que... Nous partageons entièrement votre souci; il faut que l'atterrissage se fasse de manière douce, de manière équitable aussi pour tout le monde. Quand on aura vu tout ça, je pense qu'on va se rendre compte que l'impact sera beaucoup moins radical que certains pouvaient l'envisager. Et ceci étant dit, si vous voulez commenter là-dessus...

M. L'Allier: Je voudrais...

M. Ryan: ...soyez bien libres de m'interrompre...

M. L'Allier: M. le Président, un tout petit point de détail. On a placé à l'appendice 1 du mémoire, ce que l'on considère l'impact du projet

de loi 145 sur le budget de l'exercice 1992. C'est ainsi que, effectivement, on pense à 8 800 000 $ pour le transport en commun. Il y a une diminution de la compensation de 50 à 25, ce qui est une perte de 1 700 000 $, abolition des droits sur les divertissements du secteur culturel, le cinéma, augmentation des droits en positif, donc, une taxe de mutation, augmentation de la surtaxe sur l'immeuble non résidentiel en remplacement de la taxe fédérale, donc, ce qu'on va chercher à Ottawa, 3 700 000 $; ajoutons à ça 2 000 000 $... Je l'ai ici, c'est écrit à la main, ici là...

M. Mainguy (Pierre): Je pourrais peut-être ajouter quelques commentaires. Vous avez mentionné qu'à l'origine, c'était quelque 26 000 000 $. Les chiffres avec lesquels on a toujours discuté, nous autres à la Communauté urbaine, c'est 23 100 000 $ ou 25 000 000 $, avant les adoucissements. Cependant, aujourd'hui, on estime que le fardeau qui repose sur l'ensemble des contribuables de la Communauté urbaine de Québec serait maintenant, avec l'adoucissement, peut-être de 5 000 000 $; alors, on pense que ça va être quelque chose qui pourrait varier entre 17 000 000 $ et 19 000 000 $ après adoucissement Tantôt, vous mentionniez 12 000 000 $; on est loin de ce que l'on estimait chez nous.

M. Ryan: En tout cas, vous pouvez prendre ces chiffres-là avec...

M. L'Allier: Oui. D'accord.

M. Ryan: Vous pouvez prendre ces chiffres-là comme des chiffres très sérieux; il s'agit de voir ce que nous mettons dans le financement spécifique. Je pense que nos techniciens pourront examiner ces chiffres avec les vôtres. Mais, c'est évident, vous autres, vous arrivez à 5 885 000 $; nous autres, nous arrivons, je l'ai mentionné, à 3 532 000 $. Je suis convaincu que c'est parce qu'il y a certains chiffres qui ne sont pas placés dans les mêmes colonnes par les uns et par les autres. Nous autres, notre montant, c'est celui qui va dériver de décisions fiscales prises par vous autres. Et ceux qui dérivent de décisions fiscales prises par nous, nous les classons autrement dans nos chiffres. Ça arrive comme ça. Mais ce que vous devrez trouver à même les décisions prises par le conseil municipal de Québec, ce sera le montant que j'ai mentionné ici. Alors, on pourra, vous le verrez... Nos chiffres seront mis à votre disposition au cours des prochains jours, d'ici une semaine ou 10 jours, tout au plus.

M. Mainguy: On aurait peut-être un détail plus technique à ajouter. Là où il y a une différence entre vos chiffres et les nôtres, ça vient probablement du financement du transport en commun où, nous, on met 8 800 000 $. Ça vient du fait que, dans la proposition de partage régional, la ville de Québec assumerait plus que sa quote-part habituelle, puisque notre proposition de régionalisation impliquerait qu'on tiendrait compte de la répartition, à l'intérieur de la Communauté urbaine, du non-résidentiel et de la répartition des stationnements.

Autrement dit, on remet en question les quote-parts, et nous, pour favoriser la mesure, on était prêts, réglonalement, à faire cette concession-là. Alors, normalement, si on avait assumé, par exemple, 40 % de notre quote-part, ça serait peut-être 6 400 000 $. Et là, dans notre proposition régionale, on monte à 8 800 000 $. Il y a une différence de 2 200 000 $, c'est ce qui explique peut-être l'écart avec vos chiffres. Mais pour que la proposition soit acceptable réglonalement, pour qu'il n'y ait pas de remise en question du transport en commun... Parce que le danger face auquel on se trouve au sein de la Communauté urbaine... On sait aussi que, pour la ville de Québec, le transport en commun est extrêmement Important; on a fait cette proposition régionale et on est assez proches d'un consensus. Maintenant, ça reste encore à venir.

M. Ryan: Pour ça, on aura l'occasion de préciser ces points-là. Je pense qu'on va se rencontrer. Autour des chiffres, on finit toujours par se rencontrer.

Je voudrais ajouter peut-être un dernier point. Vous avez parlé des droits sur les événements culturels. Et vous dites essentiellement que le concept d'événement aurait été préférable, selon vous, au concept de lieu culturel. J'aimerais peut-être que vous m'expliquiez ça de nouveau. Je comprends votre proposition, mais j'aimerais que vous me disiez comment ça va fonctionner. D'après ce que je comprends, vous autres, vous ne voudriez pas de restrictions. Vous voulez que ça soient les droits sur les divertissements de toute sorte et que la liberté soit laissée aux municipalités d'établir des catégories, si elles le veulent.

M. L'Allier: C'est exact, M. le ministre, en ce sens que, nous, notre proposition, on dit: Laissez la taxe telle qu'elle est là. Si des municipalités veulent établir des catégories, parce que ça varie d'une ville... Montréal, ce n'est pas la même chose que Québec et Québec, ce n'est pas la même chose qu'ailleurs non plus. Alors, on dit: Ne faites pas d'exemption, mais permettez éventuellement à des municipalités qui veulent faire un effort plus substantiel dans tel ou tel secteur de cette taxe d'établir, non pas de façon arbitraire, mais d'une façon rigoureuse, des catégories qui pourraient être exemptées. On peut très bien, à titre d'exemple, décider, dans la région de Québec, de garder la taxe sur le hockey, et ne pas nécessairement la garder sur la musique, l'Orchestre symphonlque, par exem-

ple.

Quand on prend cette taxe qui est essentiellement une taxe payée par le consommateur, nous, quand le citoyen de Saint-Ferréol, qui a un taux de taxe relativement bas, vient à Québec, il nous laisse par la taxe d'amusement une petite contribution qui nous aide à boucher une partie du déficit de l'orchestre ou du Palais Montcalm. Si on perd ça, on vient d'alourdir, d'une façon inéquitable, le fardeau central, alors qu'à l'extérieur on a... Je ne suis pas sûr, par exemple, que l'accueil du Cirque du Soleil qui est largement compensé par la taxe d'amusement serait aussi attrayant pour une ville, s'il n'y avait pas de taxe d'amusement.

M. Ryan: Très bien. Merci.

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

M. Dufour: Oui. Je pense qu'il faut bien regarder le mémoire que vous nous avez présenté, M. le maire, comme un mémoire pertinent sur la question. Mais il faudrait faire attention de ne pas accepter les échanges que vous avez comme une acceptation des propositions du 14 décembre. C'est ça, le danger qu'on a, parce que le fait que vous en discutiez, et d'une façon correcte, ça pourrait permettre à des gens de dire: Voyez, ils ont accepté le mémoire, puisqu'il y a des discussions d'engagées sur les modalités. Parce que, depuis ce matin, le ministre nous a bien annoncé que les objectifs de la réforme étaient acceptés par l'Assemblée nationale. Et là, on discute des modalités ou des propositions.

Ceci étant dit, je me dis que je me dois de dénoncer quelque peu la façon dont on a procédé depuis le début avec ce projet de loi, depuis le 14 décembre. On est rendu au 4 juin 1991, et on ne sait pas encore d'une façon concrète, c'est quoi les impacts fiscaux sur les municipalités. Ça change comme la Bourse. Il y a des hauts et des bas. Il me semble que ce n'est pas... On peut se demander et on peut dénoncer que la ville de Québec n'a pas sa simulation. Mais nous autres non plus, on ne l'a pas. On vous demande de faire un acte de foi inconsidéré vis-à-vis cette réforme-là, en disant: Vous prenez ce que je vous dis. Vous pensez que ça devrait être bon. Et ça va varier. Mais ce n'est pas comme ça qu'on administre les municipalités. En tout cas, à moins que vous ayez changé le système, moi, il me semblait qu'une municipalité, ça ne s'administre pas comme ça. Ça s'administre de façon concrète, avec des revenus concrets, sur des actions définitives. Et là, on est dans le mou depuis presque six mois. Puis le ministre va adopter un rapport, puis je ne sais pas encore les impacts que ça va donner.

Depuis le début, on demande des études d'impact. Qu'est-ce que ça fait cette réforme-là? C'est quoi? Puis depuis déjà une couple d'heures, on a des gens qui viennent nous démontrer, hors de tout doute, que la taxe sur le stationnement, ça va être difficilement applicable. Nous autres, on a cru qu'elle était inapplicable. La façon que la ville de Québec propose, elle pourrait être applicable, mais on n'est pas rendus là. La régionalisation, à ce que je sache, je n'ai pas vu de philosophie gouvernementale à venir jusqu'à maintenant qui régionalise quoi que ce soit. On fait du cas par cas. Ça fait que la proposition de Québec, même si elle peut sembler intéressante, elle n'est pas dans les moeurs. Elle n'est pas reconnue comme telle.

On demande un chambardement de façon de fonctionner au point de vue municipal, qui est important. Les intervenants précédents nous ont démontré que ça n'est pas applicable. Nous autres, on l'a toujours cru, pas pour les mêmes raisons, mais à cause du vécu municipal qu'on a de ce côté-ci, à savoir que les municipalités, ça n'est pas comme ça que ça fonctionne, mais seulement sur des choses précises.

En tout cas, moi, je dis effectivement que cette proposition, ou ces propositions ont été amenées d'une façon un peu cavalière, un peu prématurée, un peu beaucoup prématurée. La discussion n'a pas été faite. Et entre le 4 juin et le moment de la sanction de la loi, parce que j'imagine qu'on n'en discutera pas trop longtemps quand on va aller article par article, pas parce qu'on voudra arrêter le projet, c'est parce qu'il y a 322 articles dans le projet de loi. Ça n'est pas une loi légère, c'est une loi importante. Puis on voit bien que la discussion nous amène sur des avenues intéressantes, importantes à explorer. Elle n'a pas été faite, la discussion. Ça fait qu'on est pris avec ça.

Puis je suis convaincu que si on veut en faire une réforme le moindrement acceptable et puis assimilable par les contribuables, par l'ensemble des intervenants, il va falloir qu'il y ait des changements majeurs d'apportés à ce projet de loi. On ne pourra pas l'accepter avec une estampille, avec un imprimatur. Il va bien falloir qu'on en discute et puis qu'on le bonifie.

Si on décide que, le transport, ça ne peut pas s'appliquer, la taxe sur les stationnements, on vient d'apporter des changements importants. Si *on* décide, au point de vue culturel, que ça ne marche pas, il y a des changements importants. Mais comme l'objectif, c'est 400 000 000 $, il va falloir remplacer ça par quelque chose quelque part, je ne sais pas trop.

Mais c'est tout ça, en fait, qui m'amène quelques réflexions vis-à-vis votre mémoire, qui a demandé certainement une recherche, et qui est intéressant comme tel d'abord par la façon dont vous l'abordez en disant qu'il y a des actions qu'une municipalité poursuit, et puis il y a des caractères régionaux, puis il y en a d'autres, c'est local.

Je voudrais me faire un peu plus précis et vous demander, par rapport au transport en

commun, en supposant qu'il n'y ait pas de changement majeur d'apporté... Parce que, comme l'objectif c'est d'aller chercher des fonds, des revenus, vous allez être pris avec, en supposant qu'il n'y ait pas de changement; puis les changements, ils devraient être minimes à ce que je sache. Comment la ville de Québec ou la Communauté urbaine pourrait se comporter avec le transport en commun dans l'état actuel de la situation?

M. L'Allier: Je vais tenter, M. le Président, de répondre à votre question. D'abord, je voudrais dire que c'est par choix qu'on a mis seulement une page pour rappeler notre opposition à ce qui n'est pas une réforme pour nous, mais bien une recherche de règlement d'un problème de caisse au gouvernement. Et on n'a pas insisté là-dessus parce que ça fait six mois qu'on insiste là-dessus.

Par contre, à partir du moment où le gouvernement décide d'aller de l'avant, il faut être réalistes. Il faut ouvertement indiquer que, sans être complaisants par rapport à l'opération, on a une responsabilité fondamentale à l'égard de nos citoyens, et concitoyens et concitoyennes, d'essayer de minimiser les irritants inutiles ou les impacts inutiles.

La taxe sur le stationnement, si elle n'est pas fortement insérée dans un effort régional équitable, est inapplicable, parce qu'elle va venir amplifier des problèmes dont le coût réel est beaucoup plus grand que le gain immédiat que le gouvernement fait. On pourrait reprendre ça pour chaque item, d'où le sens de notre mémoire.

Quand on parle d'un effort régional, c'est précisément parce qu'on pense qu'autrement, pour régler un problème à court terme, on crée des problèmes dont les coûts sont exagérés depuis déjà plusieurs années, notamment ceux de l'étalement urbain.

Vous avez posé une question sur le transport en commun. En supposant qu'il n'y ait pas de changement, il faut rappeler, et notre collègue, le président de la Commission de transport, viendra je pense vous le dire dans les prochains jours, il faut rappeler qu'à ce moment-ci, ce qui nous est proposé vient s'ajouter à un effort que, de toute façon, nous étions disposés à faire pour repenser et relancer le transport en commun dans la région. On en est au point, comme dans la région de Montréal, j'imagine, où il faut ou repenser le transport ou repenser la société qui décide qu'elle ne peut pas, qu'elle ne veut pas utiliser le transport.

(18 h 15)

Exemple, dans la région ici, par exemple, un stationnement, valeur de remplacement d'un stationnement à l'édifice G, 225 $; c'est ce que ça coûte par mois, en coût réel, cet espace de stationnement. Et quand je dis: c'est ce que ça coûte par mois, je veux dire que c'est ce que ça va nous coûter pour en construire, 150 pieds plus loin, pour le futur centre des congrès. Chaque espace qu'on pourrait récupérer de l'espace G - donc qu'on n'aurait pas à construire pour le centre des congrès - représente une économie dont le coût mensuel est de 225 $. 230 $. Actuellement, ce stationnement coûte 40 $, 45 $, 50 $ peut-être, à l'utilisateur pour une voiture qui dort toute la journée. 33 $? 33 $, c'est encore pire que je pensais, parce que c'est subventionné.

On se dit, pourquoi est-ce que l'État, pourquoi est-ce que le gouvernement... Et je change de secteur, ce n'est pas la responsabilité du ministre des Affaires municipales. Pourquoi est-ce que l'État-employeur ne dirait pas: Ma politique, dorénavant, est la suivante, les espaces de stationnement vont se payer au coût de la valeur de remplacement partout. Deuxièmement, l'employeur qui le veut, le gouvernement le premier, décidera s'il veut aider son employé à se déplacer vers le lieu de travail. Si oui, d'ici là, qu'il donne, par exemple, 50 $ par employé, par mois, pour le transport. Celui qui vient à vélo paiera son vélo avec ça. Celui qui vient en autobus pourra s'acheter un laissez-passer qui ne lui coûtera plus rien, auquel on pourrait greffer deux demi-journées ou trois demi-journées de stationnement gratuit par mois. Celui qui vient en voiture et qui veut avoir la paix paiera la différence entre 235 $ et les 50 $ de subvention. S'il veut faire du covoiturage, à la limite, son stationnement ne lui coûtera rien. Là, on a une politique réelle. Coût réel du stationnement payable, mais, en même temps, responsabilité équitable de l'employeur face à ses employés. À ce moment-là, on diminue la pression pour la construction de nouveaux stationnements dans les centres-villes, parce que c'est notre problème, creuser dans une ville comme Québec. On ne peut pas les mettre sur les Plaines, il faut creuser en dessous.

Deuxièmement, on augmente l'attrait du transport en commun, notamment aux heures de pointe, dans des corridors réservés, parce que, finalement, l'employé, surtout l'employé du gouvernement dans notre cas, saurait qu'il peut avoir gratuitement un laissez-passer, heures de pointe - qu'il peut bonifier en laissez-passer permanent pour tout le temps, moyennant 5 $ ou 10 $, par exemple - qui lui donne, en plus, une ou deux demi-Journées de stationnement. Ou alors, il a le choix, s'il veut voyager tout seul parce qu'il est de mauvaise humeur le matin ou pour quelque raison, de payer 175 $ par mois pour sa case de stationnement, plus son essence, plus l'amortissement de sa voiture. C'est des choix de société qui sont imbriqués. Les propositions qui nous sont faites, si elles atterrissaient comme on le propose, auraient un Impact moins négatif en maintenant la neutralité. Si elles accentuent la concurrence, si elles ont comme effet de venir peser sur une réforme du trans-

port en commun qui, de toute façon, va se faire, pour la rendre inefficace et inopérante, à ce moment-là, les coûts escomptés par la réforme ne sont rien à côté des coûts de correction dans la société, qu'il faudra apporter dans les années à venir. C'est au moins la lecture qu'on en fait.

M. Dufour: Comme vous êtes responsable du transport en commun et que vous suggérez que la Communauté urbaine puisse avoir un pouvoir d'établir des taux, est-ce que vous ne remettez pas en question la structure de la Communauté urbaine?

M. L'Ailler: Non.

M. Dufour: Parce qu'il n'y a pas d'élu directement, donc "no taxation without representation", c'est toujours la question que celui qui paie a le droit à son mot à dire, mais c'est par personne interposée.

M. L'Allier: C'est sûr que, comme l'a souligné le ministre des Affaires municipales, il y a là un virage, mais je ne pense pas qu'il soit dangereux s'il est circonscrit à l'objet en question et si son objectif est la neutralité fiscale. De toute façon, tout ce qui va contribuer à faire en sorte que les municipalités ne soient plus incitées à se détruire les unes les autres, sous prétexte de se développer - et c'est actuellement le cadre fiscal dans lequel on vit - est positif. Dans une société, je parle de la société régionale de Québec, qui est en stagnation en termes de population, qui ne se développe pas, mais qui s'étend sur le territoire à des distances où même le gouvernement ne pourra plus aller fournir des services décents. Quand on ouvre des écoles à l'extérieur du territoire, c'est parce qu'on en a fermé au centre. On a des secteurs de la ville qui commencent à montrer, après d'autres, des signes d'essoufflement. Même une ville comme Sainte-Foy se fait un peu mordre par cette réalité.

Le problème de l'équité fiscale à l'intérieur d'une même zone d'influence économique n'est pas résolu par les propositions qui nous sont faites. On ne demande pas qu'il le soit. On demande que la proposition qui nous est faite ait un impact neutre là-dessus. Quand on a demandé au gouvernement, il y a un an, d'aborder avec nous le fond de la question, d'aborder vraiment le fond de la question dans l'esprit des réformes des années quatre-vingt, c'est ce qu'on voulait dire. Asseyons-nous ensemble. On n'a pas peur de taxer plus, on n'a pas peur de nouvelles responsabilités à la condition qu'elles s'intègrent dans un effort qui est beaucoup plus cohérent. On pourrait parler des fusions, on pourrait parler de toutes sortes d'équipements. Je pourrais vous parler même du Colisée, si vous voulez.

M. Dufour: Est-ce que vous vouliez ajouter?

M. Malnguy: Est-ce que je peux ajouter un élément? C'est bien clair que s'il n'y a pas la proposition de régionalisation, si elle n'est pas acceptée, c'est bien clair que la taxe sur les stationnements dont il est question devient inapplicable. La surtaxe au non-résidentiel devient un mode difficile de financement du transport en commun, et je vous dirai qu'au sein de la Communauté urbaine, on est arrivés à un consensus devant notre proposition. Ce n'est pas encore établi de façon assurée, mais on se dirige vers quelque chose.

M. L'Allier: Pas d'unanimité, mais proche du consensus.

M. Mainguy: Mais s'il n'y a pas ça, c'est bien clair que les élus des autres villes sont prêts à mettre à sac, sans faire de jeu de mots, le transport en commun. C'est bien clair que les gens veulent couper là-dedans s'il n'y a pas un mode de financement équitable, et là, on va se retrouver à couteaux tirés entre les municipalités. C'est le transport en commun qui va être remis en question. La proposition de régionalisation va dans ce sens-là. Là, il y a le problème, c'est qu'à la Communauté urbaine, pour qu'une proposition soit acceptée, bien sûr, il faut qu'il y ait 66 % des votes et cinq villes qui l'acceptent. Ce sont les règles d'adoption d'une proposition chez nous. Même à cela, si la décision de taxer les stationnements de façon uniforme ou le non-résidentiel de façon uniforme reposait encore sur la décision des villes, malgré un vote positif à la Communauté urbaine, une ou deux villes pourraient continuer de ne pas embarquer dans la régionalisation, et le tout serait remis en question. C'est pour ça qu'on demandait l'intervention dans ce sens-là.

M. Dufour: Je trouve que c'est intéressant. C'est ce que je voulais explorer avec vous autres, mais je voulais aussi vous poser la question à savoir qu'il y avait un organisme régionalisé dans la Communauté urbaine de Québec qui s'appelait le développement industriel et ça a été changé dernièrement, en tout cas, dans les trois dernières années, en autant que je me rappelle. Ce démantèlement-là était, dans le fond, un démantèlement régional au profit du local, et là, pour moi, c'est un peu l'opération contraire. Vous allez peut-être me dire qu'il y a des différences, mais comment le vivez-vous actuellement? C'est surtout ça.

M. L'Allier: M. le Président, disons que les propositions de M. Ryan, qui nous font porter un plus lourd fardeau en matière de financement du transport en commun nous obligent peut-être, pour faire une image qui n'est peut-être pas très adaptée, à mettre au monde *un* enfant qui n'est pas encore à terme, celui d'efforts régionaux mieux concertés. Mais c'est vers ça, je pense,

qu'il faut aller et c'est vers ça que la logique nous commande d'agir. Ce que les municipalités rejettent, que ce soit en parlant de fusion ou d'autre chose, c'est l'intégration uniformisante. Ça, c'est inacceptable. Des fusions comme on en a connu il y a 15 ou 20 ans, il n'y a plus personne qui en veut, mais une intégration, y compris à certains points de vue, dans certains domaines, une intégration politique qui permet de garder les personnalités, qui permet de garder les pouvoirs décisionnels locaux, les personnalités de quartier, de ville, etc., je pense que c'est dans le bon corridor. On nous parle aujourd'hui du transport en commun. Rien ne nous dit que l'an prochain, puisque l'an dernier devait être la dernière, on ne nous parlera pas d'environnement, de cueillette des déchets, de loisirs, de santé, d'éducation. Vers où on va? On ne le sait pas. On ne sait pas où on s'en va.

M. Dufour: Alors, c'est intéressant et vu que j'avais vécu ça avec vous autres, avec la ville de Québec et la Communauté urbaine, ça m'intéressait de lever un peu le voile sur cette question-là. Il y a peut-être un point que vous n'avez pas soulevé. Il y a plusieurs points que je comprends...

M. L'Allier: Mais si je peux me permettre une interruption...

M. Dufour: Oui.

M. L'Allier:... à l'intention du ministre des Affaires municipales, M. le Président. Vous aurez, je pense, l'occasion d'entendre le président de la Communauté urbaine jeudi matin. Sentez-vous tout à fait à l'aise, bien sûr, pour l'interroger sur l'état de consensus qui peut exister dans une région. Ce qu'il ne faudrait pas, c'est de ne pas nous donner, à nous, un outil dont on aurait besoin sous prétexte qu'il n'est pas applicable à Hull, à Chicoutimi ou à Montréal.

M. Dufour: Ce que je retiens beaucoup de votre mémoire, c'est les points qui vous touchent et qui vous font mal, soit le transport en commun. Je pense que vous faites la démonstration, comme, nous, on l'a dit - et ce n'est peut-être pas pour les mêmes raisons - que la taxe sur le stationnement était inapplicable. Il y a toutes sortes de phénomènes pourquoi on disait qu'elle était inapplicable. Vous arrivez avec une proposition qui serait de nature à régionaliser. Il y a peut-être d'autres points, mais ça démontre hors de tout doute, d'après moi, que les solutions gouvernementales proposées étaient prématurées, n'étaient pas suffisamment réfléchies. Parce qu'on se rend bien compte qu'il y a des éléments, qu'il y a des pans de mur qui sont encore complètement debouts. Ils ne sont pas tombés. Pour moi, les réticences des municipalités ne sont pas des réticences aveugles. Ce sont des réticences de vécu. Elles percoivent qu'il y a des choses qui ne sont pas correctes.

Il y a d'autres éléments aussi, en ce qui concerne la taxe culturelle, et vous avez fait la démonstration amplement qu'il y avait des dangers par rapport à ça. Je pense que le ministre pourra réfléchir très bien là-dessus. J'espère, en tout cas, qu'il aura le temps, dans ses temps libres, de pouvoir réfléchir sur les propositions que vous faites.

Il y a la question qui a été soulevée, où le ministre n'a pas annoncé, mais, moi, je suis complètement d'accord avec vous, c'est la proposition où vous dites que la réception par le destinataire, je ne sais pas combien ça va prendre de monde sur la place pour faire accepter ou que les gens... Soyez bien sûr qu'ils vont avoir les avis et toutes les communications de la ville de Québec.

En tout cas, je ne veux pas soulever le point. Il y a un point qui me tracasse. C'est celui que je vais vous poser. C'est concernant les amendes. Vous savez que le projet de loi prévoit qu'il y aurait des augmentations d'amendes qui permettraient à la ville ou aux municipalités en général, de ramasser ces montants-là pour permettre de s'administrer. Autrement dit, on prend un moyen répressif pour créer des revenus aux municipalités, ce qui pourrait présenter un certain danger, à mon point de vue, que les municipalités puissent en abuser. Ça s'est déjà produit. Ça fait longtemps qu'on dit: Ce n'est plus pareil en 1991. Mais, vous savez, le monde, il ne faut pas se faire d'illusions, ça se ressemble. Ça a beau être du monde de 1960, 1940, Ils auront cette tendance-là.

J'ai ici un article qui touche la ville de Chicoutimi qui, dans des moyens de pressions - et ce n'est pas nié, non plus, ni par le corps policier - la ville de Chicoutimi avait perdu, dans un moment de négociations avec son corps policier, 110 000 $ d'amendes. La ville de Chicoutimi a pris un mauvais moyen. Elle est allée en Cour supérieure, mais elle aurait dû passer par un grief, selon les dires de l'article. Et c'est véridique, je sais comment ça se passe, ces choses-là. Ça fait que la ville de Québec, qui a un corps policier bien constitué, devrait récolter un bon montant d'amendes. Et puis, je sais qu'ils ont le crayon leste, parce qu'il ne faut pas laisser nos automobiles trop longtemps en suspens. Mais il pourrait y avoir de l'abus par rapport à ça. Il peut y avoir aussi une perte de revenu, ce qui peut se présenter assez souvent lors de négocations, etc. Ce n'est pas toujours le beau fixe. Comment vous prévoyez ça, vous autres, comme source de revenu?

M. L'Allier: Sur ce point-là, M. le Président, on est déjà - je ne le dirai pas trop fort, les journalistes sont partis - à peu près au maximum de ce qu'on peut charger en amendes par rapport à ce que le projet de loi nous

permet à Québec. C'est ce dont on m'informe ici. On ne peut pas aller tellement plus haut, et si on y va, la balance des inconvénients est impressionnante. Mais la question que j'ai posée tout à l'heure, je la reprendrai en conclusion. Elle est Importante pour nous, et je ne sais pas si c'est une question qu'on doit poser au niveau technique, au niveau de votre sous-ministre ou de quelqu'un. Est-ce que le gouvernement perçoit son éventuelle contribution à des taxes sur le stationnement comme un tarif ou comme un "en-lieu"? Ça, c'est important pour nous.

Le Président (M. Garon): Je dois dire, M. le maire, que le temps dévolu à l'Opposition est écoulé. Il reste une minute et demie au ministre. Alors, s'il veut répondre à votre question...

M. Dufour: J'aimerais savoir la directive, comment vous partagez le temps pour savoir si le ministre va avoir une minute ou... Est-ce qu'on pourrait, nous autres, avoir le même traitement?

Le Président (M. Garon): Oui, c'est que le ministre a pris 18 minutes et demie. Vous aviez droit à 20 minutes, vos 20 minutes sont écoulées. Il y avait même un petit peu plus que 20 minutes, 20 minutes et quelques secondes. Et là, je retourne pour la minute et demie.

M. Dufour: Je voudrais avoir le même traitement.

Le Président (M. Garon): Si vous aviez arrêté après 10 minutes et le ministre avait continué, je serais retourné.

M. Dufour: Non, mais vous pourriez peut-être nous faire signe quand il reste deux minutes, pour qu'on puisse arrêter nous autres aussi.

Le Président (M. Garon): Si vous me le demandez, je vais vous faire signe.

M. Dufour: Ça va.

Le Président (M. Garon): Si vous ne me le demandez pas...

M. Dufour: Je vous le demande.

Le Président (M. Garon): Si je me mets à vous faire signe toutes les fois qu'il y a deux minutes qui vous restent et vous ne me l'avez pas demandé, vous allez me dire: Mêle-toi de tes affaires.

M. Dufour: Non, non, M. le Président, on vous respecte bien trop pour ça. Ça va.

M. Ryan: Je m'étais fait jouer le tour deux fois cet après-midi, et la dernière fois, j'y ai pensé. Juste en réponse à votre question, M. L'Allier, dans le texte actuel de l'article 156, le gouvernement paierait, comme tout le monde. Ça ne serait pas un "en-lieu" de taxe, ça ne serait pas un "en-lieu", une subvention, ça serait une taxe comme tout le monde, sur le stationnement, par conséquent au plein prix.

M. L'Allier: Merci beaucoup.

M. Ryan: Ça va?

M. L'Allier: J'apprécie la clarification, parce qu'on n'avait pas trouvé la réponse et on ne savait pas comment l'interpréter.

M. Ryan: Très bien. Alors je vous remercie infiniment. Là, je ne peux pas ajouter grand-chose à ce moment-ci, sauf pour vous dire que j'ai bien retenu les questions sur lesquelles vous nous avez interpellés. Nous allons continuer de les examiner. Nous allons parler avec vous, et dans la mesure où les temps nous paraîtront mûrs pour telle ou telle idée, nous serons très heureux de chercher à l'insérer dans le texte définitif de ia loi.

Je vous remercie infiniment, et j'apprécie beaucoup votre contribution.

M. L'Allier: Merci de nous avoir invités et de nous avoir entendus.

Le Président (M. Garon): On vous remercie, et je remercie les représentants de la ville de Québec.

Le temps de notre mandat étant écoulé pour l'après-midi, j'ajourne les travaux de la commission à 20 heures ce soir.

