



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 (3)

Le jeudi 6 juin 1991 — No 87

Président : M. Jean-Pierre Saintonge

QUÉBEC

Table des matières

Communauté urbaine de Québec	CAE-5195
Union des municipalités régionales de comté et des municipalités locales du Québec	CAE-5206
Conférence des maires de la banlieue de Montréal	CAE-5222
Société de transport de la ville de Laval	CAE-5233
Corporation professionnelle des évaluateurs agréés du Québec	CAE-5243
Corporation des propriétaires immobiliers du Québec	CAE-5253
Association de l'immeuble du Québec	CAE-5261
Association provinciale des constructeurs d'habitations du Québec	CAE-5269
Association du transport urbain du Québec	CAE-5277

Intervenants

M. Jean Garon, président
Mme Madeleine Bélanger, présidente suppléante
M. Réal Gauvin, président suppléant

M. Claude Ryan
M. Michel Tremblay
M. Francis Dufour
M. Gérard R. Morin
Mme Pauline Marois
M. Cosmo Maciocia
M. Jean-Guy Bergeron
M. Jacques Léonard

- * M. Michel Rivard, Communauté urbaine de Québec
 - * M. Roger Nicolet, Union des municipalités régionales de comté et des municipalités locales du Québec
 - * M. André Lemay, idem
 - * M. Jérôme Choquette, Conférence des maires de la banlieue de Montréal
 - * M. Jean-Jacques Beldié, Société de transport de la ville de Laval
 - * M. Richard Courey, idem
 - * M. Marcel Ma-Hot, Corporation professionnelle des évaluateurs agréés du Québec
 - * M. Jean-Guy Kirouac, idem
 - * M. Yves Lachapelle, idem
 - * M. Michel Riverin, Corporation des propriétaires immobiliers du Québec
 - * M. François DesRosiers, idem
 - * M. François Pigeon, Association de l'immeuble du Québec
 - * M. Serge Cayer, idem
 - * M. Richard LaSalle, Association provinciale des constructeurs d'habitations du Québec
 - * M. Omer Rousseau, idem
 - * M. François Bernier, idem
 - * M. Hugues Moisan, idem
 - * M. Serge Crochetière, idem
 - * M. Bernard Tanguay, Association du transport urbain du Québec
 - * M. Jacques Lacroix, idem
- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 6 juin 1991

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

(Dix heures neuf minutes)

Le Président (M. Garon): J'invite les députés à gagner leurs sièges, les intervenants à prendre leurs fauteuils, les représentants de la Communauté urbaine, et je déclare la séance ouverte. Je demanderais, tout d'abord à M. Michel Rivard, président du comité exécutif de la Communauté urbaine de Québec, de présenter les gens qui l'accompagnent, en lui disant qu'il dispose d'une heure, c'est-à-dire 20 minutes, normalement, pour faire son exposé, 20 minutes à la partie ministérielle, 20 à l'Opposition. Ce que vous prenez en plus sera soustrait des deux partis, ce que vous prenez en moins leur sera ajouté. Mais soyez bien libres.

Maintenant, avant de commencer, je vais demander s'il y a des remplacements, M. le secrétaire?

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

Le Président (M. Garon): À vous la parole, M. Rivard.

Communauté urbaine de Québec

M. Rivard (Michel): Merci, M. le Président de la commission. M. le ministre, messieurs - et j'ai vu des dames tantôt - Mmes les députées, le mémoire dont je vais faire la présentation aujourd'hui... Je voudrais avant, si vous me permettez, présenter les gens qui m'accompagnent. À ma droite immédiate, j'ai le maire de L'Ancienne-Lorette, M. Émile Loranger, à mon extrême droite, M. Maurice Bergeron, directeur général de la Communauté urbaine de Québec, à ma gauche immédiate, M. Jean-Guy Kirouac, directeur du service d'évaluation de la Communauté urbaine et, finalement, à mon extrême gauche, Me Anne Sylvie Arteau, qui travaille au service du contentieux de la CUQ.

Le mémoire dont je vais faire lecture... Vous savez que la Communauté urbaine comme telle, si on ne parle pas de sa filiale, la CTCUQ, est très peu touchée par la réforme, si ce n'est les coûts additionnels dans l'évaluation. Mais, par contre, on a décidé que ce serait la CUQ qui viendrait le faire au nom des villes qui n'ont pas été invitées comme telles. En fait, il n'y a que la ville de Québec parmi les 13 villes de la Communauté qui a eu l'occasion de déposer un mémoire.

M. le Président, si vous permettez, je

voudrais peut-être attendre la présence à la table du ministre concerné. Alors, M. Ryan arrive. Je vais débiter ma présentation, si vous permettez.

Le Président (M. Garon): Ceux qui veulent faire des palabres, allez en arrière dans les corridors, parce que si on veut écouter ce que les gens veulent dire... Ceux qui ne veulent pas écouter les délibérations dans la salle, il y a des corridors pour faire des discussions. Je ne dis pas qu'on est dans un séminaire où on a fait l'engagement de ne pas dire un mot, mais entre dire un mot à son voisin et engager des conversations... C'est parce que ça nuit au bon entendement des interlocuteurs.

M. Rivard (Michel): Merci, M. le Président. Alors, créée le 23 décembre 1969 par une loi de l'Assemblée nationale, la Communauté urbaine de Québec regroupe 13 municipalités de la rive nord du Saint-Laurent, soit Beauport, Cap-Rouge, Charlesbourg, Lac-Saint-Charles, L'Ancienne-Lorette, Loretteville, Québec, Saint-Augustin-des-Desmaures, Saint-Émile, Sainte-Foy, Sillery, Val-Bélair et Vanier.

La CUQ a pour mandat la confection et la mise à jour des rôles d'évaluation, le traitement des données, l'accueil et la promotion touristiques, l'aménagement du territoire, la protection de l'environnement, plus particulièrement, l'assainissement des eaux et la gestion des déchets solides. De plus, elle assume le transport en commun via sa Commission de transport appelée CTCUQ.

Le budget 1991 de la Communauté, qui compte environ 250 employés, s'élève à 104 000 000 \$. Les municipalités défraient environ 60 % de ces dépenses. La très grande proportion des autres 40 % étant surtout constituée de subventions relatives à la construction de deux stations de traitement des eaux usées dont la mise en route est prévue pour juin 1992. Selon le dernier décret provincial, la population habitant le territoire de la CUQ se chiffre à 488 060 personnes. Ensemble, les municipalités membres de la CUQ ont un potentiel fiscal de 22 700 000 000 \$ et leurs budgets 1991 réunis se chiffrent à près de 800 000 000 \$.

Le projet de loi 145 signifie le désengagement de l'État dans trois grands secteurs: la voirie locale, les services de police et le transport en commun. Québec désire ainsi relier les factures aux municipalités selon le principe de l'utilisateur-payeur, où tout ce qui est près du niveau municipal ou local doit être payé par ce même niveau municipal.

Pour combler ce manque à gagner, le

gouvernement propose de nouvelles sources de revenus, notamment l'imposition d'une surtaxe sur le secteur non résidentiel ou d'une taxe sur le stationnement. En revanche, le même gouvernement réduit ses "en lieu" de taxes redevables aux municipalités.

Sur le territoire de la Communauté urbaine de Québec, certaines villes membres sont affectées par ce projet de loi. Tantôt, il s'agit de la voirie locale, tantôt des services de police, parfois les deux. Pour sa part, la Communauté urbaine de Québec n'est donc pas affectée directement par le projet, si ce n'est pour le transport en commun. Douze de ses villes membres sont également touchées à ce chapitre.

Sur l'aspect transport en commun, nous avons laissé le président de la CTCUQ exposer aux membres de cette commission les impacts et les méfaits du projet Ryan. Disons simplement que les villes membres de la CUQ desservies par le transport en commun devront combler un trou de 20 000 000 \$ suite au désengagement de l'État, une somme qui représente environ le quart de son budget annuel d'opération en supposant, bien sûr, un même niveau de service.

Indirectement touchée par le projet de réforme, la CUQ n'en supportera pas moins les contre-coups. Parce que ses villes membres souffriront d'un manque à gagner, certains projets à caractère régional pourraient être retardés, voire compromis.

Son aménagement, son développement subiront ainsi de nouvelles contraintes que les nouvelles sources de revenus ne permettront pas de corriger. Nouvelles sources de revenus qui comportent d'ailleurs beaucoup d'interrogations et sur lesquelles nous reviendrons un peu plus loin.

L'important, ici, est de faire savoir au gouvernement du Québec que la Communauté urbaine de Québec affirme sa solidarité à l'ensemble du monde municipal. La CUQ dénonce aussi avec vigueur le projet de transfert de responsabilités aux municipalités, un projet qui consiste simplement en une opération de pelletage de factures, mais qu'on qualifie pompeusement de réforme et que l'on masque sous le couvert de la décentralisation. Projet improvisé qui ne démontre qu'une chose, le manque de vision du gouvernement.

Le dictionnaire Larousse donne du mot "réforme" la définition suivante: "changement opéré en vue d'une amélioration". Si on transpose cette définition à la volonté gouvernementale de transférer des factures de l'ordre de 400 000 000 \$ aux municipalités, où se trouve l'amélioration?

Dans la situation budgétaire du gouvernement peut-être? Même pas. L'opération de délestage que contient le projet de loi 145 s'accompagne ni d'une baisse d'impôt pour les contribuables, ni d'une réduction d'effectifs ou de dépenses gouvernementales. En fait, au lieu de donner l'exemple en faisant plus avec moins, le

gouvernement du Québec fait la démonstration qu'il entend faire moins avec plus. Il ne fait que laisser payer par d'autres son manque de rigueur et de vision.

Et justement, qui va payer pour ça? Les contribuables, bien sûr. Eux aussi ne verront surtout pas leur situation s'améliorer. Bien au contraire, les contribuables subiront soit une hausse de leurs taxes foncières ou de services, soit une baisse de tarifs de services qu'ils utilisent directement, soit une baisse de qualité de ces mêmes services ou, encore, une combinaison des deux ou trois de ces possibilités. Rien de réjouissant comme perspective.

Nous cherchons aussi l'amélioration dans le secteur non résidentiel. Des centaines de petits commerçants déjà amochés par les effets conjugués de la TPS, de la récession sur leurs chiffres d'affaires, subiront ainsi un nouvel assaut. Toute une amélioration lorsqu'on songe que dès l'an prochain, plusieurs d'entre eux auront à faire face à la nouvelle taxe de vente provinciale, la fameuse TVQ.

Changement opéré en vue d'une amélioration, disions-nous. Mais où se trouve donc cette fameuse amélioration? Sûrement pas dans les relations Québec-municipalités, en tout cas. En utilisant de façon cavalière son pouvoir tutélaire, le gouvernement du Québec a entaché pour longtemps peut-être un partenariat qui fonctionnait fort bien depuis une bonne décennie.

En traitant de façon aussi désinvolte les municipalités, leurs élus, leurs contribuables, Québec a détruit le respect mutuel qui existait entre nos deux niveaux de gouvernement. Pourquoi? Pour quoi? Simplement pour une politique à courte vue. Au lieu de s'asseoir et de négocier dans un cadre structuré et global, il a préféré l'affrontement. Il en portera l'odieux pendant longtemps.

Mais quelle amélioration ce semblant de réforme apporte-t-elle donc? À notre avis, il n'y en a aucune, si ce n'est de permettre au gouvernement de refiler des hausses de taxes sans en porter l'odieux, si ce n'est d'essayer de refiler en partie au gouvernement fédéral une partie de son déficit. Gouvernement fédéral dont on s'empresse pourtant de dénoncer les pratiques lorsqu'il sert la même médecine qu'on veut faire avaler aux contribuables et à leurs représentants municipaux. Québec ne démontre qu'une chose: Faites ce que je dis, mais ne faites pas ce que je fais.

En tout cas, ça a été emballé, enveloppé sous le couvert de beaux principes comme celui de l'utilisateur-payeur, principes qu'on se hâte de bafouer dès que cela fait son affaire et pas besoin de chercher bien loin pour trouver des exemples. La supposée réforme en contient.

En réduisant ses "en lieu" de taxes pour les écoles primaires et secondaires, Québec en fait la démonstration. Comme si les écoles avaient moins besoin de services tout d'un coup, comme

si les coûts de ces services municipaux n'étaient pas sujets à l'inflation, inflation due en grande partie justement aux actions des gouvernements supérieurs.

L'un des arguments les plus entendus en faveur du projet de loi 145 est la nécessité d'une décentralisation des pouvoirs du provincial vers les municipalités.

À l'instar de l'ensemble du monde municipal, nous convenons aussi de la nécessité d'une décentralisation. Le Québec a changé, a évolué. Les municipalités ont pris leurs responsabilités. Au tour du gouvernement de prendre les siennes. Au lieu de tenter de maquiller, de camoufler en prétendue décentralisation son opération de délestage, qu'il amorce plutôt un véritable processus.

Parce qu'elle suppose des changements, qu'elle entraîne des coûts sociaux et monétaires, une décentralisation s'accompagne habituellement de négociations entre les partenaires. On y évalue alors la situation dans son ensemble; on y définit de façon la plus claire possible les rôles de chacun. On fixe un échéancier. On détermine les coûts et la façon de les assumer. Rien de tout ça n'a été fait. Pourquoi? Tout simplement parce que Québec a décidé d'imposer ses volontés, elles-mêmes dictées par la nécessité de réduire ses dépenses et son déficit. D'ailleurs, quels pouvoirs obtiennent donc les municipalités dans cette supposée décentralisation? Nous répondons sans hésiter: Aucun. Nous le répétons, il s'agit seulement d'un transfert de factures. De factures et de problèmes. Pourtant et comme l'ont maintes fois réclamé les représentants du monde municipal, un sain dialogue aurait pu s'instaurer, dialogue qui aurait permis de faire le tour de l'ensemble de la question, le tout dans un cadre structuré.

Nous disions à l'instant que le Québec a changé, évolué. Le monde municipal a aussi changé. Il jouit aujourd'hui d'une relative autonomie financière, autour de 85 %, ce à quoi aucun autre palier de gouvernement ne peut prétendre. Ce même monde municipal reconnaît qu'il y aurait lieu de s'asseoir et de discuter de la question dans son ensemble.

Et si on applique le principe mis de l'avant par le gouvernement du Québec, à savoir que tout ce qui touche au niveau local doit être payé par ce même niveau local, alors pourquoi ne pas inclure dans les discussions, la santé, l'éducation, l'environnement, la culture?

Personne ne peut évidemment prévoir les résultats d'un tel exercice. Il aurait cependant l'avantage d'envisager la situation dans son ensemble plutôt que de tenter les choses au compte-gouttes comme veut le faire le Québec. Cela nécessiterait plus de temps, bien sûr, mais où est le caractère urgent de procéder dès maintenant? Tout ça démontre seulement l'absence de vision et le caractère improvisé de cette prétendue réforme.

Entre autres significations du mot "vision", le **Larousse** donne celle-ci: "Le fait de voir ou de se représenter quelque chose". Alors, posons-nous la question: Que voit le gouvernement du Québec dans cette opération? En fait, il ne voit rien ou, plutôt, il n'y voit que l'aspect comptable de la chose. Pressé de se départir d'une partie de son déficit dû à son manque de rigueur, Québec ne voit et n'entrevoit pas les conséquences de son geste. Pourtant, celui-ci aura une grande influence sur l'étalement urbain dont bien des villes et des régions. La nôtre en particulier subit déjà les méfaits.

En se désengageant du transport en commun, par exemple, à l'instar de Terre-Neuve - ce n'est pas un bel exemple à citer - Québec privilégie ainsi l'auto comme moyen de transport individuel. Il s'agit ici d'un choix de société avec tous les effets que cela entraînera sur l'environnement, la qualité de vie des gens.

Il ne faut pas se le cacher, le manque à gagner causé par le désengagement gouvernemental freinera, pour ne pas dire stoppera, l'amélioration et le développement du transport en commun. Il conduira aussi à coup sûr à une réduction du service. Et c'est bien connu, moins il y a de service et moins il y a de passagers ou d'utilisateurs. Donc plus de gens sur les routes, matin et soir, augmentant d'autant les coûts de voirie, de surveillance et ainsi de suite.

Le pire est que, parallèlement à son désengagement dans le transport en commun, Québec continue de subventionner le stationnement de ses fonctionnaires. Une somme que nous estimons à près de 8 000 000 \$ sur notre seul territoire. On ne semble pas avoir de vision globale de la situation. Tout semble géré à la pièce et en fonction du court terme. Et je rappelle, pour les gens qui étaient ici hier soir, la CTCUQ a parlé longuement des subventions au stationnement des fonctionnaires.

L'un des reproches formulés les plus entendus contre le projet de loi 145 est son caractère improvisé. Nous appuyons entièrement ce point de vue. Le projet de réforme comporte, en effet, inconnus et zones grises. Ainsi, en matière de voirie, personne et même pas le gouvernement ne sait dans quel état se trouvent les kilomètres de route qu'il s'appête à céder aux municipalités.

En matière de police, le projet n'indique aucunement comment seront partagés les coûts de la police judiciaire, par exemple, pas plus qu'il n'indique si les municipalités auront la possibilité de se départir de leur corps de police en échange d'une tarification pour les services de la Sûreté du Québec.

En transport en commun, le provincial, en se désengageant, vient renier ses propres efforts des 15 dernières années. Combien de centaines de millions de dollars a-t-il investis pour les abandonner maintenant? Le projet de loi 145 sent aussi l'improvisation en ce qui concerne la

fixation des taux pour la surtaxe imposée au secteur non résidentiel ou pour les taux de taxation relatifs au stationnement. Sur le projet actuel, les municipalités détermineront ces taux; bref, un beau fouillis en perspective qui ne favorisera que la concurrence entre les municipalités d'un même territoire.

Pourquoi ne pas inclure dans le projet de loi que les communautés urbaines et les MRC puissent fixer ces taux pour les municipalités membres? À la CUQ, les corporations municipales ont d'ailleurs identifié leur accord à cette amélioration au projet de loi. Ce que je dois vous dire, toutefois, c'est que lors du dernier comité exécutif, il y a eu une discussion de fond et, cette semaine, deux villes m'ont fait part de leur désaccord, soit la ville de Vanier et Cap-Rouge et la ville de Sainte-Foy m'a fait part hier, par fax, qu'elle n'avait pas arrêté sa décision pour voir si elle appuyait cette suggestion, que ce soit la région ou que ce soit les villes individuelles.

Autre point, et celui-ci milite en faveur du principe utilisateur-payeur si cher au gouvernement du Québec: Pourquoi les commissions scolaires ne paieraient-elles pas pour les coûts de confection des rôles d'évaluation? Et ici, c'est très important. La CUQ dépense 6 200 000 \$ par année pour son service d'évaluation pour la préparation, la mise à jour des rôles d'évaluation pour défendre ses évaluations devant le BREF et, ceci est un outil qui sert également aux commissions scolaires. Après tout, elles utilisent les rôles défrayés par les municipalités pour percevoir leurs taxes.

Il nous semble que le gouvernement du Québec aurait ainsi une belle occasion de faire mentir la croyance populaire qui veut qu'il soit du genre: Faites ce que je dis, mais ne faites pas ce que je fais.

Ces derniers démontrent bien le caractère improvisé de toute cette opération. Alors, au lieu de faire adopter à la vapeur un projet de loi qui fait l'unanimité contre lui, pourquoi ne le retire-t-il pas du feuillet de l'Assemblée? Pourquoi ne reprendrait-il pas le dialogue avec le monde municipal afin de réaliser une véritable décentralisation articulée et acceptée de tous?

En conclusion, nous ne nous faisons guère d'illusions quant à l'issue de cet exercice. Depuis le début, le gouvernement du Québec ne désire qu'une chose: se délester d'une partie de son déficit. Le reste n'est, selon lui, que débat inutile, que tentatives du monde municipal pour ne pas accepter son projet de réforme et la décentralisation proposée, réforme qui n'en est pas une et décentralisation de mots seulement.

Voilà donc pourquoi nous réitérons notre opposition au projet de loi 145 qui ne fera qu'alourdir le fardeau fiscal des contribuables québécois, fardeau fiscal que le gouvernement devrait recalculer. Contrairement à ses prétentions, en effet, il n'existe pas d'écart de 17 %

favorable au Québec par rapport à l'Ontario. Cet écart, quant à la taxation de la richesse foncière, est plutôt de l'ordre de 11,7 % favorable aux Ontariens. Autrement dit, le gouvernement a fait une erreur de 28,7 %. Et j'attire votre attention sur le fait que c'est un document qui a été produit déjà par l'Union des municipalités et qui s'intitulait "Analyse comparative du fardeau fiscal local Québec-Ontario". Mais quand on improvise, il faut s'attendre à ce genre de chose.

En conséquence, nous vous demandons de retirer ce projet de loi improvisé et de le remplacer par un dialogue avec le monde municipal. Ce dialogue conduira, pour sa part, à un vrai projet structuré qui risque de séduire l'ensemble des élus municipaux et leurs électeurs. Je vous remercie, M. le Président, de votre attention.

Le Président (M. Garon): Merci, M. Rivard. Maintenant, la parole est au ministre.

M. Ryan: Oui. M. le président de la Communauté urbaine de Québec, je vous remercie d'être venu nous rencontrer. Votre discours avait plus l'allure d'un discours lors du débat sur le principe du projet de loi à l'Assemblée nationale. Comme vous le savez, l'Assemblée s'est prononcée sur le principe il y a trois jours. Je ne pense pas qu'elle reviendra sur sa décision. (10 h 30)

Comme l'essentiel de votre mémoire portait plutôt sur le principe, je le commenterai très brièvement. On a eu amplement l'occasion de s'expliquer là-dessus ces derniers temps.

Je voudrais tout d'abord réitérer comme un fait bien établi l'écart dont nous avons parlé entre l'Ontario et le Québec. J'ai beaucoup plus confiance à la méthode du ministère des Finances qu'à la méthode fort sommaire de l'Union des municipalités du Québec, laquelle s'appuyait d'ailleurs sur des données que nous avons mises dans ses mains. Nous avons expliqué ça en long et en large plus tôt, je ne veux pas y revenir ce matin. Mais je réaffirme sans l'ombre d'aucune hésitation qu'il existe des écarts dont nous avons parlé antérieurement. Nous avons mis toute la documentation à la disposition des intéressés et nous vous la fournirons si ça vous intéresse d'approfondir cette question-là.

Au sujet du principe du projet de loi, je lisais un article dans **Le Devoir** ce matin. De plus en plus, à mesure que la presse a pu approfondir les implications des projets gouvernementaux, elle s'est rendu compte qu'il y avait des implications très importantes. Elle s'est rendu compte aussi que c'était beaucoup plus sensé que ça ne pouvait en avoir l'air au premier regard. Je lisais dans **Le Devoir** ce matin un nouvel article de Jean Francoeur intitulé "L'autobus écrabouillé", un éditorial très bien fait, selon l'habitude de l'auteur, un éditorialiste sérieux, consciencieux, qui va toujours aux sources avant

de se prononcer. Il conclut son article comme ceci, M. Francoeur, ce matin. "Les municipalités ont déjà la responsabilité politique et administrative du transport en commun. Elles déterminent le niveau des services offerts. Elles fixent les tarifs à l'usager. Elles négocient les contrats de travail de leurs employés. Ce n'est que logique qu'elles en assument également la responsabilité fiscale."