(Suspension de la séance à 18 h 31)

(Reprise à 20 h 12)

Le Président (M. Garon): Il parait que les députés qui sont en retard, les nouveaux, au lieu de payer le café pendant un an, il faut qu'ils le paient pendant deux ans.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Garon): Alors, nous allons ouvrir maintenant que nous avons le quorum. Je m'excuse de vous avoir fait attendre, mais normalement, on ne peut pas procéder sans le quorum. Je demande à Mme Pageau-Goyette de nous présenter les gens qui l'accompagnent et je lui dis également qu'il y a 45 minutes à sa disposition. Normalement, le temps est divisé: un quart d'heure, un quart d'heure et un quart d'heure; un tiers, un tiers, un tiers. Si vous en prenez moins, les deux partis peuvent se répartir l'excédent du temps que vous n'avez pas pris. Également, si vous en prenez plus, on soustrait

de leur enveloppe de 15 minutes chacun le temps que vous avez pris en plus du 15 minutes. La parole est à vous.

Chambre de commerce du Montréal métropolitain

Mme Pageau Goyette (Nycol): Merci, M. le Président.

Bonsoir, je voudrais d'abord vous présenter, M. le Président, les gens qui m'accompagnent: M. Luc Lacharité, vice-président exécutif de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, et M. Jean-Pierre Lamy, qui est président ex officio de la Chambre de commerce du West Island. Comme vous le savez, nous nous présentons ici ce soir au nom du comité d'initiative du Montréal métropolitain, comité permanent de la Chambre de commerce qui regroupe la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, le Bureau de commerce de Montréal, la Chambre de commerce de Laval, celle de la Rive-Sud, celle du West Island, celle de l'est du Grand Montréal et la Chambre de commerce de Saint-Laurent.

M. Ryan, en venant ici, en conduisant 500 kilomètres pour venir vous déposer ce mémoire, il y avait un commentaire d'un journaliste tout à l'heure qui disait que cette commission était inutile, que, de toute façon, les dés étaient pipés et que votre idée était faite. Tout le long, en venant, j'avais une espèce de motton ici, sur l'estomac, en me disant: J'espère qu'on n'a pas mis toutes ces heures et fait tout ce travail le plus consciencieusement possible pour que ça ne serve à rien. J'espère vraiment que le journaliste vous a mal cité ou a mal repris ses conclusions. Sachant ce que vous représentez pour nous, j'imagine que vous allez nous écouter avec beaucoup d'attention. Alors, voilà.

Les milieux d'affaires font appel à la responsabilité et à la vision du gouvernement et vous disent: Nous en avons ras le bol. Nous nous opposons bien sûr au projet de réforme de la fiscalité municipale du gouvernement dans sa forme actuelle, car ce projet entraîne les conséquences suivantes: une importante augmentation des taxes sans aucune augmentation de services, une atteinte à la compétitivité des entreprises à un moment où elles sont particulièrement vulnérables, une menace à la viabilité des systèmes de transport en commun pourtant indispensables au développement ordonné de la région métropolitaine de Montréal et un obstacle à la consolidation des zones déjà urbanisées, essentielle si nous voulons éviter une flambée des dépenses publiques.

Les milieux d'affaires sont très inquiets du dérapage dont témoigne ce projet gouvernemental, tant au chapitre des dépenses qu'à celui des priorités. Il y a une limite au fardeau fiscal que peuvent absorber les contribuables, aussi bien les particuliers que les entreprises. Cette limite, à notre avis, nous l'avons atteinte. C'est l'avis des entreprises et c'est probablement aussi l'avis de dizaines de milliers de Canadiens qui magasinent chaque semaine aux États-Unis.

Le projet gouvernemental de réforme de la fiscalité se traduit par une augmentation de taxes pure et simple de 321 000 000 $. Il est en effet devenu évident, avec le dernier budget, que le gouvernement du Québec n'entend pas réduire ses propres dépenses d'un montant égal à celui des factures qu'il transfère aux entreprises, aux municipalités et aux automobilistes. C'est même tout à fait le contraire, parce que le déficit que l'on croyait en résorption regrimpe d'un seul coup à un niveau effarant. C'est la deuxième fois en deux ans que le gouvernement utilise le même subterfuge puisqu'il permettait l'an dernier aux commissions scolaires de prélever 320 000 000 $ de plus en impôt foncier et qu'il réduisait presque d'autant sa propre contribution à leur financement. Dans les deux cas, le gouvernement oblige d'autres que lui à augmenter les impôts fonciers sans diminuer ses propres taxes.

Cette augmentation est d'autant plus inacceptable que ces centaines de millions de dollars sont explicitement destinés à ne financer que les services dont nous disposons déjà, lis ne se traduisent par aucune amélioration de services, par aucun Investissement productif, par aucun nouvel actif. Puisque les municipalités devront bien trouver quelque part les sommes que ne lui versera plus le gouvernement, celui-ci leur permet d'augmenter les Impôts fonciers. Il Identifie le secteur foncier non résidentiel comme celui qui sera surtout mis à contribution. En d'autres mots, les entreprises devront payer.

En autant qu'il est possible de le faire avec des renseignements incomplets, nous évaluons à environ 270 000 000 $ la contribution additionnelle qui sera requise du secteur non résidentiel, soit par le biais d'une hausse de la taxe d'affaires actuelle, soit par le biais d'une nouvelle surtaxe foncière ou d'une taxe sur le stationnement qui n'est, en dernière analyse, rien d'autre qu'une taxe foncière déguisée. Le gouvernement évalue à 70 000 000 $ la part du gouvernement fédéral dans ce montant, ce qui laisse environ 200 000 000 $ à combler en provenance des entreprises du Québec, dont il est réaliste d'estimer que 70 % seront payés par les entreprises de la région métropolitaine. C'est donc une facture de 140 000 000 $ qui attend les entreprises de Montréal.

Le gouvernement justifie cet alourdissement de la fiscalité locale par une supposée sous-occupation de l'impôt foncier au Québec par rapport à l'Ontario. Cet argument est loin d'être démontré de manière Irréfutable. L'Union des municipalités du Québec a publié récemment une étude basée sur les chiffres, les critères et les méthodes utilisés par les ministères québécois des Affaires municipales et des Finances, qui arrive à une conclusion diamétralement opposée à celle du gouvernement. Selon l'étude de l'UMQ, en effet.

le fardeau de la fiscalité locale est de 11,7 % plus élevé au Québec qu'en Ontario. Cette prémisse essentielle à la justification de l'augmentation du fardeau fiscal local ayant été invalidée, comment le gouvernement justifie-t-il maintenant ses propositions?

Lorsqu'elle doit décider d'un endroit pour s'établir, une entreprise considère l'ensemble des charges fiscales qu'elle devra supporter et la valeur des services ou des avantages qu'elle obtiendra en retour. Force est de constater que cette réforme provoquera une détérioration des deux termes de l'équation. En effet, les données du ministère québécois des Finances indiquaient aussi récemment que décembre 1990 que le fardeau fiscal du secteur privé, tous niveaux confondus, était de 3,5 % supérieur à celui des entreprises ontariennes. Voilà maintenant qu'on vient encore l'alourdir en ne donnant strictement aucun avantage en contrepartie.

Les milieux d'affaires rappellent au gouvernement que nous traversons une grave récession. Le passif des faillites a augmenté de 36 % en 1990 pour atteindre les 900 000 000 $, de très loin un nouveau record qui se répercute sur l'augmentation du nombre de personnes sans emploi. L'entrée en vigueur de la TPS et de la TVQ s'est traduite par un nouveau choc. Les magasins sont déserts, les consommateurs n'ont pas confiance en l'avenir. Alors même que nos entreprises cherchent à devenir de plus en plus productives pour affronter les défis liés à l'ouverture des marchés, nos gouvernements semblent déterminés à leur clouer un pied dans le plancher.

Disons les choses clairement, un nombre important d'entreprises de la région de Montréal ne peuvent absorber le fardeau fiscal accru sans compromettre leur compétitivité, quand ce n'est pas carrément leur rentabilité, c'est-à-dire leur survie. Les milieux d'affaires ont l'intention de s'opposer fermement et par tous les moyens à toute augmentation de taxes. Et, je le répète, nous avons l'Intention de nos opposer fermement et avec tous les moyens dont nous disposons, à toute augmentation de taxes. Ce message s'adresse aussi bien aux élus municipaux qu'aux députés membres de l'Assemblée nationale et du Parlement du Canada. Nous n'acceptons pas que le gouvernement modifie les lois pour se délester de ses responsabilités à notre détriment et nous n'accepterons pas non plus que les municipalités emboîtent le pas au gouvernement en taxant les entreprises uniquement parce qu'il serait plus facile d'en faire payer le coût politique par le gouvernement, tout en leur évitant de se mettre à dos d'autres catégories de contribuables.

Le gouvernement fédéral et le gouvernement du Québec ont développé la fâcheuse habitude de régler leurs problèmes fiscaux en les expédiant tout simplement à d'autres. Les municipalités se rendront coupables du même travers si elles cèdent à la facilité de transférer aux entreprises le fardeau dont se déleste le gouvernement plutôt que de chercher à en disposer de la manière la moins dommageable pour le bien-être de la collectivité. En transformant la fiscalité en ballon que l'on se refile ainsi, du Parlement à l'Assemblée nationale et à l'Hôtel de Ville, les gouvernements règlent leurs problèmes immédiats et se créent un espace artificiel qui leur permettra de respirer jusqu'à la prochaine crise budgétaire, mais cette pratique comporte des désavantages évidents.

Premièrement, il s'agit d'un expédient à court terme qui ne règle absolument pas le problème réel qui est de nature structurelle. Les dépenses continuent d'augmenter plus rapidement que les revenus. D'une crise à l'autre, la situation devient de plus en plus critique. C'est la fuite en avant. Deuxièmement, le pelletage des factures aboutit inéluctablement, au bout de la ligne, dans la cour du contribuable, particulier ou entreprise, qui doit payer toutes les factures, peu importe d'où elles arrivent. Le banc de neige commence à être plutôt imposant, merci beaucoup. Troisièmement, la pression créée par l'augmentation sans cesse plus rapide des dépenses que des revenus et l'épuisement de toutes les réserves et marges de manoeuvre qui s'ensuit mène à une situation où des mesures de plus en plus draconiennes sont requises, simplement pour ne pas reculer. On en arrive ainsi, au nom d'un équilibre budgétaire qui nous obsède d'autant plus que l'on désespère de l'atteindre jamais, à poser des gestes qui s'inscrivent carrément à l'encontre des intérêts supérieurs de la collectivité.

Cette dynamique nous a conduits, depuis quelques années, à une augmentation faramineuse de l'endettement public pour assurer simplement le maintien des services existants. Comme nous le soulignions précédemment, cette réforme fiscale en est l'exemple parfait: une augmentation de taxes de 321 000 000 $, non seulement sans augmentation de services, mais au détriment de services aussi essentiels que le transport en commun. Si nous ne réussissons pas à casser ce modèle, nous courons à notre perte. Pour infléchir cette dynamique économiquement et socialement meurtrière, nos gouvernements doivent d'abord et avant tout cesser de jouer au soccer fiscal et prendre les décisions qui s'imposent pour reconquérir le contrôle sur leurs dépenses.

La fiscalité n'est pas neutre du point de vue du développement des collectivités. Il faut boucler le budget d'une manière qui permettra aux forces vives de la société de travailler à son enrichissement. Le projet de réforme fiscale du gouvernement favoriserait plutôt l'éparpillement de nos ressources en ignorant certaines leçons pourtant claires de notre histoire récente. Ainsi, la nécessité de consolider les territoires urbains et de rentabiliser au maximum les infrastructures et services publics existants avant d'en créer de nouveaux fait largement consensus. Le projet

gouvernemental risque d'entraîner précisément le contraire.

Le projet de loi 145 prévoit des plafonds plus élevés d'environ 33 % pour l'imposition foncière du secteur non résidentiel sur le territoire des municipalités desservies par un organisme public de transport, soit par la majoration de la surtaxe actuelle ou par l'adoption de la nouvelle surtaxe. De plus, les mêmes municipalités pourront aussi lever une taxe sur les stationnements non résidentiels. Concrètement, dans notre région, ces mesures touchent l'île de Montréal, de Laval et des municipalités desservies par la STRSM, soit les zones les plus densément peuplées, les plus densément urbanisées, où les dépenses publiques ont été de loin les plus massives depuis 30 ans.

En transférant le fardeau du financement du transport en commun aux entreprises établies sur ces territoires, le gouvernement leur impose une surcharge fiscale dont sont exemptées les entreprises situées dans les municipalités limitrophes. En d'autres mots, les entreprises situées sur l'île de Montréal, à Laval et sur le territoire desservi par la STRSM subiront des hausses beaucoup plus importantes que celles situées juste au-delà, par exemple à Terrebonne, Repentigny et Varennes. Ce faisant, le gouvernement incite les entreprises à quitter les zones urbaines existantes et à s'établir en périphérie. Cette migration entraînera forcément, à moyen et à long terme, la nécessité de bâtir de nouveaux équipements, routes, aqueducs, écoles, services publics de toutes sortes, alors même qu'on n'arrive pas à rentabiliser tout le potentiel des équipements et services déjà en place dans les zones urbanisées. Je l'ai répété souvent, on ferme des écoles à Montréal pour en construire à Laval, qu'on s'apprêtera à fermer dans 20 ans pour en construire à Saint-Janvier. C'est un non-sens, à mon avis.

Une deuxième leçon que nous enseignent aussi bien notre propre expérience que celle de toutes les grandes agglomérations urbaines porte sur l'importance du transport en commun. En retirant sa contribution aux dépenses d'opération de ce service essentiel, le gouvernement en mine les assises à un moment critique où il faudrait, au contraire, le renforcer. En créant des conditions où les municipalités desservies devront assumer une part disproportionnée du financement de ce service qui profite pourtant à l'ensemble de la société québécoise, le gouvernement les incite Indirectement à s'en désengager. L'abolition du transport en commun est absolument impensable en région métropolitaine et les propositions gouvernementales rendent toutefois probable une détérioration du service, dont les conséquences pourraient être désastreuses.

Il y a consensus au sein des milieux d'affaires sur la nécessité non seulement de maintenir mais aussi de renforcer le transport en commun. Cet objectif en rejoint plusieurs autres qui sont tous essentiels pour assurer notre avenir économique: aménager plus rationnellement les centres urbains, favoriser la circulation efficace des personnes et des marchandises, utiliser le plus efficacement possible les équipements publics pour lesquels la société québécoise a Investi des milliards de dollars et réduire la pollution causée par les automobiles. Le transport en commun dans la région de Montréal exerce une influence bénéfique dont profite toute la société québécoise en permettant au coeur économique du Québec de fonctionner plus efficacement. C'est un élément stratégique de la capacité concurrentielle du Québec. De plus, en milieu urbain, le transport collectif est essentiel aux personnes à faibles revenus, aux personnes âgées et aux étudiants. Il exerce un effet de distribution de revenus qui n'est pas du ressort des municipalités.

Sur la base de ces réalités, nous croyons que le retrait de la participation gouvernementale au financement des dépenses d'opération du transport en commun est Inacceptable. Peu importent les autres sources de financement qui pourront être ajoutées, le gouvernement doit maintenir sa participation. Il n'est pas possible de compenser la perte de la contribution gouvernementale et encore moins d'investir les sommes additionnelles requises pour maintenir et améliorer les actifs uniquement par une augmentation des tarifs sans provoquer une importante perte d'achalandage qui provoquerait à son tour une diminution additionnelle des revenus. Il n'est pas non plus souhaitable de transférer ce fardeau uniquement sur les entreprises des municipalités desservies par le transport en commun, comme nous l'avons vu à la section précédente. Il est suggéré par plusieurs milieux de mettre à contribution les automobilistes, choix justifiable pour plusieurs raisons. D'une part, ils bénéficient directement de l'allégement de la circulation résultant du transport en commun. D'autre part, l'automobiliste exerce une pression plus grande sur les infrastructures que l'usager du transport en commun. Enfin, Il est logique de financer un moyen destiné, entre autres, à réduire la pollution par une des causes principales de cette pollution.

Les milieux d'affaires estiment aussi que la base du financement du transport en commun doit déborder largement la région métropolitaine immédiate, puisque les avantages qui en découlent profitent à l'ensemble du Québec. Le prélèvement d'une cotisation sur les véhicules immatriculés dans la région métropolitaine de recensement est un pas dans la bonne direction. Il élargit la base géographique de financement du transport en commun en une région plus large que le territoire Immédiatement desservi. Il fait cotiser aussi directement l'automobiliste.

La taxe proposée sur le stationnement, par contre, est doublement néfaste. Dans bon nombre de cas, il sera carrément Impossible de la

prélever auprès de l'automobiliste. Le fardeau sera donc forcément assumé par le propriétaire ou les locataires de l'espace commercial. Advenant qu'il soit effectivement possible d'installer des guérites et de l'équipement requis pour la perception, ces coûts s'ajouteront aussi au coût d'opération de l'immeuble. Par ailleurs, en limitant le champ d'application de cette taxe uniquement aux municipalités desservies par le transport en commun, le gouvernement augmente encore le déséquilibre fiscal entre ces municipalités et leurs voisines. Enfin, les milieux d'affaires notent qu'après avoir opposé une fin de non-recevoir à une augmentation de la taxe sur l'essence qui aurait été consacrée au financement du transport en commun, sous prétexte que le contribuable québécois est déjà le plus taxé à ce chapitre, le gouvernement a allégrement haussé cette taxe de 25 % dans le dernier budget et s'en est approprié le bénéfice.

Il est devenu évident qu'il faut rationaliser et coordonner les ressources des gouvernements et administrations publics à l'échelle des grandes régions du Québec afin d'assurer une utilisation maximale de nos ressources. La multiplicité des juridictions complique la recherche des consensus, nous en sommes bien conscients. Les milieux d'affaires ne posent pas un choix politique et ne préconisent aucune mesure spécifique ni aucun modèle à ce sujet. Ils constatent tout simplement la difficulté de coordonner efficacement le développement à l'échelle régionale et ils estiment que toute initiative favorable à l'avènement de cette coordination doit être soutenue activement par le gouvernement du Québec.

Dans la grande région de Montréal, le transport en commun fait l'objet d'un remarquable et périlleux exercice de construction d'une solidarité régionale où l'ensemble des élus municipaux et des responsables des trois sociétés de transport en commun ont réussi à faire prédominer les intérêts communs à long terme de l'ensemble de la population. De leurs efforts est né, en septembre 1989, un organisme régional des transports. Le gouvernement du Québec y a d'ailleurs participé. Il a reconnu à l'époque l'importance du transport en commun dans la région métropolitaine pour le développement ordonné de la région. Cette expérience si fragile est porteuse de grands espoirs et doit absolument être soutenue. Or, l'impact de la réforme proposée par le gouvernement sur les fragiles équilibres financiers des principaux acteurs de ce consensus fait craindre le pire. La fiscalité exerce donc un impact important sur des questions cruciales. À notre connaissance, le gouvernement n'a rendu publique aucune étude traitant de l'effet des changements proposés à la fiscalité locale, sur la consolidation des milieux urbains, sur l'avenir du transport en commun ou le financement des services dont les bénéfices retombent bien au-delà des limites du territoire où ils sont dispensés. Son silence sur ces questions est incompréhensible.

(20 h 30)

En résumé, nos recommandations. Les objectifs qu'affirme poursuivre le gouvernement par son projet de réforme sont un meilleur contrôle des dépenses publiques et une distribution plus rationnelle des ressources entre les principaux partenaires engagés dans l'administration publique de la société québécoise. Les milieux d'affaires estiment que le projet de loi 145 ne rencontre pas ces objectifs puisqu'il se traduit par une augmentation de taxes, sans augmentation de services, et qu'il risque de déstabiliser toute la région métropolitaine en minant les assises du transport en commun, en contrant les efforts de consolidation des milieux urbanisés et en décourageant une expérience régionale très riche de promesses.

Conséquemment, les milieux d'affaires formulent les recommandations suivantes.

Ne pas augmenter les dépenses publiques, particulièrement les dépenses qui ne se traduisent par aucun nouvel investissement productif.

Éviter de surcharger davantage les entreprises déjà aux prises avec les effets de la récession et de la TPS, sans compter la TVQ, qui ne sera pas diminuée contrairement à ce qui avait été annoncé.

Étudier les effets directs et indirects, à court, moyen et long terme de tout changement proposé à la fiscalité locale, notamment eu égard à leurs effets sur le développement urbain avant de modifier les règles existantes.

Maintenir sa contribution aux dépenses de fonctionnement du transport en commun, puisque ces services entraînent de nombreuses et importantes retombées pour l'ensemble du Québec.

Réduire le déséquilibre fiscal actuel entre les zones desservies par le transport en commun et les zones périphériques, plutôt que de l'accentuer.

Retirer son projet de taxe sur le stationnement qui n'atteint pas l'automobiliste mais le propriétaire foncier.

Utiliser la nouvelle taxe sur l'essence, décrétée dans le dernier budget, pour financer le transport en commun.

Et enfin, soutenir toute initiative qui favorise une meilleure coordination des ressources à l'échelle régionale et, spécifiquement, le Conseil métropolitain des transports en commun.

Merci, M. le Président.

Le Président (M. Garon): Comme vous avez pris 20 minutes, alors on va répartir le temps en 12 minutes chacun. Alors, M. le ministre.

M. Ryan: J'écoutais avec attention ce qu'on nous a dit, de la part de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain. Je remercie tout d'abord la délégation de s'être déplacée pour venir nous rencontrer. Merci également au milieu des chambres de commerce de la région de

Montréal, de l'intérêt qu'ils ont porté à ce sujet depuis qu'il en était question, à compter de la fin de l'année dernière.

Maintenant, j'ai l'impression que le mémoire dont Mme Pageau vient de nous donner lecture procède d'une problématique qui est peut-être déjà sensiblement dépassée parce que, depuis que nous nous sommes rencontrés la dernière fois, il y a eu une évolution sensible dans la position gouvernementale. Le mémoire a été rédigé sans tenir compte des ajustements qui ont été annoncés de façon générale. Il y a quelques petites mentions ici ou là, mais la problématique générale est demeurée la même et je crois qu'elle n'est plus la même qu'elle était, en ce moment où nous nous parlons. Et je vais vous en donner quelques exemples.

J'ai donné ces chiffres-là ce matin, je pourrai vous laisser une copie de ce tableau-ci, qui donne l'essentiel des chiffres en ce qui concerne l'île de Montréal. Le transfert brut pour l'ensemble de l'île de Montréal est de 210 000 000 $. De ce chiffre. 185 000 000 $ doivent être affectés au transport en commun. Pour financer ce montant de 185 000 000 $, le gouvernement procurera aux municipalités concernées, par des mesures dont il est l'instigateur et le responsable, lui-même ou l'Assemblée nationale, des revenus d'appoint de 96 000 000 $, provenant principalement de l'immatriculation des véhicules automobiles, des changements dans les droits sur les mutations immobilières, différents "en lieu" de taxes résultant du réaménagement de la taxe d'affaires, l'augmentation du montant des amendes. Il y en a pour 96 000 000 $, ce qui laisse, en tout, 114 000 000 $ à financer. Et si l'on postule que le secteur industriel et commercial se verrait porté responsable de 109 000 000 $ là-dessus, sur 114 000 000 $, 109 000 000 $, il en découlerait, suivant nos estimés, Mme la Présidente, un accroissement du fardeau fiscal actuel, des entreprises de l'île de Montréal, du fardeau fiscal fédéral, provincial et municipal. Et savez-vous quel pourcentage?

Mme Pageau Goyette: Ne me dites pas les chiffres de M. Johnson, je les ai entendus: 2, 2 % ou 3, 1 %.

M. Ryan: 2, 4 %.

Mme Pageau Goyette: C'est ça, je les ai entendus.

M. Ryan: Non, pas celui-ci, parce que nous l'avons ajusté ce matin.

Mme Pageau Goyette: Nos chiffres ne correspondent pas beaucoup à ça.

M. Ryan: C'est du même ordre de grandeur, cependant, je vous le concède volontiers. C'est 2, 4 %. Si l'on considère que le fardeau fiscal des entreprises sur l'île de Montréal, le fardoau de fiscalité foncière a souvent augmenté moins vite que l'inflation au cours des 10 dernières années, il n'y a pas d'excès de ce côté-là. Si l'on considère les allégements que lui a fournis le gouvernement, avec ses différentes mesures fiscales, les dernières années, qui ont permis de réduire sensiblement l'écart du fardeau fiscal québécois pour les entreprises, par rapport à celui de l'Ontario, si l'on considère en plus les avantages que les entreprises, dans un très grand nombre de cas, se sont volontiers procurés à l'occasion de l'entrée en scène de la TPS, je pense que ce qui est demandé ici, est très raisonnable et fort modeste, tout compte fait. Nous avons fait des ajustements importants en ce qui concerne l'île de Montréal - il faut que je vous donne ce chiffre-là, parce qu'il est Important à noter - suivant la proposition initiale de décembre dernier, nous avions établi qu'il y aurait transfert brut. Il y avait certains revenus qui venaient. Le solde à financer, pour les municipalités de l'île de Montréal eût été de 177 800 000 $. Avec les ajustements que nous avons annoncés, il y a trois semaines, le solde financier descend à 114 700 000 $. C'est une réduction, si nous comptons bien, d'à peu près 37 %, 38 %. Le gouvernement a été très attentif, par conséquent, aux représentations qu'il avait reçues de votre organisme et d'autres organismes, au premier chef, cela va de soi, les autorités municipales, les municipalités concernées, y compris, au premier rang, la ville de Montréal, la Communauté urbaine de Montréal.

Ceci étant dit, je pense que nous discutons d'un ordre de grandeur fort différent de celui que laisse sous-entendre le ton général du mémoire dont la lecture nous a été donnée. J'aime la polémique et je ne voudrais pas que vous pensiez que ça me fait de la peine, parce que la polémique a été mon pain et mon beurre toute ma vie. Et chaque fois qu'on m'en donne, ça me rajeunit.

Ceci étant dit, je crois qu'on est dans un ordre de grandeur raisonnable. Et je voudrais revenir, avant d'aller plus loin, aux propositions qui sont faites dans votre mémoire, de peut-être éviter d'augmenter les dépenses publiques. Si vous avez des moyens magiques pour enrayer l'augmentation des dépenses de la santé, qui sont la grosse source d'augmentation des dépenses gouvernementales, si vous avez des moyens magiques pour compenser les pertes de revenus, les manques à gagner découlant des désistements fédéraux des dernières années, ça, je vous serais très reconnaissant de nous les indiquer. Parce que, jusqu'à maintenant, on n'a jamais eu de proposition claire pour apporter des solutions à ce problème-là. Je ne sais pas si vous avez des solutions. Je serais très heureux de les entendre. Je m'engagerais à les transmettre fidèlement au ministre des Finances et au chef du gouvernement.

Étudier les effets directs et indirects. Ça, nous faisons ça à l'année. Il y a toutes sortes de simulations qui se font. Chaque fois que des mesures sont envisagées, nous sommes obligés d'examiner ces impacts.

Mme Pageau Goyette: Est-ce que ça été fait dans ce cas-ci?

M. Ryan: Dans ce cas-ci?

Mme Pageau Goyette: Est-ce que ça a été fait dans le cas précis...

M. Ryan: Dans ce cas-ci, il y a toutes sortes d'examens qui ont été faits.

Mme Pageau Goyette: Dont l'effet à long terme sur le développement urbain...

M. Ryan: Pas jusque dans le détail. Avec le genre d'augmentation qui est proposé, il n'y a personne qui peut vous fournir des projections fiables sur l'impact concernant l'emploi ou les investissements ou tout. C'est impossible. On a bien des gens qui font des mémoires à gages pour établir toutes sortes de projections. Quand on arrive et qu'on fait les vérifications quatre, cinq ans après, on s'aperçoit que c'était souvent perdu dans ce qu'on appelle le "left field", le champ gauche, loin dans le gazon du champ gauche. Mais on a vérifié soigneusement Et aux Finances, ils sont habitués, ils suivent l'évolution de la conjoncture de mois en mois. Dès qu'un changement fiscal est apporté, ils mesurent les conséquences que ça peut avoir sur l'emploi, sur l'Investissement, sur les faillites, et tout ça. Et dans ce cas-ci, je pense qu'il y a une chose qu'il ne faut pas oublier. C'est que ces mesures entreront en vigueur une fois que sera terminée la période très difficile de récession que nous vivons depuis l'automne dernier. Nous commençons à en sortir. C'est loin d'être fini, mais nous avons toute raison de penser que d'ici la fin de l'année, les choses se seront améliorées. Tout ceci n'entre pas en vigueur avant le début de l'année prochaine. C'est pour ça que le calcul du gouvernement n'est peut-être pas aussi mauvais qu'on voudrait le suggérer.

Dans les propositions que vous faites, la taxe sur l'essence, nous en avons parlé dans une rencontre précédente que nous avons eue. J'avais indiqué clairement à ce moment-là que si le gouvernement devait recourir à cette source de revenus, il en aurait besoin pour d'autres dépenses essentielles parmi lesquelles je dois ranger au premier rang les dépenses relatives à la santé, les dépenses relatives à la voirie, les dépenses relatives à l'éducation.

Et là, vous avez dit une chose dans votre mémoire. Ça, je veux la relever parce qu'il me semble que c'est la vérité qui le réclame. Vous avez dit: Et tout ça, on n'a pas de services nouveaux. Mais c'est faux. C'est faux et je vais vous en donner des exemples. Les maternelles, par exemple. Le gouvernement investit depuis deux ans des sommes considérables pour l'augmentation des places en classe maternelle. Nous avons augmenté le nombre. Moi, quand j'étais dans le domaine scolaire, j'ai été cinq ans ministre de l'Éducation, le nombre des places disponibles en garderie scolaire a doublé en cinq ans. Il a doublé.

Les services de santé, vous avez seulement à regarder tous les projets hospitaliers qui sont en développement actuellement. On parle à Montréal - vous le savez - d'un nouvel Hôtel-Dieu qui serait situé peut-être dans une autre partie de l'île de Montréal. C'est un projet d'au moins 150 000 000 $ à 200 000 000 $. À Saint-Eustache, il y a un gros projet d'une cinquantaine de millions qui est en marche. À Lachute, il y en a un qui est en marché également, l'hôpital de Lachute a un développement qui avait été décidé par le gouvernement précédent et il y a bien des décisions prises par l'ancien gouvernement que nous réalisons, la bibliothèque de l'Université Concordia qui est en construction, et je pourrais en nommer à l'infini.

En immigration, nous mettons des millions et des millions de plus cette année pour que le Québec soit capable d'assumer les nouvelles responsabilités qui découlent de l'entente conclue avec le gouvernement fédéral. L'enseignement professionnel, tout l'argent que nous mettons pour moderniser l'enseignement professionnel, doter notre jeunesse de nouveaux équipements qui lui permettront d'avoir une formation appropriée. En habitation, seulement pour le programme Mon taux, mon toit, nous allons investir cette année 70 000 000 $ dans ce programme-là, qui a un effet très important pour la relance de l'économie. Je ne voudrais pas que vous pensiez qu'il n'y a pas de services nouveaux ou additionnels. Il y en a beaucoup mais si vous voulez qu'on vous fournisse une liste, on le fera volontiers.

Ceci étant dit, à propos de la taxe sur le stationnement, voulez-vous juste m'expliquer votre position là-dessus? Si je comprends bien, vous demandez qu'on retire cette partie-là du projet de loi sans plus. Vous aimeriez mieux, si je comprends bien, être obligés de choisir, que nous options plutôt pour la surtaxe sur l'immobilier non résidentiel.

Mme Pageau Goyette: M. Ryan, je pense que je ne veux pas parler de chiffres. Ça ne m'intéresse pas de parler de chiffres parce que, moi, ce que j'ai envie de discuter avec vous, c'est une question de principes. Et nulle part, nulle part, nulle part - et quand on s'est rencontrés, je vous l'ai dit et je le répète encore une fois - nulle part, on fait de discussion sur les principes. Qu'est-ce que c'est que le transport en

commun? Qu'est-ce que ça signifie pour le développement d'une région? Quel est le développement, qu'est-ce qu'on a comme vision du développement régional de Montréal? Combien d'entre vous connaissent assez bien Montréal pour pouvoir savoir les problèmes que nous vivons maintenant? M. Ryan, pour moi, c'est une question de principes, ça.

Tout le transfert des responsabilités aux municipalités, ce n'est pas juste une question de factures, ce n'est pas juste une question de chiffres. Je le connais, votre problème. Je le sais qu'on a une commande à passer d'un niveau de gouvernement à l'autre. Ce n'est pas ça que je veux discuter. C'est la question du principe. Quelle est votre vision du développement régional de Montréal? Quel est l'impact du transport en commun sur le développement urbain? Quel est l'impact de ce projet de loi sur le développement de la grande région de Montréal? M. Ryan, vous allez voir, les entreprises vont aller s'installer à Terrebonne. Excusez, M. le Président, vous ne voulez pas que je parle?

Le Président (M. Garon): Non, ce n'est pas ça que je dis. Je vois que le temps est écoulé pour d'autres questions.

Mme Pageau Goyette: Mais c'est ce que je veux dire. C'est sûr qu'on peut discuter. Vous pouvez me citer les maternelles tant que vous voudrez. Je le sais que le gouvernement fait tout ce qu'il peut, fait des miracles, et, rarement, on voit de l'argent neuf là-dedans. C'est de la redisposition de dépenses, à moins que je ne lise très mal les budgets. Mais ce que j'ai vu...
(20 h 45)

M. Ryan: L'enseignement professionnel, c'est de l'argent...

Mme Pageau Goyette:... c'est une augmentation des dépenses qui sont, semble-t-il, incompressibles dû à la récession si je vous lis bien. Alors, ce que j'aimerais, M. Ryan, c'est qu'on discute sur le fond, sur le principe. En venant, toujours en écoutant ce fameux journaliste qui parlait de vous et qui parlait du fait qu'on venait ici à peu près pour rien, ce soir, en même temps il y avait un reportage sur la ville de New York, et vous connaissez les problèmes de la ville de New York. Dans les cinq dernières années, le gouvernement fédéral a retiré 20 000 000 000 $ de tranferts de fonds à la municipalité, ce qui explique en très grande partie tout le problème de la ville de New York. Ils en sont rendus à éteindre des lampadaires dans les rues de la ville, parce qu'ils ne sont plus capables de financer leur ville. Je ne veux pas que Montréal se rende là, pour aucune raison. Je ne veux pas qu'on vive ces malheurs-là. Et j'ai l'impression qu'on est engagés...

M. Ryan:... même les latrines pour les chiens.

Mme Pageau Goyette:... dans cette vision de développement régional de Montréal. Si vous voulez qu'on parte de chiffres, vous avez...

Le Président (M. Garon): Bien là, je suis obligé de vous interrompre.

Mme Pageau-Goyette:... 114 000 000 $ pour Montréal, 140 000 000 $ pour la région. Excusez-moi.

Le Président (M. Garon): Je vais être obligé de vous interrompre, parce qu'on a déjà dépassé le temps qui était dévolu à la partie ministérielle. Je vais demander au porte-parole de l'Opposition M. le député de Jonquière de vous... Et vous aurez sûrement l'occasion de dire à la suite d'une question du député de Jonquière ce que vous vouliez dire en réponse au ministre.

M. Dufour: J'avais presque l'intérêt, M. le Président, d'écouter religieusement la présidente de la chambre de commerce de Montréal parce qu'avec des amis comme M. Ryan ou M. le ministre, il n'y a pas besoin d'adversaire ni d'ennemi. J'ai bien l'impression qu'il s'en est mis plein les bras avec sa réforme de la fiscalité, ou ses propositions concernant la fiscalité municipale. Et si on avait mieux connu ou possédé les éléments de la base de la réforme de la fiscalité de 1979, on aurait compris qu'à l'intérieur de cette réforme-là. Il y avait des principes de neutralité, de simplicité, d'équité, pour permettre à des gens de mieux se situer par rapport à des responsabilités qui appartenaient, soit au gouvernement, soit aux municipalités. C'était ça les principes fondamentaux de la réforme.

Et moi je ne suis pas surpris de voir la réaction des intervenants qui viennent ici chaque fois nous dire: Ça ne marche pas, votre affaire. Parce qu'on avait décidé d'une façon collective, d'une façon négociée, que les responsabilités étaient à frais partagés dans certains cas, et que la source de financement pour les municipalités c'étaient les Impôts fonciers. Fondamentalement, c'était là-dessus que reposait la réforme municipale de 1979. Et c'est évident que ces Impôts fonciers-là n'ont jamais été mis en place pour contrer ou diminuer les déficits gouvernementaux. Si on avait voulu ça, on l'aurait discuté autrement. On ne l'a pas discuté comme ça.

Et effectivement, on a beau se creuser les méninges, on n'arrivera jamais, parce qu'on ne parle pas le même langage. C'est vrai qu'on ne parle pas du fondement, et qu'on ne parle pas des principes. On ne parle pas des études d'impact, on les demande depuis six mois. Est-ce qu'il y a des études d'impact dans tel dossier, tel domaine? Non. On est encore à simuler des coûts. On ne sait pas ce que ça va coûter la réforme. On vient de nous dire 109 000 000 $.

Combien de ces montants d'argent qui ont adouci quelque peu la réforme vont diminuer le fardeau des entreprises? Ce n'est pas fait pour diminuer le fardeau des entreprises, les adoucissements. C'est fait pour essayer d'apaiser les élus municipaux. Ce n'est pas ça.

Le ministre se cherche des alliés désespérément. C'est ça son drame. Il n'a pas d'alliés dans sa réforme et il n'en aura pas non plus. Et il aura beau dire qu'il pense qu'on fait de la petite politique, ce n'est pas ça. C'est des principes de base qu'on veut discuter. Remettons donc en question ce que sont les municipalités, ce qu'on veut qu'elles fassent. Quand on le saura comme il faut, on saura quel montant d'argent correspond à ces obligations. On ne veut pas faire l'analyse, mais on est prêt à s'asseoir quand on vous aura dépouillées, quand on vous aura déshabillées. Après ça on est correct, on va s'asseoir et on va discuter. Quand on les aura affaiblies et qu'elles n'auront plus de force et qu'il n'y aura plus rien... Sur le développement économique, je sais mol les municipalités ce qu'elles font, le gouvernement supérieur a montré qu'il était Incapable là-dedans. On va transférer ça aux municipalités, elles sont peut-être plus Intelligentes, elles vont peut-être réussir. Il ne faut pas avoir peur d'admettre qu'on a tort là-dedans. On n'est pas correct, on devrait faire notre examen de conscience.

Qu'est-ce qu'on veut que ça fasse les municipalités? Le transport en commun, 30 % de pauvreté dans Montréal, ce n'est pas correct. Il y en a d'autres qui sont venus nous le dire, ça n'a pas de bon sens, on voit de temps en temps un autobus vide. Bien oui mais de temps en temps ils sont pleins aussi. J'espère qu'ils sont plus souvent pleins que vides. Et on dit après ça: C'est la faute des élus, vous êtes de mauvais administrateurs. Je pense qu'on n'a pas fait le débat de fond. On n'a pas fait les débats où on devait les faire et quand on devait les faire. J'ai mon collègue qui brûle de poser des questions, donc, moi, je n'en poserai pas beaucoup. Je vous dis que j'ai pris, pas vos velléités, vos prises de position concernant la réforme de la fiscalité, ou les propositions qu'on vous propose, et je pense que vous êtes dans la même lignée que ceux qui vous ont précédée, à l'effet qu'il y a même des morceaux qui sont Inapplicables.

Quand vous parlez de distorsion, de disparité, puis de l'inéquité entre les entreprises, si on taxe un puis l'autre ne taxe pas, puis c'est libre, c'est pas libre, régionaliser. Il faut remettre toutes les choses en question. Il a voulu démontrer hors de tout doute qu'effectivement c'est une réforme qui a été faite à la hâte, qui est à la recherche constante de revenus, pour baisser le déficit du gouvernement. C'était ça le principe, Il n'y en avait pas. Parce que je le dirais ce matin: Responsabiliser, c'est celui qui décide. Et dites-moi, dans la réforme si vous trouvez quelque chose que les municipalités vont décider, si ce n'est que d'accepter. À ce moment-là on n'est plus des décideurs, on est des gens qui fonctionnent parce qu'on fait des fois des commissions de ceux qui nous les demandent. Puis c'est un peu ça la responsabilité, c'était un mot qui était mal choisi.

Moi, je veux vous remercier, et puis je passe la parole à mon collègue, avec votre permission, M. le Président.

M. Bourdon: Alors, Mme la présidente, je voudrais vous dire que, venant du milieu des affaires, on est habitués à un ton très neutre d'habitude, et moi, je prends votre mémoire comme un appel passionné pour Montréal. Peu importe le parti qui est responsable du gouvernement de Québec, ce que je lis dans votre mémoire, c'est un cri d'alarme d'une ville qui en arrache et qui va être coupée essentiellement, par des technocrates de Québec, qui sont insensibles à des réalités urbaines que vous, moi et puis d'autres, on vit.

Et, à cet égard-là, quand le ministre dit que l'État manque de ressources, il ne se trompe pas. Il y a là un problème. Mais il y a du gras, puis on ne coupe pas dans le gras. Je vais vous donner un exemple, de la ville de Québec. Ici, le gouvernement loue 15 000 places de stationnement à ses fonctionnaires. Ici à Québec, dans le centre-ville de Québec, il y a 10 fois plus de stationnement que dans le centre-ville de Montréal, et 20 fois plus qu'à Toronto. Et il les loue à ses fonctionnaires, les espaces de stationnement, 33, 25 $ par mois, soit 6 $ moins cher qu'une carte d'autobus pour Québec.

Mme Pageau Goyette: Vous allez m'empêcher de dormir là.

M. Bourdon: Oui. Et là, il va autoriser la ville de Québec à taxer le stationnement des fonctionnaires. Là, c'est le comble, on va engager des fonctionnaires pour prélever la taxe sur les autres fonctionnaires qui travaillent pour le gouvernement. J'ai fait le calcul après-midi: si le gouvernement demandait 20 $ de plus pour le stationnement - entre Montréalais, on sait qu'à 53 $ c'est donné - les 20 $ de plus donneraient à la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec 3 000 000 $ de plus par année. Mais ça, pour un technocrate du ministère des Finances qui vient de Sainte-Foy travailler en voiture, et qui fait partie des 15 000 places de stationnement, c'est un problème qui est un peu théorique.

Je pense moi qu'il y a un problème entre Québec, comme capitale, avec ceux qui dirigent l'État et les fonctionnaires qui ont passé commande avec les hommes politiques, et la réalité de Montréal. Le transport en commun, on lui donne un coup. Ce sont des mesures qui sont proautomobile, anti-environnement et contre le transport en commun.

Le président Reagan l'a fait aux États-Unis, à peu près sept ans avant le gouvernement du Québec. Puis ça n'est pas, j'insiste là-dessus, une question de partisanerie. Il n'y a pas de société qui se développe sans une métropole qui se tienne. Or, ce gouvernement, je le constate, favorise essentiellement l'automobile au détriment du transport en commun. Et ce n'est pas qu'un petit paradoxe de voir qu'on fabrique des trains au Québec, des rames de métro, des autobus, que la seule chose qu'on ne fabrique à peu près pas, ce sont des automobiles, et puis que la politique gouvernementale va du bord de l'automobile.

Et à cet égard, votre mémoire ne le mentionne pas, mais qu'en est-il de l'engagement de moderniser le train de banlieue de Deux-Montagnes, de faire le métro vers Laval et de prolonger le métro dans l'est de Montréal. On a eu une réponse partielle récemment là: le métro pour Laval, c'est en l'an 2000. Ça veut dire jamais, là, en termes politiques. Ça fait juste 20 mois que je suis député là, mais je sais que, dans 2 ans, c'est peut-être jamais, dans 10 ans, c'est jamais. Ça, on devrait savoir ça.

Alors c'est ça qu'on a devant nous, une ponction, le ministre dit: Seulement de 100 000 000 $ sur Montréal. Mais c'est toute la notion de la goutte d'eau qui fait déborder le verre. Puis Montréal est en difficulté sérieuse, puis le gouvernement, par son pelletage aux municipalités, se trouve à prendre de plein fouet le transport en commun. Il a décidé qu'il n'Investissait plus un sou dans le transport en commun à Montréal. Il faut entendre le ministre des Transports, Mme Pageau Goyette, nous dire: Moi, mes abribus, mes garages et... Si jamais les autobus ne marchent plus, on va les remplacer. Mais, rien de rien de rien...

Pendant ce temps-là, le gouvernement de l'Ontario - je sais qu'au plan des déficits, ce n'est pas un modèle pour vous, de la Chambre de commerce, pour nous non plus - mais, en transport en commun, il se propose d'investir à Toronto, en 10 ans, 10 000 000 000 $, et ça a une certaine incidence économique à un moment donné. Ça fait longtemps qu'on ne se compare plus à Toronto, parce qu'on est tellement en dessous. Mais là, on va être plus en dessous qu'en dessous, en ne mettant plus rien dans le transport en commun.

Ce que je voudrais vous dire, c'est que je déplore un peu qu'il n'y ait pas au Québec, un caucus des députés de Montréal, indépendamment des partis, un peu comme il y a parfois des caucus de femmes au Congrès américain qui ne s'occupent pas des lignes des partis pour dire: Assez, assez.

Un dernier point. Mol, je pense que tout est décidé depuis longtemps. Vous avez entendu à la radio en venant que la loi avait été adoptée en principe hier et que le ministre resterait inflexible. La question que je vous poserais: Pensez-vous retourner mieux équipée, comme Montréalaise et comme présidente de la Chambre de commerce, que quand vous être arrivée?

Mme Pageau Goyette: Je dois vous dire que, quand on a rencontré M. Ryan un peu plus tôt cette année, l'ensemble des chambres de commerces, nous étions sortis de cette rencontre relativement satisfaits. Je pense que nous avions eu avec M. Ryan une excellente rencontre. Nous avions exprimé nos inquiétudes à l'égard du développement de Montréal, à l'égard de l'impact de cette loi sur - justement je crois que c'est vous qui en pariiez tout à l'heure - un peu, qu'on va revenir à ce qui était avant, c'est-à-dire que chaque municipalité va venir quêter son bonbon en passant à travers, ce qu'on voulait éviter. Nous avons bien expliqué tout cela à M. Ryan et je pense que...

M. Ryan, je dois vous dire que, cette fois-là, je vous al trouvé très compréhenslf. Je crois que nous partagions une certaine vision sur certains principes. J'ai compris que vous aviez fait des aménagements, j'en suis fort aise. Moi, je suis venue vous dire ce soir que je ne veux pas discuter de chiffres parce que Je vous dis: La grogne est "pognée" à Montréal, on est proche de la colère. Et quand je vous dis que les gens disent: On en a ras le bol, c'est un message que je suis venue vous porter. Je le dis le plus correctement possible. Je vous le dis: On est jusque-là. Je me fais la porte-parole aussi clairement que Je peux le faire. Je ne sais pas comment on va faire comme société pour passer à travers, mais c'est, à l'heure actuelle, extrêment difficile.

Si vous avez d'autres questions à nous poser.

M. Bourdon: Peut-être en terminant, M. le Président, dire à Mme Pageau Goyette que, quand j'en parle en Chambre et ailleurs, j'ai le sentiment que le ministre comprend très bien les problèmes. Le problème, c'est quand on lit le projet de loi et qu'on regarde le budget du gouvernement, on se dit: Voilà quelle est la position du gouvernement. Mais ce qui est certain, c'est que Montréal plie des genoux actuellement, et ça vient s'ajouter à un fardeau qui est déjà lourd: 188 000 sans-emploi sur l'île de Montréal, c'est près de 30 % de la population. Le député de Jonquière avait raison de le souligner.

Alors, il y a des problèmes majeurs de finances publics, c'est vrai. Il y a du gaspillage. Il y a aussi un débat qu'on n'a pas le temps de faire ce soir, c'est que, quand il y a 20 % des gens qui ne travaillent pas, ça veut dire qu'il y a 20 % de gens qui ne paient pas d'Impôt. C'est un peu pesant pour ceux qui restent. Dans le cas des milieux d'affaires, je pense que c'est raisonnable de penser qu'une chambre de commerce représente entre autres beaucoup de commer-

çants. L'effet combiné de la TPS, de la TVQ et des taxes qui viennent en crescendo... Mais le consommateur ne consomme pas. Quand on ne travaille pas, on ne consomme pas et on ne paie pas d'Impôt.

Le Président (M. Garon): Alors, le temps dévolu aux deux partis étant écoulé, je dois remercier les représentants de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain.

J'aimerais vous dire un mot en partant. Je vous entends dire que vous n'avez rien. Vous savez, les gens en dehors de Montréal savent que le stade a coûté 1 000 000 000 $. Ils pensent des fois que ça coûte quelque chose aussi et que...

M. Bourdon: Le stade, lui, est entretenu... C'est bientôt le métro qu'ils ne pourront plus entretenir.

(21 heures)

Le Président (M. Garon): Le temps étant écoulé, j'aimerais appeler maintenant le Conseil québécois du commerce du détail. Alors, je les Invite maintenant à venir prendre place et M. Gaston Lafleur à nous présenter la ou les personnes qui l'accompagnent. Vous avez 45 minutes. Le temps est partagé à raison de 15 minutes pour le mémoire, 15 minutes pour le parti ministériel, 15 minutes pour l'Opposition. Si vous en prenez moins, on partage également le temps que vous ne prenez pas et si vous en prenez plus, on soustrait également le temps que vous prenez en plus. Alors, à vous la parole, M. Lafleur.

Conseil québécois du commerce du détail

M. Lafleur (Gaston): Merci, M. le Président. M. le Président, M. le ministre des Affaires municipales, Mmes, MM. les membres de la commission, j'aimerais vous présenter auparavant les participants qui sont avec moi ce soir. À ma droite Immédiate, M. Pierre Bovet, président du groupe Bovet et ancien président du conseil d'administration du Conseil québécois du commerce du détail. A ma droite éloignée, M. Raymond Picard, directeur d'un magasin Eaton et représentant la société T. Eaton au Québec. À ma gauche immédiate, M. Michel Nadeau, vice-président aux affaires publiques et au service aux membres du Conseil canadien de la distribution alimentaire.

Le Président (M. Garon): Allez-y.

M. Lafleur: Merci. Alors...

Le Président (M. Garon): Est-ce que les gens peuvent s'asseoir, ou alors ceux qui veulent parler, allez parler en dehors de la salle parce que, là, on me dit qu'il y a des gens qui ont de la difficulté à entendre.

M. Lafleur: Alors, M. le Président, le Conseil québécois du commerce du détail est une association de détaillants qui regroupe l'ensemble du secteur du commerce de détail au Québec. J'aimerais vous exposer, en premier lieu, le fait que les détaillants vivent dans un environnement économique particulièrement difficile. Je pense que vous avez eu l'occasion de l'entendre du dernier intervenant et certainement d'autres intervenants aussi. Évidemment, le secteur du commerce de détail est aussi impliqué dans des problèmes qui sont reliés à la récession, à un taux de chômage très élevé; les ventes du commerce de détail diminuent énormément, les bénéfices disparaissent. Nous avons aussi à faire face, comme toutes les autres entreprises à des fardeaux fiscaux additionnels.

Entre autres, que l'on prenne la surtaxe qui est devancée de janvier 1992 à septembre 1991. Nous avons aussi à faire face à l'acceptation par les consommateurs de la TPS et aussi de la taxe de vente provinciale, la nouvelle taxe qui a été Imposée le 1er janvier dernier sur, entre autres, le vêtement, la chaussure et le meuble, et en 1992, nous devrons aussi faire face à une taxe de 8 % sur l'ensemble des services au niveau de la taxe de vente provinciale, sans oublier la concurrence particulièrement féroce qui prévaut actuellement dans notre secteur et qui déborde même le Québec, puisque, de plus en plus, nous parlons du problème du magasinage transfrontalier. Ceci est un peu la toile de fond économique dans laquelle le secteur du commerce de détail doit évoluer au Québec.

Ce soir, nous aimerions vous indiquer que notre intervention ne concerne pas le principe qui sous-tend le projet de loi 145, mais plutôt un aspect particulier qui concerne le projet de loi, à savoir la taxe sur le stationnement prévue à la section III.3 du projet de loi 145.

Pour l'essentiel, cette proposition de pouvoir habilitant nous apparaît inéquitable pour le secteur du commerce de détail. On sait évidemment que le projet de loi, tel que soumis, préconise cette nouvelle source de taxation pour assurer les revenus nécessaires aux municipalités qui bénéficient des organismes publics de transport. Cependant, est-ce qu'on s'est posé la question, à savoir quelles sont les conséquences de cette taxe sur le stationnement pour les secteurs économiques qui devront l'assumer?

Nous vous indiquons, aujourd'hui, que le secteur du commerce de détail va écoper grandement de ce nouvel outil s'il est mis en vigueur. Les détaillants vivent déjà une situation particulièrement précaire. Cette taxe, pour nous, s'attaque directement, en fait, aux stationnements de centres commerciaux, et croire que les propriétaires de centres commerciaux absorberont la taxe serait une idée préconçue. Bien au contraire, nous savons, et vous devez savoir, que les propriétaires de centres commerciaux refilent régulièrement la facture des taxes foncières aux

détaillants qui occupent leurs locaux. Les petits détaillants, entre autres, écopent particulièrement de ce transfert de taxation et, en plus, ils doivent assumer des frais d'administration normalement de 15 %, qui sont facturés en sus de la portion de taxes qu'ils doivent assumer, auxquels s'ajoutent évidemment la TPS fédérale et, éventuellement en 1992, la taxe de vente du Québec.

Les détaillants, de plus, ne retirent aucun avantage particulier ou privilégié de cette surtaxe foncière en ce qui concerne le transport en commun. Du fait d'Imposer une taxe sur le stationnement en plus d'une taxe d'affaires et d'une éventuelle surtaxe sur les Immeubles non résidentiels, on se trouve à pénaliser cruellement un secteur qui est déjà meutri par la récession. De plus, le fait qu'elle est au choix des municipalités et qu'elle laisse aux municipalités le choix des catégories, des secteurs à l'intérieur de la municipalité qui pourraient être affectés par cette taxe et des taux qui seraient imposés crée un arbitraire important qui nous laisse entrevoir la création d'inéqultés et d'une concurrence déloyale qui peuvent être hors du contrôle des détaillants.

Et à ce niveau, on pourrait peut-être faire un parallèle avec le début des années 1930-1931, où les municipalités avaient la juridiction exclusive de l'établissement des heures d'ouverture des établissements commerciaux. On se souvient très bien que, plusieurs années plus tard, le gouvernement a décidé de rapatrier ce pouvoir pour avoir un système qui s'applique à l'ensemble du Québec. Pourquoi essentiellement? Parce que ça avait créé la zizanie et que ça créait une concurrence déloyale entre les détaillants des diverses municipalités limitrophes, qui se voyaient dotés d'heures d'ouverture différentes, donc qui causaient une compétition déloyale.

Le même problème peut survenir si on pense aux conséquences d'une surtaxe et d'une taxe sur le stationnement, particulièrement, qui seraient imposées par des municipalités qui pourraient le faire en vertu du fait qu'elles bénéficient des services de transport public, alors qu'une municipalité limitrophe qui n'a pas les services de transport public n'aurait pas cette possibilité ni l'obligation, évidemment, pour les détaillants d'en assumer les frais.

Pour nous, la taxe sur le stationnement doit disparaître, et nous croyons qu'il s'agit d'une proposition qui est inéquitable et qui aura donc un impact négatif sur le développement commercial. Certains intervenants qui sont avec moi ce soir pourront vous donner des exemples plus précis. À l'écoute des interventions de la Chambre de commerce du Québec, de l'intervention de l'Institut de développement urbain, de l'intervention de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, nous croyons qu'il existe un consensus pour le retrait de cette section III. 3 concernant la taxe sur le stationnement. Nous croyons que le gouvernement doit penser à une autre formule de source de revenus, dont l'assiette soit plus large et plus équitable pour que cette source de financement soit répartie sur une assiette plus large, qu'elle soit plus équitable, qu'elle représente une situation d'équilibre et de Justice parmi les partenaires économiques qui sont Impliqués dans ce débat et permette de soulager ceux qui risquent d'être Indûment pénalisés: les détaillants. Sur ce, J'aimerais passer la parole à M. Bovet qui va nous entretenir d'un aspect particulier des coûts.

M. Bovet **(Pierre):** M. le Président, M. le ministre, MM. les députés, Mme la députée. Comme vient de l'expliquer M. Lafleur, l'imposition d'une taxe sur les espaces de stationnement rendrait la situation encore plus difficile pour les commerçants de petites entreprises ou de chaînes de magasins, comme celle que nous, le groupe Bovet, exploitons, présents dans la majorité des grands centres commerciaux de la région de Montréal et de la région de Québec.

Premièrement, cette taxe est totalement inéquitable, parce qu'elle ne touchera pas tous les commerces de la même façon. Ainsi, un magasin qui a pignon sur rue ne sera pas soumis a cette taxe, alors que l'on pénaliserait Indûment les commerces situés dans les centres commerciaux.

D'autre part, quand on parle des commerces qui ont pignon sur rue, on prend l'exemple de la rue Saint-Hubert, à Montréal, où quelques commerces ont des stationnements privés qui leur appartiennent Et ces stationnements desservent le commerce, mais aussi les autres commerces de la rue Saint-Hubert, et ces gens seraient pénalisés indûment au profit de tous les commerçants de la rue.

La taxe sur le stationnement que nous vous demandons de retirer du projet de loi affecterait directement les frais d'opération de nos commerces à un moment où nous devrons, durant les années 1990, gérer la décroissance, au Québec, du commerce de détail. Alors, imaginez-vous qu'une chaîne de magasins moyenne, exploite environ 100 000 pieds carrés dans des centres d'achats au Québec, et qu'elle se voie frappée d'une taxe moyenne de 4 $ le pied carré additionnels. Alors, vous pouvez vite faire le calcul que 4 $ multipliés par 100 000 pieds, ça fait 400 000 $ qui part à la fin de l'année sur les profits de la compagnie. Et ce n'est pas le montant total, parce qu'on a dit tout à l'heure que les centres d'achats ont des clauses; ils nous pénalisent de 15 % de frais d'administration auxquels on ajoutera les 7 % et 8 % de taxe. Alors ça, ça vient s'ajouter aux taxes d'affaires qui sont déjà très élevées.

Malheureusement, nos coûts d'opération dans les centres commerciaux sont rendus abominables. Et Je pense qu'il est absolument Impensable qu'on nous refile cette taxe, que les

propriétaires de centres commerciaux nous refilent cette taxe, parce que cette taxe ne sera pas payée par eux. Elle ne sera pas payée non plus par les magasins majeurs, Eaton, Sears, La Baie, Zellers, qui ont des clauses d'exclusion dans les centres commerciaux. Et ce n'est pas eux qui vont payer ça, c'est le petit marchand Indépendant dans le centre commercial, ainsi que les chaînes québécoises. Et n'oubliez pas qu'il y a beaucoup de chaînes de magasin qui ont leur bureau-chef au Québec. On pense toujours que c'est à Toronto, mais il y en beaucoup qui sont des chaînes nationales, qui ont leur château fort au Québec.

Je pense que je n'ai pas autre chose à ajouter. Étant donné qu'on nous a Invités un peu à la dernière minute à la commission, on vous remercie de nous avoir invités. On vous a distribué une feuille qui vient du rapport de l'IDU, la page 13, sur laquelle vous voyez les frais d'exploitation dans les centres commerciaux. Et vous voyez l'explication des 26 % d'augmentation qui viennent s'ajouter aux moyennes de 17, 80 $, 15, 90 $ que vous voyez dans la colonne 5.

Je pense qu'en conclusion, je demande qu'on retire du projet de loi la taxe sur le stationnement pour opter pour d'autres mesures. Merci.

Le Président (M. Garon): Alors, comme vous avez pris 12 minutes, et que le temps est réparti également entre les deux partis, alors, il reste exactement... Pardon?

(21 h 15)

M. Lafleur: M. le Président, excusez-moi, j'aimerais peut-être une dernière intervention, c'est parce qu'il reste trois minutes, il faut bien conter notre chose. M. Nadeau, ici, dit qu'il représente le Conseil canadien de la distribution alimentaire. Peut-être vous exposer un petit peu l'aspect encore plus critique dans le secteur alimentaire, si vous me permettez, M. le Président.

Le Président (M. Garon): Veuillez...

M. Nadeau (Michel): Alors, M. le Président, M. le ministre, MM. les députés, j'aimerais simplement faire un parallèle ici avec un secteur important du commerce de détail au Québec. Le Conseil canadien de la distribution alimentaire regroupe 90 % des ventes au détail qui sont effectuées dans le domaine de l'alimentation au Québec, ce qui représente environ 11 000 000 000 $. Dans notre industrie, nous sommes caractérisés par un mode d'opération où les marges bénéficiaires sont extrêmement minces, on parle d'une profitabilité nette de moins de 1 %, et à titre d'exemple, si on prend une surface moyenne de supermarché, qui peut varier, disons, entre 10 000 et 15 000 pieds carrés, M. le ministre, et si on prend la règle de trois, qui s'applique dans le domaine des stationnements, à savoir que vous avez environ cinq espaces de stationnement par 1000 pieds, vous vous retrouverez avec 75 espaces de stationnement à 1 $ l'espace, sur une année complète, ça représente environ 27 375 $ de frais, qui devront être assumés par le propriétaire.