Ce n'est pas nous qui avons parlé de réforme. Je suis le moins **réformiste** de tous les membres du gouvernement, peut-être. Mais quand il y a un redressement qui s'impose, on n'a pas peur de le mettre en oeuvre. Peut-être pas une réforme, mais un certain redressement, dans le sens d'une meilleure discipline, une meilleure cohérence dans le partage des responsabilités, du poids, oui. Une réforme complète? Ça viendra plus tard et on est prêt à la travailler avec vous autres. On l'a dit à maintes reprises et on va le répéter, tant que nous n'aurons pas repris le travail en commun autour d'un grand nombre de problèmes qui sont vraiment d'intérêt commun pour nous.

J'attendais surtout de votre mémoire, M. Rivard, des propositions visant l'amélioration du projet de loi 145. J'en ai trouvé une exactement, dans tout le contenu du mémoire. C'est celle que nous avons discuté hier soir avec la CTCUQ, concernant l'établissement d'un taux régional de taxation. Pardon?

M. Rivard (Michel): Me permettez-vous un commentaire, M. le ministre? Est-ce que M. le Président me permet un commentaire sur ce que vous venez de **dire**?

M. Ryan: Ce n'est pas supposé, mais ça me fait plaisir. Moi, ça me fait plaisir. Je consens volontiers si le président n'a pas d'objection.

M. Rivard (Michel): C'est bien sûr qu'on ne voulait pas qu'il y ait de la redondance avec la position de la CTCUQ hier **qui** a déposé un rapport très technique. Et je me souviens d'ailleurs, **hier** soir, les félicitations que vous aviez adressées à l'organisme qui avait réellement fouillé sur, **si** on peut appeler ça la plomberie du projet de loi. Moi, j'attire l'attention sur trois points. C'est le stationnement des fonctionnaires qu'on a discuté hier. Mais le point majeur que je ramène, ce matin, c'est de s'assurer que la répartition des coûts, ça se décide au niveau de la région, malgré la dissidence d'une ou deux villes du territoire.

M. Ryan: Une chance qu'il y a cette proposition-là, à la page 9 de votre mémoire, parce qu'autrement c'est un mémoire entièrement négatif. Je pense que vous en conviendrez avec moi.

M. Rivard (Michel): Ça serait difficile d'être

positif.

M. Ryan: Je poursuis ma réflexion à haute voix. En ce qui touche l'institution d'un taux régional, j'ai fait part de mes hésitations hier soir. Il s'agit d'un principe extrêmement important. Si le gouvernement décide de confier à un corps régional un pouvoir de taxation, ça serait une innovation qui n'a pas été instituée jusqu'à maintenant. Je n'ose vraiment pas **m'aventurer** dans cette voie avant d'avoir consacré quelques mois à l'étude de ce problème. Par conséquent, il n'y aura pas, à moins d'avis contraire, de modification au projet de loi sur ce point précis. Cependant, tout ce que je pourrais faire pour encourager les municipalités concernées à en venir à un consensus dans une matière comme celle dont vous parlez, qui pourrait donner le même résultat, serait très bien. Mais je ne suis pas en mesure de proposer au gouvernement actuellement que **10** municipalités pourraient imposer à 2 municipalités un taux de taxation sur leur territoire. Je ne suis pas encore prêt à envisager cela. Je suis prêt à l'examiner, mais pas à l'état de proposition au gouvernement, dans les deux ou trois jours qui pourraient suivre. J'ai pris note de la suggestion, cependant.

En ce qui touche les fonctionnaires, je vous ai déjà dit hier que nous examinons cette question. En avons été saisis à plusieurs reprises, au cours des dernières semaines. La CTCUQ, hier soir, nous a fait une présentation saisissante de ce dossier-là. Et soyez assurés que je vais l'aborder... Je l'ai déjà abordé, d'ailleurs, avec le président du Conseil du trésor, qui est responsable des négociations collectives. Soyez assurés que nous allons le faire cheminer.

Maintenant, je voudrais vous demander, M. le président... Je connais votre bienveillance foncière par-delà le caractère plutôt négatif du mémoire de ce matin. Je connais votre souci du bien public au sens le plus large du terme, embrassant aussi le bien public de l'ensemble du Québec. Est-ce qu'il y aurait d'autres éléments d'amélioration que vous verriez dans le projet de loi que vous aimeriez porter à notre attention ce matin à l'occasion de notre rencontre?

M. Rivard (Michel): Oui, effectivement, j'en ai fait une lecture tantôt puis j'ai cru remarquer, à ce moment-là, que vous étiez distrait, distrait dans le sens que vous vous adressiez à quelqu'un d'autre, mais j'ai parlé - je ne me souviens pas à quelle page - du fait que les commissions scolaires utilisent notre rôle d'évaluation pour leur taxation. Si ce n'était que ça, on pourrait dire que ça ne nous coûte pas plus cher. Mais si on regarde ce qu'elles en font, c'est que lorsqu'un contribuable conteste son évaluation, c'est nous qui assumons les coûts de défense et le coût annuel du service d'évaluation à la Communauté urbaine de Québec, c'est 6 200 000 \$, c'est récurrent, c'est à toutes les années et ça

gonfle avec l'inflation. Alors, s'il y avait une possibilité que, dans la loi, ça soit à négocier avec les commissions scolaires, mais qu'on puisse leur charger une partie des coûts pour les défendre devant le bureau de révision, les mises à jour, ça, je pense que ce serait très positif. Il me semble que ça serait logique. On parle aujourd'hui que celui qui reçoit des services doit en payer le coût et je ne vous cache pas que, sur le fond, il n'y a pas grand monde qui peut discuter contre ce principe, mais il faudrait l'appliquer à tout le monde. J'étais heureux hier quand vous avez dit que le gouvernement serait soumis également à la taxe sur les stationnements. Encore une fois, utilisateur-payeur. Pour les commissions scolaires, il me semble qu'il devrait y avoir une contribution pour la confection des rôles d'évaluation.

M. Ryan: J'ajoute juste un point à propos des commissions scolaires. J'apprécie la précision que vous avez fournie quant à ce que vous attendriez dans ce secteur-là. J'ai remarqué souvent les interventions de type plutôt négatif de la part de dirigeants municipaux à l'endroit du monde scolaire. Il faudrait bien qu'on se rappelle une bonne fois qu'on est tous au service de la même population puis, s'il y a un rôle d'évaluation, bien que les deux corps puissent y avoir accès - ça, vous l'avez dit, je l'apprécie hautement - sans qu'on commence à s'échanger des factures. Il y a bien des services qu'on peut se rendre mutuellement. Vous savez qu'en matière d'équipements récréatifs et sportifs, par exemple, le gouvernement encourage de plus en plus les commissions scolaires et les municipalités à échanger des bons procédés. J'ai présidé, il y a quelques mois, à la signature d'un protocole dans une municipalité importante où la commission scolaire met tous ses équipements à la disposition de la municipalité pour la somme de 1 \$ par année et la municipalité met ses équipements à la disposition de la commission scolaire pour la somme de 1 \$ par année. Je ne prétends pas que ça devrait se répercuter partout, mais je les ai félicités puis j'étais très heureux d'être présent puis de leur dire: Si on marchait dans cet esprit-là, ça nous reposerait donc du mercantilisme étroit qui ne fait que pourrir les rapports au lieu de les améliorer. Mais, ce que vous avez dit, quand il arrive des contestations concernant la taxation scolaire, là, il faudrait examiner ça. Je suis prêt à l'examiner avec mon collègue, le ministre de l'Éducation, puis s'il y a quelque chose qui peut être fait, peut-être qu'on fera une table éducation-affaires municipales pour examiner ce problème-là puis essayer de trouver des éléments de solution.

On a fait des améliorations considérables dans le projet par rapport au point de départ. Ce n'était pas des choses qui n'avaient pas du tout été entrevues, mais vous regardez pour la Communauté urbaine de Québec, pour les municipi-

palités qui en font partie, le solde à financer initial était de l'ordre de 26 000 000 \$ puis là, il est plutôt de l'ordre de 12 000 000 \$. On vous fournira les statistiques là-dessus au cours des prochains jours quand nous les aurons complètement mises à jour. Mais il y a un allègement considérable en comparaison avec les données initiales.

Alors, mon collègue, le député de Rimouski, aurait peut-être une question à poser également à M. le président, si vous le permettez.

Le Président (M. Garon): Ça va.

M. Tremblay (Rimouski): Oui, M. le Président. Voici, j'ai lu le rapport et je m'aperçois que, finalement, vous mettez en doute la qualité de la réforme. Vous dites même que ce n'est pas une réforme, que ça a été un projet présenté d'une façon unilatérale et qui ne tient pas compte des revendications des municipalités. Cependant, il faut bien regarder tout l'historique de cette démarche et on ne peut dire qu'il n'y a pas eu des consultations. Il y en a eu même... L'Union des municipalités avait retenu les services du chef de l'Opposition, M. Parizeau. et le rapport Parizeau, nécessairement, était assez éloquent à cet égard et proposait une réforme. Finalement, c'est un peu une partie, dans le projet présentement qui est devant vous, que l'on retrouve dans les recommandations du rapport Parizeau. Moi, ça m'intrigue un peu la façon dont vous avez présenté votre rapport, parce que vous ne semblez pas tenir compte des besoins monétaires, si je peux m'exprimer ainsi, de la province de Québec et vous semblez dire qu'on suit la même démarche que le fédéral, le fédéral transférant aux provinces et les provinces transférant aux municipalités, et qu'on ne donne pas les moyens.

Bien au contraire, je pense qu'on vous donne les moyens. On vous fait un transfert. Le transfert, il n'est peut-être pas de l'ampleur que vous voulez le faire, mais on vous donne des moyens. On vous dit: Voici les places où vous pourriez aller taxer. Alors, en plus de vous transférer une responsabilité supplémentaire, on vous dit: Voici dans quel champ de taxation, un champ de taxation élargi, vous pourriez aller. Pour en arriver à la question, de quelle manière pensez-vous qu'on aurait dû se prendre pour pouvoir arriver à une véritable réforme si vous pensez que cette réforme-là n'est pas une véritable réforme? C'est quoi? Est-ce qu'on aurait pu s'attendre, par exemple, à ce que la Communauté urbaine de Québec nous ait présenté une réforme? Ou encore que les deux unions des municipalités nous auraient présenté une réforme? C'est ce que nous attendions depuis un certain temps, mais jamais ce n'est venu. Alors, là, elle vient du gouvernement, elle est proposée, on en discute et, finalement, on vous a donné toutes les chances voulues de vous consulter. À

preuve, on est encore en commission parlementaire. Est-ce que ce n'est pas suffisant, à mon sens, à partir d'un canevas de travail de pouvoir essayer d'améliorer ça?

M. Rivard (Michel): Écoutez, je vais vous répondre par un exemple. La Communauté urbaine de Montréal est responsable de la vérification des contrôles de qualité, de la salubrité dans les restaurants, hôtels et pour l'alimentation et quand elle a eu cette responsabilité, le gouvernement du Québec lui a donné la responsabilité ainsi que l'enveloppe budgétaire. Naturellement, avec la conjoncture économique que nous vivons, je pense que la CUM a accepté que les ententes signées il y a quelques années soient maintenant revues à la baisse et il y a un désengagement sur quelques années. Il me semble que le gouvernement du Québec - on comprend aussi que la situation économique est dure pour tout le monde - vous auriez pu négocier avec nous un désengagement sur x années et non pas arriver d'une façon brutale dans une seule année, imposer, nous enlever toute la subvention au fonctionnement, **qui** représente 20 000 000 \$. Naturellement, vous nous permettez de retaxer. Ce n'est pas ça, un transfert. Vous nous donnez la facture et vous dites: Maintenant, taxez pour aller la chercher. Moi, ce que j'appelle une réforme ou un scénario, on aurait pu vivre avec un désengagement sur x années. Ça peut se faire. À titre d'exemple, les subventions, par exemple, aux immobilisations en transport. Au début, les autobus étaient payés, si ma mémoire est fidèle, à 80 %. Vous avez annoncé, **il** y a quelques années, que graduellement vous baissiez votre pourcentage. Donc, on peut augmenter graduellement le coût du transport. Les villes en absorbent plus. Grâce à de nouvelles richesses foncières, les nouveaux développements domiciliaires, on est capable de l'absorber. Mais là, ce n'est pas pareil, c'est du jour au lendemain. Vous coupez brutalement ce que vous donniez. Alors, vous me demandez c'était quoi, le scénario. **C'aurait** été: Idéalement, vous transférez l'argent comme on le **faisait** dans le passé et on administrait, ou un désengagement progressif. **C'a** déjà été fait, mais je ne voudrais pas... Parce que, là, je suis en train de penser que j'empiète sur votre temps, mais je peux vous donner encore d'autres exemples où le gouvernement se désengage d'une façon moins brutale qu'actuellement.

M. Tremblay (Rimouski): M. le Président, je suis bien content de constater que vous êtes favorable au désengagement. Vous dites: O.K. Mais...

M. Rivard (Michel): Tout est dans la façon de le faire.

M. Tremblay (Rimouski): ...tout est dans la manière de le faire. La manière de le faire, on

vous a donné des moyens pour aller chercher de l'argent, d'une part, et on a étalé ça sur deux ans, c'est-à-dire que ce n'est pas une réforme qui s'applique d'une façon, disons, sauvage. Elle s'applique sur un espace de deux années. Alors, je pense qu'il y a moyen de trouver des accommodements en plus d'avoir des accommodements qu'on a déjà consentis au niveau de la réforme qui était anticipée au départ.

M. Gauvin: M. le Président, s'il vous plaît.

Le Président (M. Garon): M. le député de Montmagny-L'Islet.
(10 h 45)

M. Gauvin: M. Rivard, je vois ici... **Il** y a un passage que vous mentionnez: Au niveau de la voirie locale, personne, même pas le gouvernement, ne sait dans quel état se retrouvent les routes locales. Je retrouve dans le mémoire de l'Union des municipalités régionales de comté qu'eux autres spécifient très clairement leur perception de la condition des routes assez détaillée. Moi, je réagis à ça. C'est que personne ne sait dans quel état les routes se trouvent. Les contribuables du Québec, les municipalités surtout sont conscientes. Elles connaissent très bien leurs routes, elles savent dans quel état elles sont. Et c'est un peu suite à ça qu'il y a une réaction. Et ça, je le concède. C'est qu'ils ont constaté que les routes, depuis quelques années, n'avaient pas eu le suivi approprié. C'est tout simplement un commentaire, une remarque. Je ne sais pas sur quoi vous basez pour prétendre que les citoyens ne connaissent pas la situation de leurs routes au niveau local.

M. Rivard (Michel): Écoutez, avec exactitude, pour savoir dans quel état il est et comment ça va coûter pour le remettre en état acceptable. Je pense que tout le monde constate qu'au Québec, l'état routier est déplorable. C'est bien sûr qu'on a un climat que Los Angeles n'a pas, mais, quand même, les faits sont là.

M. Gauvin: C'est ça. Merci.

M. Rivard (Michel): M. le Président, est-ce que vous permettriez, parce que je pense qu'il y a un point important, c'est la question que M. Ryan a soulevée tantôt en disant: Je ne suis pas prêt à permettre que les communautés ou les MRC puissent taxer. Ce qu'on demande, ce n'est pas le pouvoir de taxer, c'est le pouvoir qu'on s'entende par résolution pour établir que... À titre d'exemple, on a parlé abondamment de 0,10 \$ les 100 \$ d'évaluation, que ce 0,10 \$ là soit décrété par une **communauté** pour dire: C'est ça que toutes les villes doivent charger à leurs contribuables, pour qu'on s'entende que tout le monde soit sur le même pied. Ce n'est pas donner le pouvoir aux communautés ou aux MRC de facturer directement le contribuable ou de

facturer la ville autrement, c'est uniquement d'établir, de fixer le taux. Et bien sûr, c'est sur le rôle non résidentiel; on ne parle pas sur le rôle résidentiel. C'est sur le rôle non résidentiel, tel que recommandé par M. le ministre.

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

M. Ryan: Brièvement, c'est la règle de décision qui est importante dans ceci. Si c'est une chose qui est passée à l'unanimité, on peut regarder ça, mais si c'est une chose qui ne sera pas unanime, là, je veux l'examiner très attentivement puis pas dans l'espace d'une semaine. Je vous le dis franchement. O.K.?

M. Rivard (Michel): Je tâcherai d'aller chercher l'unanimité sur le sujet d'ici la fin de l'année ou, du moins, pour la session d'automne.

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

M. Dufour: Merci, M. le Président. On s'aperçoit que, avec le temps, comme je l'ai dit à quelques reprises depuis deux jours, c'est comme à la bourse, ça monte, ça baisse et il y a des changements de cap ou de stratégie par rapport à la position gouvernementale. Au départ, on parlait de principe. On aurait peut-être pu s'entendre sur un lexique des mots. Si ça peut compléter le vôtre, M. le président de la Communauté urbaine, je pourrais vous dire aussi que la responsabilité - parce qu'on parlait de responsabilité pour un meilleur équilibre - le responsable, ça veut dire quelqu'un **qui** décide, celui qui décide. Et vous avez fait la démonstration sans donner la définition qu'il n'y a pas grand-chose à décider pour les municipalités à l'intérieur de votre présentation.

Je pense que la démonstration commence à être de plus en plus claire, c'est un délestage sur le dos des municipalités. Ça devient de plus en plus évident. Ce n'est pas une nouvelle responsabilité qu'on donne aux municipalités. Et ça, je pense que l'ensemble des intervenants ou ceux qui viennent ici présenter des mémoires le disent carrément. Le ministre ne peut plus prétendre qu'il y a un partage de responsabilités, c'est un délestage. C'est un court de caisse qui fait qu'on est ici ce matin, parce que, hier, c'était clair, même dans les propos du ministre, il disait: Oui, mais si je ne vous le donne pas, quel serait le déficit du gouvernement du Québec? C'est 400 000 000 \$ de plus. C'est clair. Et la difficulté qu'on a, pour nous, c'est d'être capables... Normalement, quand on propose des choses, on propose des alternatives, puis là, il n'y en a pas. Il vient de vous dire, encore ce matin, que les principes sont établis. Ça fait que la commission parlementaire est là pour quoi? Juste pour que le ministre se dédouane par

rapport à des dialogues qu'il n'a pas eus ou des **concertations** qu'il n'a pas eues durant le cours du dépôt de ses propositions à aujourd'hui. Je trouve ça **malheureux**, parce que j'avais l'impression qu'il avait plus d'ouverture d'esprit. Le ministre a de la difficulté à accepter qu'il avait toute l'autorité, depuis sa nomination, pour engager un véritable dialogue avec les municipalités. C'est ça que les gens viennent vous dire: On avait confiance en vous, M. le ministre. On pensait que vous alliez être le défenseur des municipalités, mais, malheureusement, on constate que vous avez choisi de faire la job que le gouvernement vous a demandée, c'est-à-dire d'aller chercher de l'argent dans les poches des contribuables. C'est ça. Parce que si Je regarde le ton et le dépôt des mémoires, les mémoires ne sont pas agressifs envers vous. Les mémoires sont agressifs dans le sens que les municipalités sont incapables d'accepter - et Je pense que c'est correct - la façon dont on les a traitées. Vous savez, quand on responsabilise les gens comme on l'a fait en 1980 et 1979, et qu'on leur dit: Vous êtes des partenaires. On leur donne un champ de taxation et on leur permet d'évoluer dans des milieux différents, d'accepter de nouvelles responsabilités, volontaires.

Et du jour au lendemain, on fait fi de tout ça, on remet tous les rôles en question et on remet en danger tous les acquis. Il ne faut pas se surprendre que des gens qui se croyaient et qui se pensaient responsables, du jour au lendemain, disent: Qu'est-ce qui va arriver demain matin? L'an passé, c'était le scolaire. Cette année, c'est une partie du municipal. Qu'est-ce que ce sera l'an prochain? Quand je parle de l'an prochain, ça pourrait être dans deux ans parce que pour les vies d'institutions, les **années**, ce n'est pas beaucoup.

Dix ans de paix et 10 ans d'évolution, ça ne sera pas long dans 100 ans. **Ils** diront: Il y a eu une période où les municipalités se sont crues en possession de certains pouvoirs et de certaines responsabilités. Et là, on ne les a plus. J'étais surpris de voir dans votre propos: faire plus avec moins. **J'al** entendu ça en 1985-1986, au début de la prise de pouvoir du gouvernement libéral, mais il disait toujours: On **fait** plus avec moins. Et ça, c'est difficile à contrer parce que c'est une phrase qui veut tout dire et rien dire. Et celui qui l'employait le plus, c'était le ministre des Transports du temps. **Il** disait: On va faire plus avec moins nous autres. Vous avez vu l'état des routes depuis ce temps-là. Combien j'ai eu de discussions avec le ministre des Transports pour dire: Ça n'a pas de bon sens ce que vous dites. S'il y a quelque chose qu'on peut quantifier, Identifier, c'est bien ce qu'on fait sur les routes. L'asphalte, le gravier, les explosions, le dynamitage de routes, l'arpentage, la confection des plans, tout ça peut se mesurer. **Il** n'y a rien de plus facile que mesurer combien ça coûte pour faire un chemin.

Le ministre dit: On va faire plus avec moins. Bravo pour son beau programme! Il a fait moins avec plus, mais dans le cas des routes, il a **fait** moins avec moins. Point, à la ligne! Le ministre, ce n'est pas qu'il n'était pas bon. Il ne pouvait pas donner ce qu'il n'avait pas. Je trouve ça effectivement un peu désengageant par rapport au gouvernement. Le ministre, bien sûr, son ancien métier revient à la surface, il s'abreuve **d'éditoriaux**, mais sur sa réforme, quand il y en a un qui en parle, je le sais à toutes les fois. Je pourrais presque vous les nommer de mémoire.

C. Masson, il en a parlé quelque peu. Il a **pris** un peu partie. Là, il nous parle de M. Francoeur. Il ne parle pas beaucoup de M. Lesage. Il a de bonnes antennes avec **Le Devoir**, c'est évident. Comme travailleur **d'Alcan**, les gens n'ont pas discuté. Ils m'ont rencontré. Ils m'identifient encore comme quelqu'un qui a travaillé à **Alcan**. Le ministre a de très bonnes antennes avec ces **gens-là**. Moi, je ne le blâme pas, mais si on veut faire - je suis prêt à le mettre au défi - l'addition des articles qui sont contre sa réforme par rapport à ceux qui sont pour, je pense qu'on arriverait avec une différence assez notoire ou notable.

En fait, ce que je prétends - et ça, c'est malheureux, on devrait corriger ce tir-là immédiatement - ce n'est pas avec les journaux et ce n'est pas avec des éditorialistes qu'on va faire ou parler des principes et du vécu des municipalités. Ils peuvent être de bons observateurs, ils peuvent être des gens **qui** peuvent porter un oeil critique, mais on devrait, surtout pour le ministre des Affaires municipales, s'assurer que sa clientèle, qui sont les municipalités et les contribuables **qui** sont aussi une partie de sa clientèle, soit traitée d'une façon correcte.