Pour avoir été moi-même propriétaire d'un supermarché d'alimentation dans le passé et avoir côtoyé plusieurs confrères, je peux vous dire que cette somme représente, dans certains cas, presque 50 % à 60 % de la profitabilité nette du magasin. Alors, vous pouvez vous imaginer les répercussions que ça peut avoir sur, en fait, des propriétaires de petites et moyennes entreprises, parce que, souvent, les supermarchés sont opérés par l'époux et l'épouse et même les enfants, alors vous venez à ce moment-là d'imposer un très lourd fardeau à la rentabilité de plusieurs contributeurs à l'emploi au Québec. Pour cette raison, nous recommandons, le Conseil canadien de la distribution alimentaire, de considérer une approche beaucoup plus globale à cette forme de taxation pour aider les municipalités à défrayer les coûts du transport urbain. Merci, M. le ministre.

Le Président (M. Garon): Alors, le temps étant écoulé et comme nous aurons pris 14 minutes, ce qui veut dire au total, alors que l'inverse... 10 minutes et demie chaque parti...

U **ne voix:** 45 minutes...

Une voix: 15 minutes...

Le Président (M. Garon): Ah non. C'est ça?

Une voix: 15-15...

Une voix: Trois quarts d'heure?

Le Président (M. Garon): Pardon. Vous avez raison. C'est moi qui me trompe, 15-15, c'est correct, ça. C'est ça. Allez-y, M. le ministre.

M. Ryan: Alors, MM. du Conseil québécois du commerce du détail, il me fait plaisir de vous rencontrer de nouveau. J'ai eu l'occasion de causer avec vous il y a quelques jours à peine, pour faire le point sur la réaction de votre organisme et des établissements de commerce de détail qu'il représente, à certaines dispositions du projet de loi 145, en particulier aux dispositions relatives à une taxe sur les espaces de stationnement. J'écoutais avec intérêt l'autre jour ce qu'on avait à me dire là-dessus; M. Lafleur était du groupe. J'ai dit que nous étions pour y penser sérieusement. Nous le faisons.

Nous avons entendu d'autres représentations aujourd'hui; les vôtres viennent s'ajouter. C'est vrai qu'il y a des inconvénients à la taxe sur le stationnement. La question que nous devons résoudre est la suivante, selon moi. Là, nous la

mettons facultative dans le projet de loi, mais si elle est Implantée dans une municipalité, quel est son impact sur la municipalité d'à côté? Sur des commerces qui sont impliqués, des entreprises commerciales, quel sera l'impact? Il faut mesurer ça. Vous venez d'ajouter... Oui, c'est M. Bovet, je pense?

Vous venez d'ajouter des éléments importants, là, qui élargissent la réflexion; nous allons considérer ça sérieusement. Mais vous nous dites, M. Lafleur... je vais terminer par cette question-ci, non sans ajouter d'abord que le commerce de détail est extrêmement important. Je me rappelle, il y a de nombreuses années, vous avez été surpris de constater que l'École des hautes études commerciales à Montréal, après 50 années de fonctionnement, n'avait pas encore une chaire de commerce de détail; on formait surtout des comptables, vous vous en souvenez, dans le temps, et le commerce de détail, qui était une activité absolument fondamentale dans l'économie de la région de Montréal, de tout le Québec, n'était l'objet d'aucun enseignement universitaire; ça a été corrigé depuis.

Nous avons aidé, quand j'étais ministre de l'Enseignement supérieur, la création d'une chaire de commerce de détail qui porte le nom d'Orner DeSerres. Nous avons été très heureux de contribuer à la création de cette chaire permanente, et je suis ce secteur-là depuis longtemps, je connais sa sensibilité et sa vulnérabilité, également la place irremplaçable qu'il occupe dans la circulation des biens et services dans notre économie.

Et vous avez dit tantôt, M. Lafleur, plutôt que cette forme d'imposition, nous aimerions mieux qu'on trouve autre chose. Pourriez-vous me dire ce que vous avez à l'esprit, là? Qu'est-ce que vous pensez quand vous dites ça, vous avez sûrement quelque chose derrière la tête.

M. Lafleur: Bien voilà, M. le ministre, ce qui nous apparaît essentiel avant tout, c'est de s'assurer que le fardeau de la responsabilité soit réparti plus adéquatement. Et le fait que l'on prenne comme outil de taxation le stationnement, pour nous, représente un élément inéquitable pour le secteur du commerce de détail.

Ce que nous disons par contre, c'est que, si des sources de revenus sont quand même nécessaires, il faudrait que le gouvernement trouve dans les outils existants ou proposés dans le projet de loi. l'assiette, une assiette fiscale plus étendue, plus large, qui sera plus équitable, plus juste, et qui couvrira l'ensemble des partenaires économiques qui sont impliqués dans les objectifs recherchés.

Et ce qu'on vous dit, ça peut être soit sous forme... Vous planifiez actuellement par exemple une surtaxe sur l'Immobilier non résidentiel. Vous indiquez dans votre projet de loi un certain plafonnement. Mais rien dans le projet de loi ne nous permet, ne nous permet de conclure que vous ne pourriez pas atteindre les objectifs recherchés au niveau des revenus en appliquant la surtaxe Indiquée.

Alors pour nous, honnêtement, la taxe sur le stationnement est un outil superflu et inéquitable.

M. Ryan: Je pense que vous avez établi ce point-là très clairement. Et soyez assuré que, comme Je vous l'ai dit l'autre Jour, nous examinons très sérieusement ce point que vous avez soulevé. Et j'ai particulièrement apprécié le caractère constructlf de votre réaction, et puis j'espère que nos collègues de l'autre côté ont également noté ce qui vient d'être dit.

Je pense que ce sont des gens qui ont le sens de la réalité, qui sont très proches des problèmes réels des petites entreprises de détail. Puis sachez que le gouvernement est très préoccupé par ta santé de nos entreprises de commerce de détail, et puis ne veut en aucune manière lui porter atteinte. Il veut au contraire que, chacun portant sa responsabilité, toute l'économie soit plus prospère. Nous savons tous, puis ça, c'est un point de fond, que si les finances publiques se portent bien, si la gestion de l'État est saine et dynamique, c'est toute l'entreprise qui va en profiter. Tous ceux qui veulent entreprendre dans notre société se sentiront plus à l'aise. C'est mieux de porter une charge légèrement plus élevée mais que les choses marchent, que de marcher avec des "basement bargains" tout le temps, des économies de sous-sol, qui appauvrissent le monde à la longue.

Alors ça, de ce côté-là, comptez qu'on a bien enregistré le message, et puis on va essayer de trouver des solutions qui tiendront compte des points de vue que vous avez exprimés. Merci, M. le président.

M. **Dufour:** M. le Président.

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

M. **Dufour** Oui, bien sûr que ce qu'on entend, et les cris qui se répercutent depuis au moins avant souper, le dernier intervenant avant souper, c'est que la Chambre de commerce du Montréal métropolitain vient nous dire: On en a ras le bol. L'entreprise vient de nous dire: Nous autres on n'est pas capable de faire face à ces augmentations-là. C'est ça que ça dit actuellement ce que vous venez nous dire.

Ça a pris six mois pour que le ministre fasse preuve d'un peu de compréhension en disant: Oui, c'est vrai, vous l'avez rencontré. Il nous l'a dit, il vient de nous le dire. Il a fait l'aveu qu'il vous avait rencontré et puis que vous ne l'aviez pas convaincu. Ça prend une commission parlementaire pour le convaincre. Ça prend... l'Opposition le dit depuis toujours, depuis le début, la taxe de stationnement est Inapplicable.

Elle est Inapplicable, vous nous le démontrez. Elle est Inapplicable, des fois ça va causer de l'inéqulté, d'autres tantôt ça fait un fardeau trop fort, trop élevé pour l'entreprise.

Et ce fardeau-là on comprend que vous soyez Inquiet, que vous viviez un peu sur la corde raide, et c'est vrai pour la petite entreprise et c'est vrai pour la PME aussi. La PME parce que la petite entreprise comme vous savez, pour moi, ça ressemble à une petite PME. Une PME, elle est toujours elle aussi à peu près sur la ligne de: Est-ce qu'elle va marcher ou pas. On se dit que le gouvernement a ouvert les magasins, il a permis des heures d'ouverture plus longues, plus nombreuses. Il ne semble pas que ça ait réglé votre problème.

On l'a dit nous autres aussi comme Opposition qu'on ne pensait pas que ça allait régler le problème des commerçants. Effectivement, ça ne l'a pas réglé. D'une part, on ouvre plus longtemps pour dire qu'on va favoriser le commerce pour que les gens puissent faire plus d'affaires plus longtemps et donc des chances que le profit augmente. En même temps, on arrive avec une réforme qui vous met en danger et qui serait susceptible d'enlever tous les bénéfices que vous pouvez en retirer.

Je pense aussi qu'effectivement, les municipalités, telles que je les comprends, une grande partie d'entre elles n'appliqueraient pas la taxe sur le stationnement parce qu'elles ont compris que, dans le champ, ce n'est pas applicable. Je ne dis pas qu'il n'y en a pas qui l'auraient fait, mais il y a des municipalités qui auraient refusé de l'imposer. Et il y en a qui sont plus à l'aise que d'autres, de là une nouvelle inéquité et un nouvel argument à votre plaidoyer.

Le ministre vous a dit aussi que, pour la région de Montréal, en fait, ça représentait un surcroît des charges pour les entreprises d'à peu près 2, 4 %. SI c'est vrai, de quoi vous plaignez-vous? Il n'y a personne qui n'est pas capable de payer 2, 4 %. C'est seulement ça. Mais j'ai l'impression que, quand on joue avec des chiffres comme ça et qu'on parle de pourcentages, on s'éloigne de la réalité. Je pense que, par le cas par cas, je me rends à l'évidence que votre démonstration est correcte et démontre bien ce que vous voulez nous faire comprendre.

Je voudrais vous poser la question parce que vous n'y faites pas allusion dans votre mémoire, mais ça existe: La réouverture des baux de location qui est proposée et qui est dans le projet de loi, comment pourriez-vous vivre avec ça, en dehors du stationnement? Est-ce que vous avez regardé l'impact de ça par rapport à...

M. Lafleur: Vous faites référence à l'article 285. Écoutez, si notre proposition était retenue, à ce moment-là on présumerait que la taxe sur le stationnement tomberait et l'article 285 semble s'appliquer à la surtaxe résidentielle et non pas à la taxe sur le stationnement. Alors, votre question deviendrait, je dirais, académique. Mais si la taxe sur le stationnement est imposée, c'est une autre histoire.

M. Dufour: La taxe est sur la surtaxe sur le non-résidentiel.

M. Lafleur: Oui, mais nous, notre point aujourd'hui, M. Dufour, est à l'effet que nous ne parlons pas de la surtaxe sur le non-résidentiel, nous nous opposons et demandons au gouvernement de retirer la section III. 3 sur la taxe sur le stationnement. C'est uniquement ce point que nous voulons faire valoir aujourd'hui.

M. Dufour: Mais est-ce que vous avez examiné les impacts de la réouverture? Est-ce que vous vous sentez affectés ou avez-vous manqué de temps pour faire le tour complet?

M. Lafleur: Écoutez, les disposition 285 prévoient la réouverture des baux dans le cas où les immeubles non résidentiels seraient affectés par une disposition de la surtaxe non résidentielle. Sur cette question, de notre côté, ce qui nous importe avant tout, c'est l'élément équitable de la réouverture des baux. En d'autres mots, actuellement, on parle d'une disposition qui est permissive et non pas obligatoire. Elle est permissive non seulement sur le choix du locataire, mais sur l'étendue de l'obligation que le propriétaire va transférer au locataire concernant la surtaxe.

Il y a beaucoup d'arbitraire dans cette disposition. En ce qui nous concerne, tout ce qui est arbitraire peut amener des injustices. Par voie de conséquence, si une disposition comme celle-là doit être en vigueur, elle doit s'appliquer sur l'ensemble des unités d'évaluation visées et non pas être laissée à la discrétion du propriétaire qui serait par hasard bien condescendant pour un de ses locataires par rapport à un autre. Si on lit l'article 285, actuellement l'arbitraire existe. Je ne sais pas s'il y a d'autres commentaire qui peuvent être faits.

(21 h 30)

M. Bovet: Si je peux répondre à la question de manière générale, c'est bien évident qu'on est contre la réouverture des baux, dans le sens qu'on est dans une période actuellement très difficile. Ça fait peut-être six mois, un an, qu'on demande à tous les propriétaires des centres commerciaux de réouvrir les baux parce qu'on traverse des périodes difficiles et la réponse, évidemment, c'est non, vous êtes des compagnies solvables, on va attendre que votre bail soit fini, et là, on verra, et là, on vous fera des taux extraordinaires à ce moment-là. J'ai dit: Vous attendez tous qu'on soit comme Pascal, vous n'aurez pas grand-chose à négocier à ce moment-là.

Alors, c'est bien évident que, de la part des gens des centres commerciaux, ils veulent tous,

j'imagine, faire réouvrir les baux pour ajouter quelque chose sur lequel ils vont pouvoir faire de l'argent. Parce qu'ils vont aller faire 15 % en plus là-dessus, parce que sur toutes nos taxes foncières ils vont chercher 15 % de frais d'administration. Chaque fois que vous en ajoutez, ils font plus d'argent. Depuis que Cadillac Fairview a été vendu aux Américains, vous leur demanderez combien de millions ils ont envoyés aux États-Unis depuis quatre, cinq ans. Alors je pense qu'à un moment, il faut aussi protéger le petit détaillant et il faut faire la part des choses.

M. Dufour: Moi, je pense que vous avez un point de vue intéressant. C'est évident que vous avez décidé de cibler un point particulier. On avait l'impression que vous étiez plus touché par la réforme. Et c'est clair aussi dans mon esprit... Je pourrais vous demander, par exemple, les deux sortes de taxation que vous pourriez subir dans le futur, est-ce que ça ne vous dérange pas? Ou vous êtes corrects? Soit qu'il y ait une surtaxe directement ou on peut charger différemment la taxe sur un commerce ou une entreprise sur la valeur locative. Vous avez deux façons de taxer. On peut prendre les deux. On va en prendre une. Garder ce qu'on a ou aller chez un autre, ou garder les deux. Ça, vous autres, est-ce que ça...

M. Lafleur: Là, M. Dufour, vous entrez dans un débat qui sort un petit peu du corps de notre présentation. Mais laissez-nous vous dire une chose, c'est que, nous, ce qui nous a frappés avec le projet de loi 145, c'est l'atteinte directe au commerce de détail avec la taxe sur le stationnement. Les autres dispositions de la loi concernent toutes les entreprises, qu'on soit détaillant, industriel, professionnel, n'importe quoi, on est tous affectés par la loi. Mais dans le cas de la taxe sur le stationnement, là il y a une grosse inéqulté. Parce que, là, c'est nous qui supportons le plus gros fardeau de l'Impact de cette taxe-là. Et c'est ça qu'on est venus vous dire aujourd'hui.

C'est ça qui est notre message et c'est évident, c'est clair, c'est limpide, si je puis m'exprimer ainsi, que cet outil-là est inéquitable et qu'il faudrait le changer, si le gouvernement décide de procéder avec cette source de revenus potentiel, par une disposition qui sera élargie et qui s'appliquera à l'ensemble des partenaires économiques: professionnels, industriels, banquiers, tout le monde va payer la note. Ce n'est pas vrai que les petits détaillants vont écoper indirectement, même directement, les conséquences d'un outil qui, même si on le laisse à l'option d'une municipalité, aura des conséquences néfastes sur l'entreprise, la compétitivité et la saine concurrence.

M. Dufour: Ça va.

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

M. Ryan: M. le Président, je ne voudrais pas laisser le Conseil du commerce du détail nous quitter sans souligner le caractère foncièrement constructif de son apparition devant nous. Il nous a souligné un point dans le projet de loi qui est susceptible de déboucher sur des conséquences arbitraires ou inéquitables pour les commerces. Il l'a souligné avec clarté. Mais sur le reste du projet de loi, le Conseil fait montre d'une ouverture civique qui est, à mon point de vue, remarquable. Parce qu'il aurait pu venir ici, comme certains ont tenté de le faire, souligner surtout en larmoyant différents aspects pénibles de l'activité pénible du commerce de détail aujourd'hui. Nous en sommes conscients, nous les connaissons.

Mais au lieu de ça, il a pris une attitude beaucoup plus constructlve et on volt que ce sont des gens qui sont habitués de diriger des affaires, de régler des problèmes et d'assumer des responsabilités. Et ils se rendent compte que ce n'est pas en chialant continuellement qu'on arrive à quelque chose. Je veux le souligner avec force, parce que j'ai eu l'occasion de constater le même esprit lors de la conversation que j'ai eue avec ces messieurs la semaine dernière. La semaine dernière, je leur avals dit que nous serions très heureux de les revoir. Et nous allons rester en contact avec vous pour discuter ce point. Vous avez attiré notre attention sur un aspect très important du projet de loi. En même temps, j'apprécie hautement que, sans vous porter solidaire de toutes les politiques du gouvernement pour autant, vous compreniez quand même qu'il y a une conjoncture aujourd'hui, dont personne n'est le maître puis contre laquelle nous devons travailler si nous voulons tirer notre épingle du jeu convenablement comme société. Alors, on va essayer de pratiquer la même attitude envers vous dont vous avez témoigné à l'endroit du gouvernement et de la société québécoise, puis je vous en remercie.

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

M. Dufour: J'aimerais peut-être rajouter parce que je pense bien que le ministre essaie de justifier sa réforme ou ses propositions. Ce qu'on dit c'est que s'il n'y avait pas cette réforme-là de proposée, vous ne seriez pas ici, ce soir. Autrement dit, on vous met dans le trouble puis après ça: On est bien content de vous autres, vous êtes venu nous sortir du trouble. Tu sais, moi, je pense qu'il ne faut pas non plus se laisser là-dessus parce que là, je pense...

M. Tremblay (Rimouski): C'est un travail.

M. Dufour:... qu'on ferait du pathos. Moi, je ne crois pas de... Du pathos, moi, je n'accepte

pas ça. Tu sais dans le fond...

M. Tremblay (Rimouski):... ils viennent faire le travail de l'Opposition.

M. Dufour: Dans le fond, M. le député de Rimouski, si vous avez quelque chose à dire, vous êtes le bienvenu. Mol, je suis prêt à vous céder même un temps de parole. Je ne vous entends pas souvent. Ça fait que ce que vous en direz, vous serez responsable de ce que vous dites. Mol, je n'ai pas d'objection là-dessus. Je veux juste vous dire une chose, c'est que c'est vrai que vous avez un problème sur la taxe de stationnement, mais on le savait. Moi, je vous dis honnêtement là, vous savez, c'est bien que vous soyez là, mais je le savais même si vous n'étiez pas là. C'est le gouvernement qui prend les responsabilités. Si ¨'a convaincu le ministre, bravo. Mais ça n'améliore pas la réforme. Ça reste quand même qu'elle est inacceptable, la réforme, telle qu'elle est présentée, puis on la conteste.

Non seulement vous dites que le système de stationnement n'est pas correct, mais vous nous avez dit que la réouverture des baux, vous n'êtes pas trop heureux de ça. J'ai bien l'impression que si on grattait ensemble, on trouverait bien des petits points encore. Il restera bien des petites bebites à enlever parce que le commerce n'est pas à son meilleur. Ce n'est pas parce qu'on vous enlèverait une taxe que vous n'avez jamais eue - vous ne l'avez jamais eue la taxe sur le stationnement? - ce n'est pas parce qu'on vous l'enlèverait jamais, que ça vous mettrait plus à l'aise, plus compétitifs envers vos partenaires puis que votre entreprise va être plus florissante. On dit: Dans le contexte actuel. Vous êtes prêts à vous accommoder du moins pire, parce que la base d'argumentation la plus régulière que j'ai entendue à l'Assemblée nationale, regardez: Quand je me regarde, je me désole puis quand je me compare, je me console. Faites-vous en pas, vous pourriez être pire que ça. On aurait pu vous déshabiller bien raide, puis vous n'auriez plus besoin d'être là.

Mol, je ne suis pas Impressionné par ça. Je me dis que le ministre des Affaires municipales fait une job. Il a une job qui n'est pas facile à faire, il a accepté de la faire, il la fait de son mieux. Je ne l'accuse pas de ça. Je respecte ça, mais je vous dis: Personnellement, en tout cas au nom de ma formation, on n'est pas sur la même longueur d'onde. Ce n'est pas parce que j'en ai contre le ministre qui est devant moi. J'en ai parce que ça dérange le système municipal, puis qu'on remet en cause une institution. Puis une Institution, on doit traiter ça avec des égards. On ne donne pas ça à coups de pied. Ça demande des égards. Il faut que ça soit cultivé. Puis les municipalités, au moment où on se parle, elles ne sont pas traitées correctement. Et c'est à ça que je m'oppose. Sans ça, j'aurais fait une vie faussée.

J'ai été 22 ans de ma vie dans le municipal, puis ça fait 6 ans que je suis critique ici. J'ai passé ma vie dans le municipal puis j'ai beaucoup de respect puis d'amitié pour les élus municipaux, avec tous leurs travers, puis tous leurs défauts, puis avec tous les problèmes qu'ils peuvent vivre. Je les ai vécus ces problèmes-là, et je dis: J'ai beaucoup de sympathie pour eux, pas à cause des élus municipaux, à cause des contribuables qu'ils représentent. Ils sont plus près du peuple, puis quand ils viennent défendre le peuple, bien on leur dit: Vous ne faites pas la bonne job. Vous devriez vous asseoir à nos places. En tout cas, moi, je vous dis: Merci pour votre point de vue, mais, pour mol, c'est votre gain que vous aurez fait. Vous allez avoir passé, probablement j'espère, d'un accident que vous auriez pu avoir. Pour ça, vous pourrez remercier.

Le Président (M. Garon): Alors, je remercie les représentants du Conseil québécois du commerce du détail, et je pense que, comme chaque parti a posé les questions qu'ils ont voulu, je vais appeler maintenant la Fédération des policiers du Québec à venir prendre place à la table.

M. Lafleur: Merci, M. le Président. Merci aux membres de la commission.

Le Président (M. Garon): Merci.

Alors, nous reprenons nos travaux parce qu'il est déjà 21 h 45?

M. Roch, président de la Fédération des policiers du Québec, si vous voulez nous présenter les gens qui vous accompagnent et ensuite, comme le temps qui vous est dévolu est de 45 minutes, vous avez 15 minutes pour faire votre exposé, 15 minutes pour le parti ministériel et 15 minutes pour le parti de l'Opposition. Si vous en prenez moins, le temps que vous ne prenez pas sera réparti entre les deux partis. Si vous en prenez plus, le temps que vous prenez en plus sera soustrait du temps dévolu aux deux partis politiques.

Alors, M. Roch, à vous la parole.

Fédération des policiers du Québec

M. Roch (Jean-Guy): M. le Président, merci.

Qu'il me soit permis de présenter ceux qui m'accompagnent: André Nadon, vice-président de la Fédération, M. Guy Marcil, directeur exécutif et - je pense que des fois j'ai besoin de plus de présentation que les gens qui m'accompagnent - Me Guy Bélanger qui est à la Fédération depuis plusieurs années, et moi-même qui suis président de la Fédération.

Alors, M. le Président, M. le ministre, Mmes et MM. les députés. La Fédération des policiers du Québec remercie cette commission qui lui donne l'opportunité d'exposer son point de vue

relativement aux importantes modifications apportées à la Loi de police par le projet de loi 145. Il nous fait plaisir de transmettre à la commission nos commentaires en regard des textes suggérés par le projet de loi et d'y ajouter quelques suggestions qui ne pourraient qu'améliorer la gestion des forces policières au Québec. Nous croyons que le projet de loi contient de graves lacunes qui auront des conséquences énormes sur le partage des responsabilités en matière de police au point où le résultat obtenu sera contraire à l'objectif poursuivi par le gouvernement. Pour nous, c'est toute l'organisation policière que remet en cause ce projet de loi sous le couvert d'un transfert de factures. Nous soutenons que nos objections sont sérieuses et nous vous invitons à les considérer attentivement.

La Fédération des policiers du Québec regroupe plus de 150 associations policières municipales, lesquelles représentent la quasi-totalité des policiers municipaux du Québec, à l'exclusion des policiers de la Communauté urbaine de Montréal. Ces policiers municipaux sont les premiers concernés par les modifications apportées à la Loi de police, surtout le projet de loi 145.

Nous nous félicitons de l'objectif poursuivi par le projet de loi. Tel qu'énoncé dans les notes explicatives du projet de loi, nous comprenons que cet objectif est d'inciter le plus grand nombre de municipalités à se faire desservir par un corps de police municipal. À défaut de quoi, elles devront payer les services de la Sûreté du Québec.

De fait, il revient aux municipalité d'assumer la protection policière sur leur territoire et il convient de corriger les lacunes actuelles où une partie de la population pale pour cette protection, alors que d'autres s'en remettent carrément à la Sûreté du Québec sans frais. Vous savez que, depuis plusieurs années, la Fédération a toujours dénoncé le fait qu'il y a beaucoup de municipalités qui sont en défaut d'avoir un corps de police. Présentement, il en a 40. Le tarif qui serait Imposé aux villes qui ne sont pas desservies par un corps de police municipal pourrait constituer une incitation au regroupement intermunicipal et favoriser l'essor véritable de services régionaux de police comme il en existe en Ontario. Depuis plusieurs années que ça s'est fait en Ontario, les gens ne peuvent maintenant que se féliciter d'avoir une police qui est efficace à tous les points de vue, d'avoir régionalisé des corps de police assez grands et d'avoir aussi les service de l'OPP, qui est le pendant de la Sûreté du Québec.
(21 h 45)

À première vue, le projet 145 devrait nous satisfaire dans les objectifs qu'il poursuit. Cependant, nous ne pouvons être d'accord sur les textes suggérés. De toute évidence, les amendements proposés cachent un danger potentiel élevé de produire l'effet contraire de celui recherché. En ciblant les municipalités le gouvernement fait mouche, mais il se tire en même temps dans le pied. Il fait mouche parce que toutes les municipalités vont payer pour la protection policière sur leur territoire, quoique le projet ait reçu depuis le début certains attendrissements monétaires, qu'on qualifierait d'attendrissements, nous autres, mais qui sont énormes et qui changent beaucoup de choses au projet initial. Il se tire dans le pied parce qu'il vient de donner à sa police nationale une vocation de police municipale, qu'elle devra assumer dans plusieurs municipalités, contre paiement bien sûr, mais avec tout ce que cela comporte comme responsabilité organlsatlonnelle. À long terme, lorsqu'on prend la Sûreté du Québec et qu'on encourage les municipalités, en changeant les prix de la facture, on va se réveiller dans quelques années, où on va payer au gouvernement provincial une facture énorme, beaucoup plus que ce qu'on pale présentement.

Si à l'article 64, tel que modifié par l'article 256 du projet de loi, on a émis le principe que toute municipalité doit être desservie par un corps de police municipal, nous comprenons à l'article 64. 3 que, dans le fond, elles ont le choix de s'en remettre plutôt à la Sûreté du Québec, quitte à payer le taux. Comment pourrait-il en être autrement d'ailleurs dans l'optique où le projet de loi vise l'ensemble des municipalités du Québec, sans distinction quant à l'importance de la population? Il est certain qu'on n'a pas voulu forcer une très grande majorité de petites villes à se doter d'un corps de police, mais simplement qu'elles paient pour la protection que la Sûreté du Québec leur assure. Cependant, en généralisant en fonction de ces petites municipalités, on ouvre toute grande la porte aux municipalités de 5000 habitants et plus, qui étalent jusqu'à maintenant tenues d'avoir un corps de police municipal. Ce principe n'aurait jamais dû être remis en cause par le projet de loi, simplement parce qu'on a voulu créer des dispositions omnibus d'application générale pour justifier la facture de la Sûreté du Québec.

De toute façon, c'est utopique d'édicter que toutes les municipalités doivent être assujetties à un corps de police municipal, alors que l'on sait très bien que, pour la majorité des villes du Québec, ça n'est pas réalisable. À cause de leur grosseur, même le regroupement Intermunicipal laisserait une majorité des municipalités assujetties à la Sûreté du Québec.

Il n'était pas nécessaire de créer un énoncé aussi vide de sens pour atteindre l'objectif poursuivi. Il aurait suffi de dire que les municipalités non assujetties à un corps de police municipal doivent payer la Sûreté du Québec, l'effet aurait été le même. Toutes les villes du Québec auraient défrayé le coût de la protection policière sur leur territoire et la facture de la

Sûreté du Québec aurait favorisé le regroupement intermunicipal. La différence c'est qu'on n'aurait pas accordé aux villes de 5000 habitants et plus un choix qu'elles n'ont présentement pas, et qu'elles ne doivent pas avoir si l'on veut assurer la stabilité de la structure organisationnelle du Québec. Car, à partir du moment où l'on dit que c'est un choix, quels critères seront invoqués pour refuser à une ville le droit d'abolir son corps de police? Ça, ça nous Inquiète drôlement.

Des 40 municipalités de 5000 habitants et plus qui sont en défaut suivant la loi actuelle, il n'est pas dit qu'elles choisiront nécessairement de se doter d'un corps de police municipal. Prix pour prix, ces villes pourraient bien décider de s'en tenir à la situation présente. Malgré la facture de la Sûreté du Québec, la qualité du service pourrait être moindre, mais plusieurs politiciens locaux ne s'en préoccupent guère. Lorsque arrive le temps des élections, des fois on fait une campagne électorale en disant ça va coûter moins cher, on va remettre ça à la Sûreté du Québec.

D'autre part, compte tenu de l'obligation expressément dévolue de la Sûreté du Québec, par l'article 64.3 tel que proposé, les élus municipaux seraient certes en droit de revendiquer une protection plus adéquate lorsqu'il s'agit du territoire urbanisé, et l'état-major de la Sûreté serait justifié de leur consentir, voire même qu'il serait tenu de le faire compte tenu de la responsabilité que lui impute l'article 64.3. Le gouvernement est-il prêt à cela, à assumer la protection policière de certains territoires urbains et à être en même temps responsable suivant la loi.

Ajoutons à ces 40 municipalités urbaines actuelles en défaut celles qui maintiennent présentement un service de police, et pour lesquelles le tarif de la Sûreté du Québec, que l'on recouvre dans le projet de loi, serait moindre que les coûts qu'elles encourent pour maintenir leur propre service. Bien sûr, ces villes doivent être autorisées par le ministre et, si elles veulent abolir leur corps de police, comme nous l'avons souligné, quel critère guidera le ministre lorsque d'autres municipalités ont le choix et que c'est le principe consacré par la loi? Avant le tarif de la Sûreté, comme je l'ai dit tantôt, il y avait à peu près 39 villes auxquelles ça coûtait moins cher s'en aller à la Sûreté du Québec. Depuis qu'on a changé les taux, qu'on a attendri, comme je disais tantôt, le projet, il y en a 80 maintenant, 80 municipalités, sur 155 qui ont des corps de police et auxquelles ça coûterait moins cher de s'en aller avec la Sûreté du Québec. C'est énorme.