C'est ça, la responsabilité. Le soir, quand je me couche, je ne me dis pas: Est-ce que le journaliste a été fin avec moi? Je me dis: Est-ce que j'ai été correct avec les gens qui m'ont élu? Bien sûr que c'est préoccupant, ce que le journaliste pense. Mais pour moi, ma conscience, c'est mes électeurs. Eux autres nous disent s'ils sont contents ou pas.

Voilà, en gros, on pourrait en discuter beaucoup. Je n'ai pas d'objection à discuter encore des principes parce que cette réforme-là, ou ces propositions, ou ce déstagement de comptes, a été amenée sur la table. J'ai la certitude que les élus municipaux ont le droit, ont surtout l'obligation non seulement de s'en défendre, mais de l'attaquer et de dire ce qui ne va pas.

Et moi, je ne **m'en offusque** pas. Jusqu'à preuve du contraire, **j'ai** toujours cru que l'Assemblée nationale, lorsqu'il y avait une commission parlementaire, c'était en fonction de bonifier et d'améliorer.

Là-dessus, M. le Président, j'aurais peut-être une couple de questions qui m'intéressent et **que** j'aimerais poser, pas parce que dans le

mémoire, on pourrait relever toutes les questions, il y en a déjà qui ont été répondues. Mais je voudrais vous ramener à la question des rôles des commissions scolaires, ça m'intrigue quelque peu, du paiement d'une partie des rôles d'évaluation par les commissions scolaires. Les municipalités, depuis toujours, s'offusquent ou s'insurgent contre l'intrusion des commissions scolaires dans le champ d'impôt foncier. Jusqu'à preuve du contraire, j'ai toujours l'impression que c'est la position fondamentale des unions municipales. Est-ce que vous ne croyez pas que, par votre demande, en supposant que les commissions scolaires ou que le gouvernement accepte ou décide qu'une partie de ces rôles-là doit être payée par les commissions scolaires, ça leur donnerait le droit de prétendre qu'elles ont le droit de taxer, en vertu du principe que celui qui paie, il a le droit de demander des comptes? Moi, j'essaie de vraiment faire le principe utilisateur-payeur? Est-ce que vous ne croyez pas?

M. Rivard (Michel): Elles le font actuellement, les commissions scolaires, elles taxent...

M. Dufour: Oui...

M. Rivard (Michel): Et par contre, elles se servent de notre outil sans nous indemniser. Tu sais, ça nous coûte 6 000 000 \$, la CUM et Longueuil, la même chose pour Laval, enfin les grandes villes du Québec. Les grandes MRC mettent à leur disposition un rôle d'évaluation qui sert aux commissions scolaires, et ce dans toutes les municipalités, enfin, on se sert d'un seul rôle, on ne travaille pas sur deux rôles. Mais on ne reçoit rien. Remarquez bien que dans le passé, quand l'État nous subventionnait largement dans différentes sphères d'activités, on ne s'est peut-être pas arrêtés à ce problème, mais aujourd'hui, alors que le gouvernement nous ramène à la tarification des services qu'on donne, je pense qu'on se doit à ce moment-là d'établir qui paie, qui utilise et qui doit payer. Ce que M. le ministre disait tantôt sur l'échange un jour des services, à 1 \$ entre les deux, il y aura, bien sûr, un calcul à faire pour voir s'il y a réellement un grand perdant ou un grand gagnant. Si ça s'équivalait, ce sera la formule la plus simple. On n'est pas rendus là. Mais à l'heure actuelle, à ce que je sache... Moi, je me souviens, j'ai été maire d'une ville qui s'appelle Beauport, pendant quatre ans, et à chaque fois que la ville de Beauport louait des locaux dans des écoles ou n'importe quoi, on payait un taux qui s'apparentait au public, il n'y avait même pas de tarification spéciale, alors que là, on leur fournit l'utilisation d'un rôle, de nos ressources, et vous savez combien ça coûte se défendre devant le Bureau de révision. Et là, on le fait naturellement, les commissions scolaires sont à la remorque de nous, elles vivent avec des...

M. Dufour: Je comprends la façon dont ça s'articule, mais mettons que dans les 10 dernières années, les commissions scolaires qui n'avaient pratiquement qu'une perception symbolique en grande partie, elles ont augmenté leurs demandes, le gouvernement a accordé plus largement dans le champ de taxation. Mais **si**, à partir de maintenant, en supposant que les municipalités paient pour la confection du rôle - moi, je prétends, à tort ou à raison, et ça, j'aimerais vous le faire dire - je comprends qu'il y a des coûts, mais nonobstant les coûts qui sont en cause, le principe, est-ce que vous ne croyez pas que les commissions scolaires, demain matin, qui paient pour leur rôle d'évaluation pour une partie, ça leur donne le droit au champ de taxation que vous avez?

M. Rivard (Michel): Elles pourraient prétendre ça, mais ça ne veut pas dire, le fait qu'elles peuvent le prétendre, qu'elles y ont droit.

M. Dufour: C'est un point de vue, vous ne me convainquez pas nécessairement, mais je suis prêt à accepter votre point de vue.

M. Rivard (Michel): Là, je vois ça un peu comme un ticket modérateur, ce qu'on leur charge...

M. Dufour: Ha, ha, **ha!** O.K. Vous nous dites, dans votre mémoire, qu'une décentralisation s'accompagne habituellement de négociations avec les partenaires. Est-ce que vous pourriez élaborer un peu plus, par exemple, sur les rapports qu'il y a eu? Parce que le député de Rimouski a semblé dire qu'il y a eu beaucoup de négociations et que le rapport Parizeau pouvait compter, le gouvernement pouvait s'en approprier pour dire que c'était des négociations. Elles ont été faites voilà trois ans, nous autres, on prend ce qui fait notre affaire et vous envoie ça dans le visage.

(11 heures)

M. Rivard (Michel): ...surtout une consultation qui s'est faite. Je pense que M. le ministre et son équipe informent; je pense qu'à chaque fois qu'on a eu l'occasion, que ce soit l'Union des municipalités ou la Communauté urbaine ou des villes individuelles de la CUQ, de poser des questions aux Affaires municipales, il faut bien dire qu'ils nous ont très bien informés à date sur le projet de réforme. Ils ne nous ont pas consultés avant, ils ont pris la décision de dire: Cette année, c'est clair, on a des problèmes budgétaires, on vous en tire dans votre cour pour 400 000 000 \$. Maintenant, est-ce qu'il y a de la plomberie qu'on pourrait modifier? On s'attendait que dans nos mémoires, on ne fasse pas allusion du tout à notre mécontentement, mais qu'on parle seulement de la plomberie. **Il** y a eu des mémoires qui ont parlé de plomberie, nous, on parle du **principe** fondamental. On dit qu'il n'y a

pas eu réellement de négociation, c'est le même langage que l'Union des municipalités et l'UMRCQ tiennent. On est encore toujours de cet avis.

Notre crainte, c'est que, cette année, c'est 400 000 000 \$ et, l'année prochaine, ce que je mentionnais, à l'Environnement et à la Culture, qu'on nous revienne avec un autre montant de 1 000 000 000 \$. **Il** n'y a personne, à date, dans l'équipe ministérielle, qui a démenti notre appréhension. Ça, ça nous inquiète.

M. Dufour: Vous avez parlé des sources de revenus problématiques. Vous avez semblé plutôt vous appuyer sur une assurance à l'effet que le gouvernement pourrait payer sur ses terrains les coûts de stationnement. Vous avez soulevé la question des fonctionnaires, il semble que c'est une question de convention collective. Mais il y a aussi les sources fédérales. Est-ce que vous, avec toutes vos antennes, vous avez l'assurance... Le ministre nous a bien **dit** qu'il y avait un article de journal, mais ça, ça pourrait être une source anonyme parce qu'il fait dire au ministre à Ottawa qu'ils vont nous payer. Est-ce que ça fait partie des sources problématiques de revenus pour la municipalité?

M. Rivard (Michel): M. le député, je peux vous assurer que nous allons faire une petite gymnastique, grâce, bien sûr, à nos gens qui travaillent à l'évaluation; **ils** nous ont donné comme Idée qu'on va convertir notre rôle de valeur **locative** en rôle non résidentiel et, à ce moment-là - ça existe dans d'autres provinces... Dans les autres provinces, le fédéral paie ses contributions à ce moment-là. C'est la raison pour laquelle on devra, **bien** sûr, investir encore quelques centaines de milliers de dollars, à toute vapeur, de toute urgence, mais avec cette **idée** de convertir le rôle, on vient d'accrocher le fédéral pour qu'il paie ses taxes lui aussi.

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

M. Morin: Oui, M. le Président. Je voudrais relever un petit peu ce que vous avez avancé au niveau de la vision comptable du ministre par rapport à cette **réforme-là**. Je voudrais vous informer, si vous ne l'êtes pas, des comparaisons un peu faciles que le ministre a faites devant d'autres intervenants.

La première fois, je pensais que le ministre avait commis un **impair**, parce qu'on connaît quand même sa rigueur habituelle, **mais il** ne l'a pas fait devant des représentants municipaux. J'aurais cru qu'il l'eût **fait** ce matin lorsqu'il a comparé ses 200 000 000 \$ ou 300 000 000 \$ de récupération à un simple petit 0,10 \$ les 100 \$ d'évaluation. Le ministre a voulu simplifier sa réforme en nous comparant ça à tout simplement: C'est aussi simple que si on imposait 0,10 \$ de

l'évaluation aux municipalités. Ce ne serait quand même **pas** grand-chose. Alors, je voulais tout simplement vous rappeler, lorsque vous voyez dans la vision du ministre une vision purement comptable, jusqu'à quel point vous visez juste, parce que, bien **sûr**, garrocher 0,10 \$ de même, hors contexte, sans tenir compte de la façon dont la fiscalité municipale a été établie, comment les municipalités n'ont récupéré que partiellement le champ foncier qui avait été dégagé par le scolaire... Il est démontré que la plupart des municipalités réussissent à maintenir leur taux de croissance des dépenses en bas du taux d'inflation, contrairement au gouvernement.

Je pense que le monde municipal a fait une démonstration d'une administration quand même assez sévère et que le ministre puisse prétendre qu'un simple petit 0,10 \$ ne ferait pas mal à personne, c'est vraiment faire fi de l'administration municipale à partir des bases qui avaient été établies par la **Loi** sur la fiscalité **municipale**, il l'a **fait** deux fois, mais je souhaitais qu'il le fasse devant des élus municipaux, ce qu'il n'a **pas** fait.

Je voudrais uniquement faire un autre commentaire, à l'effet qu'on ne semble pas comprendre les reproches que les intervenants font vis-à-vis le gouvernement, à l'effet qu'il n'y a pas eu de consultation. Parce qu'il y a ces audiences au sein de la commission, on considère ça comme de la véritable consultation, alors que je me souviens fort bien, lors de la conférence de presse du ministre du mois de décembre dernier, lorsqu'il disait: Si vous avez des choses, dites-le, mais j'ai un urgent besoin de 500 000 000 \$. Alors, ça voulait dire qu'il y avait de la place pour des échanges, mais certainement pas au niveau des principes. Parce que le ministre, par préoccupation purement financière, portait atteinte à des principes, mais ne soumettait pas à la consultation des principes fondamentaux sur le plan de la fiscalité, ce qui veut dire que ça limitait dès le départ toute espèce de consultation valable.

Ce sont les commentaires que je voulais faire à ce stade-ci. La rigueur à laquelle nous a habitués le ministre a été un petit peu entachée par cette facilité de garrocher un petit 0,10 \$. Donc, la réforme Ryan n'est pas plus qu'un petit 0,10 \$ les 100 \$ d'évaluation. Donc, il y a très peu de place à la critique. Alors, je voulais tout simplement... Si vous avez des commentaires à ajouter là-dessus, faites-le, mais c'est tout simplement pour aller dans le sens, pour souscrire à vos propos que la vision purement comptable du gouvernement, c'est là la base, évidemment, de la contestation et des critiques du monde municipal.

M. Rivard (Michel): Je pense que ce qui va vous donner raison ou tort, M. le ministre, c'est lorsque les municipalités vont déposer leur budget **1992**. On y travaille présentement. On va

connaître réellement l'effet de ce qu'on appelle cette réforme. Soyez assuré que, pour ce qui est du territoire de la Communauté urbaine de Québec, on entend bien démontrer clairement sur le compte de taxes combien coûte la réforme actuelle.

Le Président (M. Garon): Il reste 30 secondes.

Mme Marois: À ce moment-là, ça ne vaut pas la peine. Enfin, c'était sur les scénarios que vous aviez élaborés, justement, pour voir comment absorber les coûts chez vous. Comme mes calculs se sont faits dans les autres communautés urbaines, à savoir quand on sort de la zone de la communauté, qu'est-ce que ça crée comme différence par rapport à la municipalité, à côté, parce que c'est ça qui a un effet sur l'étalement urbain. Alors, je voulais savoir s'il y avait des scénarios **qui** avaient été faits à cet égard-là chez vous.

M. Rivard (Michel): Permettez-vous, M. le Président, que je réponde dans les 30 secondes qui restent?

Le Président (M. Garon): 30 secondes.

M. Rivard (Michel): C'est bien sûr que cette réforme a comme danger que, peut-être, certaines villes vont demander aux Affaires municipales de se retirer du transport en commun. Ce qui arriverait, c'est que ces gens-là agiraient comme novateurs, arriveraient avec leurs autos dans la municipalité voisine. Ils prendraient quand même le transport en commun au détriment des autres villes. Il y a un grand risque pour ça.

Le Président (M. Garon): M. le ministre, il vous reste deux minutes et dix secondes.

M. Ryan: M. le président de la Communauté urbaine disait tantôt s'inquiéter de ce que ceci ne soit peut-être qu'une étape devant être suivie d'autres étapes éventuelles. Il a été bien indiqué dans le document du 14 décembre qu'une fois ces choses-ci réalisées, il n'y aura pas d'autres choses du genre sous le présent mandat du gouvernement. Ça a été dit bien clairement et je le répète aujourd'hui parce que, sur ces grandes questions-là, je pense qu'il faut être clair. C'est bien clair. Quand j'ai, dans une intervention subséquente, indiqué qu'il faudrait se mettre à table autour de tous les autres problèmes, là, l'Union des municipalités régionales de comté qui est ici avait mal compris mon intervention. On pourra s'expliquer tantôt, quand nous les rencontrerons. Elle avait compris que j'annonçais une deuxième ronde de mesures comme **celles** qui étaient envisagées dans la première ronde. C'est absolument faux. Il n'est pas

question de ça. Je crois que nous pourrions discuter dans un tout autre contexte. Je pense que nous convenons de part et d'autre que, le plus tôt ça se présentera, le mieux ce sera. Alors, je voulais vous donner cette assurance claire qui a été donnée dans le document gouvernemental. Ce n'est pas seulement une déclaration de celui qui vous parle, c'est une intention très nettement définie dans le document gouvernemental dont le ministre des Affaires municipales fut cependant l'auteur.

Alors, je vous remercie. Pour le reste, on pourra discuter longuement. Il y a des problèmes que nous pourrions reprendre. Sachez que nous sommes à votre disposition pour tout échange susceptible de contribuer à l'amélioration non seulement du projet de loi, mais des relations entre Québec et la Communauté urbaine de Québec. Merci.

Le Président (M. Garon): Le mot de la fin, M. Rivard.

M. Rivard (Michel): Merci de nous avoir reçus. Je suis très heureux d'entendre de la part du ministre qu'il n'y aura pas d'autre réforme sous l'actuel mandat du gouvernement. Je note bien.

Le Président (M. Garon): Je voudrais vous remercier, M. Rivard.

M. Ryan: Je ne voudrais pas que vous me fassiez dire plus que j'ai dit: d'autres mesures comme celles qui sont définies dans le projet de loi 145. Je ne me condamne pas à l'inaction.

Le Président (M. Garon): Je voudrais remercier les gens de la Communauté urbaine de Québec. Si j'avais toujours des interlocuteurs comme vous, je vous dis que ce ne serait pas dur, ma tâche de président.
(11 h 15)

Je demande maintenant à l'Union des municipalités régionales de comté et des municipalités locales du Québec de s'approcher de la table.

La commission reprend ses travaux et je ferai remarquer aux journalistes qu'il y a un protocole d'entente concernant la télévision dans les... Et, depuis ce matin, je dois dire que je trouve que les caméras ne respectent pas le protocole d'entente qui a été élaboré avec la presse et la présidence. Et on me l'a fait rappeler à quelques reprises. J'ai l'impression que c'est un privilège que les journalistes et les caméras ont d'être ici et j'ai le sentiment très net que si le protocole n'est pas respecté, éventuellement, les gens vont demander que ça redevienne comme avant. Il y a des endroits, il y a des locaux, il y a des corridors pour faire des entrevues et ici on est dans le cadre de travaux d'une commission parlementaire avec un horaire

rigoureux. Et quand les gens vont partir d'ici, tout à l'heure, ils vont avoir à peu près quelques minutes pour dîner. Ils ont des réunions de part et d'autre. On ne peut pas escamoter.

Alors, M. le député de Jonquière.

M. Dufour: M. le Président, je veux renchérir là-dessus. D'abord, on est toujours en retard sur les horaires. Il ne nous restera pratiquement pas de temps pour manger. On travaille avec des heures qui sont assez longues. On commence très rarement à l'heure et on bouscule bien souvent les gens qui viennent se présenter en commission parlementaire. Et moi, je m'oppose carrément à ce qu'il y ait des gens qui abusent, parce que la presse peut abuser aussi. Mais il ne faut pas accepter ça. C'est inacceptable. Il y a des places pour faire des entrevues. Il y a des "scrum". Il y a tout ce que vous voudrez, mais pas en commission parlementaire. Moi, je m'objecte à ça carrément. Je ne suis pas jaloux. Il peut y aller, le ministre, à la télévision, quand il voudra, mais pas en commission parlementaire.

Le Président (M. Garon): Alors, maintenant je vais demander à M. Nicolet, le président de l'Union des municipalités régionales de comté, de nous présenter les gens qui sont avec lui, en lui soulignant qu'il a une heure et demie qui est prévue pour la rencontre avec l'UMRCQ, que normalement c'est une demi-heure, un tiers du temps pour l'exposé, un tiers du temps pour la partie ministérielle, un tiers du temps pour le parti de l'Opposition officielle. Ce que vous prenez en plus leur est soustrait. Ce que vous prenez en moins peut être ajouté à la fin, mais je suis bien prudent parce que parfois... J'ai remarqué tantôt que le temps que n'avait pas pris le président de la Communauté urbaine, ça faisait l'affaire de lui donner à un moment donné pour répondre à une question alors qu'il n'avait plus de temps.

Union des municipalités régionales de comté et des municipalités locales du Québec

M. Nicolet (Roger): Je vous remercie, M. le Président. M. le ministre, Mmes, MM. les députés, j'aimerais tout d'abord, comme vous me le suggérez, vous présenter les membres de notre délégation. À ma gauche, M. Michel Fernet, directeur général de l'Union, et à mon extrême gauche, Me Louise Canac-Marquis, conseillère juridique à l'Union. À ma droite, Me André Lemay, procureur et avocat, qui a suivi en particulier le dossier de la sécurité publique pour l'Union depuis de nombreuses années déjà. En fait, Me Lemay est un ancien collaborateur de l'Union qui connaît intimement la réflexion collective que l'Union a faite dans ce dossier depuis quatre ou cinq ans déjà. Et, finalement, à mon extrême droite, Me Beaulieu, qui est une collaboratrice de Me Lemay.

Si vous me permettez, j'aimerais bien sûr vous remercier d'abord d'avoir accepté de nous rencontrer, d'avoir également collaboré avec l'Union pour lui permettre de comparaître à un moment qui était propice, dans le cadre du calendrier chargé que votre commission parlementaire doit suivre. J'aimerais également, bien sûr, **m'excuser** du fait que le mémoire n'a pu vous être remis qu'en toute dernière heure, hier **soir**. Et étant donné que vous siégiez jusqu'à une heure avancée, probablement que vous n'avez pas pu en prendre connaissance, du moins en détail. Je me permettrai donc dans ma présentation de vous lire un résumé qui, je pense, reprend les principaux points soulevés dans ce mémoire. Par contre, je vous conseille de l'étudier en profondeur parce qu'il contient, en beaucoup plus de **détails**, une argumentation des positions que nous tâchons de vous présenter aujourd'hui.

L'UMRCQ **invite** les membres de cette commission à ne pas minimiser la portée du projet de loi 145. Si les propositions déposées par le ministre des Affaires municipales, **M. Claude Ryan**, ont suscité une telle controverse, il ne s'agit pas que d'une question de forme, comme certains ont semblé le croire, mais bien d'une question de fond. Les élus municipaux réclament, depuis quelques années déjà, un nouveau partage des responsabilités entre le gouvernement et les municipalités. Notre objectif en est un d'une plus grande efficacité de l'administration publique québécoise, en d'autres mots, de meilleurs services aux citoyens aux moindres coûts possibles.

La conjoncture de l'année dernière nous apparaissait propice au démarrage d'un tel exercice. Au terme des débats qui ont entouré l'ouverture du champ d'impôt foncier aux commissions scolaires, le premier ministre du Québec s'était engagé, en mai 1990, au nom de son gouvernement, à négocier avec les municipalités un nouveau partage des responsabilités dans un esprit de partenariat. **Conséquent**, le Conseil des ministres adoptait, le 20 juin, un décret **confirmant** la création d'un comité ministériel pour amorcer sans retard une décentralisation dont le Québec a un imminent besoin. Cette annonce de la part du gouvernement a été accueillie positivement par le monde municipal, non seulement parce qu'il mettait fin à un conflit, **mais** parce qu'il donnait enfin l'ouverture afin **que** les régions puissent, à brève échéance, disposer des leviers qui leur permettraient de se développer sur les plans social, culturel et surtout économique.

L'automne dernier a été marqué par deux autres événements significatifs: La nomination d'un nouveau ministre **aux** Affaires municipales dont nous connaissons la détermination et qui laissait entrevoir des actions énergiques en faveur des municipalités et la création de la Commission **Bélanger-Campeau** qui allait permettre à de nombreux organismes de s'exprimer sur

les orientations politiques et constitutionnelles du Québec.

Comme on a pu le constater à maintes reprises lors des audiences de cette commission, tout autant qu'à l'occasion des états généraux du monde rural de février dernier, la majorité des intervenants socio-économiques réclament la décentralisation de l'État et le renforcement des pouvoirs locaux.

Quelle ne fut pas notre consternation lorsque, le 14 décembre, le ministre Ryan déposa une série de propositions qui substituaient à la recherche conjointe d'une redéfinition du partage des responsabilités entre les deux paliers de gouvernement une nouvelle incursion dans le champ d'impôt foncier, sous le couvert, cette fois, d'un transfert de fonctions et d'obligations.

L'UMRCQ n'a eu d'autre choix que de présenter, au nom des municipalités qui la constituent, une fin de non-recevoir, d'autant plus que sous prétexte que la Constitution ne reconnaissait pas aux municipalités le caractère de gouvernement local, le ministre les qualifiait de créatures administratives dans la présentation de ses propositions.

Nous voici, six mois plus tard, contraints de commenter le projet de loi visant à concrétiser ces propositions, assorties d'ajustements mineurs malgré la vive opposition manifestée par les représentants municipaux.

Depuis le début de l'année, **au** gré d'assemblées spéciales et de consultations directes multiples de ses membres, l'UMRCQ a articulé une position précise et sans équivoque face aux diverses propositions gouvernementales, résumée sous forme d'un manifeste contresigné par quelque 750 municipalités du Québec.

Même si le projet de loi 145, Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant **les** finances municipales, ne couvre pas l'ensemble des mesures annoncées par le texte gouvernemental du 14 décembre, l'UMRCQ ne peut en aborder l'étude et la discussion sans se référer au plus large contexte dans lequel il a été conçu. L'Union désire **conséquent** rappeler aux membres de cette commission que toute représentation formulée au présent mémoire et qui concerne **certaines** dispositions précises du projet de loi 145 ne constitue qu'une facette des revendications municipales.

L'Union déclare donc que sa participation à la présente commission parlementaire et l'apport qu'elle pourra faire à l'étude du projet de loi ne peuvent être dissociés des gestes qu'elle posera et des demandes qu'elle réitère en vue d'obtenir les précisions et corrections essentielles à la reprise d'un effort conjoint gouvernement-municipalités pour établir de nouvelles bases au financement et à la définition de la mission administrative des municipalités du Québec.

Nous nous devons d'être très clairs, même dans sa forme quelque peu atténuée par la déclaration ministérielle du 14 mai 1991, le

projet gouvernemental dont il est question dans le projet de loi 145 demeure inacceptable aux municipalités membres de l'UMRCQ. Il importe néanmoins d'en évaluer de façon plus approfondie certains aspects.

Les impacts fiscaux. Voyons d'abord les impacts fiscaux, si vous me le permettez. Depuis le début de l'année, les élus locaux se sont penchés sur les incidences fiscales des propositions gouvernementales. Au-delà des discussions que provoquent les hypothèses posées par le gouvernement, en particulier en matière de coût de voirie locale, les chiffres gouvernementaux fournissent, *prima facie*, la preuve de l'impact différent et apparemment arbitraire de la réforme sur les budgets, d'une municipalité à l'autre, que ne justifie aucune logique qui traduirait, de la part du gouvernement, une préoccupation de justice sociale, de capacité **fiscale**, un souci de péréquation ou une vision politique d'occupation du territoire.

Sur une période de trois ans, à l'expiration des mesures transitoires, ce sont en fait les localités plus économes, celles qui, collectivement, ont manifesté dans le passé le plus de retenue dans leurs décisions administratives qui devront faire face aux pires augmentations de taux de taxe, en pourcentage, bien sûr. Le gouvernement a eu beau jeu à date d'affirmer qu'un programme judicieux et plus généreux de péréquation viendrait corriger ces anomalies. L'UMRCQ se permet de demeurer sceptique face à de telles prétentions.

Le ministre des Affaires municipales se propose maintenant de greffer à ce programme de péréquation un nouvel apport financier significatif conçu pour pallier les difficultés budgétaires locales occasionnées par le projet de réforme du 14 décembre. La nature hétérogène de ces transferts de charges a été soulignée précédemment. Dans cette perspective, comment prétendre développer *une* grille qui reflète cette caractéristique, tout en préservant le souci premier qui a présidé à l'instauration du programme, lors de la réforme de la fiscalité municipale?

En ce qui a trait plus particulièrement aux propositions sur la sécurité publique, un irritant majeur pour les membres de l'UMRCQ, il faut souligner que la nature même du service de protection civile que requiert la société régionale offre matière à réflexion. L'analyse des besoins doit, en fait, précéder toute réévaluation de l'implication municipale en la matière. À cette fin, il est intéressant de se référer aux analyses les plus récentes du ministre de la Sécurité publique. Là-dessus, je vous réfère au document qui est joint au mémoire proprement dit.

L'ensemble de ces données permet de conclure que la fonction policière varie largement d'un milieu à un autre. Là où, dans les agglomérations urbaines, les infractions au Code criminel revêtent plus d'importance, en région,

s'imposent des tâches qui relèvent davantage de la surveillance du territoire et du maintien de la paix et de l'ordre social.

La Sûreté du Québec est bien consciente de cette réalité. La répartition géographique des 107 postes de la Sûreté du Québec disséminés à travers le territoire, les différences d'effectifs qui les occupent, la diversité des pratiques d'intervention, que ce soit de nuit ou de jour, confirment que la mosaïque québécoise en matière de sécurité publique ne peut se réduire à une analyse globale. En outre, pour les élus municipaux en région, les exigences en matière de surveillance policière se conjuguent à leur préoccupation de protection civile. Qu'il s'agisse de prévention des incendies, de planification des interventions d'urgence, de coordination **Inter**-municipale en cas de sinistre, tout comme de conservation de la nature et de la faune ou de surveillance environnementale, la société québécoise contemporaine multiplie les demandes au palier local. L'administrateur municipal devra donc, à brève échéance, repenser la sécurité publique dans une perspective beaucoup plus large que la simple question de surveillance policière, qu'elle soit assumée ou non par la Sûreté du Québec.

Il y a donc, au-delà d'une simple question de transfert de facture, de l'organisation fonctionnelle d'une famille de services connexes qu'il faut ou faudra dispenser dans un État moderne. C'est pourquoi, depuis le début de l'année, les porte-parole municipaux multiplient les avertissements. Pas question que les municipalités épongent des factures de la Sûreté du Québec sans que le gouvernement leur offre le cadre et l'espace de temps nécessaires à l'étude de leurs besoins spécifiques respectifs et que le ministre dépose, sous forme de texte précis, les critères qui leur permettront de comparer objectivement les différentes options qui s'offrent à chaque communauté.

(11 h 30)

Un peu plus d'une trentaine des 152 municipalités de plus de 5000 habitants n'ont pas respecté l'obligation que la loi leur faisait. Par contre, la plupart des demandes de dispense, même fondées, sont demeurées sans réponse. Pire encore, certaines municipalités des 46 comptant moins de 5000 habitants et qui, par la loi, avaient le droit d'abolir leur corps de police, ont vu l'autorisation gouvernementale requise reportée injustement sous le prétexte d'un comité de reclassement totalement inefficace. L'alternative du versement d'indemnités de séparation raisonnables aurait dû être utilisée dans tous les cas où le reclassement n'était pas possible. Normalement, dans le domaine des relations du travail, on considère comme privilégiés les travailleurs qui peuvent obtenir une semblable prime lorsqu'ils perdent leur emploi. Ce traitement, dont doivent notamment se contenter nos élus provinciaux, est sans doute une injustice pour ces

policiers, dont aucun autre corps de police ne veut.

Au lieu d'assumer le leadership politique d'appliquer les dispositions de la loi aux municipalités délinquantes, **soit** par l'octroi de dispenses justifiées à certaines municipalités ou l'imposition de sanctions aux autres, tout en libérant les municipalités de moins de 5000 habitants, le gouvernement a plutôt choisi de pénaliser les quelque 1250 municipalités comptant moins de 5000 habitants.

D'autre part, **il** est utile de rappeler que l'article 92 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique confie aux provinces la responsabilité des affaires municipales et l'administration de la justice. La juridiction de la province de Québec en matière d'administration de la justice sur son territoire et, par conséquent, en matière d'organisation policière, est sans équivoque, tant pour l'administration de la justice criminelle que civile.

En fait, au Canada, le fédéral et les provinces peuvent mettre sur pied et régir des corps de police, lesquels reçoivent leur mandat des **lois** fédérales ou provinciales en fonction du partage des compétences en matière d'administration de la justice. Ainsi, la Gendarmerie royale du Canada voit à l'application des lois fédérales, sauf le Code criminel. L'article 20 de la Loi sur la Gendarmerie royale du Canada prévoit que le gouvernement fédéral peut conclure des ententes avec toute province ou toute municipalité, avec l'approbation du gouvernement provincial, en vue de l'utilisation de la Gendarmerie pour aider à l'administration de la justice dans cette province ou municipalité.

En pratique, outre son rôle fédéral à travers le Canada, la GRC fournit les services de police pour toutes les fonctions de juridiction provinciale dans toutes les provinces, sauf l'Ontario et le Québec, qui possèdent leur Sûreté dans les deux territoires fédéraux et dans environ 200 municipalités.

Il est conséquemment important de retenir, des réflexions qui précèdent, le postulat de la responsabilité première du gouvernement du Québec en matière d'organisation policière sur le territoire de la province.

Dans une autre perspective, celui qui légifère ou réglemente en imposant des normes devrait prendre la responsabilité de les faire respecter. S'il paraît difficile, parce que excessivement réducteur, de définir les tâches de gendarmerie par rapport aux fonctions de sûreté, la distinction demeure fondamentale dans la logique de l'analyse municipale. En effet, de façon pratique, les corps de police municipaux, à l'exception des plus importants, réfèrent généralement à la Sûreté du Québec les tâches spécialisées qualifiées de sûreté. Or, l'application des règlements municipaux relève davantage des fonctions de gendarmerie, alors que l'application des **lois** provinciales et du Code criminel relève

principalement des fonctions de sûreté.

Quoique la séparation des tâches ait été souvent écartée suite à la constatation de certaines zones grises, l'UMRCQ est d'opinion qu'une étude plus poussée de ce partage devrait sous-tendre toute révision du système policier au Québec. En outre, indépendamment de cette distinction des tâches en ce qui a trait au personnel policier, différentes fonctions pourraient être exécutées avec autant d'efficacité par du personnel non policier. Ainsi, une analyse détaillée des tâches permettrait sans doute de distinguer les fonctions qui peuvent être exercées par du personnel non policier, celles qui pourraient être exercées par des officiers municipaux en matière de gendarmerie, comme pour certaines missions en matière de circulation, de constat d'accident, de réception de plaintes pour fins de l'enquête préliminaire, de prévention et celles qui pourraient être exercées par du personnel policier en matière de sûreté. Une telle distinction permettrait une spécialisation accrue qui deviendrait un gage d'efficacité.

Le ministère des Transports a utilisé ce principe en confiant le contrôle du poids des véhicules à des employés civils tout en retirant cette responsabilité à la Sûreté du Québec. Le ministère a même analysé l'opportunité de créer une police routière, distincte de la Sûreté du Québec, qui compte des policiers dont la formation permet l'exécution de tâches plus spécialisées relevant davantage de l'aspect sûreté. Les policiers se sont toujours opposés avec vigueur à une telle séparation des fonctions et lorsque l'on sait qu'à peine 20 % de leurs activités relèvent de la catégorie sûreté, alors que 80 % de leurs fonctions relèvent de la catégorie gendarmerie, l'on comprend mieux leur opposition.

D'autre part, on n'insistera jamais assez sur l'importance d'analyser les besoins de protection policière, non pas à partir des modèles théoriques, mais à partir de la réalité qui illustre une disparité des besoins, surtout en ce qui a trait aux attentes en milieu rural par rapport aux exigences en milieu urbain.

Incidemment, il ne faut pas penser que seuls les contribuables de ces petites municipalités bénéficient des services de la Sûreté du Québec. Tel que mentionné précédemment, dans la plupart des petites municipalités qui sont dotées d'un corps de police, seules les fonctions de gendarmerie et d'enquêtes préliminaires sont assumées par le corps de police local. Les tâches relevant habituellement de la Sûreté sont assumées par la Sûreté du Québec. De plus, même dans le cas des municipalités qui ont des corps de police d'une certaine envergure, encore là, c'est la Sûreté du Québec qui intervient dans la plupart des crimes majeurs.

Or, ce rôle de la Sûreté du Québec en regard des municipalités qui ont leur propre corps de police municipal est important. Les efforts, les effectifs et les sommes d'argent

allouées par la Sûreté du Québec pour exécuter ces fonctions de sûreté sont très importants. En fait, la Sûreté du Québec offre des services aux municipalités moyennes et de grande taille beaucoup plus qu'on ne pourrait le croire et cela, à un coût qui, toutes proportions gardées, est beaucoup plus élevé vu la spécialisation particulière des fonctions exercées. Il n'y a qu'à penser aux sommes d'argent investies, il y a quelques années, par la Sûreté du Québec pour tenter de régler le problème d'un groupe de motards ayant son chef-lieu sur le territoire de la ville de Sorel qui possède pourtant un service de police municipal.

Les événements de l'été 1990 à Oka et à Châteauguay illustrent avec plus d'acuité les sommes d'argent consacrées par la Sûreté du Québec pour exécuter des fonctions inaccessibles pour un corps de police municipal.

On peut penser également au travail effectué par la Sûreté du Québec pour contrer le crime organisé, les fraudes économiques et fiscales, où ces phénomènes de criminalité sont quasi absents en milieu rural. En fait, l'importance de la gravité des infractions criminelles relevées par la Sûreté du Québec dans les petites municipalités ne sont pas comparables avec celles relevées par la Sûreté du Québec dans les municipalités plus importantes.

Enfin, il est primordial d'harmoniser les relations de travail des policiers municipaux avec celles des autres employés municipaux. Les chartes canadienne et québécoise des droits exigent l'égalité de tous et il n'est plus acceptable d'enlever le droit de grève aux policiers. Au surplus, le régime des services essentiels permet d'assurer la sécurité des citoyens. L'arbitrage obligatoire des conditions de travail doit cesser puisqu'il constitue un système qui va à l'encontre du choix démocratique des citoyens qui élisent des administrateurs publics.

Le président du Conseil du trésor a bien qualifié un semblable système, le 11 avril dernier, en traitant du conflit du gouvernement avec ses ingénieurs. M. Daniel Johnson répondait ainsi à une suggestion de confier la solution de ce litige à un arbitre. Je cite le *Journal des débats*, page 7348: "M. le Président, confier la disposition des sommes que les contribuables, qui ont du travail, versent aux coffres de l'État, confier l'administration de ces sommes-là à un tiers non élu relève de la plus grande irresponsabilité."

La position de l'UMRCQ sur les principes n'est donc pas changée et il ne peut être question d'accepter que les municipalités assument notamment une quote-part des coûts de la Sûreté du Québec alors que les municipalités n'ont absolument aucun contrôle sur la nature, la qualité et la quantité des services offerts par la Sûreté. Bien que les positions de l'UMRCQ présentées ci-haut soient fermes, il demeure qu'à titre de porte-parole des quelque 1267 municipalités locales et régionales, l'Union ne peut se

soustraire à l'obligation de commenter le projet de loi 145 qui vient d'être déposé à l'Assemblée nationale du Québec.

En effet, en conformité avec l'opinion exprimée par une large majorité de municipalités, telle que formulée, la nouvelle obligation qui est faite aux municipalités en matière de sécurité publique a été et est toujours refusée par l'Union. L'opposition est formelle et le gouvernement, s'il décide de procéder, devra en reconnaître les conséquences politiques.

Certaines municipalités membres de l'Union se sont toutefois déclarées disposées à s'impliquer davantage en matière de protection civile et de sécurité dans le sens le plus large de cette fonction. Pour rendre justice aux préoccupations de ces municipalités particulières, l'UMRCQ présente, de façon subsidiaire, au chapitre 3 du présent mémoire, des modifications concrètes au projet de loi 145 qui visent essentiellement à permettre d'éviter de bloquer le dossier de la réforme de la police dans des orientations qui risquent de causer des préjudices considérables pour de nombreuses années à venir.

En résumé, là je vous lis les résolutions adoptées par le conseil d'administration de l'Union et les préfets des MRC membres de l'Union réunis jeudi et vendredi dernier, qui reflètent donc l'opinion des membres de l'Union.

1° Que les municipalités qui auront manifesté au 31 décembre 1991 leur intention formelle de mettre sur pied leur propre corps de police, de conclure une entente avec une ou plusieurs municipalités pour l'établissement en commun d'un corps de police ou de participer à la mise sur pied d'un corps de police régional, ayant pour fonction la dispense de services de base, n'aient pas à défrayer les coûts de la Sûreté du Québec à compter du 1^{er} janvier 1992.

2° Que le gouvernement du Québec assume une responsabilité de premier ordre en matière de protection policière sur son territoire.

3° Que les municipalités assument sur leur territoire des services de base quant à la paix, à l'ordre et à la sécurité publique.

4° Que cette responsabilité soit liée à une définition des services de base à offrir pour assurer cette paix, cet ordre et cette sécurité publique.

5° Que la définition des services de base résulte d'une entente entre le gouvernement et les représentants municipaux.

6° Que la définition des services de base puisse varier selon les besoins des contribuables.

7° Que ces services de base puissent être dispensés, selon le cas, par des employés municipaux, des constables, des agents de sécurité et des policiers municipaux, toute autre personne qualifiée ou en collaboration avec l'entreprise privée.

8° Que ces services de base puissent être dispensés au niveau local ou régional, ou après entente entre deux ou plusieurs municipalités.

9° Que tout ou partie des services de base puissent être dispensés par la Sûreté du Québec, après entente avec le gouvernement et les municipalités concernées.

10° Que les municipalités ne paient pour les services de la Sûreté du Québec qu'après entente sur la définition des services de base et seulement dans le cas où elles n'assurent pas ses services de base.

11° Que la tarification des services de la Sûreté du Québec tienne compte du niveau des services de base dispensés par la Sûreté du Québec, selon l'entente conclue.

12° Que pour faciliter la définition des services de base, des expériences-pilotes soient menées sur le territoire.

13° Que les municipalités puissent continuer d'établir un corps de police sans l'approbation du ministre.

14° Que les mécanismes d'abolition ou de réduction des effectifs d'un corps de police municipal ne soient pas uniquement théoriques, mais qu'ils soient réellement efficaces, notamment par le reclassement ou par l'allocation de primes de séparation.

15° Que les règles régissant les relations de travail entre les municipalités et les policiers municipaux soient harmonisées avec celles des autres employés municipaux.

Quelques mots encore, si vous me le permettez, sur le volet de la voirie locale qui, pour nous, demeure indissociable de la réforme du 14 décembre dernier. Même si le transfert de la voirie locale n'est pas abordé dans le projet de loi 145, l'UMRCQ considère qu'il incombe au gouvernement, par la voie du ministre des Transports, de toute urgence, de baliser les négociations qu'il entend mener avec les municipalités au cours des prochains mois. Une déclaration ministérielle, à cet effet, devrait donc prévoir une opération en trois temps: établir, de concert avec chacune des municipalités impliquées, les frais d'entretien réels et la détermination d'un budget de réfection du réseau selon un programme décennal; clarifier la politique du gouvernement concernant le financement des travaux de réfection du réseau, de répartition des budgets afférents et des montants d'aide aux localités pour l'entretien annuel; négocier avec les municipalités un protocole permettant de confirmer les modalités d'un transfert du réseau local.

(11 h 45)

Forts de leurs connaissances particulières de leur réseau local et des contraintes climatiques qui en régissent l'entretien, les élus municipaux s'interrogent sur le bien-fondé des moyennes québécoises utilisées par le ministère des Transports pour calculer les frais annuels transférés aux municipalités.

Tout aussi préoccupante est la constatation que le gouvernement, à toutes fins pratiques, a escamoté le problème de la dégradation du réseau

routier appelé à être transféré. L'ensemble des investissements doit être quantifié en préalable à toute négociation gouvernement-municipalités en la matière. Compte tenu de la nature même de la fonction appelée à être déléguée, l'UMRCQ demande au gouvernement de préparer un tel inventaire du réseau routier local en région - MRC - conjointement avec les élus municipaux.

Les MRC qui regroupent déjà les municipalités locales pour l'aménagement du territoire et les négociations avec la CPTA offrent un cadre propice aux discussions entre le ministère des Transports et les élus locaux. La classification fonctionnelle du réseau avait déjà été abordée à ce niveau et les bases de toute réforme en matière de voirie locale devraient être posées en continuité avec les orientations politiques gouvernementales qui ont déjà fait leurs preuves.

Le projet de politique du 14 décembre a soulevé d'autres inquiétudes. Que le gouvernement reconnaisse qu'il a une obligation en matière de réfection du réseau, bravo! même s'il faut encore aborder la quantification de la contribution de l'État. Les modalités de la distribution des budgets alloués à cette fin causent toutefois problème. Ainsi, une chose est d'ores et déjà certaine. L'UMRCQ considère inacceptable que les montants destinés à suppléer à la réfection du réseau transféré soient attribués via l'enveloppe discrétionnaire des députés. Dans une perspective de saine gestion, il faut investir les sommes disponibles là où les priorités le dictent. Qui d'autre que le responsable de l'entretien et de l'aménagement peut être chargé d'établir des projets d'intervention? Les municipalités considèrent qu'avant tout le gouvernement doit établir un système objectif et transparent face aux besoins pressants des régions.

Le projet de loi 145 contient, par ailleurs, différentes mesures découlant directement des propositions gouvernementales de réforme rendues publiques le 14 décembre ainsi que divers aménagements ponctuels aux lois municipales existantes. Je vous réfère au texte de notre mémoire où nous faisons état des modifications souhaitées par nos membres. En résumé, voici nos principales recommandations:

1° Que la Commission municipale, plutôt que le ministre des Transports, ait discrétion pour accorder les exemptions en regard des taxes sur le stationnement.

2° Que les contribuables des territoires non desservis par un organisme public de transport en commun n'aient pas à déboursier la contribution de 30 \$ pour l'immatriculation des véhicules de promenade.

3° Que le gouvernement laisse aux municipalités la discrétion de définir ou de désigner des lieux ou des activités qui seraient exemptés de l'imposition des droits sur les divertissements.

4° Que les compensations tenant lieu de taxes payées par le gouvernement à l'égard des écoles primaires et secondaires soient maintenues

à leur niveau actuel.

5° Que la nouvelle formule prévoyant les **critères** généraux de répartition de l'enveloppe du programme de péréquation permette de fournir une aide adéquate aux municipalités les plus défavorisées quant à leur richesse foncière per capita en tenant compte, notamment, des revenus des contribuables et de leur capacité de payer.

6° Que le gouvernement s'engage formellement à assurer la permanence de l'aide financière accordée aux municipalités à l'intérieur du programme de péréquation.

7° Que l'inventaire de chaque lieu d'affaires soit refait par l'évaluateur à tous les neuf ans comme c'est le cas actuellement.

8° Que l'article 180 de la Loi sur la fiscalité municipale soit modifié pour que le greffier ou le secrétaire-trésorier de la municipalité puisse exiger le paiement d'un tarif, déterminé par règlement du gouvernement, pour la transmission à la commission scolaire de copies de l'avis de modification du rôle.

Voilà donc l'essentiel des recommandations de l'UMRCQ. Nous espérons que le gouvernement sera sensible à nos représentations. Dans la conjoncture actuelle, le Québec ne peut se permettre de laisser perdurer des relations aussi tendues entre le gouvernement et les municipalités. Une correction importante s'impose et la réforme doit être revue. Or, l'UMRCQ réalise qu'en matière de sécurité publique particulièrement, les politiques préconisées par les municipalités impliquent pour le gouvernement un travail d'étude et de planification important.