Malgré les bonnes intentions que sous-tend le projet de loi, l'approche suggérée est inacceptable en ce qu'elle Introduit l'arbitraire pur et simple, prête flanc à la politicalllerle en regard des municipalités qui voudront abolir leur corps de police ou mettre fin à une entente intermunicipale ainsi qu'au maraudage de la Sûreté du Québec, qui voudra desservir le plus de municipalités possible. Il ne faut pas le cacher. C'est comme cela que ça se passera: des politiciens feront leur campagne électorale sur le dos de la police, feront le procès des coûts, ouvriront la porte à la Sûreté du Québec, pour ensuite exiger du gouvernement une meilleure protection. D'autres, frustrés par une sentence arbitrale - vous l'avez vu, dernièrement, au congrès de l'Union des municipalités du Québec - viendront crier que l'abolition est nécessaire parce qu'ils paient trop cher leurs policiers.

Quant au maraudage de la Sûreté du Québec, il se fait déjà présentement et la loi n'est pas encore adoptée. On se demande si c'est parce qu'il y a un projet de loi dans l'air. Mais on a vécu Gatineau, qui a fait une certaine régionalisation avec Buckingham et Masson, et il y a eu le lieutenant de la Sûreté du Québec, avec ses hommes du poste de l'Outaouais, qui est allé faire signer des pétitions pour que la fusion municipale ne se fasse pas. Mais il va falloir, à un moment donné, établir des choses. Et dernièrement, à Rimouski, même le directeur général de la Sûreté du Québec a offert à toutes les petites municipalités de les desservir en matière policière.

Lorsqu'une ville aura, un jour, obtenu le droit d'abolir son corps de police dans un contexte politique donné, la pression se fera encore de plus en plus forte. La vocation de la Sûreté du Québec n'est pas de faire de la police municipale et ce n'est pas de l'intention de la législature qu'il en soit autrement. Pourtant, le projet de loi ouvre la porte toute grande à cela. Il va falloir trouver c'est quoi la vocation de la Sûreté du Québec.

Je vais sauter la lecture de 73.1 que tout le monde pourra lire. Le premier alinéa de ces dispositions existait sous l'ancienne loi; on en a ajouté un second. Dans le contexte de la nouvelle loi, cette disposition prend une dimension toute particulière et suscite de nombreuses questions. Est-ce à dire que le ministre pourrait conclure une entente avec une municipalité pour lui fournir la Sûreté du Québec à un tarif différent que celui prévu? C'est inquiétant. Le ministre pourrait également fournir des services municipaux complets et même faire appliquer les règlements municipaux. Quel est l'objectif de cette disposition? Si c'est ce qu'elle énonce, nous avons des raisons de nous inquiéter; si c'est autre chose, elle aurait intérêt à être formulée différemment. Cet article va-t-il permettre à une ville qui maintient un corps de police de négocier avec le ministre l'établissement d'un service d'enquête, la ville se contentant de maintenir une section de gendarmerie? Si c'est le cas, quelles villes pourront en bénéficier? Quels seront les critères? À la seule discrétion du ministre.

Que la Sûreté du Québec fournisse des

escouades spécialisées, c'est là sa vocation. C'est là aussi sa vocation d'assister les corps de police municipaux dans leurs besoins. D'abord, c'est à l'encontre même de l'objectif énoncé qui veut que les mêmes municipalités assument la sécurité publique sur leur territoire, mais voltà un autre texte qui ouvre la porte à l'inverse. Celui-là, ajouté aux autres, nourrit notre suspicion et nos appréhensions. Il est Inconcevable pour les policiers municipaux qu'une telle situation soit possible en vertu de la loi. Déjà des villes, sous le couvert de la loi actuelle, ont voulu abolir leur service de police au profit de la Sûreté du Québec.

Après en avoir convenu avec les dirigeants locaux de la Sûreté du Québec, est-ce que chaque poste de la Sûreté du Québec devient une entité complète et a le pouvoir d'aller voir les petites municipalités alentour et de leur offrir ses services? Je pense qu'il va falloir vérifier ça. Ce n'est pas une question d'efficacité qui motive les dirigeants municipaux, mais une simple question de coûts, lesquels seront, somme toute, refilés au gouvernement, qui ne les récupérerait qu'en partie. Dès qu'une telle possibilité est reconnue par la loi et est laissée à l'appréhension du ministre, c'est la loi de la jungle. Encore une fois, pressions politiques, maraudage de la Sûreté du Québec, etc. Le portrait est complet et nous inquiète au plus haut point

Les municipalités, malgré l'énoncé trompeur de l'article 64, ont le choix d'être desservies par un corps de police municipal ou d'être desservies par la Sûreté du Québec. La Sûreté du Québec prend en charge la sécurité publique dans toute municipalité qui n'est pas desservie par un corps de police municipal, ce qui signifie, dans les milieux urbains, une présence conforme à la responsabilité que lui impute la loi. Les municipalités pourront revendiquer de transférer leurs services d'enquête à la Sûreté du Québec et la loi va permettre au ministre d'en convenir avec elle. Le ministre peut même convenir avec toute municipalité une entente à l'effet que la Sûreté du Québec puisse appliquer ses règlements municipaux, et la Fédération des policiers du Québec dénonce les amendements proposés en ce qu'ils cachent des aspects Insoupçonnés et comportent des conséquences majeures sur l'équilibre des forces policières au Québec. Il est très important de garder cet équilibre.

En conséquence, la Fédération des policiers du Québec considère primordial de maintenir le statu quo en ce qui concerne l'obligation des villes de 5000 habitants et plus d'établir et de maintenir un corps de police municipal. La municipalité en défaut serait tenue de payer le tarif gouvernemental, mais sans que cela ne la dispense de son obligation. Quant aux municipalités de moins de 5000, elles doivent continuer d'avoir le choix de se doter ou pas d'un service municipal, mais celles qui ne le feraient pas seraient tenues de payer le tarif gouvernemental.

À ce moment-ci, je vais laisser notre procureur vous expliquer un peu les changements au niveau de la loi qu'il préconise.

M. Bélanger (Guy): En fait, la Fédération ne demande pas grand-chose. Elle est d'accord pour que tout le monde pale pour les services de police municipaux, et en cela elle se dit d'accord avec le projet de loi. Mais quant au reste, elle veut changer le moins de choses possible, à savoir de garder l'obligation des municipalités de 5000 et plus de maintenir un service de police. Nous croyons que, sur un territoire urbanisé, Il appartient à la structure municipale d'assumer sa sécurité, et non pas à la mécanique de la loi, à la Sûreté du Québec, tout simplement parce qu'une ville décide de payer le tarif plutôt que d'assumer cette responsabilité, d'assumer ce service de police.

En conséquence, nous disons: l'article 64, tel qu'il existe présentement, doit être maintenu. Alors je vous dispense de la lecture. L'article 64, dans le premier paragraphe, c'est celui qui reconnaît que toute municipalité peut par règlement avoir un service de police et que les 5000 et plus sont tenues, elles, de le faire. Le deuxième paragraphe prévoit l'autorisation nécessaire pour abolir ou pour réduire. Et dans le troisième paragraphe, bien c'est la consultation que le ministre doit faire lorsqu'il y a une demande d'abolition. Et en cela, justement, nous ne croyons pas que la décision d'abolir doive relever du ministre, mais du gouvernement comme c'est le cas dans la loi actuelle, contrairement à ce que le projet de loi suggère, lui.

De manière à éviter que les villes de moins de 5000 habitants abolissent leur corps de police lorsqu'elles ont décidé d'en ériger un, c'est simplement technique, l'article 64. 0. 1, qui était dans le projet de loi, nous l'avons adapté en harmonie avec notre position à l'effet de maintenir le statu quo à l'article 64. Quant à l'article 64. 1, là aussi c'est une concordance. Le projet de loi prévoit une modification simplement pour transférer au ministre la décision d'abolir ou de réduire, or c'est une concordance que, nous, évidemment, nous ne croyons pas utile, toujours en harmonie avec notre position de ne pas modifier l'article 64 actuel.

Cependant, nous pensons qu'il y aurait peut-être lieu, puisqu'on se penche sur cette loi, de modifier cet article 64. 1, mais dans un autre aspect, à savoir que la décision d'abolir ou de réduire un service de police ne deviendrait effective qu'une fois les policiers reclassés. On sait qu'il est très difficile de reclasser les policiers après 15 années de service, à moins d'avoir d'avoir des mesures coercltlves. On pense qu'une disposition qui dirait que l'abolition ne peut intervenir avant qu'ils ne soient reclassés, ce serait un moyen pour forcer les municipalités ou le gouvernement à reclasser les policiers en question, surtout dans un contexte où on pense

qu'il y aura une certaine compétition avec la Sûreté du Québec, maintenant, et que ça peut Jouer sur les effectifs policiers d'une ville à l'autre. Par exemple, on pense qu'une entente Intermunicipale peut intervenir et que, par la suite, cette entente Intermunicipale, est remise en question, parce qu'une des villes veut se détacher de l'entente pour aller vers la Sûreté du Québec.

Quant à l'article 64. 3, c'est le fameux article, dans le projet de loi, qui prévoit l'obligation de payer le tarif lorsqu'on n'a pas un service de police municipal. Alors, nous avons évidemment adapté cet article-là en fonction du fait que l'on maintient l'obligation pour les 5000 et plus, mais nous avons également ajouté un troisième paragraphe pour qu'on n'Interprète pas cette disposition qui oblige à payer le tarif comme étant un palliatif à l'obligation d'avoir un corps de police. Alors, c'est le troisième paragraphe qui dit que "la présente disposition n'a pas pour effet de dispenser une municipalité de maintenir un corps de police suivant les articles 64 et 64. 0. 1, et n'affecte aucunement tout recours qui pourrait en découler" pour que ce soit très clair que le paiement du tarif, ce n'est pas une option, mais tout simplement une conséquence du défaut, que ça ne dispense pas de l'obligation de maintenir un service de police. Et ceci nous apparaît très Important.

Nous pensons également que la loi devrait prévoir à l'égard des municipalités de 5000 et plus la possibilité pour le gouvernement de confier la sécurité du territoire d'une municipalité en défaut à la compétence d'un autre service de police municipal, un service municipal voisin. Autrement dit, si la loi prévoit que c'est la Sûreté qui a compétence à l'égard d'un territoire non couvert par un corps de police municipal, cette même loi peut accorder le pouvoir au gouvernement d'accorder cette compétence à un corps de police municipal voisin.

(22 heures)

Je pense que ceci pourrait favoriser les regroupements et permettre de corriger aussi des Iniquités. On pense entre autres, par exemple, à la situation à Joliette, où il y a deux ville limitrophes qui sont Saint-Charles et Notre-Dame-des-Prairies, et dans le fond, ce sont ces villes-là qui créent le besoin dans Joliette, mais elles ne participent pas. Alors, évidemment, à choisir, moi, à Joliette, j'irais rester à Notre-Dame-des-Prairies ou à Saint-Charles, je n'ai pas à payer pour la police. Sauf que c'est inique et ça doit être corrigé.

On pense que le gouvernement, dans des cas où les municipalités d'elles-mêmes ne font pas le nécessaire pour corriger cela, devrait avoir le pouvoir, lui, tant qu'à envoyer la Sûreté et à charger un tarif, de donner la possibilité au corps de police de Joliette de desservir les deux municipalités. Et le même tarif sera perçu par le gouvernement pour être remis au corps de police de Joliette, qui, avec cela, va pouvoir payer ses infrastructures et s'assurer d'une meilleure police. Évidemment, la façon de procéder, Joliette donnera aux deux municipalités en question un service proportionnel à ce qu'elles vont payer, à la facture qu'elle pourra aller chercher dans ces villes-là. Et si ces villes-là considèrent que c'est insuffisant, ça les motivera peut-être à une entente intermunicipale.

Donc, sans ériger ce principe-là en règle absolue, nous pensons que le ministre devrait, à tout le moins, avoir cette possibilité: plutôt que d'envoyer la SQ dans un corps de police en défaut, de permettre plutôt que ce soit un corps de police voisin municipal qui desserve la municipalité concernée. Et ça devrait même s'appliquer à des villes de moins de 5000. Et on a cité l'exemple de Saint-Sauveur-des-Monts, où la paroisse autour crée le besoin dans le village, mais c'est le village qui assume la police et la paroisse ne paie rien pour ça, et c'est la paroisse qui est riche. Alors, dans un tel cas, est-ce que la paroisse va dire: Moi, je paie le tarif pour la SQ et Je me contente de ça?

On pense que le ministre ou le gouvernement devrait avoir la possibilité de forcer cette ville-là, avec le même tarif, dans le fond. On perçoit le tarif et on dit: Voici, c'est le corps de police de Saint-Sauveur qui va vous desservir. Et on pense même qu'en termes d'efficacité et de service, la qualité sera de beaucoup supérieure. Ce n'est pas parce qu'on veut dénigrer la SQ, mais on sait très bien qu'en termes de disponibilité et de temps de réponse, c'est beaucoup plus facile pour les corps de police municipaux, qui sont concentrés dans un même lieu, que pour les policiers de la Sûreté du Québec qui sont éparpillés dans de vastes territoires et qui ne peuvent pas répondre dans un cours laps de temps.

Quant à l'article 64. 4 suggéré par le projet de loi 258, il nous apparaît difficilement applicable, tel que rédigé. En fait, cet article-là reprend l'ancien article 64. 4, avec la seule différence que cette fois le tarif est préétabli. Or, c'est l'article qui prévoit que, lorsque des services policiers municipaux sont inadéquats, le ministre peut charger le tarif et envoyer la Sûreté du Québec. Et c'est ça qui est inapplicable. C'est Impossible d'envoyer la Sûreté du Québec et de maintenir un corps de police municipal par ailleurs. On va se ramasser avec deux corps de police.

Donc, dans les faits, jamais le gouvernement n'appliquera cet article-là. Et si on est dans une situation, par exemple, où il manque 5 policiers sur 20, on sait très bien qu'on n'enverra pas la SQ en chargeant le plein tarif. Donc, on n'appliquera pas l'article 64. 4. On pense que cet article-là devrait donner au gouvernement des pouvoirs de correction qui n'apparaissent pas dans la loi actuelle et qui devraient être autres que de dire simplement: On envoie la SQ et on charge le tarif. Par exemple, ça pourrait être de

mettre le service en tutelle. Ça pourrait être n'importe quelle solution qui ferait en sorte que, véritablement, le ministre pourrait gérer les effectifs policiers de façon concrète. Parce que, en réalité, c'est sa responsabilité de le faire.

Voici, entre autres, une situation qui nous inquiète. Si, par exemple, dans une municipalité, c'est le service d'enquête qui est Inadéquat, est-ce que, par le jeu de l'article 73. 1 qu'on a dénoncé tantôt, le ministre pourrait conclure une entente avec cette municipalité-là en disant: Correct, on va le prendre le service d'enquête et on va vous charger un tel tarif qui est différent du tarif du règlement, pour vous fournir les enquêtes avec la Sûreté du Québec. Alors, c'est une autre illustration des choses qui peuvent nous inquiéter dans cet article-là.

Le Président (M. Garon): Est-ce que vous avez terminé?

M. Bélanger (Guy): Non, j'achève et je vais aller assez rapidement sur les dispositions qui peuvent rester. En fait, pour conclure sur cet article 64. 4, nous pensons qu'I devrait être complètement modifié pour donner au ministre les pouvoirs de déterminer les effectifs nécessaires et de forcer la municipalité à s'y soumettre.

Quant à l'article 73. 1, on en a déjà traité. Je ne le reprendrai pas. Cet article-là nous apparaît tout à fait inutile. Il n'y a pas besoin d'une entente pour envoyer la Sûreté du Québec, puisque, de toute façon, c'est ce que prévoit le règlement, donc ce n'est pas nécessaire d'avoir une entente. Mais ce qui est très Important et ce qui nous fatigue le plus, c'est ce deuxième alinéa de l'article en question qui permet à la Sûreté du Québec d'appliquer les règlements municipaux. Ça, ça ne s'était jamais vu dans le passé et voilà qu'on introduit ça. C'est quand même très inquiétant. On n'en voit pas l'utilité, surtout dans un contexte où on veut favoriser l'essor des regroupements de police municipale.

En conclusion, M. Roch.

M. Roch: En conclusion, la Fédération des policiers du Québec dénonce le projet de loi dans sa forme actuelle, quoique la Fédération est d'accord qu'il faut qu'il y ait un certain changement à ce niveau, mais pas dans la forme actuelle, et il y a un impact majeur sur la structure de l'organisation policière au Québec. Le projet aura des répercussions insoupçonnées à moyen terme, I risque de créer la confusion pour ne pas dire le chaos dans l'orientation future de la gestion policière. Il abolit toute norme de référence concrète comme l'Importance de la population et il subtitue arbitrairement sans tenir compte de la criminalité et de tout ce qui est important dans le domaine policier.

Il va falloir faire attention à cette partie-là de toujours tenir compte, non pas juste de tenir compte des taux et de l'argent qu'on peut rapporter, mais de ce qui est Important, de donner la sécurité aux gens. Depuis toujours, la question de la police fait l'objet des tiraillements en milieu municipal. Il a toujours fallu des lois d'encadrement pour structurer la protection policière au Québec et forcer les municipalités à assumer leurs responsabilités. Malgré cela, de nombreuses municipalités ont réussi à se faufiler et à se défiler de leurs obligations. On peut s'Imaginer ce qu'il en serait dans le cadre d'une loi qui est confuse.

En conséquence, bien que nous approuvions l'objectif du gouvernement, nous croyons que le projet de loi va au-delà de l'objectif recherché et qu'I y aurait Intérêt à ce qu'il soit repensé afin de donner des services sécuritaires et non pas seulement de récupérer quelques dollars. Vous remerciant pour votre attention, encore une fois, et d'avoir bien voulu nous recevoir devant cette commission. Merci.

Le Président (M. Garon): Alors, comme l'Intervention a pris 25 minutes, ça veut dire qu'il reste 20 minutes, c'est-à-dire, 10 minutes à chaque parti. Alors, M. le ministre des Affaires municipales.

M. Ryan: M. le Président, vous allez m'oblIger à tenir une autre rencontre avec la Fédération des policiers du Québec, parce que, dans le peu de temps qui nous est Imparti, nous ne pourrons pas disposer des questions très délicates qui ont été soulevées par la Fédération. Vous avez déjà rencontré ces jours derniers quelques-uns de mes collaborateurs qui finiront la conversation au besoin de manière à aller au fond de cette question-là avant que le législateur ne statue de manière finale. Vous avez soulevé plusieurs problèmes dans votre Intervention. Je vais essayer de les relever rapidement.

D'abord, vous posez des difficultés à propos de l'article 64 que nous voulons modifier à l'article 256 du projet de loi, l'article 64 de la Loi de police actuelle. Vous êtes étonné de la formulation que le gouvernement donne à la nouvelle version de l'article. Je peux vous assurer que, fondamentalement, là, c'est la même chose. Fondamentalement, c'est la mesure. Nous avons pris une autre tournure, c'est évidemment parce qu'il était question de tarification. Il a fallu rendre la formulation générale plus cohérente, mais l'Idée de fond est que nous disons qu'une municipalité est libre de se donner un corps de police ou de dépendre de la Sûreté du Québec pour les services de police de base chez elle; c'est ce qui se fait chez nous depuis toujours: 92 % des municipalités du Québec ont ce régime, en cela nous n'innovons en rien.

Et une inquiétude particulière chez vous concernant les municipalités de 5000 habitants et plus. Là, vous trouvez que notre formulation les fait passer dans le moule général et qu'on se trouve à faire tomber implicitement l'obligation

qui a existé jusque-là pour ces municipalités de se doter de leur corps de police. Nous sommes prêts à examiner ce problème-là avec vous autres. Nous allons l'examiner pour voir s'il serait possible de resserrer la formulation de manière à ne pas perdre ce concept-là, parce que le gouvernement n'a aucune arrière-pensée de dire à n'Importe quelle municipalité de 5000 habitants et plus à travers le Québec: Voudriez-vous vous départir de votre service de police locale, ce n'est pas ça qu'on aime, on aimerait mieux que vous preniez la police nationale. Ce n'est pas l'intention du gouvernement du tout.

Maintenant, je souligne quelques points délicats qu'il faudra examiner spécialement; je vais vous donner deux exemples: Prenez la ville de Gaspé; la ville de Gaspé est un territoire d'à peu près 140 ou 150 kilomètres. C'est tout en longueur, ça. Évidemment, c'est traversé par une route nationale qui est patrouillée par la Sûreté du Québec. Imposer à la ville de Gaspé l'obligation de se doter de son corps de police, je pense que ça, ça serait faire une opération assez artificielle, étant donné la géographie de cette municipalité-là. Il faudrait que nous gardions à tout le moins dans la loi le concept d'une décision du gouvernement. Vous avez souligné que le ministre, ça peut être dangereux; je vous remercie de m'avoir signalé, quelques-uns d'entre vous, qu'avec le ministre actuel, il n'y a pas de danger, mais qu'il pourrait y en avoir un autre éventuellement. C'est ce qu'on me dit chaque fois qu'on veut me faire changer d'Idée...

Des voix: Ha, ha, **ha!**

M. Ryan: ...et je ne prends pas ça pour un compliment nécessairement. Ha, ha, ha! C'est comme une bonne formule diplomatique, disant qu'ils n'ont pas plus confiance au ministre actuel qu'à ceux qui le suivront. Et puis vous avez probablement raison.

Des voix: Ha, ha, hal

M. Ryan: Ça fait qu'on est prêt à regarder ce problème-là avec vous autres, mais je vous donne les coordonnées dont il faudra tenir compte pour arriver à quelque chose qui a de l'allure et qui permette au gouvernement, et en particulier au ministre, d'assumer ses responsabilités.

Deuxièmement, je vais prendre le texte ici là pour ne pas escamoter des choses. Il y a l'article 73 qui vous inquiète, dans son deuxième alinéa. Le premier alinéa était déjà là. Nous avons modifié légèrement la formulation. L'idée est la même foncièrement. Je pense qu'il n'y a pas de problème dans le premier alinéa. Le second alinéa, les infractions aux règlements de la municipalité. Ce qui arrive là, vous avez une municipalité qui n'a pas de corps de protection policière du tout; à un moment donné, il y a certains règlements municipaux qui traitent directement de la tranquillité publique, qui régissent les manifestations par exemple ou certains événements de caractère populaire, ou des choses comme celles-là. Là, il pourrait bien arriver qu'on veuille demander à la Sûreté, qui a la responsabilité de la tranquillité publique sur le territoire, de veiller aussi à l'application de tel règlement, qui est directement relié à la tranquillité publique.

Je comprends votre réaction, on ne veut pas que la Sûreté se transforme en un corps qui va faire toutes sortes de besognes secondaires pour les municipalités. Vous avez raison. Mais il faudrait regarder là, quand c'est un règlement qui est relié directement à la paix publique, ou à la tranquillité publique, je pense que, là, il y a un cas d'espèce, qu'il faut qu'on soit capable de regarder avec impartialité. Mais sur le reste, je pense qu'on prendra les précautions nécessaires pour ne pas qu'il y ait d'abus de ce côté-là. Et puis on va essayer de trouver, avec vous autres, si vous voulez nous aider, des formules qui permettront de resserrer les choses.

Un autre article, *73,* vous fatigue également. Ce sont les principaux points là. On est à 73 justement. Vous voudriez qu'on ajoute un autre article. Attendez un peu, est-ce que c'est à l'article 64 que vous vouliez en ajouter un autre là vous autres? Oui, en tout cas, je prends ce sujet-là tout de suite. Il peut arriver qu'on soit obligé de décider d'abolir un corps de police ou de le diminuer. On a un certain nombre de requêtes dont nous sommes saisis actuellement, il y en a peut-être une dizaine. Mais je dis ça de mémoire là, parce que je n'ai pas eu ie temps de les examiner chacune en relation avec les autres.

Vous dites: Il faudrait renforcer la disposition de manière à garantir que rien ne se fera avant que les policiers concernés n'aient été reclassés dans un autre service de police. Actuellement là, nous sommes tenus de procéder à une consultation d'un comité conjoint de reclassement. Là, vous voudriez que ça aille plus loin. Ça je ne peux pas vous garantir qu'on est capables d'aller aussi loin que vous le voulez, parce que ça serait faire passer le bien de quelques individus avant le bien de la collectivité, dans ce cas-là, à mon point de vue. Mais en tout cas, je vais regarder, mais je ne serais pas prêt à aller au-delà de ce que définit le texte actuel de la loi, dans la meilleure des hypothèses, pour être franc avec vous. Peut-être que je comprends votre préoccupation, mais je crois que c'est très difficile de retenir cela. J'aime autant vous le dire bien franchement.

il y en a une autre là. Vous proposez un article à un moment donné, je pense que c'est 64.3.1 dans lequel pour une municipalité de 5000 habitants ou plus qui ne s'acquitte pas de son obligation, le ministre aurait le pouvoir de confier au service de police d'une autre municipalité le soin d'assurer la protection policière.

Puis vous dites quant à y être, on pourrait peut-être étendre ça à toutes les municipalités. C'est une idée qui est bonne, qui est bonne, qui a sa place dans un projet de loi comme celui-là je pense bien. On va examiner là comment ça pourrait être incorporé dans le projet de loi parce que ça fait partie de l'horizon, des possibilités que nous voulons entrouvrir.

Alors, il y a de très bons points par conséquent Je pense avoir touché les points de fond qui sont soulevés dans votre mémoire. Il y a de très bons problèmes qui nous sont posés. J'en ajoute juste un autre là. Quand vous dites: On pourrait conclure une entente... Je vais retrouver le texte parce que c'est, oui, à l'article 64. 4 là. Tu sais, vous dites que pour déterminer si une municipalité locale maintient des services de police adéquats, "le ministre peut considérer les services de base qu'une municipalité doit selon lui dispenser". Là vous voudriez qu'on définisse "services de base". Vous autres vous parlez de services de base de gendarmerie et d'enquête, dans votre mémoire. Ces termes-là sont des termes qui posent des problèmes aussi.
(22 h 15)

Mais le besoin de précision que vous évoquez, est un besoin qui vaut d'être considéré. Mais peut-être qu'il y aura une formule mitoyenne qu'on pourrait trouver, quelque chose comme ceci: Les services de base, notamment la surveillance du territoire et les enquêtes de base, une affaire comme ça. Je pense qu'il y a quelque chose; on se comprend là-dessus. Et on ne veut pas vous faire de passes en dessous de la table, rien de ça, mais on va chercher avec vous autres.

Je pense vous avoir donné assez d'éléments pour montrer que l'accord fondamental qui s'était exprimé de votre part quant aux objectifs généraux que poursuit le législateur n'est pas contredit par les dispositions du projet de loi malgré une certaine lecture qu'on pourrait être enclin à faire quand on n'a pas eu la chance d'en discuter, de l'expliquer puis peut-être de le clarifier. On va regarder ça. On va rester en contact avec vous. Ce soir, mon temps est pratiquement expiré, je ne pourrai pas vous adresser de questions. Mais il y a une couple de questions que je vous adresserai subséquemment au cours des prochains jours.

Alors, je vous remercie infiniment. Je pense que vous apportez une contribution très valable à la démarche du gouvernement et de l'Assemblée nationale. Puis, je veux vous dire notre appréciation du travail qu'accomplissent les corps de police. C'est quelque 130 municipalités que vous représentez en tout, M. Roch?

M. **Roch:** 155 exactement.

M. Ryan: Alors, c'est encore plus dangereux que je pensais. Nous avons une excellente collaboration de ces corps de police, d'une manière très générale, puis soyez assuré de la nôtre. Merci.

Le **Président (M. Garon):** Merci, M. le ministre. Alors, la partie du temps dévolue au parti ministériel étant écoulée, je...

M. Dufour: M. le Président...

Le Présidant (M. Garon):... demande au député de Jonquière de prendre son temps de parole.

M. Dufour: Cest le premier son de cloche qu'on entend concernant la police pour les municipalités. Depuis le début de l'étude de l'adoption ou les propositions de dépôt des propositions du ministre des Affaires municipales, on avait l'impression que ce qu'il nous présentait, ça réglait tous les problèmes. On vient d'apprendre, ce soir, qu'il y a des problèmes dans le problème. Ce n'est pas réglé, bon. Il y a des choses à considérer puis à changer. Je veux que le ministre continue à discuter avec, bien sûr, la Fédération des policiers du Québec, je pense que c'est de bonne guerre.

Mais je sais, par contre, qu'il y aura d'autres discussions, puisqu'il y aura certainement d'autres Intervenants qui viendront nous parler aussi de leur vision puis de la situation des corps de police sur le territoire. Je ne voudrais pas aller plus loin que ça dans la démarche. Bien sûr qu'il y a des points qui sont soulevés, qui sont Intéressants, mais il y a un point particulier que je vais poser, puis après ça, je laisserai au porte-parole de notre formation en sécurité publique continuer le questionnement, s'il y a lieu, des prises de position. Vous nous dites que ce projet de loi a tendance à vouloir abolir la loi qui obligeait une municipalité de 5000 habitants et plus à se doter d'un corps de police. Il y a 40 municipalités qui sont dans ce cas-là et ces 40 municipalités, bien sûr, quand on regarde par exemple Sutton qui dit: Bien, nous autres, ça coûterait bien moins cher de se payer le service tant par tête qu'aller payer un corps de police ou s'en créer un. Donc, je comprends votre point de vue par rapport à ça. D'ailleurs. le ministre s'est engagé à l'examiner un peu plus à fond.

Par contre, Il y a la possibilité et, si c'est vrai, supposons qu'on vous accordait le principe que 5000 habitants et plus, ça doit rester comme avant, elles doivent se doter d'un corps de police, est-ce qu'en retour, vous ne croyez pas que pour moins de 5000 habitants, il pourrait y avoir aussi, en contrepartie, la possibilité de se départir du corps de police? Ça existe déjà cette possibilité-là, mais le problème qui existe, c'est le reclassement des policiers, car, effectivement, ça ne s'abolit presque pas un corps policier parce que le reclassement, vous le dites, c'est dur pour 15 ans puis c'est dur pour 5 ans. Moi,

en tout cas, l'expérience que j'ai, c'est que ce comité-là est inopérant, puis il ne donne pas de résultats.

Le Président (M. Garon): Vous êtes un homme brillant.

M. Dufour: Pas autant que vous le pensez. Pas autant que je le pense, en tout cas, au moins pas autant que vous le dites.

Tout ça pour dire, en contrepartie, que si c'est vrai d'une part qu'on accepte que les corps policiers de 5000 habitants doivent se mettre en place, est-ce qu'en retour, vous êtes prêt à concéder que, pour 5000 habitants et moins, il pourrait y avoir moins d'embûches pour pouvoir l'abolir s'il y a lieu? Bien sûr, après consultation, suivant un certain nombre de critères. Une municipalité par exemple de 3000 habitants, qui monte à 10 000 habitants l'été, peut-être que, là, le ministre aurait des choses à dire. Moi, je n'ai pas d'espèce d'objection par rapport à ça. C'est une question de pondération pour savoir c'est quoi, jusqu'à quel point vous pouvez aller. Parce que, là, j'ai comme l'Impression que vous dites oui d'un bord et oui de l'autre, mais vous prenez tout et il ne reste plus rien pour les autres. Est-ce que vous avez une démarche par rapport à ça ou est-ce que vous l'avez analysé? Après ça, mon collègue continuera.