Les échéances que s'était données initialement le Conseil des ministres risquent donc de ne pouvoir être rencontrées. Une démarche de l'ampleur de celle qui est envisagée pour réformer les services de sécurité publique au Québec dicte que l'on procède avec un minimum de circonspection. L'intérêt des Québécois et des Québécoises ne permet pas de souffrir que l'on bâcle l'adoption de mesures législatives qui marqueront profondément la société régionale pour de nombreuses années à venir.

Pour l'UMRCQ, il ne fait guère donc de doute que, compte tenu de la complexité et de la problématique et par souci de formuler des solutions équitables et durables, il est opportun de retarder l'adoption du projet de loi 145 ou, du moins, des dispositions concernant la sécurité publique. Le ministre des Affaires municipales doit, sans plus de retard, les remettre sine die afin, tout particulièrement, d'initier et de compléter de véritables négociations avec les municipalités concernées et de pleinement mesurer les implications des réformes préconisées au présent mémoire.

Tout aussi significative pour le rétablissement de relations fonctionnelles entre le gouvernement et les municipalités est la clarification du nouveau partage de responsabilités en matière de voirie locale qui est demandée par l'UMRCQ au

nom de ses membres. L'abandon pur et simple d'un réseau routier **qui** est essentiel à la survie même des **régions** du Québec est intolérable. L'état dégradé des équipements routiers requiert au contraire une mobilisation conjointe de l'État et des municipalités pour faire face à cette situation qui hypothèque lourdement toute politique de développement régional. Les membres de l'Union ne peuvent donc accepter les demi-mesures et les Incohérences des propositions du 14 décembre en matière de voirie locale.

La présente commission parlementaire est l'occasion privilégiée **qui** s'offre au gouvernement pour jeter les bases d'une relation renouvelée avec les municipalités du Québec. Il faut espérer que les espoirs que les élus municipaux placent dans la vision et la motivation des membres de l'Assemblée nationale, face à une **problématique** qui est fondamentale pour l'administration publique en région, ne seront pas déçus. Merci de votre attention.

Le Président (M. Garon): Alors, la parole est au ministre.

M. Ryan: M. le Président, il me fait plaisir de saluer le président de l'Union des municipalités régionales de comté du Québec ainsi que les personnes qui l'accompagnent ce matin. Le mémoire que vient de nous résumer M. **Nicolet** est un mémoire très substantiel dont je ne puis que féliciter l'organisme que M. Nicolet représente. Je pense que c'est une contribution importante à la démarche que nous poursuivons ensemble et même si les jugements de fond demeurent sévères à l'endroit du projet gouvernemental, je **crois** que la manière dont ils sont formulés demeure éminemment civilisée et ça n'a pas empêché non plus l'Union de formuler de nombreuses propositions précises qui s'accordent très bien avec ce stade où nous en sommes dans l'examen par le Parlement du projet gouvernemental.

Par conséquent, moi, je n'ai que des félicitations à adresser à l'Union des municipalités régionales de comté du Québec au sujet de la pertinence de sa présentation. J'aurais souhaité être d'accord à 100 % avec les auteurs du mémoire comme c'est toujours le cas, mais il y a encore un certain nombre de points qui nous séparent. J'en mentionnerai quelques-uns brièvement et, ensuite, quelques-uns de mes collègues voudront intervenir aussi parce que, évidemment, les questions intéressant les municipalités rurales sont du plus vif intérêt pour un très grand nombre de membres de la députation ministérielle, y compris le ministre des Affaires **municipales**.

Je voudrais rappeler brièvement l'impact global de la réforme. Je pense que j'ai formulé hier, dans un raccourci qui se voulait le plus simple possible, l'impact réel de la réforme. Ce qui est demandé aux municipalités, c'est de

financer par des décisions dont elles auront la responsabilité des revenus additionnels de l'ordre de 252 000 000 \$. Le reste, il y a eu une réduction de la facture initiale. Il y a une partie qui est assumée par des décisions du gouvernement ou de l'Assemblée nationale. Ça fait 252 000 000 \$ et nous avons fait un calcul. L'évaluation totale de la richesse foncière au Québec est de 252 000 000 000 \$. Le calcul est facile à faire pour un ingénieur comme M. Nicolet, ça donne un accroissement moyen du fardeau fiscal, à supposer que tout s'en irait sur la taxation foncière générale, de 0, 10 \$ les 100 \$ d'évaluation.

Je pense bien que tout de suite, quand on voit ce montant, on se dit qu'il nous donne une très bonne idée du caractère foncièrement modéré de l'ensemble des mesures arrêtées ou, à tout le moins, envisagées par le gouvernement. Vous me direz, avec raison, qu'il s'agit d'une moyenne abstraite qui ne saurait rendre compte d'innombrables variations qu'on retrouvera d'une municipalité à l'autre. Vous avez parfaitement raison là-dessus. Mais nous avons également prévu plusieurs mesures égalisatrices qui viseront à réduire au maximum les inégalités trop flagrantes qui découlaient inévitablement de l'approche retenue par le gouvernement. C'est bien simple à comprendre. Je l'ai expliqué à maintes reprises. Nous partons d'une situation qui est inégale au départ. Nous ne pouvons pas faire une situation égale à partir de cette situation-là. En matière de voirie, par exemple, vous avez un grand nombre de comtés du Québec où la voirie locale est payée à 100 % par le gouvernement depuis un temps immémorial, d'autres endroits c'est 90 %, d'autres endroits c'est 50 %, d'autres endroits c'est 25 % et 10 %.

Je ne me souviens pas qu'il y ait beaucoup de représentations formulées ces derniers mois, y compris par l'UMRCQ, qui aient déploré cette situation. On a tous vécu avec cette situation-là, sans trop parler pendant des années. Et moi-même je ne savais pas que mon propre comté était désavantagé à ce point, depuis très longtemps. Je l'ai appris en faisant les calculs qui ont préparé la mise au point des mesures gouvernementales.

Alors là, nous disons: À l'avenir, ils seront tous sur un pied d'égalité partout à travers le Québec. Il n'y aura plus de dossiers cachés. Il n'y aura plus de situations privilégiées qui tiennent à l'influence du député, ou du ministre, ou tout. On va avoir quelque chose qui va obéir aux mêmes critères partout à travers le Québec. C'est formidable ça, c'est bon. Excepté que pour celui qui était financé à 100% et puis celui qui était financé à 25 %, l'impact ne peut pas être le même. C'est évident. Si l'impact était le même, ça veut dire qu'on prolongerait, on perpétuerait indéfiniment l'inégalité qui existait.

Alors, je pense qu'au moins, de ce point de vue-là, nous accomplissons un progrès considéra-

ble. Il y a toutes sortes de considérants dont il faut évidemment entourer cet objectif que j'estime éminemment noble. Et vous avez formulé des propositions très intéressantes dans votre mémoire, dont mes collègues auront l'occasion de discuter avec vous tantôt, à propos de la voirie en particulier. Soyez assurés que nous recevons avec beaucoup d'intérêt les propositions que vous formulez à propos de la voirie. Je pense qu'on ne sera pas tellement loin d'une convergence pratique capable de produire de bons résultats, après que nous aurons continué à discuter. D'ailleurs, dans le projet de loi, il n'est pas question de la voirie locale. Nous avons toujours dit que cette partie du programme s'appliquera à compter du 1er avril 1993. Elle ne nécessitera probablement pas d'intervention législative, sûrement pas à ce stade-ci.

Par conséquent, la voie est ouverte pour les discussions et puis je pense que nous allons continuer de nous rapprocher. Et puis votre mémoire nous aide de ce point de vue-là, je le souligne avec éminemment de plaisir.

Et je ne veux pas m'attarder sur tout le reste, on pourrait en discuter longtemps, on l'a fait au cours des derniers mois. Nous en sommes à un stade plus fonctionnel actuellement. Vous vous attendez à ce que je commente un petit peu les propositions relatives à la sécurité publique auxquelles vous accordez une importance centrale dans votre mémoire. Je vais le faire très brièvement.

Je pense que, dans l'ensemble, le principe de la responsabilité municipale, nous l'affirmons clairement dans le projet de loi, vous proposez certaines modifications que nous sommes disposés à examiner. Il y en a une cependant qui sera difficile à accepter là. Si vous nous demandez de définir avec trop de précisions les services de base dans l'immédiat et que vous nous demandiez de modifier l'article 64 en particulier d'une manière telle que ça puisse conduire à des facturations à l'acte policier, je ne voudrais pas que vous comptiez sur ma collaboration, parce que là vous allez nous embarquer dans un fouillis inextricable. Je ne veux pas que nous allions vers une facturation à l'acte. On a ça dans l'assurance-maladie. Si ça avait été de moi, on aurait un tout autre système. Mais je n'étais pas là "at the creation" comme on dit, à l'origine. Je pense que c'est un système qui entraîne une prolifération d'opérations comptables parfaitement artificielles, dans un très grand nombre de cas. Et je ne voudrais pas qu'on se lance dans cette voie-là en ce qui touche la police.

Cependant, le concept de services de base est utilisé même dans le texte du projet de loi, je sais que vous me soulignerez ça avec raison. C'est un paragraphe qui me fatigue un petit peu d'ailleurs, et j'attends des commentaires là-dessus. J'aime mieux partir d'une situation de fait. Je vous le dirai franchement. Nous avons depuis toujours 92 % des municipalités du Québec

qui comptent sur la Sûreté du Québec pour leur offrir le service de protection policière. Je pars de ça. Je me dis: ils ne paient rien depuis des années, on va leur demander une contribution partielle au coût des services. Mais nous affirmons en même temps le droit d'une municipalité de décider qu'elle se dotera de son propre corps policier. Puis nous allons aider les municipalités qui manifesteront cette intention à réaliser leur désir, dans la mesure où il sera financièrement accessible pour elles.

Et ça, c'est le principe de base que je voulais énoncer. Les modifications que vous proposez, pourvu qu'elles se raccrochent à ce principe de base, on va les étudier. Je ne peux pas ce matin commencer à discuter chacune des modifications techniques que vous proposez. Je vois que M. Lemay vous accompagne. M. le Président, nous connaissons bien M. Lemay, nous connaissons sa compétence en matière d'organisation policière. Vous avez trouvé un conseiller qui vous a aidé à donner une tournure très substantielle à votre mémoire sur ce point précis. (12 heures)

On serait prêts à avoir une rencontre avec vos représentants, dès les prochains jours, afin d'étudier chacune des modifications que vous proposez à des dispositions précises du projet de loi. Maintenant, je ne peux pas acquiescer à la proposition que vous formulez, parce que je vois très bien où ça conduit. Vous dites: Attendez tout ça, ne faites rien avant le 31 décembre, laissez les municipalités se présenter et tout. Mais, les municipalités, elles ont eu 20 ans pour se présenter. Ça fait 20 ans que le régime actuel existe, bien plus que ça même. Celles qui ont voulu le faire nous l'ont dit, et nous avons toujours répondu avec beaucoup d'ouverture aux invitations qui nous étaient faites par des municipalités. Mais là, je ne veux pas que s'engage une course à obstacles d'ici le 31 décembre, ça, je pense que ce n'est pas une bonne proposition, pour être franc avec vous. Mais, partout, partout où nous aurons des garanties raisonnables d'intentions sérieuses, nous allons les examiner avec toute l'ouverture souhaitable.

Je voudrais ajouter un dernier point. Vous mentionnez parmi vos résolutions, M. Nicolet, le désir de l'Union concernant la faculté qui pourrait être donnée d'instituer des expériences-pilotes en matière de protection policière régionale. Je n'entends pas ouvrir un nouveau chapitre de la vocation des MRC ce matin, en matière de protection policière, mais j'ai eu l'occasion de causer de ce sujet avec vous ces temps derniers. Personnellement, je pense qu'il serait une bonne chose que nous puissions avoir des expériences sérieuses, des expériences témoins. On ne recourt pas assez à cette méthode-là, au gouvernement. On lance, des fois, des plans qui vont s'appliquer à tout le territoire sans avoir fait des expériences témoins. Des fois, ça aide beaucoup. Et, sur

ce point précis, nous serons intéressés à examiner la possibilité d'une ou deux expériences témoins qui pourraient nous fournir un éclairage utile quant aux perspectives d'avenir. Moi, je ne sais pas ce qui en sera de l'organisation policière dans 10 ou 20 ans, je ne suis pas particulièrement visionnaire, étant trop absorbé par le présent, malheureusement. Mais je peux vous assurer que j'ai l'esprit très ouvert là-dessus. Je le sais, le régime que nous avons actuellement n'est pas parfait, n'est pas définitif ni complet même. Nous avons beaucoup à faire pour le perfectionner, à condition de ne pas vouloir tout chavirer sous prétexte qu'il arrive une demande de contribution qui reste modeste, tout compte fait, étant donné surtout les programmes d'égalisation qui seront institués. J'ai déjà mentionné que je serais intéressé à avoir l'avis de l'Union des municipalités régionales de comté en particulier, parce que les municipalités qui bénéficieront de mesures **égalsatrices** seront surtout de petites municipalités faisant partie de l'UMRCQ. Il nous intéressa d'avoir l'avis de l'UMRCQ sur les formules précises qui seront retenues. Je pense que l'impact de tout cela va atténuer très sensiblement les effets appréhendés de l'accord. Alors, je vous dis que nous allons continuer la discussion avec vous. Malheureusement, le temps très limité dont nous disposons ce matin ne me permet pas d'entrer dans tous les détails des propositions. Je veux que mes collègues puissent discuter avec vous. Mais nous reviendrons peut-être, plus tard dans l'échange, sur la partie de la police.

Le Président (M. Garon): Je voudrais tout de suite régler une question. Comme c'est clair qu'on n'aura pas écoulé le temps qui est prévu avec l'UMRCQ d'ici 12 h 30, est-ce qu'il y a consentement pour continuer, pour dépasser 12 h 30? Autrement, je vais partager également le temps d'ici 12 h 30 entre les parties.

M. Ryan: M. le Président, moi, je n'ai aucune objection, mais je vous préviens que je devrai quitter vers 12 h 30, 12 h 35, parce que j'ai fixé un rendez-vous à des maires et j'ai une réunion à 13 heures qui suit ensuite.

Le Président (M. Garon): Non. Non.

M. Ryan: On pourra continuer la discussion. Mais, d'habitude, l'Opposition...

Le Président (M. Garon): Après la période de questions?

M. Dufour: Est-ce qu'on peut demander, M. le Président, au président de l'Union des municipalités régionales de comté s'il sera ici cet après-midi?

M. Nicolet: Oui. M. le député de Jonquière,

je suis ici à votre disposition, si vous le désirez.

M. Dufour: M. le Président, vis-à-vis de l'affirmation ou du positionnement du président de l'Union des municipalités, je proposerais qu'on termine les travaux à 12 h 30 et qu'on recommence immédiatement à parler après la période des questions, mais la période des questions ne dure jamais jusqu'à 15 h 30. Je n'ai pas d'objection à ce qu'on commence à 15 h 15 et qu'on puisse bien travailler avec l'Union des municipalités régionales de comté du Québec. C'est un organisme important. Et moi, je pense que, quand le ventre crie, on n'a pas nécessairement les oreilles ouvertes, parce que même quand on a le ventre plein, on a tendance à oublier et à ne pas écouter. Ça fait qu'on devrait se donner une bonne plage pour pouvoir travailler correctement.

Le Président (M. Garon): Alors, je vais partager le temps d'ici 12 h 30 également entre les deux parties, la même chose en commençant cet après-midi.

M. Dufour: Ça va.

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

M. Ryan: Je laisserai la parole à ma collègue, la députée de Mégantic-Compton, qui voudrait intervenir, puis le député de Montmagny-L'Islet, aussi.

Mme Bélanger: Merci, M. le ministre. M. Nicolet, étant donné que vous êtes un résident de l'Estrie, vous connaissez très bien Mégantic-Compton et vous savez que c'est un grand territoire, plusieurs municipalités, et que le réseau routier est peut-être la mesure qui m'inquiète le plus ou sur laquelle je me suis le plus penchée pour connaître les impacts financiers qu'auront à subir mes municipalités. D'ailleurs, 2730 kilomètres vont être remis à mes municipalités. Mais on sait que ce transfert de la voirie n'est pas abordé dans le projet de loi et que l'UMRCQ considère qu'il incombe au gouvernement, par la voix du ministre des Transports, de baliser les négociations qu'il entend mener avec les municipalités au cours des prochains mois. J'aimerais que vous m'expliquiez plus en détail de quelle façon vous voulez aborder ces négociations et j'aimerais aussi que vous m'expliquiez pourquoi vous considérez inacceptable que les montants destinés à suppléer à la réfection du réseau routier transféré soient attribués dans l'enveloppe des députés. Et vous dites, un peu plus tard, dans une perspective de saine gestion, est-ce que vous n'avez pas confiance en la gestion des députés et est-ce que vous croyez que les députés ne connaissent pas leur réseau routier? Hier, lors de l'audition du président du l'UPA,

lui, il a presque affirmé que c'étaient les députés qui connaissent le mieux leur réseau routier. Alors, j'aimerais que vous nous expliquiez un peu cette prise de position et cette peur que ce soient les députés qui gèrent l'enveloppe pour aider au réseau routier, d'ailleurs, c'est une coutume qui est en voie depuis fort longtemps, je pense.

M. Nicolet: Mme Bélanger, j'aimerais répondre à votre deuxième question avant la première. Peut-être considérez-vous ça une boutade, mais, vous savez, le cœur a ses raisons que la raison parfois ne connaît pas. Et j'ai bien peur que... Malheureusement, l'expérience a prouvé que les brebis qui se présentent devant leur député n'ont pas toutes la même toison et que, ma foi, malheureusement, parfois, la tonte est faite suivant la couleur de la toison. En fait, je pense que notre argumentation va dans le sens de dire que, essentiellement, si un administrateur public est responsable d'une fonction, en l'occurrence l'entretien d'un bout de route, que ce soit en kilomètre, que ce soit 50 kilomètres ou 150 kilomètres, cet administrateur doit lui-même être également responsable des améliorations apportées à ce réseau tout simplement parce que les investissements consentis au niveau de l'amélioration ont un effet direct sur les frais d'entretien et vice versa. Donc, ce sont deux fonctions qui sont indissociables et qui devraient fondamentalement relever du même décideur et dans la même enveloppe budgétaire. Il en va, avant tout, d'une question de cohérence administrative et de responsabilité. Je ne vais pas vous rappeler le nombre de téléphones que votre bureau de comté doit recevoir, surtout pendant la période du dégel où les élus municipaux en sont venus à un mécanisme de défense absolument parfait: appeler le bureau du député. Je joue à ça comme tous mes collègues en milieu rural. Quand le chemin défoncé et qu'on a des gens qui sont en furie parce que le chemin défoncé, on vous renvoie la balle. Ne croyez-vous pas que le moment serait venu de mettre de l'ordre dans tout ça? Si vous ramenez la responsabilité au niveau des élus locaux, donnez-leur l'entière responsabilité pour qu'on cesse de jouer à ce jeu de ping-pong. C'est ça l'essentiel de notre argumentation. Soyons consistants, cohérents et donnons à celui qui doit rendre des comptes la responsabilité et les outils pour mener, planifier et réaliser. C'est essentiellement ça.

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

Mme Bélanger: Bien, un instant, s'il vous plaît!

Le Président (M. Garon): Non, mais...

Mme Bélanger: Bien, écoutez, monsieur...

Le Président (M. Garon): ...Si je ne veux pas avoir de troubles, là, il faut marcher avec les règles du jeu qu'on a.

Mme Bélanger: Bien, non, il n'a pas répondu à ma première question.

Le Président (M. Garon): Oui, mais qu'est-ce que vous voulez que je fasse? Alors, vous aurez encore du temps après, en revenant, au retour, puisque je divise également le temps avant 12 h 30: 18 minutes et demie et 18 minutes et demie et vous aurez chacun 10 minutes en revenant. Alors, M. le député de Jonquière.

M. Dufour: M. le Président, je suis heureux de rencontrer le président de l'Union des municipalités régionales de comté et son équipe. Je voudrais lui dire que j'ai admiré beaucoup sa position et son courage vis-à-vis de la position gouvernementale concernant le délestage des comptes à payer sur le dos des municipalités.

Je pense que sa position a été cohérente du début à la fin et, encore aujourd'hui, on sent que c'est le couteau sur la gorge, l'épée sur la tête qu'il vient faire des propositions au gouvernement. La démonstration n'a pas à être amplifiée. Vous avez démontré hors de tout doute qu'il n'y a pas eu de négociations. Il y a eu une volonté d'imposer et, ça, votre mémoire en fait état largement. Il y a peut-être un point que je voudrais soulever dans les propos du ministre quand il dit: Vous comprenez, c'est seulement que 0,10 \$ sur l'évaluation. Est-ce qu'il a la mémoire aussi courte pour ne pas penser que pour celui qui a été à l'origine des 0,13 \$ l'an passé, 0,13 \$ plus 0,10 \$, ça fait 0,23 \$ et les 150 000 000 \$ dont on ne parle pas, ils sont aussi sur le dos des contribuables? Je pense bien que les gens qui demeurent en région, les 30 \$ qui vont leur être imposés, c'est aussi dans la poche du contribuable. Si on fait l'addition, c'est 0,29 \$. Petit à petit, l'oiseau fait son nid, mais, petit à petit, le gouvernement vient vider vos poches et vient vider nos poches; 3 319 000 000 \$ de nouvelles taxes depuis 2 ans et il faudrait sourire, continuer à dire: On veut confier notre argent à l'État. Ce que vous nous dites, comme message, c'est qu'on devrait bien mieux se gérer que de se faire gérer par les autres. C'est ça votre message, il est clair.

Le ministre a de la difficulté à faire cette gymnastique. Est-ce que c'est parce qu'il était habitué de négocier avec des gens qui n'avaient pas de pouvoir? Parce que, dans le fond, au ministère de l'Éducation, tout est dicté par Québec. Il n'y a pas beaucoup d'autonomie dans les commissions scolaires. Ce n'est pas les 320 000 000 \$ de l'an passé qui ont renforcé les commissions scolaires. C'est tellement vrai que je connais des commissions scolaires qui se sont opposées à la réforme, parce que, dans le fond,

qu'est-ce qu'elles font? Elles gèrent les écoles et elles ont le contrôle sur les concierges pour faire l'entretien. C'est ça, l'autonomie qu'on a donnée et on voudrait bien rapetisser autant les municipalités. Parce que ce qu'on commence aujourd'hui, quand on va le finir? Le ministre peut bien nous donner sa version en disant: Pas durant le temps qu'on sera au pouvoir. Mais pour combien de temps encore? Quand y aura-t-il une élection et quand recommencera la ronde? Et c'est loin d'être fini.

Vous savez bien que l'appétit du gouvernement, c'est incommensurable. Les taxes temporaires, il n'y a rien de plus permanent que ce qui est temporaire pour un gouvernement. M. le président, je veux vous réitérer que j'ai apprécié votre courage et je comprends aussi que vos propositions sont teintées de gros bon sens. À quoi ça sert d'avoir des manifestations pour donner la place au monde rural et lui dire qu'il est en train de mourir? À quoi ça sert de faire des statistiques pour démontrer qu'il y a 20 %, 25 % ou 30 % de chômage et tout le monde est en train de crever? La meilleure médecine qu'on peut leur donner, c'est de les faire mourir plus vite. C'est quoi le choix de votre cas? C'est vraiment le pendu. Est-ce que vous voulez avoir une corde de lin ou une corde un peu plus grosse? C'est un peu ça, vous êtes condamné. (12 h 15)

Le ministre, malheureusement, accentue ce mouvement-là, probablement pas par mauvaise volonté, mais je suis presque convaincu qu'il est d'accord avec son gouvernement. Il me semble que c'est un travail qu'il ne peut pas refuser, parce qu'il n'a jamais été pour la réforme municipale en 1979-1980. Il ne l'a jamais acceptée, de ses propres paroles. Il nous a dit aussi que la commission parlementaire, les principes étaient déjà acceptés: 400 000 000 \$. C'était le travail qu'il avait à faire.

On peut peut-être discuter des modalités, mais pas des principes. J'ai toujours cru, parce que la démocratie c'est ça, que la commission parlementaire était là pour améliorer et bonifier des projets de loi. Depuis deux ou trois jours, il n'y a pas grand-chose à faire, si ce n'est qu'il y a certains intervenants qui sont venus démontrer hors de tout doute que c'était inapplicable. Taxe du stationnement, ça va créer des iniquités. Transport en commun, on étouffe Montréal et d'autres grands centres. Malheureusement, des cris ou ce que vous nous dites ce matin, on ne l'a pas entendu assez souvent. La commission parlementaire est portée plutôt vers les gros centres, les gros ensembles. L'UPA est venue nous dire à peu près la même chose, pas dans les modalités, mais elle est venue nous dire qu'elle aussi était affectée par les mesures que le gouvernement fait. Est-ce que le gouvernement croit encore en l'agriculture au Québec?

C'est beau, les prétentions ou les grandes professions de foi sur la place publique, les

paroles qu'on peut dire. Entre la parole et l'acte, c'est quoi? Montréal est venu nous dire, parce que ça a été les propos du ministre, qu'effectivement les dépenses gouvernementales augmentaient plus vite que les dépenses municipales. Donc, à ce moment-là, ça voulait dire que les municipalités avaient une marge de manoeuvre. Plutôt qu'attribuer ces actions à la connaissance du milieu, à l'économie que les municipalités pouvaient avoir avec leurs contribuables, on les pénalise parce qu'elles ont été des bons administrateurs ou parce qu'elles n'avaient pas les moyens. C'était ça la logique qui était imposée.

La démonstration est claire et évidente, puis quand vous dites: Est-ce qu'on ne devrait pas s'asseoir pour travailler ensemble? Eh bien, est-ce une question de vie ou de mort pour le gouvernement, ce montant d'argent là? Ce n'est pas une question de vie ou de mort pour le gouvernement, c'est une question de vie ou de mort pour les municipalités. Comment va-t-on rétablir ce partenariat-là? Quelle confiance, demain matin, les municipalités pourraient-elles avoir en un gouvernement qui peut changer les règles du jeu à n'importe quel temps? Mettons que c'est un mandat qui va se prolonger jusqu'à deux ans, mais j'ai l'impression qu'on ne sera peut-être pas rendu à deux ans. Ça va peut-être aller plus vite, parce qu'il y a un prix à payer et vous le dites dans votre mémoire. Je suis convaincu que ça va être la mort du gouvernement aussi ou sa disparition pour un certain temps.

Ce serait normal. Ça veut dire que, quand on gouverne, on doit avoir aussi la responsabilité de nos actes. Dans ce projet de réforme, ce n'est pas vous qui avez la responsabilité, malgré tout ce qu'on dit, parce qu'être responsable, ça veut dire avoir le pouvoir de décider. On ne vous donne pas le pouvoir de décider, donc vous n'en êtes pas responsable. Le gouvernement devra maintenir et garder sa responsabilité et je fais confiance aux administrateurs municipaux pour mettre la responsabilité à la bonne place.

On ne dit pas aux municipalités: Allez-vous-en dans le paysage, on dit: Vous continuez à faire votre travail, mais mettez la responsabilité où elle doit être. C'est ça qu'on vit depuis trois mois, six mois. On dit au ministre: Pourquoi n'y a-t-il pas de véritables tables de concertation? Pourquoi on ne s'assied pas et on ne discute pas? Bien non. Là, il a dit: Écoutez un peu, je discute avec des municipalités et elles semblent comprendre. Tous les intervenants, depuis trois jours, viennent nous dire: On n'est pas d'accord avec votre réforme. Ça n'a pas de bon sens. Qu'on le dise avec un sourire ou qu'on le dise fâché, c'est juste une question de présentation. C'est la même représentation et il y a des gens qui ont moins de passion dans leurs propos et il y en a d'autres qui en ont plus. Mais c'est le même message, à moins que je ne comprenne rien.

C'est évident que tous les intervenants sont

venus nous dire qu'ils ne sont pas d'accord avec la réforme, puis le ministre persiste à dire: C'est une bonne réforme. Il y a quelque chose qui ne marche pas. Il y a un problème dans le problème. Je ne sais pas là. Ne trouvez-vous pas qu'on devrait commencer à se faire convaincre, à dire: Il y a peut-être un recul qu'on doit faire? Ce n'est pas scandaleux qu'un gouvernement recule quand ça n'a pas de bon sens. Quelqu'un vous dit: Je vais te tirer à l'eau et il sait que vous ne savez pas nager. Vous lui dites: Fais-moi pas ça, je vais me noyer. Il dit: C'est correct, je change d'idée. Je ne t'envoierai pas à l'eau. Je pensais que c'était pour rire ça. On va regarder ça d'un autre angle.

Je déplore vraiment le manque, parce que sous le principe ou sous le couvert qu'on a bien de l'ouverture... Est-ce que vous croyez sincèrement et honnêtement que la nature des propositions que vous faites ce matin, le ministre a le temps de les regarder, de les analyser et de les mettre en pratique dans son projet de loi? Est-ce que vous croyez ça?

M. Nicolet: C'est pourquoi la réponse est simple, M. Dufour. La réponse, c'est évidemment: Non. C'est pourquoi nous avons, au niveau de nos conclusions, demandé le **report** des dispositions concernant la sécurité publique, en particulier, parce que ce sont celles-là qui touchent, d'une façon plus directe et, pour employer un terme à la mode, ce sont celles qui interpellent de façon très directe toute la conception que se font les municipalités de leurs responsabilités face à leurs concitoyens. C'est la vie même du tissu social régional qui va être influencée de façon profonde par les séquelles de cette réforme.

M. Dufour: Est-ce que, M. le président de l'Union des municipalités, vous croyez que ça va vous responsabiliser plus, la réforme qu'on vous propose? Est-ce que vous vous sentez plus responsable par rapport à ce qu'on veut vous imposer et qu'est-ce que vous pensez des montants qu'on veut vous transférer? Est-ce que vous croyez que c'est quelque chose de facile à avaler? Qu'il n'y a pas de problème là-dedans?

M. Nicolet: C'est une question qui, en toute objectivité, est complexe. Il est évident que, dans sa formulation actuelle, la **réforme n'est** pas de nature à responsabiliser qui que ce soit. Par contre, nos membres l'ont dit et l'ont répété à plusieurs reprises. Au-delà d'un rôle de perception, de percepteur de taxes qu'on semble vouloir leur confier actuellement, ils aspirent à simplifier véritablement, de façon beaucoup plus directe dans la gestion du quotidien, du cadre de vie de leurs concitoyens.

C'est pourquoi les réactions de l'Union et des membres de l'Union face à tout le volet voirie locale ont été beaucoup plus nuancées. On

a toujours dit: Il y a... Et ça rejoint un peu les propos de M. Ryan, tout à l'heure, à l'effet qu'il y avait matière à révision en profondeur dans toute cette problématique de la façon dont est géré le réseau routier au Québec.

Où j'ai, par contre, certains désaccords avec les propos du ministre, c'est quand il dit qu'il faut trancher et corriger certaines injustices par une intervention chirurgicale soudaine et brutale. Je crois que, actuellement, l'état des régions est tel qu'un choc postopératoire peut être critique. On corrige des injustices, mais il faut se donner le temps de permettre à l'organisme de les diriger. Et ce qu'on tente de faire par le biais de la réforme, c'est, du jour au lendemain, de corriger une certaine soi-disant iniquité et d'instaurer un nouveau système dans un laps de temps qui ne permet tout simplement pas à l'économie régionale d'y faire face et de faire les ajustements qui s'imposent. Et je crois qu'une démarche de l'ampleur de celle qui est envisagée, même si, en bout de piste, elle peut produire une meilleure gestion de la voirie locale, pour ne parler que de ce volet-là, il faut véritablement... et ça rejoint... Mme Bélanger n'est plus là, mais la première question qu'elle m'avait posée, comment est-ce que je crois qu'on devrait y arriver, c'est véritablement en se donnant un programme de travail conjoint pour faire l'inventaire de la situation pour quantifier l'entretien et les investissements, de manière à ce que tous et chacun puissent évaluer l'ampleur de la tâche à laquelle ils doivent s'adresser et que, conjointement, on en fasse un projet collectif de société parce que le réseau routier est à la base même de la vie des régions.

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

M. Morin: M. le Président, je voudrais féliciter le président de l'UMRCQ pour, évidemment, la rigueur de son mémoire à travers une critique peut-être sévère, mais quand même... Il n'a pas hésité à aller au-delà de la forme, au-delà de l'aspect purement financier, mais aller vraiment sur le fond des choses. Je voudrais quand même poser une question sur un aspect, une de ses recommandations, qui m'inquiète un petit peu. C'est concernant la proposition que vous faites par rapport à la voirie locale, concernant évidemment une négociation avec les municipalités, parce que j'y vois un danger. Vous connaissez la disparité des municipalités. On connaît comment le gouvernement pourrait tirer profit de négociations un peu hâtives et pourrait, je ne sais pas, les justifier ou les invoquer pour imposer ce genre de protocole aux autres municipalités. Bien sûr, je vois que vous appréhendez un petit peu le danger puisque vous proposez qu'on balise les règles du jeu au départ. Alors, ma question est la suivante: Est-ce que cette condition, à l'effet qu'on doit baliser les règles

du jeu dès le départ, est conditionnelle, obligatoire, avant tous les préalables, à toute négociation avec les municipalités? Est-ce que cette entente-là sur les règles du jeu devrait se faire, je présume, avec l'UMRCQ avant que le gouvernement entreprenne toute forme de négociation avec les municipalités? Dernier aspect, quels seraient les principaux principes sous-jacents à ce balisement des négociations?

M. Nicolet: Depuis le début janvier de cette année, donc tout de suite après le dépôt des propositions du 14 décembre dernier, nous avons demandé et nous avons tenu une rencontre au niveau sous-ministériel, où étaient présents le sous-ministre des Affaires municipales, le sous-ministre du ministère des Transports, le sous-ministre adjoint de la Sécurité publique et où nous avons abordé les principaux aspects de la réforme. Nous avons, à cette occasion, demandé au sous-ministre des Transports de véritablement concevoir toute cette réforme dans la perspective que vous avez abordée dans votre déclaration. Il nous semble essentiel que, véritablement, on s'entende sur le contenu du panier à provisions. Qu'est-ce qu'il y a là-dedans? Et, j'insiste, ce n'est pas une négociation qui peut se mener au central. C'est une négociation qui doit se mener en région et la seule façon d'impliquer de façon constructive le milieu municipal dans toute la réforme sur la voirie, c'est de véritablement asseoir, d'une part, le ministère des Transports qui a la compétence technique et qui a quand même l'expérience de la gestion du réseau et les élus régionaux ou locaux, sans distinction. Mais il faut regrouper ces gens sur le terrain, qu'ils s'entendent sur, d'abord, la nature, la longueur, les routes à transférer, les modalités d'entretien, comment toute cette complexité de mécanismes de gestion va effectivement être transférée. Il y a des dépôts du ministère des Transports, il y a certains équipements, il y a certains approvisionnements au niveau du gravier, des matériaux. Tout ça qui intervient de façon très concrète dans les budgets d'administration d'un réseau local.

Toutes les modalités qui entourent ce transfert doivent être débattues non pas au central en vertu de politiques dont on mesure mal les impacts, mais il va falloir que les gens qui sont appelés à s'impliquer d'ici quelques années dans l'administration de ce réseau le mesurent et le comprennent. Et ce n'est que de cette façon-là que les élus municipaux pourront véritablement vous dire: Oui, ça a du sens, ça n'a pas de sens. Sans ça, on parle dans le vide. C'est vraiment un exercice qui se fait sans filet, actuellement. Et ce n'est que dans la mesure où, véritablement, ces bases seront posées - et ça répond à votre première question - que, pour nous, il est raisonnable de s'asseoir et de parler avec le gouvernement, une fois qu'on aura fait la synthèse de tout ça.

Le Président (M. Garon): Alors, je vous remercie, M. le président. Je vais demander... Je vais suspendre les travaux jusqu'après les affaires courantes. Nous allons demander à l'Assemblée nationale que la convocation se fasse immédiatement après les affaires courantes pour qu'on puisse faire les 20 minutes qui restent, c'est-à-dire 10 minutes au parti ministériel, 10 minutes à l'Opposition, avant d'entamer les travaux avec l'autre groupe, à 15 h 30. De sorte que, normalement, on devrait se retrouver ici autour de 15 heures, et on n'aura pas de retard sur notre horaire pour le reste de la journée. Je l'espère. Je vous remercie.

Alors, si les députés peuvent être ici immédiatement après les affaires courantes.

(Suspension de la séance à 12 h 30)

(Reprise à 15 h 18)

Le Président (M. Garon): À l'ordre, s'il vous plaît!

Si on veut ne pas retarder tout le monde, il faudrait commencer immédiatement. J'avais la réputation... Je vais dire au ministre que j'avais la réputation d'être discipliné, mais je m'aperçois que j'étais un enfant d'école dans ce sens-là.

Comme il nous reste 20 minutes, 10 minutes au parti ministériel, 10 minutes à l'Opposition, je vais demander immédiatement, M. Nicolet, comme vous êtes ici avec les gens qui vous accompagnent, au ministre des Affaires municipales d'ouvrir le feu.

M. Gauvin: M. le Président.

Le Président (M. Garon): M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: Merci. J'aimerais... D'abord, à la lecture de votre mémoire et à la présentation que vous avez faite ce matin, M. Nicolet, je suis très fier, comme député et comme représentant d'un comté rural, de constater que vous avez apporté certaines suggestions qui sont très intéressantes d'abord pour les députés. Ne serait-ce que pour permettre à M. le ministre, en commission parlementaire, de travailler, d'étudier le projet de loi article par article. Je vous dis, à ce moment-ci... Je pense que la meilleure façon... Ce que les députés souhaitaient justement, c'était que les représentants du monde municipal puissent nous transmettre... Probablement, si on avait pu il y a quelques semaines... Ce que déjà vous proposez ce matin en leur nom, ça aurait aidé la députation ou les députés, mes collègues, ici, à ce niveau-ci.

J'aimerais revenir sur l'autre point que vous avez soulevé au niveau du questionnement du dossier de la police. Je pense qu'on pourrait

convenir ensemble que, déjà, à la présentation de ce transfert de responsabilités au niveau de la police, c'est-à-dire une participation financière des frais, déjà l'attitude, et je parle au niveau de ma région, ce qu'on a pu constater, l'attitude de la Sûreté du Québec est déjà très différente et plus attentive aux réactions des municipalités. Vous savez très bien que chacune des municipalités a eu des réactions assez différentes les unes des autres, mais qui nous permettent justement de constater que, quand on dit que les municipalités n'auraient rien, n'ont pas de pouvoir sur le service de police de la Sûreté du Québec, la meilleure démonstration est celle-ci, justement l'expérience qu'on vient de vivre. Le plus grand pouvoir sur un corps policier, c'est peut-être l'opinion publique.

Suite au débat qu'il y a eu au niveau des municipalités, déjà l'opinion publique nous a permis de constater que la Sûreté du Québec était très sensible, et j'aimerais avoir vos commentaires à ce niveau-là.

M. Nicolet: M. Gauvin, je vous remercie de votre intervention. C'est toujours avec plaisir que je m'adresse à un ancien collègue, confrère et ancien membre de notre Union, maire d'une municipalité rurale, donc quelqu'un qui connaît intimement le milieu que nous représentons. Ça me peine doublement de devoir être en désaccord avec votre propos et de devoir vous dire que, fondamentalement, oui, bien sûr, il y a ce qu'on pourrait appeler, présentement, une opération charme entreprise par la Sûreté du Québec en région. Je peux vous faire état de demandes de rencontres de la part de la direction des différents postes régionaux de la Sûreté du Québec qui, actuellement, s'affairent à rencontrer les conseils des maires, au niveau des MRC, pour établir un certain climat de dialogue. Là-dessus, je confirme effectivement vos propos à l'effet qu'il y a une ouverture nouvelle face aux municipalités. Par contre, je me dois de vous dire que, dans notre perspective, cela ne change rien à la relation fondamentale qui serait instaurée par l'adoption du projet de loi qui, effectivement, nous fait payer pour un service sur lequel, formellement et techniquement, nous n'avons aucun contrôle. Nous nous retrouvons donc dans la position où nous devons taxer pour de l'argent qui sera dépensé par d'autres; là-dessus, je me réfère à la citation de M. Johnson à l'Assemblée nationale, à laquelle je faisais référence ce matin.

M. Gauvin: Peut-être pour revenir... Évidemment, je dois admettre, comme député, que c'est un dossier qui pose un certain questionnement. Au niveau des élus municipaux, je suis d'accord. Mais là, je voulais évoquer le fait que je pense qu'il y a une meilleure compréhension de la part des élus municipaux sur l'approche qu'on devrait avoir au niveau des services de la

Sûreté du Québec, du moins des services de police que les municipalités locales reçoivent, c'est-à-dire faire part des services ou l'amélioration des services souhaités ou une meilleure perception des services de la Sûreté du Québec dans chacune des régions. C'est peut-être ce qui a été négligé dans le passé. Mais ça n'a rien à voir avec la facture que déplore évidemment, je l'admets...

On pourrait peut-être revenir au niveau du dossier, M. Nicolet, M. le président, de la voirie municipale. À un moment donné, et je suis fort heureux de voir que vous le mentionnez... Vous êtes un des rares organismes qui mentionnent que les municipalités locales, les élus municipaux et différents intervenants du milieu connaissent très bien leur réseau local, contrairement à ce qui a été véhiculé au niveau d'autres mémoires. Ça, je vous le reconnais. Vous avez raison, le monde municipal connaît très bien le réseau local, et ça, c'est démontré. Il est probablement le mieux placé pour faire l'évaluation des coûts. Quand vous dites: On ne devrait pas transférer ce dossier-là tant et aussi longtemps qu'on ne connaîtra pas les coûts, moi, comme élu, ancien élu, comme vous l'avez mentionné, en milieu rural, je peux vous dire que ça va être très difficile d'en venir à une reconnaissance des coûts réels de l'entretien du réseau local, ne serait-ce que l'entretien d'hiver conjugué à l'entretien d'été. Tout ça pour vous dire que je pense qu'on devra admettre qu'il manquera toujours de l'argent pour récupérer cette partie du réseau. Mais moi, je suis rassuré parce que les municipalités, et je vous le répète, sont, à notre avis, les mieux placées pour améliorer ce réseau-là avec le moins d'argent, comme on l'a mentionné ce matin, à certains égards, avec le moins d'argent et... pour répondre le mieux aux priorités aussi des citoyens.

Tout ça pour vous dire que, justement, je le mentionnais au début de mon intervention, à ce moment-ci, vous reconnaissez cette partie-là, vous avez fait certaines propositions, comme vous l'avez mentionné dans votre allocution, et je trouve ça très intéressant. Ça, ce serait ma première question, à savoir: Est-ce que vous êtes en accord avec nous? C'est assez difficile, à ce moment-ci, d'établir le coût réel de l'entretien sur un an, cinq ans ou sur une programmation, par exemple, de cinq ans, comme je le mentionnais, d'une part. Le ministère des Transports a déjà présenté aux municipalités une projection d'abord de la qualité des routes, de la qualité de l'entretien, c'est-à-dire des conditions des routes, d'une part, ce qui a été amélioré et a fait une certaine évaluation d'un certain niveau de nos routes municipales. Et ça, ce travail est fait et il est en attente de la réaction des municipalités, du moins ce que j'en sais dans ma région. Je pense que ce que vous demandez a déjà été proposé par le ministère des Transports. Est-ce que vous êtes en mesure de reconnaître

ça?

M. Nicolet: Je ne sais pas ce qui s'est fait, M. Gauvin, dans votre région, mais je peux vous dire que, en tout cas en Estrie et dans les autres régions que je connais, depuis notre réunion du début janvier, lorsque nous demandions formellement au sous-ministre des Transports de s'associer au monde municipal pour l'évaluation dont vous parlez, nous n'avons eu aucune réaction formelle de la part du ministère des Transports. Donc, actuellement, nous sommes en attente d'une clarification ministérielle quant à la démarche qu'entend poursuivre le ministère des Transports face à cette problématique que vous soulignez, qui est très réelle, à savoir la quantification des coûts.

Vous savez sans aucun doute que les chiffres qui nous ont été présentés à date sont basés sur une évaluation de 3000 \$ comme chiffre moyen, par kilomètre par an, pour l'entretien. Là-dessus, nos prétentions sont à l'effet qu'il y a d'abord des variations considérables d'une région à l'autre et que, de plus, ces chiffres méritent d'être vérifiés et validés par les élus de chaque région et ceci, selon nous, ne peut se faire de façon constructive et intelligente qu'en mettant conjointement et en développant conjointement cette analyse du dossier par les fonctionnaires, les officiels du ministère, avec les élus directement concernés. Tant et aussi longtemps qu'on n'aura pas fait cette étape qui, pour nous, est cruciale, on va continuer à affirmer de part et d'autre des généralités qui ne seront pas véritablement documentées et établies à partir d'un travail de base.

Le Président (M. Garon): Le temps dévolu au parti ministériel étant écoulé, je donne la parole au député de Jonquière, pour 10 minutes. (15 h 30)

M. Dufour: Je voudrais, M. le Président, revenir sur la question de la Sûreté du Québec. Concernant ce que vous avez expliqué, vous avez fait un certain nombre de propositions, discuté des services de base, négocié... En tout cas, je ne reprendrai pas vos propositions, il y en a une quinzaine ou peut-être plus, mais en quoi pensez-vous que... Parce que, après l'ouverture que le ministre a faite en disant: Je suis prêt à l'examiner, en quoi pensez-vous que cette possibilité d'ouverture puisse être comblée dans un si court laps de temps, parce que, le projet de loi, ce n'est pas pour l'année prochaine, d'après ce qu'on voit, c'est la semaine prochaine? Comment pensez-vous arriver à une négociation intelligente, surtout que vous proposez une gendarmerie? Vous ditez: Nos problèmes locaux, ce n'est pas pareil, puis je pense que vous le démontrez assez bien. Ce n'est pas pareil comme pour les grandes villes, puis on a besoin d'autre chose que ça. Le ministre a semblé faire cer-

taines ouvertures, mais il n'y a pas beaucoup de temps entre votre proposition puis la loi. Comment croyez-vous qu'on pourrait gérer tout ça et en quoi pensez-vous avoir plus de responsabilités par rapport à ce qui est sur la table actuellement?