M. Nadon (André): M. Dufour, si vous permettez, c'est qu'en ce qui concerne le comité de reclassement, vous avez raison. À l'heure actuelle, il est pratiquement inopérant, et si on regarde la loi, c'est qu'on dit tout simplement qu'une fois que le comité de reclassement a fait sa recommandation, bien, à ce moment-là, évidemment... Mais on ne dit pas quelle sorte de recommandation, quelle devrait être la nature de la recommandation, ou en quoi devrait consister la recommandation.

Donc, pour nous autres évidemment, il y a beaucoup d'incertitude autour de ça. Si, aujourd'hui, on prévoit dans le projet de loi que les municipalités dont la population est de 5000 et plus devront avoir leur corps de police, donc que les 5000 et moins qui ont déjà un corps de police pourraient avoir le loisir de les abolir... Mais encore là, le comité de reclassement, quant à nous, on se dit finalement: C'est de remplacer des policiers par d'autres et, à ce moment-là, ça devient, en fait, un choix peut-être politique. Et on se dit: C'est un choix aussi...

On écoutait tantôt les interventions de nos prédécesseurs, c'est qu'il y a aussi un choix de société, c'est-à-dire qu'on sait qu'à l'heure actuelle le coût de revient de la Sûreté du Québec est de 108 000 $. On sait, par ailleurs, et ça, c'est des statistiques qui nous sont données par les derniers relevés de la Commission de police qui datent de 1989, en ce qui concerne la police municipale de 5000 et plus, que c'est de l'ordre de 73 000 $ par année. Donc, si on dit: On abolit un corps de police de 5000 et moins, c'est donc dire qu'à ce moment-là, la facture, possiblement au niveau de la municipalité comme telle, va être amoindrie, mais elle va être refilée par la suite à la province.

Alors, nous, on dit: On ne devrait pas créer ce genre d'incitatif pour permettre à ces municipalités d'abolir comme tel. Et, de toute façon, je pense bien qu'on a certains arguments qui militent en faveur de maintenir ces corps de police et je suis convaincu, moi, qu'à la longue, les dirigeants municipaux, les politiciens de ces villes-là, vont le comprendre, en ce sens qu'en ayant leur propre corps de police, ils ont le contrôle du moins sur l'organisation policière de leur territoire et, en plus de ça, ils peuvent promouvoir des ententes intermunicipales avec d'autres municipalités qui les entourent. Alors, nous, on prétend que ça devient plus intéressant à la longue, et je pense que la loi devrait permettre un encouragement ou des incitatifs pour qu'effectivement, on ne doive pas abolir les corps de police municipaux.

M. Marcil (Guy): Moi, si je peux ajouter quelque quelque chose là-dessus, lors de l'étude des crédits du ministère, je pense que M. Ryan a fait état qu'on subventionnait à environ 250 000 000 $ les villes qui n'avaient pas de service de police. Alors, à la question que vous posez, M. Dufour, évidemment, plus il y a de villes qui vont pouvoir se permettre la Sûreté du Québec, plus la facture du gouvernement... Parce que, nous, les chiffres qu'on a, le gouvernement va récupérer environ 50 000 000 $. Alors, sur une facture où on a déjà annoncé 250 000 000 $, c'est simplement... On ne trouve pas la solution.

Nous, on se dit en fait: Tout ce qui peut être une agglomération intéressante pour former un corps de police municipale, il devrait y avoir un corps de police municipale. Prenons Berthier. A Berthier, il y a 3500 de population. Vous avez Sainte-Geneviève-de-Berthier, vous avez l'île Dupas. Vous avez beaucoup de trafic qui va sur la rive sud à Tracy et à Sorel. Je pense qu'il serait intéressant pour la population d'avoir un service de police communautaire qui répondrait aux besoins. Alors, tout le principe de notre projet qu'on dépose, c'est que la mission de la Sûreté du Québec, elle a une mission, mais ce n'est pas celle de faire du service de police municipale. En résumé, c'est notre mémoire.

M. **Chevrette:** M. le Président.

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

M. Chevrette: Avez-vous été consulté avant de connaître le projet de loi? Est-ce qu'on vous a consultés?

M. Marcil (Guy): Sur le projet de loi, non, on n'a pas été consultés. Le projet de loi, on l'a eu, en fait, quand le ministre a déposé la ligne de pensée du gouvernement, je pense que c'est le 10 décembre, on a eu le projet comme tel, comme tout le monde. Mais sur le projet de loi qui a été, en fait, déposé - je pense que, mardi, ça fera 15 jours, quelque chose de semblable - on n'a pas été consultés.

M. Chevrette: À la lecture du projet de loi, avez-vous l'impression d'être devant le ministre de la Sécurité publique, ce soir, ou devant le ministre des Affaires municipales?

M. Roch: Il y a deux parties à ça.

M. Ryan: Vous n'êtes pas obligé de répondre.

M. **Roch:** C'est que les ministères étaient très importants. On croit que le ministre des Affaires municipales a beaucoup à récupérer sur la facture des municipalités, et on est une partie de la facture. Mais ce qui est important et le message qu'on veut passer, c'est qu'on ne voudrait pas que la police qui doit assurer la sécurité au Québec serve à combler une partie de cette facture-là pour changer la sécurité. Si c'est pour améliorer le service de police à toute la population, je pense qu'on est là pour essayer d'assister tout le monde à l'améliorer, mais non pas pour sauver des sous au niveau des municipalités comme telles.

M. Nadon: Si je peux ajouter, M. le Président, c'est qu'en fait, le principe de la réforme, on l'a indiqué antérieurement, nous sommes évidemment d'accord, parce qu'on l'a souvent dit, on trouvait ça complètement anormal qu'une partie importante de la population ne paie pas sa quote-part pour la protection policière. Et, ici, c'est le cas à l'heure actuelle au Québec; vous avez 1 700 000 de population qui est desservie gratuitement par la Sûreté du Québec. Donc, lorsqu'on a vu la réforme de M. Ryan, un équilibre, et ainsi de suite, évidemment, on était d'accord avec ça et on s'est prononcés publiquement à cet effet. Évidemment, on n'avait pas vu le projet de loi et lorsqu'on en a pris connaissance, bien, on y a constaté, quant à nous, certaines inquiétudes et c'est ce dont on vous fait part présentement.

Le Président (M. Garon): Alors, le temps dévolu aux partis étant écoulé, je voudrais vous remercier d'être venus nous rencontrer.

M. **Chevrette:** J'aurais un point, M. le Président. Le ministre n'a pas eu le temps de les poser.

Le Président (M. Garon): Sur le temps du ministre?

M. **Ryan:** Je pourrais donner un consentement pour quelques minutes, M. le Président.

Le Président (M. Garon): Alors, le ministre, Il lui restait du temps, il vous le donne.

M. Chevrette: Merci. Je vous revaudrai ça un jour.

M. Ryan: Bientôt.

M. Chevrette: Pas au centuple. J'ai un document qui m'Indique, à la suite des redressements annoncés par le ministre, les changements de tarification, par exemple, à la ville de Joliette. Vous avez parlé de mon coin pas mal. Actuellement le coût est de 2 577 600 $ pour la police de Joliette. Avec le coût de la Sûreté ou le nouveau coût de la Sûreté, il en coûterait seulement 2 199 000 $ à ma ville qui a 16 000 de population. Est-ce que vous laissez sous-entendre par là que des vides comme Joliette seraient plus avantagées de laisser tomber leur police municipale et d'opter pour la Sûreté du Québec avec une économie de 300 000 $ à 400 000 $?

M. **Marcil** (Guy): Bien ça, il n'y a pas de doute, c'est un choix politique. Effectivement, ce qu'on a vécu, lors d'ententes de services de corps de police, vous avez un gouvernement municipal qui le prône; il est élu. On fait l'entente de services et, en fait, lorsque l'entente vient à échéance, vous n'avez pas le parti politique qui, en fait, conteste le parti qui est au pouvoir. Effectivement, la campagne se fait sur la police. On donne une entente de services. On l'a fait pour Dorion-Vaudreuil. Le ministère a mis beaucoup de temps à faire une entente de services entre Dorion et Vaudreuil et aussitôt qu'il y a eu des changements politiques au niveau de la mairie, au niveau du conseil, l'entente s'est désagrégée, et vous retrouvez, aujourd'hui, deux services de police qui se cherchent actuellement. On avait créé un service de police de 20. Là, il y en a un qui en a à peu près 12 ou 13 et l'autre en a à peu près 6 ou 7.

Alors, à la question que vous posez, je réponds que, oui, Joliette pourrait abolir son corps de police. Évidemment, sur un choix politique, quelqu'un pourrait vendre sa salade et bien la vendre à part ça, sauf que si vous aviez, à Joliette, 29 policiers, on dit que ça coûterait environ, le coût de la Sûreté avec M. Ryan, c'est 2 199 000 $, mais pour 29 policiers de la Sûreté du Québec, là, ça coûterait 3 135 000 $ parce que chaque policier de la Sûreté du Québec coûte 108 000 $. Alors, évidemment, s'il n'y a pas quelqu'un qui dit à la population de Joliette: Vous allez ménager avec la Sûreté du Québec, mais vous n'aurez jamais 29 policiers pour assurer la protection de votre territoire. Donc,

pour répondre à votre question, oui, ça peut arriver. C'est un choix politique.

Le Président (M. Garon): Alors, le temps étant écoulé, nous allons remercier la Fédération des policiers du Québec et passer à la Fédération canadienne de l'entreprise Indépendante.

M. **Roch:** Merci, M. le Président, M. le ministre, Mme et MM. les députés.

M. Ryan: Je voulais simplement souligner une chose, M. le Président, très brièvement. Avec les ajustements que nous avons annoncés dans la tarification policière, le coût des services de la SQ pour deux municipalités auxquelles vous avez fait une allusion spéciale - Saint-Charles-Borromée, Notre-Dame-des-Prairies - va être diminué sensiblement. Je pense qu'on a les chiffres Ici, qu'on pourra...

M. Chevrette: D'accord. C'est 975 000 $ au lieu de 1 200 000 $ pour Saint-Charles et 100 000 $ de moins pour Notre-Dame-des-Prairies. Ça, je suis au courant. Mais la question qui était posée, M. le ministre, c'était pour la ville de Joliette. Alors que ça lui coûte 2 500 000 $, mettons, ça lui coûtera environ 2 100 000 $. Donc, c'est une économie de 377 000 $. Si on enlevait la Sûreté municipale de Joliette, ça ne tient pas compte des deux municipalités.

M. Ryan: Mais pour le moment, nous avons fait le calcul pour chacune des municipalités qui devrait faire face à ses obligations, après y avoir manqué pendant de nombreuses années. Nous avons constaté que Joliette continuait. J'ajoute juste une chose, si vous me permettez, brièvement. Dans le cas de Saint-Charles-Borromée, suivant nos calculs, le solde à financer pour toute l'opération, mais principalement pour l'opération de police dans ce cas-là, qui était de 1 170 000 $, passerait à 473 000 $ et celui de Notre-Dame-des-Prairies passerait de 534 000 $ à 318 000 $. En tout cas, on vous donnera tous les chiffres d'Ici une semaine à peu près. Je pense qu'il y a des améliorations considérables qui sont apportées. Je les al annoncées depuis longtemps, puis je pense bien que même l'incrédulité du député de Jonquière finira par être ébranlée.

M. Chevrette: Oui, mais on a fait les calculs à partir de vos adoucissements, puis dans le cas de Saint-Charles-Borromée, ce n'est pas vrai; dans le cas de Notre-Dame-des-Prairies, c'est vrai. C'est 100 000 $ de moins à Notre-Dame-des-Prairies et c'est 200 000 $ de moins à Saint-Charles.

M. Ryan: Non, non.

(22 h 30)

M. Chevrette: Aïe! on sait compter nous autres aussi.

Le Président (M. Garon): À l'ordre! J'appelle la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante. Nous avons pris du retard, alors M. Décary si vous voulez nous présenter la personne qui vous accompagne. J'aimerais vous dire également que nous avons accepté, lorsqu'il y a eu des communications avec vous, que quelqu'un de votre groupe puisse prendre des photos au début de la réunion. Je veux avertir les membres de la commisison que le bureau du président m'a dit que c'était à ma discrétion. Si vous voulez prendre quelques photos au début, il n'y a pas d'objection, mais à condition que ça ne dérange pas les travaux. J'aimerais que vous présentiez la personne qui vous accompagne. Vous avez 45 minutes: 15 minutes pour exposer votre point de vue, 15 minutes au parti ministériel, 15 minutes à l'Opposition. Par ailleurs, si vous en prenez moins, le temps que vous ne prendrez pas sera réparti entre les deux partis. Si vous en prenez plus, le temps que vous prendrez en plus sera soustrait aux deux partis.

Fédération canadienne de l'entreprise indépendante

M. Décary (Michel): D'accord. Merci, M. le Président. Mon nom est Michel Décary, vice-président à Québec pour la Fédération. Je suis accompagné de Pierre Cléroux, économiste principal.

La FCEI est heureuse de participer à cette commission parlementaire et d'avoir l'occasion de présenter le point de vue des PME concernant l'importante réforme de la fiscalité municipale. Comme vous le savez probablement, la FCEI est le seul organisme au Québec qui, à la fois, représente exclusivement des PME, couvre l'ensemble du Québec ainsi que l'ensemble des secteurs d'activité économique. Ses 17 000 entreprises membres au Québec sont fort préoccupées par les augmentations constantes et radicales des impôts et taxes de toutes sortes. Si le gouvernement du Québec n'est pas le seul niveau de gouvernement à avoir développé un appétit sans limite en matière de taxes, il est cependant celui qui fait preuve du plus bas niveau de transparence lorsque vient le temps d'annoncer les mauvaises nouvelles. Alors que la majorité des gouvernements énoncent leur politique fiscale à l'intérieur de leur budget, le gouvernement du Québec nous les livre vides d'orientation et augmente les impôts à travers des réformes. Nous avons connu la réforme scolaire, en 1990, qui a plus que doublé l'impôt foncier scolaire des Québécois. Et maintenant, avec cette réforme de la fiscalité municipale, le gouvernement du Québec se cache encore une fois derrière une réforme pour aller chercher, à travers les municipalités, 400 000 000 $ des contribuables, et ce, en pleine récession. Sans véritables consultations et de façon déguisée, le gouvernement modifie la structure de taxation

des entreprises au détriment des PME. La réforme proposée choque et s'impose injustement aux petites entreprises dans un contexte social et économique incertain. Notre économiste principal, M. Pierre Cléroux, a passé beaucoup de temps à analyser ce projet du ministre des Affaires municipales, et je vais lui demander de vous démontrer comment la réforme nuit aux PME, nos seuls créateurs d'emplois au Québec.

M. Cléroux (Pierre): Merci, Michel. Pour nous, la réforme de la fiscalité municipale est beaucoup plus qu'une réforme de responsabilités, elle est avant tout une augmentation d'impôt. La réforme prévoit une augmentation d'environ 400 000 000 $ d'impôt au niveau des automobilistes, des contribuables ou encore à travers les municipalités au niveau des entreprises. Il faut bien comprendre que, lorsqu'on augmente les impôts des entreprises, que ce soit au niveau municipal, au niveau provincial ou fédéral, tout ça s'ajoute au fardeau fiscal total des entreprises et le résultat est le même.

En passant, j'ai accompagné le mémoire qu'on a présenté d'une série de graphiques pour mieux vous permettre de suivre la discussion que nous allons avoir ce soir. On voit, avec le deuxième graphique, que si on regarde le potentiel fiscal de la réforme, 70 % de ce potentiel-là touche les entreprises principalement par deux taxes: la taxe foncière sur les immeubles non résidentiels et aussi la taxe d'affaires. Pour nous, ça, ça pose un problème, évidemment, fondamental, c'est qu'on nous parle, au gouvernement du Québec, d'encourager l'entrepreneurship". On nous parle de formation professionnelle, on nous parle de formation d'employés, on nous parte de qualité totale, mais, encore une fois, on augmente les taxes et on augmente le fardeau total des entreprises, et ce, en pleine récession.

Le problème fondamental pour nous, dans la réforme, c'est qu'on augmente les taxes aux entreprises de deux façons: la taxe d'affaires et aussi, comme je l'ai dit tantôt, la taxe foncière pour les immeubles non résidentiels. Ces deux taxes ont un point commun, c'est que ces deux taxes sont très régressives pour les entreprises. C'est des taxes qui sont indépendantes des profits; c'est des taxes qui ne tiennent pas compte de la capacité de payer des entreprises. Donc, si on est une très jeune entreprise, qu'on se bat pour survivre, on doit quand même payer les taxes foncières, les taxes d'affaires. Si on est en pleine récession, comme présentement, on n'a fait aucun profit, on a même des pertes, on doit quand même assumer nos taxes foncières et nos taxes d'affaires. Donc, il ne faut pas oublier qu'avant de devenir une grande entreprise, il faut quand même survivre. Toute grande entreprise a été une petite entreprise un jour, et c'est celles-là qui sont visées par la réforme.

Le deuxième point important de ces deux taxes-là, c'est qu'elles n'affectent pas toutes les entreprises de la même façon. Les taxes foncières, comme les taxes sur la masse salariale d'ailleurs, affectent beaucoup plus durement les petites entreprises que les grandes. Au tableau 3, ce qu'on a fait, on a un modèle de taxation qui nous... On a calculé le fardeau fiscal total des entreprises de 29 secteurs au Québec, des entreprises du secteur manufacturier, du détail, du commerce de gros et aussi dans le secteur des services. Ce tableau-là a été compilé pour la ville de Montréal. Donc, on a pris 29 entreprises types qui représentaient chacun de ces secteurs-là, et on a compilé leur fardeau fiscal total.

Lorsqu'on compare, on voit très bien sur le tableau 3, la situation des petites entreprises qui est égale à 100 ici. Là, en 1991, le fardeau fiscal total est déjà plus élevé que pour les grandes entreprises. Pourquoi? Parce que, comme on le voit sur le graphique, les taxes locales et les taxes de masse salariale touchent beaucoup plus durement les petites entreprises, parce qu'une petite entreprise est beaucoup plus intensive en location, c'est-à-dire que si vous avez une entreprise qui fait 500 000 $ de chiffre d'affaires, et vous comparez à une entreprise qui fait 5 000 000 $ de chiffre d'affaires, vous multipliez par 10 le chiffre d'affaires, mais vous allez souvent multiplier par 5, 4 ou 3 la masse salariale, ou encore, dans le cas qui nous occupe ici, le nombre de pieds carrés qu'on utilise.

Donc, la réforme qui va augmenter les taxes au niveau local va augmenter le fardeau fiscal, selon notre modèle, d'environ 9 % pour les petites entreprises, mais seulement de 2 % à 3 % pour les grandes entreprises. Donc, cette réforme-là affecte directement les petites entreprises, beaucoup plus fortement que les grandes. Non seulement, on va aussi augmenter l'écart du fardeau total que supportent les petites et les grandes entreprises. Donc, tranquillement, le gouvernement est en train de changer la structure fiscale du Québec. On met beaucoup plus d'emphase à travers les réformes sur des taxes au niveau local et des taxes sur la masse salariale que sur des taxes beaucoup plus progressives comme des taxes sur le revenu.

Le tableau suivant compare le Québec avec d'autres parties Importantes du Canada et des États-Unis. On sait que toutes les entreprises québécoises, même les détaillants et peut-être, je dirais, même surtout les détaillants cette année, font face à une concurrence de l'étranger, non seulement sur leurs marchés étrangers, mais aussi sur le marché québécois. De plus en plus d'entreprises québécoises doivent faire face à des concurrents en dehors du Québec. Donc, on compare ici le fardeau fiscal total de nos 29 petites firmes de 29 secteurs différents de l'économie québécoise, et on s'aperçoit que le Québec a le fardeau fiscal le plus élevé entre l'Ontario et cinq États américains qui représentent plus de 60 % de nos échanges commerciaux. Évidemment, comme on le volt sur le graphique,

la réforme de M. Ryan va non seulement accroître l'écart qui sépare le fardeau fiscal québécois dans les entreprises, mais va aussi augmenter la portion de ces taxes qui sont indépendantes des profits, donc les taxes locales et la taxe de masse salariale, ce qui accroît la rigidité fiscale de nos entreprises. Donc, on voit que nos entreprises seront beaucoup plus durement touchées en période de récession, où les profits sont presque inexistants, que dans les autres juridiction étudiées.

Finalement, il y avait un groupe avant nous, le Conseil québécois du commerce du détail; j'étais un peu surpris qu'on ne fasse pas mention de ce problème que les détaillants, particulièrement ceux près de la frontière, vivent. Je m'excuse si, dans le rapport, il n'y a pas cette section sur le commerce transfrontalier, mais le dernier graphique fait état de l'étude qu'on a faite. À cause du court laps de temps qu'on a eu pour préparer ce rapport, on n'a pas pu l'inclure, mais on sait que le nombre de personnes qui ont traversé la frontière pour acheter des biens à l'extérieur du Québec a augmenté de 200 % depuis l'an passé. On sait que les détaillants de Montréal et beaucoup de détaillants près de la frontière souffrent terriblement de ce commerce transfrontalier. On parle d'une perte de 500 000 000 $ pour l'économie québécoise. Donc, encore une fois, le graphique démontre que les taxes proposées dans la réforme sur la fiscalité municipale vont encore accentuer l'écart du fardeau fiscal des détaillants de Montréal et ceux de Plattsburgh, ceux qui sont comparés ici. Ça rendrait la situation encore plus difficile pour les détaillants de Montréal pour concurrencer leurs compétiteurs à Plattsburgh. Donc, non seulement le gouvernement du Québec n'apporte aucune solution ou aucun réconfort aux détaillants qui sont aux prises avec ce problème transfrontalier, mais cette réforme va accentuer le problème.

(22 h 45)

M. Décary: Alors, en conclusion, la réforme de la fiscalité des municipalités n'est autre chose qu'une augmentation d'Impôt déguisée. En effet, des 400 000 000 $ de la réforme, le gouvernement perçoit 100 000 000 $ directement des Québécois et augmente les champs de taxation des municipalités de plus de 500 000 000 $, et ce, au frais des entreprises. Cette réforme touche durement les propriétaires à faibles revenus. Elle taxe tous les propriétaires du Québec, individus comme entreprises, et ce, quel que soit leur niveau de revenus. Cette réforme est régressive et choquante en pleine récession.

De plus, en autorisant de nouveaux champs de taxation qui couvrent plus que le manque à gagner, la réforme n'incite aucunement au redressement des finances publiques municipales, mais transfère tout simplement le fardeau aux entreprises. Le gouvernement du Québec se doit de réduire le potentiel fiscal des municipalités établi dans sa réforme, afin d'inciter les municipalités à assainir leurs dépenses. Cette réforme est régressive, puisqu'elle se traduit par une augmentation importante de l'impôt foncier des entreprises. Contrairement à l'impôt sur le revenu qui est basé sur le profit, les entreprises sont contraintes de payer leurs impôts fonciers, quelle que soit leur situation financière. Dans une période de récession, alors que les profits des entreprises sont souvent inexistants, l'impôt foncier devient un poids très lourd pour celles-ci. Toute augmentation de celui-ci réduit leur marge de manoeuvre, limite leur dynamisme et les rend plus vulnérables aux fluctuations économiques. Il est tout simplement indécent que le gouvernement augmente cet impôt foncier pendant une récession, alors que plusieurs se battent pour leur survie. Faut-il rappeler au gouvernement du Québec que plus de 4000 entreprises ont déclaré faillite en 1990 au Québec, emportant avec elles des milliers d'emplois, et ce, dans toutes les régions du Québec?

Le gouvernement du Québec modifie présentement la structure de taxation des entreprises par la porte arrière. C'est quand même curieux qu'on étudie la fiscalité, principalement dans une commission comme celle-ci. On vient d'avoir un budget, il y a un mois. C'est à cet endroit-là que le débat principal aurait dû avoir lieu. Les augmentations successives de la taxe sur la masse salariale, en somme, de toutes les taxes qui existent au Québec, mais notamment la taxe sur la masse salariale, qu'on appelle la contribution de l'employeur au fonds de santé, ensuite la réforme scolaire, et maintenant cette dernière réforme, non seulement augmentent le fardeau fiscal des entreprises, mais transfèrent ce fardeau sur des taxes indépendantes des profits; ceci réduit considérablement le dynamisme et la flexibilité des PME québécoises et, par conséquent, de l'économie québécoise même. Le gouvernement du Québec se doit d'abandonner sa réforme sur la fiscalité municipale et de revoir en profondeur sa politique fiscale envers les petites entreprises. La structure fiscale des entreprises doit, tout en répondant aux besoins financiers du gouvernement du Québec, être équitable pour toutes les entreprises québécoises et permettre, et même faciliter, le développement et la croissance des PME. Merci.

Le Président (M. Garon): Comme vous avez pris 15 minutes, il reste 30 minutes, donc 15 minutes à chaque parti. M. le ministre, vous avez la parole pour 15 minutes et ensuite 15 minutes au parti de l'Opposition.

M. Ryan: Je m'excuse, M. le Président, j'avais un visiteur et ma famille est une famille de grands personnages; savez-vous que celui qui a 6 pieds, 5 pouces, c'est mon garçon?

Le Président (M. Garon): C'est votre fils?

M. Ryan: Oui. Je voudrais remercier la Fédération canadienne de l'entreprise Indépendante de la présentation qu'elle nous a faite ce soir. Je pense que la vue qui nous est présentée est passablement pessimiste. Je ne pense pas qu'elle corresponde exactement à la réalité, comme nous la percevons nous aussi dans le contact avec les personnes et les entreprises sur le terrain. J'ai remarqué déjà, dans les Interventions de la Fédération canadienne un certain biais idéologique qui n'est pas nécessairement de mauvais aloi, mais dont c'est bon d'être averti aussi.

Je pense que c'est important de situer dans sa juste perspective le programme qui est proposé par le gouvernement et qui se traduit dans le projet de loi 145. J'ai démontré à maintes reprises, depuis déjà plusieurs semaines, la portée exacte de la réforme et, essentiellement, cette portée peut se résumer comme ceci. Tout d'abord, le gouvernement demande aux municipalités d'assumer plus complètement la responsabilité de décision qui relève, à n'en point douter, de leurs compétences propres dans des secteurs comme la voirie locale, la protection policière et le transport en commun. Le gouvernement, s'il demande aux municipalités d'assumer une plus grande part de responsabilités dans ces secteurs, ne le fait pas de gaieté de coeur ni par caprice. Il le fait parce que ses ressources sont très limitées et qu'il est obligé de mettre de l'ordre dans sa propre maison, c'est-à-dire, entre autres choses, d'éliminer des dépenses inutiles et aussi de se délester, dans la mesure raisonnablement possible, de responsabilités qui ne relèvent pas au premier chef de lui. C'est ça qui est le but fondamental de la réforme. Je pense que tout le monde sera d'accord là-dessus, et plus nous pourrons rapprocher les responsabilités du niveau de décision, plus nous arriverons à un équilibre satisfaisant au point de vue démocratique.

Une deuxième raison sous-tend les mesures envisagées par le gouvernement. Nous avons la conviction que, dans la mesure où les décisions non seulement politiques, mais financières et fiscales seront prises au plan local dans ces domaines dont nous discutons, il y aura des chances plus grandes qu'elles soient prises dans un esprit d'économie. Et moi-même, j'ai observé, à titre de député d'une circonscription qui est à moitié rurale, qu'en matière de voirie locale, des travaux peuvent être exécutés sous l'autorité Immédiate de la municipalité à meilleur coût que sous l'autorité du gouvernement dont je fais partie. J'estime que c'est mon devoir de faire en sorte que, surtout quand il s'agit de la voirie locale, on profite de cette chance considérable qui nous est offerte. C'est ça qui est le sens profond de la réforme.

Maintenant, nous disons aux municipalités: En échange de ceci, il faut que nous vous donnions l'accès. Si le gouvernement était au-dessus de ses affaires, qu'il eût un surplus de 5 000 000 000 $ par année, on pourrait dire aux municipalités: Très bien, on ne vous donne plus ces subventions, mais en retour, on vous donne une compensation. Mais on ne peut pas le faire. On est obligés de mettre fin à ces subventions parce qu'on ne l'a pas, l'argent. On ne peut pas le créer, on ne l'a pas. Si vous voulez nous dire: Diminuez les services de santé, diminuez les services d'éducation, diminuez les services de voirie, vous pouvez nous le dire, mais vous ne pouvez pas seulement nous condamner de manière générale sans nous donner un petit peu votre vision de ce que vous attendez du gouvernement. S'il y a des points où vous trouvez qu'il y a des coupures radicales qui s'imposent dans les obligations de base du gouvernement, je pense que vous avez l'obligation de nous les signaler dans la mesure même où vous portez des jugements sévères sur les choses que nous entreprenons, mais je n'ai pas vu cette contrepartie dans le mémoire qui nous est présenté. Il faut transférer cette responsabilité. Il faut en plus que nous donnions aux municipalités le moyen de se procurer les ressources dont elles auront besoin, et un des moyens, c'est la surtaxe sur le non résidentiel.

Pour avoir examiné les données relatives à l'évolution de la fiscalité foncière dans le domaine non résidentiel depuis 10 ans, je n'ai aucune hésitation à affirmer que la fiscalité a évolué beaucoup moins vite que l'appréciation des propriétés, et j'ai fait faire des calculs là-dessus dans certaines municipalités. Je peux vous dire que ce que nous allons faire représente dans l'ensemble une augmentation d'à peu près 3, 1 % de l'ensemble du fardeau des dépenses des municipalités et une augmentation probable d'environ 2, 4 % du fardeau fiscal des entreprises. Je concède avec vous que le foncier a une place relativement plus forte dans le cas de la petite et moyenne entreprise et du commerce de détail, par exemple, que dans le cas de la très grande entreprise. Ça, il y a un point qui est vrai, mais nonobstant cette réserve, je pense que l'augmentation de charge sera une augmentation très modérée si on la compare aux obligations auxquelles nous devons faire face comme société québécoise, de toute manière. On ne peut pas éviter de faire face à ces obligations. Elles sont là, elles sont Inscrites dans la réalité par 'es décisions de tous les gouvernements depuis 30 ans. Là, nous essayons de mettre un peu plus de discipline, un peu plus de vigueur administrative dans la conduite des finances publiques, et ça, c'est une des conséquences. C'est sûr que c'est une des conséquences, mais je pense qu'elle est très circonscrite et très délimitée par rapport à ce que ça aurait pu être si on avait laissé continuer de s'accumuler des déficits de toutes sortes qu'engendraient les politiques gouvernementales suivies au cours des 20 dernières années au Québec.