M. Nicolet: Effectivement, notre analyse est à l'effet que le laps de temps dont nous disposons est extrêmement limité et sans une volonté politique fermement articulée de la part du gouvernement et du ministre, il ne sera pas possible d'en arriver, dans l'espace de temps qui nous est alloué, à une solution qui à la fois rencontre les attentes du monde municipal et réponde aux intentions politiques du gouvernement. Donc, fondamentalement, je suis d'accord avec vous qu'à première vue, la tâche apparaît comme insurmontable. C'est pourquoi, dans nos conclusions, nous suggérons un report de la partie concernant la sécurité publique.

M. Dufour: Il arrive des fois que, dans les lois, il y ait une clause qui dise: Tel article s'appliquera plus tard, selon le décret gouvernemental. Est-ce que vous pensez que ce serait une garantie raisonnable que ça puisse être introduit à travers le projet de loi?

M. Nicolet: Si encore nous pouvons nous entendre sur l'articulation, la formulation des articles en question, oui, bien sûr.

M. Dufour: Non, mais une clause, c'est comme une clause grand-père. On dit: Bon, ça, ça va être accepté après décret. Mais ça laisse supposer... Parce que là, tout le monde a dit que le ministre avait de la rigueur et qu'il est incorrect, etc., raisonnable; moi, je veux essayer de l'aider à le prouver et à le démontrer, parce qu'au point de vue municipal, il ne m'a pas montré cette "raisonnabilité" et cette rigueur que tout le monde lui reconnaît. Mais je voudrais bien qu'on puisse le reconnaître à travers ce projet-là, si c'est vrai.

M. Nicolet: C'est pourquoi, en tout cas, nous nous sommes, en toute modestie, permis de suggérer certaines modifications bien précises au libellé de certains des articles, dans l'espoir qu'effectivement, on pourrait, dans une démarche conjointe, tâcher de débloquer au moins certains aspects particulièrement difficiles de ces dispositions.

M. Dufour: Comme vous proposez une gendarmerie locale, c'est une troisième police, je ne sais pas si on peut appeler ça... Ah oui, ce seraient des gendarmes, ce serait une troisième police. Est-ce que vous pourriez élaborer un peu plus en quoi ça consisterait et le fonctionnement de ça, qui serait responsable et est-ce que vous êtes prêts, par exemple, à faire des liens avec la

Sûreté du Québec? Comment ça fonctionnerait-il, un peu?

M. Nicolet: Si vous le permettez, je demanderais à Me **Lemay** d'élaborer, puisque c'est lui qui a eu l'occasion de développer toute cette logique.

M. Lemay (André): O.K. Merci. En fait, on s'est inspiré de l'article 258 du projet de loi actuel, qui introduit, à l'article 64.4, une notion de services de base par opposition à une notion de services spécialisés. À l'article 64.4, tel que proposé, on nous dit que le ministre peut considérer les services de base qu'une municipalité doit, selon lui - donc, il faudra savoir qu'est-ce que c'est - dispenser et, en opposition, les services spécialisés qu'elle pourra obtenir. Donc, on présume que le gouvernement dit: Si on fait un partage des responsabilités, les municipalités pourraient prendre des services de base et le gouvernement pourrait faire les services spécialisés. Or, l'analyse qu'on a faite depuis quelques années avec différents mémoires qui ont été déposés au gouvernement, notamment avec la réforme de M. Latulippe à l'époque, en 1987, et plusieurs projets de faits à l'époque par M. Choquette, en 1971, le groupe Sonia, en 1978, etc., ça fait 20 ans qu'on parle de protection policière. On s'est rendu compte qu'il y a une partie importante des tâches faites par des policiers qui pourraient être adéquatement faites par d'autres que des policiers, des gendarmes, des auxiliaires policiers, appelons-les comme on voudra. Par exemple, les constats d'accidents, les déclarations préliminaires pour fins d'enquête, il y a un vol à une place, ça ne prend pas quelqu'un qui est armé pour aller constater qu'il y a eu une infraction dans une résidence. Donc, on dit qu'il y a des fonctions qui peuvent être adéquatement exercées, en matière de sécurité publique, par d'autres que des policiers. Et c'est là qu'on suggère au gouvernement en disant: Ne mettez pas comme synonyme de sécurité publique, corps de police. Il y a autre chose. Donc, quand vous voulez parler que les municipalités doivent assurer la sécurité publique, donnez la possibilité, les corps de police, la gendarmerie, d'autres officiers, etc., selon les besoins des régions, parce que les besoins en protection, en sécurité publique en région sont différents de ceux des milieux urbains. Donc, on a dit: Des services de base, on est prêt à discuter pour les définir et il faudrait qu'on s'entende pour dire qu'ils peuvent varier selon les régions. Et quand on s'entendra sur ce que sont les services de base, les services spécialisés pourraient être offerts en collaboration avec la Sûreté du Québec ou avec d'autres corps de police municipaux qui peuvent exister. Donc, c'est une ouverture qui est importante dans le sens qu'on dit: On est prêt à s'occuper de sécurité publique, mais n'imposez pas comme seule et unique solution la création d'un corps de

police. Permettez-nous d'adapter, selon des critères raisonnables, adéquats, etc. - ça prend des qualifications - des services de base adéquats selon chaque région. Ça s'évalue ça, il y a des spécialistes là-dedans pour chaque région pour nous dire... Il y a le taux de criminalité, les densités de territoire, etc., qui permettent de dire: La protection policière, dans telle région, au niveau du service de base est différente dans le comté de Portneuf qu'elle peut l'être dans certains secteurs de la rive sud de Montréal ou ailleurs.

C'est un peu ça, l'orientation. Donc, les services de base sont variables selon les régions et il faut les évaluer et, deuxièmement, il y a des tâches qui peuvent être exercées adéquatement par d'autres que des policiers et, évidemment, à coût moindre - il faut penser que, quand on veut donner un service, il faut le payer - par d'autres personnes qui pourraient être qualifiées pour les exercer. Dans le mémoire, on a énuméré une série de types de fonctions actuellement réservées à la Sûreté du Québec ou aux policiers qui peuvent être adéquatement exercées par d'autres. On a donné l'exemple du ministère des Transports qui a décidé de donner à des civils - j'ai employé l'expression "civils" - la question de la surveillance du poids des véhicules alors qu'avant, c'était la Sûreté du Québec. Ça ne prend pas un policier armé pour peser un camion. Il y a des civils qui peuvent le faire aussi adéquatement. C'est dans ce sens-là qu'on s'orientait.

M. Dufour: Moi, je pense qu'il y a une foule de questions qui se présentent à mon esprit et on n'est pas limité dans le sujet, au contraire, mais on est limité dans le temps. J'appelle ça un exercice de frustration. Je veux juste vous inviter à examiner le mémoire que la Fédération des policiers du Québec a déposé, ici, à cette commission. Le ministre s'est engagé à les rencontrer aussi. J'imagine que vous allez être confessés chacun votre tour, en tout cas... Bonne chance dans vos négociations. Il y a eu aussi la période de questions où le ministre a semblé dire que vous étiez prêts à accepter la voirie, mais il y a tellement d'obligations que vous demandez dans votre mémoire... Oui, mais quand les conditions seront respectées. J'espère que ça, c'était sous-entendu dans la tête du ministre parce que vis-à-vis de... Des fois, la période de questions, c'est pour la galerie. Mais, fondamentalement, vous dites oui à la voirie, mais avec certaines nuances.

M. Nicolet, il nous reste deux minutes, je voudrais vous dire merci pour votre présence et votre apport à cette commission. Je voudrais vous inviter, si vous avez un message, parce que quand c'est fini, c'est fini autant pour vous que pour nous autres. Si vous avez un message à faire, vous avez deux minutes pour le faire. Je pense qu'on serait bien heureux de vous entendre

pour que, si vous avez des recommandations ou autres à nous faire, je suis prêt à les accepter.

M. Nicolet: M. le député, je vous remercie de cette occasion que vous me fournissez de dire ces quelques mots en guise de conclusion. Bien sûr, d'abord, j'aimerais remercier cette commission parlementaire d'avoir bien voulu nous recevoir. Mais ce que je pense qu'il est important de souligner, c'est que nous nous trouvons aujourd'hui au coeur d'une tourmente, comme dans l'oeil. Cette période de grâce entre le désordre et la confusion, une situation que nous avons vécue depuis quelques mois et une situation qui nous guette si cette commission ne parvient pas à suggérer à l'Assemblée nationale des dispositions qui permettront de rebâtir - et j'ai utilisé dans le mémoire le qualificatif "fonctionnel" - des relations fonctionnelles entre notre monde municipal et le gouvernement.

Il nous apparaît absolument essentiel, dans la conjoncture que nous traversons collectivement en tant que société québécoise, de planifier à long terme cette relation et cette complicité qui sont essentielles pour le mieux-être de notre société. Je vous remercie.

M. Dufour: M. le Président.

Le Président (M. Garon): Je voudrais remercier - le temps étant écoulé - M. Nicolet d'être venu nous rencontrer avec les gens qui l'accompagnent. Immédiatement, je demande aux prochains intervenants, la Conférence des maires de la banlieue de Montréal, de venir nous rejoindre à la table des délibérations.

Nous avons déjà du retard. Je vais demander à M. Jérôme Choquette, président et maire d'Outremont, de s'approcher. M. Choquette, le temps prévu pour votre intervention est d'une heure. Normalement, comme vous le savez, c'est un tiers, un tiers, un tiers: vous avez 20 minutes, la partie ministérielle a 20 minutes, l'Opposition a 20 minutes. Si vous en prenez moins, on va ajouter le temps que vous n'aurez pas pris également. Si vous en prenez plus, on va soustraire les minutes en plus que vous aurez prises. Si vous voulez prendre toute l'heure, ils n'auront pas de question.

Conférence des maires de la banlieue de Montréal

M. Choquette (Jérôme): Merci beaucoup, M. le Président. M. le Président, M. le ministre, mesdames et messieurs les députés, j'apprécie vivement l'honneur que vous me faites de recevoir la Conférence des maires de la banlieue de Montréal, dont je suis le président et que je représente ici, aujourd'hui. Je suis accompagné du maire de Senneville, M. Ovíla Crevier, à mon extrême droite, je suis accompagné de M. Paul Blier, autrefois sous-ministre des Affaires

municipales; je suis accompagné, à mon extrême gauche, de M. Michel Lefebvre, trésorier de la ville de Dorval; et, à ma gauche immédiate, M. Gilles Gagnon, de la Conférence des maires de la banlieue.

J'aimerais vous faire savoir jusqu'à quel point nous ne pouvons donner notre accord à ce que le gouvernement est en train de préparer. Non pas par mauvais esprit. Non pas parce que nous sentons un besoin inhérent de faire opposition à tout ce qui peut venir des autorités supérieures, que nous respectons d'ailleurs.

Par contre, nous considérons que, dans le contexte actuel, le projet de loi 145, qui est proposé et accompagné des mesures financières qui en découleront, ne rendra vraiment pas service au gouvernement lui-même ni aux municipalités surtout. Ce qui m'avait surpris le plus, au point de départ des discussions, c'était cette prémisse que le gouvernement mettait de l'avant comme la justification de son action de se retirer des subventions au transport en commun, avec, comme conséquence financière, un manque à gagner, du côté de notre Communauté urbaine et de notre société de transport en particulier, de 200 000 000 \$.

Eh bien, c'était la prémisse à l'effet que la fiscalité foncière dans la province de Québec était moins lourde que la fiscalité foncière dans la province de l'Ontario. Et c'est une des prémisses qui ont été énoncées en noir et en blanc dans le texte qui était à l'origine de cette loi de même qu'à l'origine des mesures financières annoncées dans le budget, à l'effet que, précisément, le contribuable québécois, sur le plan immobilier, était en somme plus libre que le contribuable de l'Ontario de charges financières. (15 h 45)

Ça m'avait paru comme une fausse prémisse. Je pense que, même si, ces derniers temps, je n'ai pas entendu cet argument comme le moteur ou comme la raison d'être des mesures gouvernementales, je dois quand même le rappeler, d'une certaine façon, au moins au point de vue historique parce que, à l'origine, c'était ça qui fondait, en somme, l'action gouvernementale de vouloir imputer aux municipalités ou aux collectivités locales un fardeau financier plus lourd que celui qu'elles avaient. Or, quand on y pense bien, les propriétaires de maison, même les propriétaires d'immeubles industriels et commerciaux ne paient pas leur impôt foncier avec la vente de leur propriété à chaque année. Ils le paient nécessairement avec leur revenu et on sait, en particulier pour ce qui est des contribuables résidentiels, qu'ils paient ces charges foncières après l'impôt sur le revenu. De telle sorte que c'était une vision tout à fait superficielle et tronquée de la réalité que de proposer qu'on aille utiliser le champ de l'impôt foncier pour venir en aide aux finances publiques du gouvernement en disant: Eh bien, il y a de l'espace à occuper sur le plan de la fiscalité

municipale et nous allons nous empresser de le faire.

Alors, si le gouvernement, d'une certaine façon, abandonne cette position, j'en suis fort aise. Si le gouvernement en est arrivé à la conclusion que, franchement, on ne peut pas soutenir ce raisonnement-là dans l'état actuel des choses, étant donné qu'il est manifeste que la fiscalité totale du Québec, la fiscalité dans son ensemble est beaucoup plus lourde que la fiscalité ontarienne. On ne peut pas tronquer cette fiscalité en isolant le foncier du reste. Quand on regarde le reste, eh bien, ça veut dire l'impôt sur le revenu, ça veut dire les taxes à la consommation, ça veut dire l'ensemble de la fiscalité, tout ce qui contribue à donner des ressources permettant de payer, justement, à l'État les ressources qui lui reviennent ou même aux gouvernements locaux. Alors, donc, moi, j'aimerais beaucoup pour ma part que, d'une certaine façon, pour clarifier le débat, pour qu'on discute de ces mesures qu'on nous propose avec honnêteté, avec des principes qui sont valables, qu'on écarte complètement cette façon de comparer la fiscalité foncière québécoise à la fiscalité foncière ontarienne.

Maintenant, je pense que, dans un sens, le projet de loi 145 qui est proposé reconnaît implicitement cette erreur au point de départ, parce que le projet de loi veut amener les collectivités locales à utiliser la surtaxe sur les immeubles industriels et commerciaux comme le moyen de défrayer le retrait du gouvernement de ses subventions au transport en commun. Dans le calcul du potentiel fiscal qui est proposé par le projet de loi, en particulier à l'article 261, le calcul du potentiel fiscal pour ce qui concerne les dépenses générales de la communauté urbaine, c'est le potentiel fiscal à peu près semblable à celui qui existait précédemment, c'est-à-dire qu'on fait le calcul total des valeurs résidentielles et des valeurs commerciales et industrielles en appliquant justement à l'industriel et au commercial un facteur de 0,96 %, ce qui est déjà un facteur assez lourd mais, disons, d'une certaine façon, auquel on est un peu habitué du simple fait que, autrefois, on avait des modes semblables approximativement de calcul de notre potentiel fiscal. Mais lorsqu'on arrive au potentiel fiscal qui est établi par le projet de loi à l'article 261.7, pour les fins du financement du transport en commun, eh bien, à ce moment-là, on ajoute au potentiel fiscal classique, traditionnel des valeurs industrielles et commerciales évaluées à leur juste valeur sur le marché, on ajoute le facteur de 0,96 % qui s'applique au potentiel fiscal pour fins des dépenses générales de la communauté, on lui ajoute un facteur additionnel de 28 %, ce qui porte le niveau de la fiscalité permise en matières industrielle et commerciale à 2,24 \$ par rapport à 1 \$ pour les fins des immeubles résidentiels. Et ici, malgré le fait qu'il peut être difficile de discuter de chiffres

précis dans une commission parlementaire, il faut être absolument précis. Ceci veut dire, en pratique, qu'une propriété résidentielle à Montréal devant être évaluée à 100 \$, eh bien, son équivalent, tout à fait son équivalent sera évalué, si cette propriété est industrielle ou commerciale, à 224 \$, **c'est-à-dire** plus de 124 % de la valeur d'une propriété résidentielle.

Maintenant, on pourrait certainement dire que le gouvernement est bon de donner un "break", comme on dit en langage populaire, aux propriétaires résidentiels. Il y en a probablement qui sont portés, d'une certaine façon, à donner peut-être un petit coup de chapeau au ministre des Affaires municipales et le remercier de sa bonté à l'égard du domaine résidentiel. Mais, en réalité, est-ce que, froidement parlant, on peut admettre que dans les circonstances de la vie économique actuelle, de la récession que nous vivons, des faillites qui affectent en nombre grandissant les commerces sur l'île de Montréal, de la dispersion de l'industrie, de la perte de l'emploi dans notre région, est-ce qu'il est franchement possible d'admettre, au nom de l'équité, au nom de la justice, qu'on aille imposer des taxes aussi lourdes sur les immeubles industriels et commerciaux que celles qui vont porter leurs impôts à 124 % de plus que les immeubles résidentiels?

D'un côté, je suis porté à dire à notre ministre: M. le ministre, merci pour les propriétaires résidentiels, mais, d'un autre côté, alors qu'au Québec on a toujours eu une fiscalité assez égalitaire puisque les immeubles industriels et commerciaux étaient traités tout à fait sur un pied d'égalité traditionnellement, malgré la différence qui pouvait découler de la taxe d'affaires qui était déjà un facteur de différence acceptable, parce que la taxe d'affaires représentait peut-être 70 % de la taxe foncière, donc on allait chercher du côté commercial et industriel un supplément nécessaire et utile à la gestion des affaires publiques, là, on porte le niveau qui va affecter l'industriel et le commercial à 124 % par rapport à 100 % pour le résidentiel. Moi, pour ma part, je m'inquiète, je suis extrêmement inquiet. Je suis inquiet pour les propriétaires certainement qui vont être obligés de défrayer des taxes aussi élevées, mais je suis inquiet surtout pour l'effet économique que cela aura sur l'île de Montréal alors que de nombreux mémoires ont pu vous expliquer, et en particulier le nôtre, ont cherché à vous démontrer jusqu'à quel point l'étalement urbain, la disparition de notre population la plus dynamique, la plus jeune, vers les couronnes nord et sud de l'île de Montréal nous avaient affectés, jusqu'à quel point un certain règne de la pauvreté s'est instauré dans notre centre-ville et jusqu'à quel point, en fait, il est extrêmement difficile actuellement de gérer les affaires municipales, au moins dans certaines municipalités de l'île de Montréal - et là, je ne dis pas nécessairement la mienne - mais je dirais

qu'il y a certaines municipalités qui sont affectées d'effets sociaux, d'effets économiques, d'effets négatifs qui font qu'actuellement, on peut se demander si c'est vraiment indiqué que d'assener un coup fiscal à notre Île de Montréal par le biais justement des retraits des subventions et faire en sorte qu'on alourdisse notre fiscalité et qu'on encourage encore plus la dispersion des entreprises qui vont aller vers des endroits plus cléments au point de vue fiscal, que ce soit au Québec ou que ce soit en dehors du Québec.

Tout à l'heure, alors que vous discutiez avec celui qui m'a précédé, ici, à la barre, le président de l'AMRCQ, de la question des corps de police, j'attire votre attention à ce propos sur le fait qu'à Montréal, nous payons deux fois la police et nous n'avons les services que d'un seul corps policier. Nous payons autant la Sûreté du Québec que la police de la Communauté urbaine et pourtant, eh bien, en pratique, sans négliger le rôle de la Sûreté du Québec qui est incident, qui est occasionnel, nous avons quand même assez peu la protection de ce corps de police.

Alors, si vous comparez nos coûts de police sur l'île de Montréal, vous allez vous rendre compte qu'ils sont à peu près deux fois, sinon deux fois au moins plus élevés que ceux des villes qui nous entourent, des villes qui sont proches de nous. Ceci explique que la fiscalité est déjà lourde sur l'île de Montréal parce que nous donnons déjà un appui au gouvernement indirectement de cette façon. Nous ne lui reprochons pas... D'ailleurs, on pourrait peut-être dire que je suis un peu l'auteur de cette situation historiquement, si l'on pourrait dire, mais, d'un autre côté, est-ce que, actuellement, il est indiqué de venir, en plus de nous laisser avec les coûts de deux corps de police, est-ce qu'il est indiqué de nous retirer les subventions du gouvernement?

Alors, je pense que la prémisse à l'effet que nous pouvons supporter présentement des coûts accrus, il faudrait quand même que le gouvernement y pense vraiment deux fois, y réfléchisse très sérieusement et s'interroge vraiment sur les conséquences de son geste. Est-ce que la médecine qu'il propose, au point de vue des finances publiques, ne sera pas pire que le mal dont il souffre actuellement? Est-ce que ces taxes sur l'industrie et le commerce, qui vont nécessairement être lourdes, ne viendront pas encore plus réduire notre mouvement sur le plan économique et faire en sorte que ce sera peut-être le gouvernement qui, par le biais du ministère du Revenu, aura des recettes moindres dans un avenir rapproché?

Maintenant, j'aimerais aussi prendre un élément qui a été mis de l'avant, c'est celui à l'effet que les services de transport en commun sont un service nécessairement local qui doit être supporté par la taxation locale. Ça, c'est

aussi un grand principe qui est mis de l'avant, et on le fait au nom de la responsabilisation des élus locaux. On dit aux élus locaux, aux municipalités: Eh bien, si vous avez des services que vous offrez à vos populations, c'est à vous de vous arranger pour les financer. On peut dire qu'en règle générale, c'est un bon principe. Je pense que celui qui dépense devrait, en général, être celui qui perçoit les impôts parce que ça le force à faire une comptabilité qui est plus juste et appropriée, et ça évite, n'est-ce pas, l'excès dans la dépense.

Donc, je n'en ai pas contre le principe, en soi. Mais lorsqu'on parle de transport en commun, je voudrais quand même mettre les membres de cette commission parlementaire en garde contre l'application absolue de ce principe-là, contre une vision univoque de la réalité. Il n'y a presque pas d'administration supérieure qui ne subventionne pas les services de transport en commun dans les grands centres urbains. Cela est vrai au Canada, cela est vrai aux États-Unis. Dans notre mémoire, j'attire votre attention sur le fait que la province de l'Ontario, à laquelle on nous compare souvent, est une province où l'on subventionne le transport en commun. Je ne rentrerai pas dans un million de détails pour vous expliquer les contributions et les modes de contribution du gouvernement provincial de l'Ontario au service de transport du Toronto métropolitain. Vous verrez que les chiffres qui vous sont mentionnés sont extrêmement précis sur ce sujet et que, en fait, le gouvernement de l'Ontario s'est reconnu au moins une certaine responsabilité dans le domaine du transport en commun.