Ceci étant dit, j'aimerais peut-être vous

poser une question. Dans les moyens que suggère le gouvernement, celui qui vous concerne probablement le plus, c'est la taxe sur le stationnement et la surtaxe sur le non résidentiel. Est-ce que vous avez d'autres moyens à proposer que ceux-là, à supposer que ceux-là ne soient pas acceptables à vos yeux? Qu'est-ce que vous feriez à notre place?

M. Décary: Je pense qu'avant de répondre à cette question précise, j'aimerais répondre aux autres points que vous avez soulevés. Je vous remercie de l'édltorial; il était assez bien conçu. Votre premier point, c'était de mentionner qu'on n'est pas réalistes. Je me demande qui n'est pas réaliste dans cette salle quand on voit les faillites qui augmentent au Québec, quand on voit les ventes au détail qui diminuent, quand on voit... M. Cléroux mentionnait qu'on a eu, dans une seule année, une augmentation de 200 % dans le commerce transfrontalier. Pour ce qui est de nos consommateurs qui vont magasiner à Plattsburgh, l'augmentation est de 400 % dans les quatre dernières années. Alors, je pense que, quand on dit qu'on en a soupé de vos taxes, je pense que c'est une position très réaliste. Ça, c'est votre premier point.

Votre deuxième, c'était de nous dire que vous avez décelé une teinte idéologique dans nos propos. C'est drôle, l'année passée, quand on a appuyé le ministre des Finances du Québec quand il a annoncé son désir d'harmoniser avec Ottawa, on ne nous a pas accusés d'être teintés Idéologlquement.

Troisièmement, vous dites que l'une des intentions de votre réforme, c'est de demander aux municipalités d'assumer une plus grande responsabilité des services pour rapprocher la taxation du niveau de décision. Ça, c'est beau, mais vous transférez des responsabilités, vous coupez les subventions, en somme, vous ne coupez pas vos taxes en conséquence. Pour nous, ce que ça représente, vous pouvez l'envelopper comme vous voulez avec des ficelles de tous genres, mais ça représente encore une fois une autre augmentation de taxes. Vous allez dire que vous êtes très responsables, que c'est la faute des autres gouvernements si on a trop de taxes. Ottawa va dire la même chose, et les municipalités, mais, en bout de piste, c'est nous qui écopons et c'est notre économie qui en souffre. Ceci dit, je note que vous avez au moins le mérite d'être un joueur d'équipe. Vous faites la job de solidarité avec le gouvernement; c'est normalement la job du ministre des Finances d'annoncer des augmentations de taxes de cette nature, des taxes sur les entreprises.

Un autre point que vous avez soulevé, c'est qu'on ne donne pas la contrepartie. Un Instant! Quand on a eu le discours du ministre des Finances il y a un mois environ, dans son discours, le ministre lui-même mentionne qu'année après année, les dépenses gouvernementales au Québec augmentent de 3 % de plus que le coût de la vie. Il donne ça de façon philosophique, et il ne semble pas y avoir grand-chose à faire. Nous, ce qu'on vous dit - et ça, c'est une contrepartie - commencez donc à regarder les raisons pour lesquelles vos dépenses augmentent toujours, année après année, depuis très longtemps. Elles augmentent toujours d'à peu près 3 % de plus que le coût de la vie. Alors, je pense que vous avez un examen de conscience à faire. Ceci dit, je suis prêt pour un deuxième éditorial. J'aimerais peut-être juste ajouter quelque chose.

M. Ryan: M. le Président, je voudrais peut-être répondre à M. Décary.

Le Président (M. Garon): Oui.

M. Ryan: Est-ce que c'est le temps du gouvernement?

Le Président (M. Garon): Oui.

M. Ryan: Merci. Quand vous dites que les dépenses du gouvernement ont augmenté d'à peu près 3 % de plus par année que l'inflation, c'est absolument faux pour les cinq dernières années. L'augmentation moyenne des dépenses gouvernementales jusqu'à l'année dernière a été d'à peu près 4,6 % ou quelque chose comme ça au cours des quatre ou cinq dernières années. Ça a été à peine un dixième ou deux dixièmes supérieur à l'inflation. Ça a suivi de très proche, et pour la première fois depuis très longtemps dans l'histoire des finances publiques.

M. Décary: Je vous invite à regarder le discours sur le budget.

M. Ryan: Dans le dernier budget, il y a une augmentation plus considérable, mais je vous dis que, durant les années précédentes, les cinq années précédentes, l'augmentation a été, au maximum, d'un point supérieure à l'inflation. Puis ça, quand on pense qu'on doit passer par des conventions collectives pour toutes nos dépenses salariales, vous reconnaîtrez que ce n'est pas beaucoup. Je vous défie de contredire ça.
(23 heures)

M. Cléroux: Mais, ce que j'aimerais...

M. Ryan: Deuxième point, si vous me permettez. Vous dites qu'on va aller chercher 500 000 000 $ sur le dos des entreprises, à la page 7 de votre mémoire. C'est faux. Ça, les 500 000 000 $ que vous mentionnez, c'est le potentiel maximum. Les sources de revenus qui sont ouvertes aux municipalités, nous le savons tous qu'elles ne seront pas utilisées au maximum. C'est le cas des taxes qui existent déjà actuellement. Puis de ces 500 000 000 $, il y en a une partie importante qui va venir des individus et

non pas des entreprises. Ce que nous allons aller chercher, ce sont les propriétaires de véhicules automobiles. Ça ne vient pas des entreprises, ce sont des particuliers qui sont propriétaires d'automobiles. Ce que nous allons demander à ceux qui font des transactions immobilières, ça ne vient pas des compagnies. Ça vient des particuliers. Si ce sont des compagnies, dans ce temps-là, c'est normal qu'elles paient un certain montant, comme les particuliers, sur les transactions qu'elles feront parce que, de manière très générale, les transactions s'accompagnent d'une appréciation sensible de la valeur de la propriété.

Tout ça pour dire que je prends bonne note des observations que vous nous faites. J'aimerais beaucoup avoir un autre chapitre avec des recommandations peut-être plus précises. Je vous pose une question pour l'augmentation des dépenses. Nous avons réussi la performance dont j'ai parlé, une différence d'un point par rapport à l'inflation alors que les dépenses de santé augmentent inéluctablement. Puis il n'y a pas une fédération canadienne indépendante au monde qui va empêcher la population de vieillir au Québec, d'avoir besoin de plus de soins médicaux, de soins hospitaliers à cause de ça. Il faut bien qu'on y fasse face comme société. C'est dans ce sens-là que je dénote, des fois, un certain biais qui fait partie de nos moeurs démocratiques, mais que j'ai le droit de constater moi aussi. C'est ça, les responsabilités auxquelles fait face le gouvernement, et, dans le contexte où nous sommes, nous avons agi avec une discipline qui a été assez remarquable, tout compte fait. Je ne prétends pas que ce soit parfait, il y a toujours matière à amélioration.

M. Cléroux: Il y a deux points que j'aimerais soulever ici. Le premier, c'est que votre réforme veut rapprocher les dépenses au niveau municipal et les responsabilités. Bon, nous, on n'est pas contre ce principe-là, mais le problème, comme vous l'avez souligné, les 561 000 000 $, c'est un potentiel. Sauf que pourquoi avoir mis un potentiel si élevé, beaucoup plus élevé que le transfert des coûts aux municipalités? Nous, on est très inquiets de voir donner un potentiel de taxation si élevé aux municipalités lorsque vous auriez pu, pour les inciter à assainir leurs dépenses publiques, réduire ce potentiel-là grandement.

Ceci dit, vous demandez des propositions. On est très conscients des difficultés financières du gouvernement du Québec, comme d'autres gouvernements. On est très conscients des responsabilités des entreprises. On a suggéré depuis longtemps de réduire, même d'éliminer les subventions aux entreprises comme moyen de réduire les dépenses parce que, lorsque vous donnez une subvention à une entreprise, vous éliminez la concurrence, vous biaisez la concurrence à l'entreprise qui n'en reçoit pas. Donc, on n'a jamais parlé de réduire les programmes sociaux ou même les programmes de santé. On a regardé dans notre propre cour puis on a dit: On est prêt à sacrifier les subventions aux entreprises.

Et de plus, ce qui nous inquiète beaucoup dans cette réforme, comme dans le rapport qu'on a publié, c'est que de plus en plus au Québec, pour aller chercher l'argent dans les poches des entreprises, on va vers une taxation rigide, une taxation qui est indépendante des profits. Et ça. c'est très dangereux parce que, dans une période de récession, les petites entreprises, elles, sont désavantagées. On est conscients que les entreprises doivent payer des taxes. On ne dit pas qu'on doit éliminer les taxes. Ce qu'on dit, c'est qu'on doit changer la distribution et mettre plus d'emphase sur l'Impôt sur le revenu et beaucoup moins d'emphase sur la taxe sur la masse salariale et les taxes au niveau local. Donc, on est très conscients de nos responsabilités, mais on veut que le gouvernement s'assoit et pense à la distribution, à la structure fiscale des entreprises au lieu de nous lancer des réformes ici et là et d'augmenter les taxes sans cohésion, j'oserais dire.

Le Président (M. Garon): Alors, le temps étant même dépassé largement par une minute, j'invite le député de Jonquière à prendre la parole.

M. Dufour: Oui. Je constate que les négociations ou les discussions qu'on a auraient pu se faire dans d'autres forums. On aurait pu mettre cartes sur table et discuter parce que, là, on est bousculés et on a l'Impression d'être dans un marathon; on doit essayer de trouver un peu des éléments, mais, moi, j'ai bien compris que le cri que vous nous transmettez, c'est que les entreprises ont de la difficulté et qu'elles en arrachent. On l'a dit aussi. Ce n'est pas le temps de leur donner encore un coup sur la tête, elles n'ont même pas la tête sortie de l'eau: 4000 faillites en 1990. Vous dites à la page 5: Cette réforme est régressive puisqu'elle se traduit par une augmentation importante de l'impôt foncier des entreprises. On ne demande pas beaucoup d'avenues à explorer. Vous dites: Contrairement à l'impôt sur le revenu qui est basé sur le profit. Donc, à ce moment-là, j'ai l'impression que vous donnez une avenue. C'est évident que le ministre va dire: On ne veut pas toucher à l'impôt foncier, parce qu'il ne veut pas toucher à l'impôt sur le revenu. Aïe! on se compare avec l'Ontario, puis s'il fallait qu'on soit différents ou que ça ait augmenté, on vient de faire un crime de lèse-majesté. Il faut absolument qu'on ressemble aux autres, mais moi, j'ai compris qu'on aurait pu faire la même réforme, parce que ça ne représente pas 1 %, ce qu'on va chercher, puis c'est 100 000 000 $ la première année. Donc, ce n'est pas tout à fait...

Dans le fond, le ministre met beaucoup

d'emphase sur sa réforme, puis il essaie de convaincre les gens qu'il y a de la conversion, mais on a de la difficulté. On a commencé, on est rendus à la fin de la soirée, presque en même temps qu'à matin. Vous nous dites exactement ce que l'Union des municipalités nous a dit: Nous autres, on travaille avec le peuple; vous autres, vous travaillez avec vos entreprises. Les problèmes, c'est vous autres qui les absorbez. C'est clair, c'est net, pas besoin de faire *un* grand dessin. Vous avez beau nous dire n'importe quoi. Il y a 400 000 000 $, on paie de notre part là-dedans et on va avoir de la difficulté à vivre et à se faire ramasser.

Je regarde le graphique 4 que vous avez pris la peine de faire et je le trouve intéressant. Les petites entreprises supportent un fardeau fiscal plus élevé au Québec. Depuis le début de la réforme, on fait des comparaisons avec l'Ontario, mais si j'additionne l'effort fiscal des entreprises de l'Ontario, c'est peut-être vrai. Si *on* prend les mêmes chiffres, basés toujours sur vos tableaux, il semblait que le Québec était avantagé au départ avec l'impôt sur les entreprises, mais avec la réforme Ryan, on vient de reprendre un coup d'avance. À l'oeil, c'est peut-être 7 % à 8 % de plus. Là, on vient de perdre la comparaison et comme on est dans une économie d'échanges entre les États et autres, à ce moment-là, on vient de défavoriser les entreprises du Québec.

J'ai entendu pleurer plusieurs fois depuis la semaine passée concernant le Michigan, le New Jersey, New York, l'Ohio, la Pennsylvanie, le Massachusetts; on a eu des beaux discours là-dessus. Là, c'était très très triste et je regarde ça aujourd'hui. Mais c'est quoi, cette histoire-là de nous faire pleurer? Vous n'avez pas de raison de pleurer pantoute. Ils sont avantagés par rapport à nous autres. Donc, ça veut dire que s'ils veulent faire des échanges des entreprises en prenant toutes leurs taxations, ils sont avantagés déjà. Ça fait que la réforme Ryan ne fait qu'empirer le cas, puis on nous a dit: Restez bien tranquilles, dans le fond, ça pourrait être pire. Bien sûr que ça pourrait être pire. La politique du moins pire.

Ça me semble, en tout cas, et ce que je maintiens et ce que j'affirme depuis le début, c'est que c'est une réforme qui n'avait pas lieu, qui a été mal préparée, puis on n'aurait pas dû la jeter comme ça sur le terrain, puis dire: On est prêts à passer tout le monde dans la machine ou dans le tordeur. Il aurait fallu qu'on y aille beaucoup plus mollement, plus modérément. Vous avez compris aussi, comme plusieurs nous l'ont dit, qu'en fin de compte, les montants qu'on venait chercher étaient vraiment un délestage gouvernemental. Ce n'est pas une réforme comme on l'entend, qui responsabilise des individus ou autre. C'est vraiment ça.

Par rapport à ça, s'il n'y a pas de changement d'apporté, comment pensez-vous que ça pourrait affecter le nombre d'entreprises au Québec? Vous avez dit: En 1990, c'est 4000. Est-ce que vous avez une approximation par rapport a cette réforme-là? On rajoute encore des charges. Est-ce que vous avez des analyses qui permettent de dire que ça pourrait accélérer de 5 %, de 10 %?

M. Cléroux: M. Ryan nous a déjà dit qu'on était trop alarmants.

M. Dufour: Des fois, à nous autres aussi.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Cléroux: Je n'ajouterai pas à nos péchés. C'est impossible pour nous de dire qu'il y aura 1000 faillites de plus l'an prochain à cause de la réforme. Je pense que ce ne serait pas équitable de dire ça. Par contre, il y a eu 4000 faillites l'an passé au Québec. C'est ie taux le plus élevé au Canada. La situation est très pénible, particulièrement dans la région de Montréal, pas seulement pour les manufacturiers mais aussi pour le commerce de détail. Il est évident qu'en augmentant ie fardeau fiscal, on va encore empirer la situation. Et s'il y a des gens qui font faillite, il y a aussi des gens qui partent. Il y a des gens qui votent par leurs pieds, c'est-à-dire qu'il y a des gens qui déménagent. On en voit de plus en plus. On a beaucoup de nos membres qui font des études pour déménager aux États-Unis parce qu'ils considèrent que les lois sur le travail, la fiscalité, et tout ça, c'est trop difficile de fonctionner ici. Donc, on est en train de déménager. Évidemment, la réforme qu'on nous propose ici n'est pas le seul élément, mais c'est un élément de plus qui va forcer les gens à partir ou à quitter leur emploi, leur "business".

M. Dufour: En date du 4 juin 1991, est-ce que vous pourriez être aussi optimistes que notre jovialiste ministre des Finances qui prétend que le tunnel commence à finir et que la récession commence, qu'on va commencer à lui voir le bout de l'ombrage? Le ministre des Affaires municipales aussi, lorsque je le questionnais, m'a déjà dit qu'il souhaitait que la récession soit terminée quand sa réforme s'appliquerait.

M. Cléroux: Mais nous aussi, on...

M. Dufour: Est-ce que vous partagez une partie de cet optimisme-là ou si vous n'êtes pas capables?

M. Cléroux: Nous aussi, on souhaite que la récession soit terminée par la fin de l'année 1991, mais on ne ie pense pas. D'après les informations qu'on a, on parle à nos membres tous les jours, la récession n'est pas terminée. On est probablement rendus dans le fond du

baril. On est en train de remonter, mais ça se fait très très lentement. On le voit encore avec le taux de chômage qui n'est pas descendu. Ça va se faire très très lentement, beaucoup plus lentement que la dernière reprise économique.

Mme Marois: Combien il reste de temps?

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

Mme Marois: Merci, M. le Président. Alors, juste pour un peu supporter ce que vous avanciez quant à la croissance des dépenses publiques, je référerais le ministre des Affaires municipales à l'annexe B du discours sur le budget qui dit bien que le gouvernement a excédé de plus d'un point de pourcentage la croissance des dépenses par rapport à la croissance du PIB et que, justement, son objectif - et on peut bien prendre ses désirs pour des réalités là - c'est de le ramener à pas plus de 1 %. Alors, je veux bien que l'objectif soit cela, cependant, la réalité est autre chose. Alors...

M. Ryan: Prenez les cinq dernières années...

Mme Marois: ...j'ai les documents devant moi.

M. Ryan: Prenez les cinq dernières années...

Mme Marois: On dit: Pour ce faire, le taux de croissance des dépenses ne devrait pas excéder...

M. Ryan: On l'a reconnu pour 1990-1991.

Mme Marois: ...l'inflation de plus d'un point de pourcentage. Le ministre, tout à l'heure, semblait dire qu'on avait réussi à maintenir la croissance des dépenses à pas plus d'un point de pourcentage de plus que la croissance du PIB. Or, ce n'est pas tout à fait...

M. Ryan: M. le Président...

Mme Marois: ...ce que dit son collègue, le ministre des Finances.

M. Ryan: ...question de règlement, M. le Président.

Le Président (M. Garon): Oui, M. le député d'Argenteuil.

M. Ryan: Je voudrais simplement préciser. J'ai parlé des cinq dernières années, pas de l'année 1990-1991. Nous savons tous qu'il y a eu un dépassement à cause de la récession. Prenez les quatre années précédentes et on en reparlera.

Mme Marois: Bon, parce qu'on fait référence justement ici à l'année qui précède 1990-1991 et non pas 1991-1992, où on mentionne qu'effectivement, les dépenses du secteur public ont largement dépassé le taux de croissance du PIB. Alors donc, il faut au moins s'entendre sur un certain nombre de données qui sont comparables.

Moi, je suis toujours craintive quand on me dit: Nous établissons un champ de taxation, nous établissons un maximum et c'est évident qu'on n'ira pas au maximum. Or, moi, d'expérience, je sais très bien qu'à partir du moment où on en fixe un, on risque d'y aller. Je pense que les représentants des entreprises ont raison de nous souligner le risque qu'il y a là.

(23 h 15)

D'autre part, quand le ministre dit... Ça fait plusieurs fois que je l'entend me le dire, parce que je lui ai posé la question aussi à l'Assemblée lors de nos débats, j'ai dit: Quel est l'Impact sur les entreprises en termes d'emploi? Vous-même, vous avez dit: On ne peut pas le mesurer très spécifiquement. La Chambre de commerce nous a dit la même chose cet après-midi. Elle dit: Ce n'est pas très grave, finalement, c'est 2,4 %, en moyenne, d'augmentation. Je ne pense pas trahir les informations du ministre, que le ministre nous a transmises, sauf qu'une moyenne, c'est trompeur et c'est ça le drame. C'est trompeur, et j'aimerais ça entendre les gens de la Fédération nous en parler. C'est trompeur dans le sens où, souvent, ça touche fort différemment les secteurs industriels et les entreprises, selon leur importance. Je me méfie toujours des moyennes parce que je sais fort bien que ça nous réserve de très mauvaises surprises quand on tire la ligne et qu'on va voir concrètement sur le terrain.

Alors, dans ce sens-là, j'aimerais, d'une part, que vous me parliez un peu de ce 2,4 % qui a l'air tellement minime qu'on se dit: Mais alors, c'est vraiment ridicule. C'est une tempête dans un verre d'eau. C'est ce qu'on nous dit d'une part. D'autre part, comme critique en matière d'industrie et commerce, je suis souvent amenée à questionner le ministre de l'Industrie et du Commerce qui me dit toujours: Ah! J'ai consulté les entreprises concernées, j'ai évalué avec elles l'impact, etc. J'aimerais savoir si, dans le cas présent, on a effectivement évalué avec vous ou si on vous a consulté sur les scénarios quant à l'imposition de ces nouvelles taxes ou quant à leur effet - si on ne veut pas parler d'imposition, là - sur vos différents secteurs d'activité.

Le dernier élément, et mon collègue en a parlé un petit peu, vous parlez de la notion, évidemment, de régressivité des taxes foncières versus la notion de progressivité selon les revenus. Une des craintes que notre gouvernement avait eue à cet égard-là, c'était les échappatoires que risquaient de présenter les déclarations de profits Ici au Québec, par exemple, et donc pouvant nous échapper. On était ailé, effectivement, vers une taxe, par exemple sur la masse salariale. Je pense qu'on s'en souviendra.

Maintenant, est-ce que, dans le cas de la petite et de la moyenne entreprise, ça vous concerne réellement? Les échappatoires sont peut-être un petit peu moins significatives parce que, généralement, vous n'êtes pas membres de multinationales ou parties à des multinationales, donc c'est difficile pour les entreprises de quitter le territoire québécois pour déclarer, par exemple, leurs profits.

Alors, j'aimerais ça que vous fassiez un petit peu un tour de piste sur toutes les questions que je soulève, mais la première, est-ce que, comme souvent me le dit le ministre de l'Industrie et du Commerce, vous avez été consulté sur la question de ces nouvelles mesures qu'on adresse aux entreprises?

M. Cléroux: Non seulement on n'a pas été consultés, mais on a failli ne pas être ici ce soir. Ça a même été très difficile d'être ici ce soir. On a même été refusés à notre première demande qui était en bonne et due forme, il y a de ça deux semaines. J'aimerais aussi souligner que ça a été impossible et très difficile d'obtenir de l'information du ministère pour faire nos études. Donc, lorsque vous parlez des 2,3 % d'augmentation, j'aimerais bien vous dire que je pense que personne ne le sait, et, nous, on a essayé d'obtenir de plus en plus d'informations du ministère pour savoir quel serait l'impact. On a obtenu quelques chiffres qui... Comme vous l'avez souligné, c'est une moyenne; je ne sais pas si ces 2,3 % là existent vraiment, mais pour certaines villes comme la ville de Montréal, on parle plutôt de 30 %, pour une ville comme Saint-Hubert, j'ai ici 15 %, une autre ville comme Chicoutimi, on parle de 28 %. On a vu d'autres villes... Il faut bien comprendre que, pour les villes qui n'ont pas beaucoup d'entreprises, l'assiette fiscale est beaucoup réduite. On peut parler jusqu'à 75 %, 80 %. Ça, c'est des chiffres que j'ai un peu de peine à vous dire parce que ce ne sont pas des chiffres qui viennent de moi mais qui viennent du ministère; donc, je les ai eus... Je suis un peu la tierce partie.

Donc, oui, il y a un problème. Un des problèmes fondamentaux de la réforme... De toute façon, la réforme, on nous a dit pendant six mois: Attendez. La réforme n'est pas complète. On va faire des changements. Lorsqu'on est arrivé au 15 mai, on nous a dit: Oui, mais le processus va très vite. 15 mai, c'était voilà deux semaines. On avait des nouvelles données, on avait maintenant une taxe d'affaires qu'on avait pensé éliminer auparavant, et tout ça. Et on se retrouve en commission parlementaire à peu près 28 heures après avoir été convoqués puisqu'on a été convoqués hier, environ à 19 heures, donc, tout ça n'a pas facilité nos analyses, mais quand même, ça nous a donné un portrait. Je pense qu'on a été capables de vous donner un portrait de ce que serait la réforme. Peut-être si vous voulez parler des échappatoires.

M. Décary: Sur la question des échappatoires, je ne pense pas que c'était ça, le problème ou la principale raison pour laquelle le gouvernement a choisi d'imposer des taxes à la masse salariale plutôt que des taxes sur le profit. Le ministre des Finances a indiqué il y a deux ans que la raison, c'est qu'il voulait encourager les entreprises les plus performantes, donc celles qui font le plus de profit. Les échappatoires, c'est une fausse explication, parce qu'en matière de compétence administrative ou au niveau de la collection des taxes, je vous garantis qu'il y a cette compétence au Québec, et il n'y avait pas de problème de ce côté-là. La vraie raison, c'est que le gouvernement sait fort bien que les taxes à la masse salariale, qui n'ont rien à voir avec le niveau de rentabilité de l'entreprise, c'est des taxes qui sont prévisibles. Bon an, mal an, que les choses aillent bien ou mal, ça ne change pas. Les recettes sont très prévisibles et c'est une forme de police d'assurance que le gouvernement du Québec a choisi de se donner. C'est ça, la raison.

Le Président (M. Garon): Je vous remercie. Le temps dévolu à chaque parti étant écoulé, même un petit peu dépassé de part et d'autre, je remercie la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante. Je peux vous dire qu'aussitôt que nous avons su que vous vouliez être entendus, on a fait notre possible pour que vous le soyez, mais, de ma part, je l'ai su très récemment, au début de la semaine. Je suis très content que vous ayez pu vous faire entendre, même si ça a été tardivement. Mais, pour ma part, je ne l'avais pas su avant et je n'ai pas pu faire de démarches auparavant.

M. Décary: M. le Président, j'aimerais souligner la collaboration qu'on a reçue du président de la commission. Il a retourné ses appels non seulement le jour même, mais en moins d'une heure. Et c'est hautement apprécié. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Garon): Merci, M. Décary. Maintenant, je demande aux représentants de la ville de Saint-Romuald de s'approcher de la table de délibérations et je vais demander au représentant, M. le promaire, M. Garneau, de présenter les gens qui l'accompagnent en lui rappelant qu'il a 45 minutes - s'il veut prendre un consentement pour dépasser minuit - que vous avez 15 minutes pour exposer votre mémoire et, ensuite, chaque parti aura 15 minutes, le parti ministériel et le parti de l'Opposition. Chaque minute que vous prendrez en moins sera répartie également et chaque minute que vous prendrez en plus sera soustraite du temps de parole, et dans la même proportion, des deux partis politiques. M. Garneau.

Ville de Saint-Romuald

M. Garneau (Jean): Je voudrais, dans un premier temps, vous présenter M. Delisle qui va présenter le mémoire que la ville de Saint-Romuald a préparé. L'autre personne qui nous accompagne, c'est M. Tremblay qui est directeur général de la ville de Saint-Romuald. Je garde mes commentaires, si vous voulez bien, pour la fin. Merci.

M. Delisle (Pierre): M. le Président, Mmes et MM. les députés, M. le ministre, nous aussi avons été convoqués seulement tard hier. Donc, le mémoire que nous avons déposé cet après-midi a été confectionné très rapidement. Permettez-moi d'abord de résumer la présence ici de Salnt-Romuald. Nous n'avons pas l'Intention d'Intervenir sur l'ensemble de la réforme déposée le 15 mai dernier par le ministre des Affaires municipales, mais bien sur un point central qui concerne l'introduction d'un nouveau régime fiscal pour les raffineries de pétrole.

La municipalité de Saint-Romuald est directement concernée par ces modifications en profondeur, puisqu'elle est la seule municipalité du Québec à l'extérieur de la région de Montréal à compter une raffinerie sur son territoire. Il appert que l'introduction d'un tel régime fiscal pour les raffineries aura, à court terme, des conséquences néfastes dans le sens d'un effritement du pouvoir fiscal des municipalités quant aux immeubles industriels. De plus, ce régime fiscal nouveau et particulier vient sérieusement remettre en cause, MM. et Mmes les députés, le modus vivendi auquel en étaient arrivées les différentes Industries au cours des dernières années.

La réforme fiscale de 1980 visait de nombreux objectifs que je vous résume à la page 2 du mémoire, à savoir que tous les immeubles sur le territoire d'une municipalité sont portés au rôle, que l'ensemble est regroupé suivant le concept d'unité d'évaluation, que les valeurs devront représenter une même proportion de la valeur réelle respective, que tous les immeubles qui sont au rôle sont, en principe, imposables. On prévoyait aussi dans la réforme de 1980 une taxe d'affaires basée sur la valeur locative et surtout la limitation du pouvoir d'imposition foncière des commissions scolaires à un plafond de 6 % ou 0, 25 $ par 100 $ d'évaluation.

Ces principes, depuis 1980, ont été corrigés de nombreuses fois, particulièrement en ce qui concerne le champ d'impôt foncier scolaire qui a été remis en bonne partie aux commissions scolaires et surtout - et c'est le point que nous voulons exposer ce soir - la multiplication des exceptions aux principes de la réforme, en particulier les principes d'équité fiscale qui l'avaient guidée. Alors qu'en 1980, on prévoyait quatre régimes fiscaux particuliers, soit pour les terrains de golf, les fermes et boisés, les réseaux de distribution de gaz, télécommunications, énergie électrique et les roulottes, on y a ajouté, dès 1980, par amendement, les presbytères; en 1985-1986, les producteurs forestiers; en 1988, les camps de piégeage; et, dans la réforme, on voudrait introduire une nouvelle disposition qui allégerait le fardeau fiscal de certaines catégories de propriétaires fonciers, particulièrement les raffineries. Nous croyons, quant à nous, que le législateur a ainsi ouvert et ouvrirait la porte par ces nouveaux amendements à un lobbying très fort de groupes de pression économique qui réclament de plus en plus de mesures fiscales favorables, le tout au détriment du pouvoir de taxation des municipalités.

Quels sont les objets de la réforme qui nous inquiètent, MM. et Mmes les députés? Ce sont essentiellement la modification du régime fiscal des raffineries que l'on retrouve dans trois éléments d'amendement du projet de loi 145 - je suis à la page 4 du mémoire - particulièrement l'article 32 du projet de loi 145 qui apporte une modification à l'article 65 de la loi, le fameux article 65 sur la machinerie industrielle, et qui prévoit que les immeubles faisant partie d'une raffinerie de pétrole ne seront plus visés par le paragraphe 1° de cet article qui concerne toute machine, appareil ainsi que leurs accessoires utiisés principalement à des fins de production Industrielle.

Dorénavant, si le projet de loi est adopté et entre en vigueur, c'est le nouveau paragraphe 1. 1 de l'article 65 qui régira l'imposabilité des immeubles d'une raffinerie. Seront donc exclus du rôle, par conséquence, les immeubles qui sont situés dans l'aire de production d'une raffinerie de pétrole, à l'exception du terrain, de tout ouvrage d'aménagement du terrain, de toute construction destinée à loger ou à abriter des personnes, des animaux ou des choses, ou de toute base sur laquelle un bien est placé ou est destiné à l'être.

Ce n'est pas là tout dans la réforme. L'article 116, beaucoup plus loin, donc, dans le projet de loi 145, ajoute également une disposition créant un régime fiscal particulier pour les raffineries. Le nouvel article 231. 3 disposerait que la valeur des immeubles qui font partie d'une raffinerie serait établie conformément aux articles 42 à 46. 1 de la loi - les principes généraux - comme tout autre immeuble, mais en soustrayant de cette valeur la moitié de la valeur des réservoirs autres que ceux destinés à l'entreposage de produits pétroliers qui sont portés au rôle. Un conduit qui est l'accessoire d'un réservoir y est assimilé, sauf un oléoduc.

En résumé, les raffineries de pétrole ne seraient imposées que pour ce qui est du terrain, ça, c'est certain, des ouvrages d'aménagement du terrain - beaucoup s'Interrogent sur la signification de cette expression - des bâtiments destinés à loger ou à abriter des personnes, des animaux ou des choses - Nous verrons plus loin

que Saint-Romuald a fait les frais d'une jurisprudence exactement sur cette notion. Et, enfin, des bases - s'agit-il des fondations? On ne le sait pas - où sont placés des biens ou destinés à l'être selon leur valeur, sauf pour la moitié de la valeur des réservoirs portés au rôle et servant à autre chose que l'entreposage de produits pétroliers. S'agit-il de produits finis?

Les difficultés que nous retrouvons dans l'interprétation de ces nouvelles dispositions. Bien, il faut d'abord se rappeler que le projet de loi établirait le principe que les immeubles qui font partie d'une raffinerie ne sont pas imposables, sauf exceptions mentionnées au paragraphe qui précède. Nous désirons rappeler à cette commission que les tribunaux ont toujours interprété très restrictivement toute exception à un principe établi par la loi. L'impact négatif de l'Interprétation de ces nouvelles dispositions par les tribunaux pourrait être supérieur à ce que nous vous représenterons dans le tableau joint en annexe 1, que nous analyserons un peu plus loin et qui concerne le calcul des exemptions et de la perte fiscale pour la municipalité de Saint-Romuald, soit une somme d'environ 22 000 000 $.
(23 h 30)

Selon le texte des articles 65 et 231. 3 proposés dans le projet de loi, il y a un certain nombre de termes qui devront être interprétés par les tribunaux puisqu'ils constituent des concepts juridiques n'existant pas dans la loi actuelle. Par exemple, sont non définis et sujets à interprétation nouvelle les termes suivants: aire de production d'une raffinerie - où est-ce que ça commence et où est-ce que ça finit? - ouvrage d'aménagement du terrain, construction destinée à loger ou à abriter des personnes, des animaux ou des choses, toute base sur laquelle un bien est placé, réservoirs portés au rôle et réservoirs destinés à l'entreprosage de produits pétroliers.

Selon nous, et c'est notre modeste avis, le projet de loi introduit un ensemble d'incertitudes juridiques qui auront pour effet de plonger les municipalités qui ont des raffineries sur *leur* territoire dans l'insécurité. Il sera d'autant plus difficile d'établir clairement le fardeau fiscal des raffineries que le projet de loi introduit des concepts nouveaux pour l'établir. Il y a plus. Au cours des 20 dernières années, les municipalités qui ont des raffineries et, en général, les municipalités qui ont de l'industrie lourde sur leur territoire ont dû faire face à de nombreux et coûteux procès judiciaires relativement à la taxation de ces immeubles particuliers. Ces municipalités ont parfois réussi à éviter le processus judiciaire, au cours des dernières années particulièrement, en concluant des ententes hors cour avec les raffineries de pétrole quant à leur fardeau fiscal. Nous vous annexons, à l'annexe 2, le règlement hors cour particulier intervenu dans le cas d'Ultramar et de la ville de Saint-Romuald.

Les tribunaux ont été saisis de nombreux litiges, particulièrement à Saint-Romuald. Nous vous citons - je ne les réanalyserai pas, vu l'heure tardive - les affaires Golden Eagle, qui est l'ancêtre d'Ultramar, et Saint-Romuald en 1976 en Cour provinciale, où la Cour provinciale, d'abord, et ensuite la Cour d'appel ont dû analyser justement la définition du mot "bâtiment" dans l'ancienne Loi sur l'évaluation foncière, définition qui réapparaîtrait dans votre projet d'amendement. À la page 7 du mémoire, l'analyse de l'arrêt Saint-Romuald d'Etchemin contre Ultramar en 1985 où, de nouveau, la Cour provinciale a dû se pencher sur l'interprétation de l'article 65 de la loi actuelle sur la fiscalité, particulièrement sur les mots "machine", "appareil" et "accessoires".

Le projet de loi, s'il était adopté, viendrait bouleverser l'équilibre qui s'est ainsi tissé entre la municipalité de Saint-Romuald et la raffinerie puisque cette question est maintenant réglée. L'entente présentement en vigueur pour les années à venir risque d'être sérieusement mise en doute devant les tribunaux en raison des modifications proposées au régime fiscal des raffineries par le projet de loi. Le problème est d'autant plus sérieux qu'en ce qui concerne le régime fiscal des raffineries de pétrole, les municipalités font face à des contribuables ayant des moyens financiers énormes et prêts à pousser le processus judiciaire jusqu'au bout pour faire déterminer leurs droits.

Le troisième problème que nous voyons dans la réforme, c'est le danger de la multiplication des exceptions. Le régime fiscal des raffineries de pétrole prévu au projet de loi 145 n'est que le dernier d'une série d'exclusions totales ou partielles du champ de taxation des municipalités, exclusions qui, selon nous, risquent de se reproduire dans un proche avenir. Déjà, certaines industries bénéficient de tarifs préférentiels en matière d'énergie électrique en venant s'établir au Québec. En période de récession économique, les investissements et la création d'emplois qui en découlent se font plus rares.

Pour attirer des investissements au Québec, le gouvernement possède tout un attirail de mesures diversifiées: subventions, exemptions fiscales, tarifs préférentiels, participation financière, aide de sociétés d'État. Mais L'État lui-même faisant face à une crise budgétaire, l'idée de créer des exemptions de taxes municipales pour certaines industries devient d'autant plus attrayante que la ponction s'effectue non pas sur le budget de l'État provincial, mais sur celui des municipalités. Il y a déjà eu des précédents, nous en avons parlé, mais le précédent qui est en voie d'être créé relativement aux raffineries est beaucoup plus important. Il constitue un pas énorme dans le sens de l'effritement du pouvoir de taxation. Et c'est ce dernier précédent que nous vous demandons de ne point créer. En offrant aux raffineries de pétrole un régime fiscal particulier qui leur est favorable, le

gouvernement du Québec ouvre la porte aux pressions politiques de toutes sortes. De nombreuses Industries, certaines fortement pourvoyeuses d'emplois, frapperont certainement à la porte pour demander leur propre part d'exemptions fiscales. Laisser passer un tel précédent aura aussi pour conséquence une perte de revenus pour les municipalités qui se répercutera nécessairement sur la part du fardeau fiscal à assumer par les contribuables ordinaires, soit les propriétaires de résidences et les petits commerces. Les considérations d'équité fiscale entrent donc en ligne de compte dans l'étude de ce projet.

Enfin, il est plutôt curieux, alors que le gouvernement décide unilatéralement de transférer une partie de ses responsabilités aux municipalités, que l'on permette une nouvelle brèche dans le pouvoir de taxation de ces dernières. De tels agissements, sans la consultation et le consensus du monde municipal, ne sont pas sans soulever des inquiétudes chez les élus municipaux de Saint-Romuald et d'ailleurs. Eux aussi ont des préoccupations de saine gestion des affaires publiques relevant de leurs compétences.

Alors, parlons maintenant de l'impact financier de cet amendement. Selon le règlement entériné par le bureau de révision, division de Québec, en janvier 1989 - ce n'est pas si vieux, deux ans - la valeur inscrite au rôle d'évaluation pour les exercices 1987-1988 était de 70 000 000 $ pour une valeur réelle de 86 000 000 $, avec une médiane de 81 %. Ce sont des facteurs dont le ministre est certainement au courant. Tel qu'il appert au tableau préparé par la firme d'évaluateurs Évimbec, qui sont les évaluateurs municipaux de Saint-Romuald, la valeur déposée de la raffinerie Ultramar pour l'exercice 1991 est de 109 900 000 $, en tenant compte d'agrandissements survenus depuis à la raffinerie et de l'indexation générale du rôle qui a été faite en 1989. Selon les détails qui apparaissent à l'annexe 1, la réforme proposée ferait perdre 22 000 000 $ d'évaluation, soit environ 600 000 $ en taxes foncières et locatives pour 1992, ce qui est totalement inacceptable pour les contribuables de la ville. Le tableau a été préparé par les évaluateurs. Il apparaît après la page 11. Il apparaît comme annexe 1. Je n'ai pas l'intention de l'étudier en détail, puisqu'il donne le détail de l'évaluation et, surtout, nous donne les différents éléments qui sont évalués à 100 % ou 50 % ou 0 %, suivant la proposition qui est faite dans le projet de loi.

D'autres solutions, et c'est notre conclusion. Nous sommes conscients que certaines Industries mettent souvent les pays et provinces en concurrence lorsqu'elles décident de procéder à des investissements majeurs, et c'est certainement le cas d'Ultramar, comme ce sera le cas des nombreuses Industries majeures qui s'installent actuellement au Québec. La localisation de telles infrastructures relève de décisions qui tiennent notamment compte du régime d'imposition en vigueur sur les territoires d'accueil concurrents. C'est parce que nous sommes conscients de ce fait que nous demandons que ce ne soit pas les municipalités qui assument les coûts afférents au développement économique et Industriel, particulièrement l'industriel lourd. Si le gouvernement désire attirer les investissements au Québec, qu'il le fasse par le biais de mesures fiscales autres.

Pour leur part, les municipalités sont parfaitement capables de régler leurs différends avec les industries établies sur leur territoire quant à l'ampleur du fardeau fiscal qu'elles auront à assumer, sans recourir aux moyens pernicieux d'un régime d'exceptions fiscales, tel qu'il en est proposé dans le projet de loi 145. Le statu quo fiscal élaboré au cours des ans avec tant de difficulté par la ville de Saint-Romuald et de nombreuses autres villes ayant vécu un problème identique - et je vise particulièrement Jonquière, Fermont, Baie-Comeau, Clermont et bien d'autres - sera mis à néant si le gouvernement crée un régime d'exception pour les raffineries de pétrole. Une seule brèche dans le mur n'entraînera, selon nous, que l'effondrement de l'ensemble de l'ouvrage. Nous proposons donc de laisser intact le régime fiscal des raffineries de pétrole ainsi que celui des autres industries. Ce régime fiscal s'est péniblement élaboré au cours des dernières décennies au prix de débats judiciaires et de compromis.

Si les principes de taxation foncière industrielle doivent être revus, ce que nous mettons en doute, que ce soit donc pour l'ensemble des Industries, et non à la pièce, après consultation avec les municipalités qui seront affectées. Et surtout, que l'on prévoie des mesures fiscales compensatoires pour pallier à toute perte de revenus qui pourrait en découler. La position que vous expose ce soir la ville de Saint-Romuald sur l'article 65 rencontre, semble-t-il, les vues de l'Union des municipalités qui fera valoir son point de vue sur cette question particulière directement au ministre dans les prochains jours. M. Garneau.

M. Garneau: Tout ce que je voudrais ajouter, M. le Président, c'est que, comme élu municipal, si l'article 65 est modifié, je pense que la ville de Saint-Romuald va subir un préjudice qui va être très désagréable et qui peut apporter beaucoup de problèmes chez nous. Ce que je veux dire par là, c'est que si la loi est modifiée, la ville de Saint-Romuald perd 22 000 000 $ de possibilité d'évaluation, c'est-à-dire 600 000 $ de taxes par année. Ça veut dire que chaque contribuable qui a une propriété moyenne de 80 000 $ devra subir une augmentation minimum de 115 $ de taxes. Je ne suis pas sûr que les gens de chez nous, qui sont une petite municipalité - on est juste passé proche d'en être une plus grande, on est resté une pe-

tite municipalité - puissent se permettre de payer ce compte de taxes là. On s'est fait battre, je vais dire comme *on* dit, en brandissant l'épouvantai! de possibilités d'augmentation de taxes. Là, ils vont pouvoir les sortir les épouvantails, c'est vrai dans ce cas-là.

Ce que je voudrais ajouter, c'est que quand on a réussi avec Ultramar à régler en 1988, après huit ans de débats, on a payé en temps et en argent des gens pour qu'on puisse avoir une entente à l'amiable qui nous a coûté, dans le fond, 8 000 000 $, c'est-à-dire 6 500 000 $ qu'on doit rembourser sur une période de 20 ans, c'est-à-dire 325 000 $ par année, plus laisser 1 500 000 $ de taxes sur la table. Ça veut dire que, quand ça été le temps de régler nos problèmes, on a mis nos culottes et on les a réglés. Il existe une autre municipalité, je pense, dans la province de Québec, qui possède des raffineries. S'ils ont des problèmes à régler, bien, qu'ils mettent leurs culottes et qu'ils les règlent eux autres aussi. On n'a pas à subir de préjudice parce qu'il y en a d'autres qui ne font peut-être pas leur job.

Tout ce que je voudrais ajouter, c'est que je pense bien qu'on ne devrait pas pénaliser les gens qui ont fait leur travail, alors que d'autres personnes ne le font peut-être pas. En tout cas, moi, comme conseiller municipal, je dois protéger ou essayer de protéger les intérêts des citoyens de chez nous et je pense bien que c'est absolument inadmissible, absolument inacceptable, qu'on pénalise ces gens-là pour peut-être changer une réforme quelconque. Merci.

Le Président (M. Garon): M. Garneau, je vous remercie. Comme vous avez pris 18 minutes, je dirai qu'il reste 13 minutes et demie par parti politique. M. le ministre.

M. Ryan: M. Garneau, M. Delisle, M. Tremblay...

Le Président (M. Garon): Est-ce qu'il y aurait un consentement pour dépasser? Parce que là, je vois qu'on n'aura pas le temps avant minuit.

M. Ryan: On va être obligés d'aller jusqu'à minuit. Il n'y aura pas de consentement ce soir. On ne réglera pas ce problème-là ce soir de toute manière.

Le Président (M. Garon): Bon. Alors, il va falloir partager le temps qui reste...

M. Ryan: Et on a une grosse journée demain. Oui.

Le Président (M. Garon):... en deux parties, huit minutes chacun.

M. Ryan: C'est huit minutes chacun. Monsieur, on va être brefs ce soir parce que même si on passait une heure, on ne pourra pas régler le problème ce soir. Il faut être réaliste. Je pense qu'on vous a donné l'occasion de venir exposer le point de vue de la ville de Saint-Romuald. J'étais très heureux de consentir pour ma part à ce que vous veniez rencontrer la commission. Vous avez exposé l'avis de la ville de Saint-Romuald de manière très développée dans le mémoire dont vous avez donné lecture tantôt.

Comme vous le savez, il s'agit d'une situation extrêmement difficile. Les services du ministère ont cherché par tous les moyens à trouver solution à ce problème, qui aurait pu concilier tous les intérêts en présence. Ça s'avère extrêmement difficile. Ou côté de Montréal, il y a une situation pénible qui s'est créée depuis quelques années. Il y a des procès impliquant des sommes très élevées qui se poursuivent depuis des années, au risque de se trouver au bout de la ligne avec des décisions judiciaires qui entraîneront des coûts dépassant tout entendement. Au cours des derniers mois, les parties concernées en sont venues, par la négociation, à une entente qui permettrait de régler tout le problème hors cour. C'est essentiellement le contenu de cette entente qui est transcrit dans les modifications à l'article 65. 1, qui sont inscrites dans le projet de loi.

Nous étions au courant de la situation qui existe du côté de Saint-Romuald, mais j'avais compris pour ma part qu'il existait déjà et qu'il pouvait exister une sorte d'entente qui permet d'avoir un régime acceptable aux deux parties chez vous. Je me dis: Si tel est le cas, je ne pense pas qu'il faudrait qu'un veto soit exercé sur la possibilité d'une solution qui serait acceptable pour tout le monde dans les raffineries de Montréal. D'un autre côté, on ne peut pas régler le cas des raffineries de Montréal sur le dos des contribuables ou de la raffinerie de Saint-Romuald. Nous en sommes conscients. C'est pour ça que nous avons voulu avoir votre point de vue.

Mais là, ce que je vais être obligé de vous dire ce soir, c'est que nous allons reprendre l'examen avec vous autres en tenant compte de ce que vous nous avez dit au cours des prochains jours, dans l'espoir d'établir peut-être avec plus de clarté où pourrait se situer une ligne de démarcation raisonnable et acceptable. Mais je souhaite vivement que nous puissions apporter des éléments de solution au problème dès maintenant parce que des pressions considérables s'exercent et continueront de s'exercer, ne serait-ce qu'à cause de tout le nuage judiciaire qui plane sur cette situation.

Alors, je ne pose pas de question pour ce soir.

Une voix:...

(23 h 45)

M. Ryan: Oui, très bien. J'accepte volontiers, M. Delisle.

M. Delisle: Oui, sur la question des règlements judiciaires, M. le ministre, il faut savoir que le danger que constatent Saint-Romuald et de nombreuses villes - parce que Saint-Romuald a parlé à d'autres villes sur cette question - c'est que la majorité ou la quasi-totalité ont déjà réglé des problèmes tout aussi complexes que ceux auxquels peuvent être confrontés les gens de Montréal-Est - puisque je pense que c'est eux qu'on a dans la tête - et on a beaucoup de sympathie pour le règlement qu'ils doivent faire. Mais ce n'est pas dans une législation qu'on fixe les valeurs; c'est là qu'est le problème. La raffinerie de Saint-Romuald, elle, est beaucoup plus moderne, elle est beaucoup plus récente. Elle a des biens qui sont de nature très différente de ce que l'on rencontre à Montréal.

Donc, en essayant de favoriser une entente déjà faite, semble-t-il, et que l'on veut faire sanctionner par une loi, ce que n'a pas demandé Saint-Romuald il y a trois ans lorsqu'elle a réglé, ce que n'a pas demandé la ville de Jonquière lorsqu'elle a réglé avec l'Alcan, ce que n'ont pas demandé de nombreuses municipalités qui ont des papetières. Et le risque, c'est que chacun de ces lobbies reviendra tout à l'heure et demandera un ajustement législatif, soit pour se rassurer ou surtout pour avoir des exemptions. Lorsqu'on parle dans la loi de 50 % pour la valeur des réservoirs, on est loin des principes de l'équité fiscale qui était préconisée dans la réforme sur l'évaluation foncière ou dans la réforme fiscale des années quatre-vingt.

Lorsqu'on parle d'une exemption totale dans l'aire de production, qui n'est pas définie au sens juridique ou au sens économique, lorsqu'on demande des détails, on nous dit que c'est la "battery area". Moi, la "battery area", je ne sais pas ce que c'est. L'aire de production dans une usine, ce n'est pas une évidence. À Ultramar, on nous a déjà répondu dans des procès - puis il y en a eu de nombreux - qu'on faisait de la production partout sur le site, même dans les grands entrepôts, les grands réservoirs d'entreposage de produits bruts, où on enlève de l'eau, où on enlève des produits salins, dépendant de l'origine des différentes huiles lorsqu'elles viennent du Vénézuéla par opposition à d'autres pays.

Alors est-ce qu'un tribunal ne viendra pas un jour à la conclusion que c'est l'ensemble qui constitue une aire de production? Et à ce moment-là, il ne restera plus 22 000 000 $, c'est le 100 000 000 $ au complet qui disparaîtra. Alors, c'est là qu'est le danger. On est très sympathiques au problème vécu par les gens de Montréal-Est, on l'a vécu, ce problème-là.

Mais, M. le ministre, dans le règlement qui est sur la table actuellement, Montréal-Est ne paiera pas à l'avenir pour acheter son règlement, alors que M. Garneau nous a très bien dit tout à l'heure que Saint-Romuald pale sur 20 ans, 6 000 000 $ à la compagnie Ultramar sous forme de crédit de taxes, et ce règlement-là a été approuvé par le ministère des Affaires municipales pour acheter la paix. Or, on ne peut pas se retrouver sans la maison et continuer à payer l'hypothèque. Il y a quelque chose ici qui... Le bât blesse non seulement sur le règlement déjà fait, mais le bât blesse sur le manque à gagner futur.

Et mol, je soupçonne... J'ai vu les évaluateurs du ministère rencontrer ceux de Saint-Romuald, et on a rencontré ceux de la CUM. Je les écoute parler, et j'ai beaucoup de difficultés à comprendre que des techniciens régleraient entre eux, sous forme législative, combien seront évalués les biens d'un endroit ou de l'autre. Je pense que les lois sont là pour mettre les principes et les techniciens de l'évaluation, les professionnels de l'évaluation, pour faire les calculs par la suite.

Nous sommes très à l'aise, quant à nous, de nous débattre avec le texte actuel de l'article 65, et pour avoir réglé dans le passé, et aussi pour régler à l'avenir, parce que le règlement tombe après 1995. Nous sommes très à l'aise d'être confrontés avec l'Industrie en 1995 et de défendre les principes qu'on a toujours défendus. C'est-à-dire que tout ce qui est immeuble, par nature, est inscrit au rôle, et on peut toujours discuter de la question de la valeur entre personnes raisonnables.

Le Président (M. Garon): Il vous reste une minute, M. le ministre.

M. Ryan: M. le Président, il faudra regarder bien des choses là. Il va falloir qu'on examine attentivement l'entente que Saint-Romuald a conclue avec sa raffinerie pour s'assurer qu'à tous points de vue, c'est une entente qui a une valeur légale certaine.

il faudra deuxièmement se demander si cette entente, qui me parait avoir été satisfaisante pour les deux parties, pourrait être maintenue et à quelles conditions. Il faudra se demander également à quelles conditions on peut régler le problème de Montréal-Est, qui est très important aussi. Puis si on ne fait rien à Montréal-Est, on va payer le prix quand même. C'est ça qui est le problème.

Alors, je suis bien content des précisions que vous avez apportées, et puis on va rester en contact avec vous autres au cours des prochains jours, dans l'espoir de trouver des éléments d'une solution qui pourrait tenir compte de tous les points de vue, mais j'ai l'Impression que ça va être très difficile.

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

M. Dufour: Oui, M. le Président, j'étais très heureux que Saint-Romuald ait demandé d'être inscrit comme intervenant, et qu'aussi, on ait accepté de les recevoir.

J'étais conscient qu'il y avait *un* problème majeur. Et je comprends, à ce que le ministre nous dit, que Montréal-Est l'a convaincu qu'il y avait un problème majeur, mais il ne faut pas oublier qu'il y a d'autres municipalités qui ont vécu ces mêmes problèmes. Je peux vous dire, par exemple, que le dossier de Jonquière a duré pendant 13 ans. Et si la municipalité avait perdu complètement, c'est 100 000 000 $ que la municipalité aurait été obligée de rembourser. La municipalité a vécu avec une épée de Damoclès sur la tête pendant 13 ans, et on a réglé ça parce que la municipalité a réussi à ramasser 14 000 000 $ de toutes sortes de façons; c'étaient des surplus, mais des surplus effectifs, on voyait bien. Les 14 000 000 $ ont servi à faire des accommodements et des arrangements.

La ville de Saint-Romuald, elle, elle a eu une cause qu'elle a perdue, parce qu'elle s'est battue, Ça représentait plus que son budget. Imaginez-vous, demain matin, un montant aussi énorme qui arrive sur la tête d'une municipalité, 6 000 000 $! Je ne sais pas l'état de la situation des Montréalais, mais en 1980, quant on se battait pour ces causes-là, où étaient-ils ces gens-là? En 1977, 1978, où étaient-ils, ces gens-là? Parce que le problème était commencé depuis 1973. La ville de Jonquière s'est battue pendant 13 ans; on a fait des pieds et des mains pour essayer de régler le problème et on n'a pas réussi. Et là, vous nous dites: On va essayer de passer un arrangement. Mais si on est pour recommencer toute la bataille et tout ce qui est fait... Moi, j'admets par exemple que les principes, ils ne devraient jamais être négociés. On devrait avoir une formule pour arriver à des solutions correctes, mais pas besoin de s'entendre avec des... Si la loi avait été claire, on n'aurait probablement pas eu besoin de s'entendre avec Ultramar, pas plus que Jonquière avec i'Alcan, pas plus que La Baie. Mon collègue qui est ici a connu ces problèmes-là aussi. La ville de La Baie, la ville d'Alma, Beaupré, ah! je peux vous en nommer tant et plus sur ce qui s'est passé dans ces questions-là.

Je trouve que c'est un problème majeur. C'est un problème qui dure, à mon point de vue, depuis 18 ans. Ce serait le temps qu'on finisse par trouver une solution. Moi, je ne peux pas croire qu'on ne puisse pas en trouver une, mais pas une solution qui remet en cause les principes de la société et qui remet toutes les conditions propices à d'autres contestations amenées devant la cour. Moi, je pense que l'Union des municipalités a fait un travail très fort dans ce dossier-là. Je considère, par exemple, que Montréal, pendant des années, n'a pas été un intervenant qui a appuyé les municipalités dans leur recherche de règlement de conflits. Ce n'est pas aussi facile que ça, parce que quand on parle de la... Et je vous dis, ça a coûté 3 500 000 $ à part ça, à peu près, à la ville de Jonquière en recherches et en avocats. Ça a coûté cher, ce règlement-là; ça veut dire à peu près 17 000 000 $ à 18 000 000 $. On ne l'a pas fait par caprice. Mais vous savez les enjeux qui étaient en cause? L'Alcan décidait unilatéralement que toute l'évaluation de Jonquière, c'était de 59 000 000 $; on a réglé à 355 000 000 $. Il a fallu dire oui à... Les gens disaient: Mais pourquoi, M. le maire, vous n'acceptez pas? Mais je ne pouvais pas vider la ville, ça ne se pouvait pas. Ça aurait peut-être été le double au lieu de la moitié. Mais en tout cas, il y avait tellement de distance.

Ultramar a vécu les mêmes problèmes. Et ça, ça a été amené dans des réformes rapides. Moi, je me souviens, quand il y a eu des réformes de fiscalité et d'évaluation. Ce n'est pas la réforme de 1979, là. Ça, c'est la réforme de 1971. Ça a commencé bien avant ça, en 1971, la fin de 1971. On avait réussi, dans cette réforme-là, à traiter l'entreprise privée comme l'entreprise publique; autrement dit, tous les barrages hydroélectriques, ils ont été enlevés aussi, cette fois-là. Ça fait qu'une ville comme chez nous, ça avait coûté quelque chose, le tiers de l'évaluation avait sauté, dans une nuit. Le maire n'était même pas averti. Et en 1971, je ne sais pas ceux qui étaient là, mais il y a eu des choses qui se sont produites. Et entre Noël et le Jour de l'an, on a été obligés d'augmenter les taxes de 33 %. C'est quelque chose, ça; pour un jeune maire fringant, ça donne, tu sais, une claque sur la gueule, comme on dit. Ce n'est pas de même qu'il faut régler ça.

C'est un problème majeur, M. le ministre. Il ne faut pas le prendre à la légère et je ne le voudrais pas. Je trouve que Saint-Romuald présente un dossier qui est extrêmement important pour l'ensemble des villes industrielles au Québec et on doit y apporter une attention, je dirais, de moines ou de bénédictins s'il le faut. Mais on ne devrait jamais permettre, quand on sait les coûts et la façon dont les entreprises - c'est les grosses, on ne parle pas des petites là - ont combattu les municipalités. Moi, j'appelle ça combattre; on n'était pas à armes égales là-dedans. Vous savez, quand les bureaux siègent et qu'ils nous transfèrent de chez nous à Québec avec un camion de documents pour défendre des causes, ah! je peux vous en parler parce qu'on l'a vécu.

Je trouve que de ce côté-là - je vous l'avais dit d'ailleurs dans un des mes discours à l'Assemblée nationale; j'en fais quelques-uns dans ce temps-ci - que cette question d'évaluation devrait faire l'objet d'un grand débat et d'un bon débat. On ne peut pas laisser ça comme ça. Moi aussi, malheureusement, je ne pourrai pas vous questionner. Je sais que mon collègue de Dubuc est anxieux de pouvoir aussi intervenir sur

le sujet. J'aurais aimé poser des questions, mais en tout cas, je pense que, le débat, je l'ai ouvert, et on le continuera, s'il le faut.

Le **Président (M. Garon):** M. le député de Dubuc.

M. Morin: M. le Président, je voudrais tout simplement faire mention que Saint-Romuald vise en plein dans le mille en soulevant les risques que peut comporter le projet de loi par rapport aux ententes intervenues. Autant Saint-Romuald a raison de le faire, autant le ministre, dans l'élaboration de son projet de loi, ne connaissait pas ou n'a pas tenu compte, d'aucune façon, des règlements intervenus. Où je veux en venir, c'est qu'avant qu'il y ait des ententes hors cour, il y avait déjà eu des conclusions ou des résultats de contestation où la majorité, pour ne pas dire toutes les contestations d'entreprises leur avaient donné raison. Et, même à l'intérieur du cadre des ententes, les compagnies, dans plusieurs cas, sont allées un petit peu plus loin en termes de compromis que ce qu'elles auraient pu obtenir par rapport à une constestation légale. Donc, là où je veux en venir par là, c'est que même s'il y a eu des arrangements ou des règlements hors cour avec les municipalités, ça demeure des ententes ultra fragiles. Et, le moindrement que le gouvernement vienne mettre son nez là-dedans, ça peut tout simplement permettre de donner de l'ouverture aux compagnies pour revenir à la charge et contester parce que, qu'on le veuille ou non, je le répète, les ententes sont très fragiles. Ce n'est pas seulement l'évaluation comme telle, la Loi sur l'évaluation foncière qui était contestée, c'était la Loi sur la fiscalité municipale, entre autres l'article 65.1; donc, ça a beaucoup plus d'impact qu'une simple contestation d'évaluation. Et ça, je pense que le ministre n'en a pas tenu compte. Le fait de toucher à ça, il risque de donner tout simplement la justification ou l'opportunité à des compagnies de revenir à la charge, que ce soit dans le domaine des papeteries, que ce soit dans le domaine de l'aluminium ou des raffineries. Alors, je pense que vous soulevez un très bon point, et vous pouvez compter sur l'Opposition pour que, lors de l'étude article par article, le ministre ait beaucoup de travail à nous faire la démonstration que les dangers que je soupçonne n'existent pas.

Le Président (M. Garon): Je vous remercie. Comme le temps que nous avions à notre disposition est complètement écoulé et que le ministre dit qu'il n'y aura pas de consentement, alors il est minuit et je ne peux pas continuer les travaux de la commission sans consentement.

Une voix:...

Le Président (M. Garon): Non, non, il est minuit et le temps est écoulé de part et d'autre. Alors, je dois ajourner la commission à 11 heures demain matin. Je vous remercie.

Le groupe qui devait être présenté à 10 heures, la Communauté de l'Outaouais ne sera pas ici demain, donc nous commencerons nos travaux à 11 heures demain matin.

(Fin de la séance à 23 h 58)