Donc, il faudrait quand même faire attention à une application presque aveugle du principe que chaque région doit supporter son service de transport en commun parce que, quand on arrive à un service de transport en commun comme celui de Montréal et comme celui de l'île de Montréal auquel nous participons, il est évident que c'est le noeud, c'est le centre, c'est le point stratégique où les institutions se trouvent, les institutions d'enseignement, les endroits de divertissement et qu'on a une population énorme qui vient tous les jours utiliser notre service de transport en commun. Historiquement, eh bien, nous avons suivi les politiques du gouvernement du Québec dans le développement de ce transport en commun, que ce soit métro ou autobus: cartes mensuelles ou autres cartes à l'usage de la clientèle. Et lorsque le gouvernement arrive, en quelque sorte, sans avertissement, à brûle-pourpoint, et nous dit: On vous retire les 200 000 000 \$ de subvention, il met en péril un service auquel il a participé directement ou indirectement, dans le passé, un service qu'il a aidé à financer, un service où il a eu son mot à dire sur son développement et un service, en plus de ça, qui ne dessert pas seulement les gens de l'île de Montréal, mais qui dessert la région,

la grande région montréalaise et aussi, je dirais, le Québec en général.

(16 heures)

Donc, j'en tire, d'une certaine façon, un principe modéré, M. le ministre. Un principe modéré, oui. Dans un sens, c'est un principe raisonnable et valable, que celui de demander aux administrations qui dépensent de l'argent d'être ceux et celles qui vont chercher les ressources et qui vont imposer les taxes pour les faire fonctionner, en général, oui. Mais lorsqu'on arrive dans le transport en commun, je pense que non seulement l'expérience vécue un peu partout, mais l'expérience même que nous vivons sur l'île de Montréal et aussi toute l'histoire qu'il y a derrière ce service de transport en commun devraient vous amener à conclure que vous avez aussi et garderez toujours une certaine responsabilité financière vis-à-vis du fonctionnement du transport en commun, de façon, précisément, à donner à un service qui a une grande importance sur le plan, n'est-ce pas, de la population, c'est évident, ou du service à la population, mais qui a aussi une grande importance sur le développement économique du Québec, parce que le service de transport en commun est un facteur de localisation important pour n'importe quelle industrie, n'importe quel commerce.

Lorsqu'on espère un développement industriel et commercial vivant au Québec, il faut l'espérer, je pense bien, sur l'île de Montréal, par des investissements qui se feront sur l'île de Montréal et où les entreprises qui viendront s'installer chez nous, venant de l'étranger, se diront: Bien voici, il y a des services de transport en commun qui sont convenables, qui sont modernes, qui sont adéquats et qui peuvent desservir notre population. En d'autres mots, il y a une qualité de vie sur le plan du transport qui fait que c'est un endroit où on peut se localiser avec avantage et avec facilité. Alors, c'est donc vous dire que je pense que ce serait aussi un très mauvais principe et une fausse prémisse aussi que de partir d'un point de vue absolu, à l'effet que le transport en commun, il appartient aux Montréalais et il n'intéresse pas du tout le gouvernement du Québec.

Maintenant, je disais aussi que sur le plan de la taxe sur le stationnement, qui est un des éléments de ce projet de loi, où on donne certaines facilités à des municipalités de taxer le stationnement dit public et non le stationnement résidentiel, j'attire simplement votre attention sur le fait que cette taxe, elle sera nécessairement utile aux villes parmi les villes de notre île de Montréal, aux 29 villes, aux villes qui ont déjà un secteur industriel et commercial. Cette taxe-là ne peut pas avoir d'utilité pour les villes qui sont principalement résidentielles parce que, dans les villes résidentielles, il n'y a pas de stationnement public à taxer. Donc, le gouvernement veut nous faire une certaine faveur en nous

offrant cette source de taxation, mais cette source de taxation, je veux attirer votre attention sur le fait qu'elle n'est bonne que pour des villes qui ont déjà le secteur industriel et commercial dont on parlait tout à l'heure et qui pourront taxer **additionnellement** ce secteur-là. La taxe sur le stationnement ne pourra, en aucune façon, être une aide aux villes résidentielles qui, par définition et par leur nature même, n'ont pas de stationnement public à taxer.

Maintenant, quelques aspects que je ferai un peu généraux sur le projet de loi. Vous savez que j'exerce la profession d'avocat maintenant depuis un certain nombre d'années. Naturellement, les textes légaux ne devraient pas me faire peur. Mais je vais vous dire quelque chose, que celui-là, je le trouve épouvantable. On a juste à regarder le nombre d'amendements d'articles, le nombre de lois qui sont visées; c'est indescriptible, faire de la législation comme ça. Je plains le ministre des Affaires municipales d'être obligé d'administrer de telles lois. Je plains les fonctionnaires, les avocats qui vont être obligés de travailler dans des systèmes législatifs comme ça. Peut-être que vous allez dire: Bien, M. Choquette, il est temps que vous preniez votre retraite parce que, nous autres, ça ne nous fait pas peur, des lois avec à peu près 300 articles qui amendent 30 lois. Nous, on est habitués à ça, à Québec, on fait ça tout le temps. Mais je vais vous dire quelque chose: Qu'est-ce qui résulte de ce genre de législation? Ne pensons pas juste à vous ou à moi ou aux fonctionnaires, pensons au peuple en général, aux gens qui ont le droit de savoir où vont leurs taxes et qui a le droit de percevoir leurs taxes. Est-ce qu'on a des lois claires ou est-ce qu'on a des lois confuses? Il n'y a pas un chrétien au Québec qui va être capable de comprendre sous quel empire législatif on administre les taxes avec un tel système de loi. Ça, c'est à côté de la formule de l'étalement ou du non-étalement que chaque ville peut adopter ou refuser. La ville va pouvoir imposer la surtaxe, laisser la taxe d'affaires subsister, faire un cocktail entre la surtaxe et la taxe d'affaires qui va subsister. Ça va être variable d'une ville à l'autre. Finalement, les conseils municipaux, même les maires, ne s'y retrouveront pas.

De grâce, moi, je vous dis ceci: Par simple esprit de clarté, il faudrait réprover ce genre de législation. Je comprends que le gouvernement a de grands problèmes fiscaux, des grands problèmes de ressources financières, et je sympathise. Mais avant de faire des lois comme celle-ci qui vont faire qu'on va vivre dans un univers où on ne comprendra pas qu'est-ce qui se passe, où vous allez demander aux citoyens: Savez-vous où vont vos taxes? Savez-vous qui est responsable de vos taxes? Savez-vous quelle taxe... Et là, il va être pris comme le personnage dans le roman de Kafka à qui on fait subir un

procès et qui ne sait pas à qui il doit répondre et qui est le juge et on l'amène de chambre en chambre et, finalement, c'est l'univers, on y perd ses moyens. En d'autres mots, c'est la tour de Babel, ce que je crains, moi, que ça signale sur ce genre de loi. Et moi, je ne peux tout simplement pas donner mon aval à ça et c'est la raison pour laquelle je dois **m'expliquer** avec une certaine clarté sur ce sujet et vous mettre en garde contre ce genre de choses.

Maintenant, la renégociation des baux. Là, on change tout le système de la taxe d'affaires et tout. Là, les propriétaires vont être obligés de se remettre à discuter des baux avec leurs... Qu'est-ce que ça va faire? D'autres litiges devant les tribunaux. Est-ce qu'on a besoin de ça? Et aussi, un fait qui est assez, un peu, qui mérite d'être nommé, mentionné, à l'article 244.15, quand un local est inoccupé, eh bien, on ne peut pas charger une taxe d'affaires à un local inoccupé. Il me semble que c'est élémentaire. Quand un local est inoccupé, bien, il n'y a pas d'occupant pour payer la taxe d'affaires. Pas en vertu de l'article 244.15. Là, la municipalité garde le pouvoir d'imposer une taxe, la taxe d'affaires, en quelque sorte, ou la surtaxe sur un local inoccupé. Il me semble que c'est injuste. Si c'est valable dans un cas, qu'on ne puisse pas taxer un local parce qu'il est inoccupé, donc qu'on ne puisse pas imposer la taxe d'affaires. Est-ce que, en adoptant le système de la surtaxe que le projet de loi propose comme une alternative qu'on donne aux municipalités, est-ce que, en adoptant ce système de la surtaxe, on devrait permettre aux villes, néanmoins, de taxer des locaux inoccupés? Ça peut aboutir à des résultats, franchement, qui seraient loin, je pense, des intentions du législateur et qui seraient loin de vos propres objectifs. Je pense donc qu'à l'article 244.15, si vous deviez maintenir la surtaxe, il faudrait que la ville, en retenant la surtaxe, dise que les locaux qui sont inoccupés ne pourront pas être taxés comme c'était le cas pour la taxe d'affaires et comme ça continuera d'être le cas pour la taxe d'affaires si les villes décident de garder la taxe d'affaires. Mais vous voyez que ma façon de **m'exprimer**, qui n'est peut-être pas très, très claire, elle est quand même compréhensible du fait que, là, je suis obligé de parler de différents régimes légaux qui peuvent exister parallèlement en vertu de cette loi. Je suis sûr que le ministre des Affaires municipales, qui est reconnu pour la clarté de sa pensée, j'ai été un lecteur de ses éditoriaux depuis presque mon enfance et j'ai toujours admiré...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Choquette: ...le caractère limpide de sa façon de s'exprimer même si je n'étais pas toujours en accord avec lui. Mais j'arrive mal à comprendre que maintenant qu'il est devenu

ministre des Affaires municipales, il ait été atteint d'une maladie grave qui semble l'amener à faire des textes législatifs d'où il va découler toutes sortes de régimes légaux absolument incompréhensibles pour tous les citoyens.

Bon. Alors donc, si je disais ça avec un certain humour, ce n'était pas pour vous faire oublier l'article 244. 15, parce que ça a quand même une certaine importance si on devait persister dans les intentions que le gouvernement manifeste.

Maintenant, l'administration qui va découler de ça. Je pense que la Communauté urbaine vous l'a peut-être expliqué. On va voir l'annexe, on va voir le rôle des valeurs locatives, mais est-ce qu'on veut vivre dans la bureaucratie jusque-là dans la province de Québec? Moi, je pense qu'au contraire, il faudrait chercher à simplifier nos lois, à amener les choses à un degré de compréhension. Je fais un appel personnel au ministre à ce point de vue là en lui demandant s'il ne pourrait pas, dans les conditions actuelles - je vais conclure sur ça - se dire: Oui, il y a une crise dans les finances publiques et nous sommes tous solidaires. Il y a une crise à Ottawa, il y a une crise à Québec et il y a une crise dans les municipalités et moi, je peux vous dire que nous, les villes, nous sommes prêts à faire notre part. Nous sommes prêts à accepter une partie de la responsabilité financière. Je le dis en toute sincérité, on ne peut pas venir ici, devant vous, comparaître et vous parler loyalement, avec franchise, en vous disant qu'on ignore la crise dans les finances publiques. Elle est là. C'est un cancer dévorant. Tout le monde a un devoir, à tous les niveaux du gouvernement, de contribuer à régler cette maladie-là, mais je ne pense pas, en toute sincérité, que l'effort actuel du gouvernement soit dans la bonne voie.

Je pense que, si vous nous envoyez des responsabilités et parce que vous voulez vous retirer du transport en commun en disant: Nous n'avons plus les moyens, eh bien, dites: Oui, nous allons le faire, mais pas en nous apportant des lois alambiquées comme celle-là, pas en nous apportant des textes législatifs qui vont rendre la situation encore plus confuse. Et ça, je le dis, naturellement, sous réserve que l'on admette, chez le gouvernement, qu'il a une présence à avoir, en principe, dans le domaine du transport en commun, au moins sur l'île de Montréal, à cause de l'importance de l'île de Montréal et du fait que beaucoup des gens qui habitent aux alentours en profitent.

En d'autres mots, je laisse à la discrétion, au jugement, à l'intelligence, à la compréhension et aux connaissances de ceux qui nous dirigent la décision de dire: Jusqu'à quel point doit aller l'implication du gouvernement du Québec dans l'état actuel des finances vis-à-vis du déficit du transport en commun sur l'île de Montréal? Mais je pense qu'en principe, ils ont une présence et ils devraient la maintenir, cette présence-là. Mais

on sait qu'on vit dans une période de crise. On sait que le gouvernement n'a pas d'argent, que le gouvernement cherche par tous les moyens à appeler les autres à sa rescousse. Sans doute que c'est vous qui êtes les arbitres du bien commun et c'est vous qui avez à décider, en définitive, quel est l'effort que vous allez demander aux contribuables locaux, mais, au moins, reconnaissez le principe de votre présence. Quant au degré de votre implication, c'est une question d'appréciation et de jugement. Mais pour ce qui concerne le reste...

Et aussi, j'ajouterais que vu votre implication historique dans le déficit du transport en commun, le retrait ne devrait pas être brutal; le retrait devrait être graduel. Ça aurait dû être annoncé, au moins, d'une certaine façon, qu'on nous dise: On va se retirer à tant de degrés cette année et tant de degrés dans une autre année, ainsi de suite, pour que, nous, on réarrange nos finances pour pouvoir faire face à ces nouvelles responsabilités que vous voulez nous imposer et avec lesquelles on se débrouillera bien, parce que je pense que les maires, malgré les critiques qui ont pu être faites au point de vue des salaires que nous payons dans nos municipalités, et je voyais que c'était peut-être une chose qui avait été agitée, on disait: Les villes payent 27 % de plus que l'entreprise privée à leurs salaires. C'est peut-être vrai, les statistiques le disent, mais n'oubliez pas que, nous, on vit sous le Code du travail; les syndicats nous prennent un par un et ils nous prennent par les comparaisons. Vous savez jusqu'à point, M. le ministre, vous qui êtes ministre de la Sécurité publique, la force de négociation de la police est beaucoup plus prononcée que celle de n'importe quel autre syndicat. Et les pompiers, vous ne pensez pas qu'ils ont une certaine force de négociation? Ils n'ont pas le droit de grève, donc ils ont l'arbitrage, donc les arbitres leur donnent des sentences qui sont basées sur les salaires qui sont payés dans telle et telle autre ville. Et leur salaire entraîne celui des cols blancs et des cols bleus.

Donc, ce n'est pas que nous avons mal géré nos affaires, nous les avons gérées suivant le Code du travail qui est en vigueur au Québec, qui nous force à négocier de bonne foi. Alors là, naturellement, on peut dire que la résultante de tout ça, c'est vrai que nos salaires sont assez élevés. Mais moi, je vous dis quelque chose, par exemple: Vu que vous avez décidé de geler les salaires au niveau du gouvernement du Québec, pourquoi ne le faites-vous pas au point de vue municipal? Pensez-vous que, moi, j'ai peur de dire publiquement que je favoriserais cette situation-là? Non. Je n'ai pas peur de le dire. Vous pouvez geler les salaires des maires, vous pouvez geler les salaires des conseillers municipaux, vous pouvez geler les salaires des cadres, puis vous pouvez geler les salaires des syndiqués, puis je dis qu'il n'y aura pas beaucoup de maires

qui vont s'élever contre cette solution. Ils vont dire: Au moins, le gouvernement a compris que ce n'était pas juste ses propres employés, ses propres syndiqués qui l'intéressaient, parce que c'était tout le secteur public qui l'intéressait.

Alors moi, je n'ai pas de directive à vous donner et je n'ai pas de conseil. Je ne viens pas vous prier à genoux de le faire, mais je vous dis: Si vous voulez le faire, dans votre jugement, vu que c'est vous les arbitres du bien commun, n'oubliez pas que nous sommes des créatures de l'Assemblée nationale. Ce n'est pas nous, les arbitres du bien commun, c'est vous. Alors, c'est à vous de prendre ces grandes décisions là. Mais puisque ça vous aide un peu, peut-être, que je vienne vous le dire, je n'ai pas peur de vous le dire. Merci.
(16 h 15)

Le Président (M. Garon): Je vous remercie, M. le maire d'Outremont. Je dois vous dire que, quand vous avez dit que vous avez lu les éditoriaux du ministre des Affaires municipales depuis votre tendre enfance, je ne connaissais pas l'âge du ministre des Affaires municipales, mais je me suis dit: Il y a un âge biblique qui faisait notre admiration quand on lisait l'Ancien Testament avec les grands personnages. On s'est toujours demandé comment ça se fait que les gens ne vivaient pas aussi vieux aujourd'hui. Mais comme il nous reste 17 minutes, non pas 17 minutes, pardon, 34 minutes... Vous avez pris 33 minutes et demie, le reste du temps est réparti également entre les deux partis, 27 minutes, ça veut dire 13 minutes et demie chacun.

M. Ryan: M. le Président, la jeunesse perpétuelle est un don mystérieux. Ceux qui l'ont reçu n'ont pas le droit d'en divulguer le secret. Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Choquette: Excusez-moi, je n'ai pas compris, M. le ministre.

M. Ryan: J'ai dit: La jeunesse perpétuelle est un don mystérieux et ceux qui l'ont reçu n'ont pas le droit d'en dévoiler le secret.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Ryan: Je vous remercie de vous en venir tranquillement de mon côté quand même, même si vous ne semblez pas vous en apercevoir et ça ne semblait pas se manifester dans vos propos. Je sais que, inexorablement, nous finirons tous du même côté. Ça me fait plaisir de vous retrouver, M. Choquette, avec votre collègue qui vous accompagne et vos collaborateurs. Nous avons eu l'occasion de discuter à maintes reprises. J'essaierai d'être bref parce que les idées de fond que vous avez soulevées cet après-midi ont donné lieu à des nombreux échanges au sein de

la commission depuis trois jours et entre nous depuis déjà plusieurs mois.

D'abord, je rappelle brièvement le sens général de la réforme. Il n'est pas aussi radical qu'on le laisse supposer en certains milieux. Finalement, quand vous dites: Je voudrais que vous reconnaissiez que vous avez une responsabilité. Le gouvernement le reconnaît amplement, surtout dans le domaine du transport en commun que vous avez principalement discuté cet après-midi. Seulement pour l'année prochaine, là, en matière de transport en commun, le gouvernement va continuer à engager des sommes qui vont dépasser les 300 000 000 \$. Au chapitre des immobilisations, le gouvernement a inscrit à son programme des dépenses de 221 000 000 \$. C'est de l'argent. Ça, ça reste 221 000 000 \$. Pour les organismes municipaux, en dehors des organismes publics de transport en commun, les organismes municipaux qui favorisent l'émergence de services de transport, il y a 10 000 000 \$, les trains de banlieue, 16 000 000 \$, le Conseil métropolitain de transport en commun qui a été créé par les différents offices publics de transport en commun, le gouvernement va verser 26 000 000 \$ pour cet organisme-là. En plus, le transport adapté, 26 000 000 \$. Pour le transport scolaire, le gouvernement verse des sommes considérables. Je n'ai pas le total pour l'île de Montréal. Je l'aurai probablement tantôt. Mais si on additionne tout ça, je pense qu'il faut éviter de dire que le gouvernement proclame de manière absolue qu'il n'est pas engagé dans le transport en commun. Alors, ma réponse à cette question que vous avez posée est affirmative.

Maintenant, vous avez justement dit: Une fois que ce principe-là a été clarifié, là il y a des questions de degré qui sont beaucoup plus discutables. Ce que le gouvernement demande aux municipalités, c'est justement de prendre une partie plus importante du fardeau du financement, surtout au niveau du fonctionnement concret, du fonctionnement quotidien. Jusqu'à maintenant, nous absorbions une partie du déficit que nous ne pouvons plus supporter. Si les finances du gouvernement étaient meilleures, je pense bien qu'il n'y aurait pas beaucoup de monde qui aurait soulevé cette question-là. Mais dans l'état actuel des choses... Une fois, quand nous causions ensemble, vous m'avez demandé: Est-ce que le problème se pose à tel niveau ou à tel autre niveau? Dans l'état actuel des ressources du gouvernement, il a été conclu, après un an et demi de délibérations - ça, ça été mis sur la place publique la première fois dans le discours sur le budget du 26 avril 1990 - que la ligne de démarcation était au point qui est indiqué dans la dernière version du plan gouvernemental. Et pour les municipalités de la banlieue de Montréal, cela représente un solde à financer net de 46 000 000 \$. Pour toutes les municipalités de l'île de Montréal, ça fait en tout un solde à financer, quand on fait abstraction des adou-

cissements apportés par le gouvernement et des revenus additionnels qui seront procurés aux municipalités en vertu de décisions prises à Québec, ça fait un solde net à financer de 114 000 000 \$ pour toutes les municipalités de l'île de Montréal, 46 900 000 \$ pour les municipalités autres que Montréal. Si on considère que les revenus totaux, les revenus de taxation totaux de ces municipalités sont de 1 700 000 000 \$ pour l'année 1991, il faut regarder le sens des proportions quand même. Si nous demandons un effort herculéen, dépassant toutes bornes raisonnables, je comprendrais le ton sur lequel vous avez conclu vos propos et je serais tenté d'y souscrire. Mais nous ne sommes pas dans cet ordre de grandeur, à mon humble point de vue, à moins que j'aie perdu tout sens des proportions. Je ne pense pas parce que les chiffres sont toujours devant moi, plus que jamais.

En plus, nous donnons aux municipalités la latitude de choisir de quelle manière elles se procureront ce solde à financer. Vous avez joué beaucoup sur la carte de la surtaxe sur le non-résidentiel, c'est bien logique que vous le fassiez parce que nous l'avons indiqué comme un moyen préférentiel. Mais si une municipalité veut avoir une autre équation, si elle veut puiser un petit peu plus sur d'autres sources de revenus, en particulier sur l'impôt foncier général, elle peut le faire. Mais je vous assure que j'ai les chiffres ici pour l'île de Montréal, l'impact total... On va faire une hypothèse, qu'on mettrait ça à 50 % sur le non-résidentiel, 50 % sur le général. L'accroissement du fardeau fiscal qui découlerait de l'opération serait le suivant: 3,4 % en moyenne sur le résidentiel et le général et 7,3 % sur le non-résidentiel. Alors, ce n'est pas agréable, ce sont des choses qui pourraient être évitées et ce serait encore mieux, mais on n'est pas dans un ordre catastrophique encore une fois, à mon humble avis. Ce que nous demandons aux municipalités, c'est de s'associer au gouvernement. J'ai encore une lettre que je vais recevoir demain, nous disant: Il faut comprimer encore davantage et tout... On a des problèmes continuels et je vous assure qu'on ne vit pas dans la facilité et dans la complaisance. On dit aux municipalités qui ont été un petit peu plus avantagées ces dernières années quand même. On leur dit: Prenez une légère part du fardeau qui équivaut, si on compare le déficit de cette année, ce qu'on irait chercher en période de croisière, ça veut dire à peu près 8 % du déficit de cette année, la partie qu'on demande aux municipalités de se procurer par leurs revenus propres. Je ne pense pas qu'on soit dans un ordre de grandeur qui justifie les grandes croisades dont on a entendu parler ces derniers temps, mais je respecte les opinions que vous avez exprimées cet après-midi, je les respecte et je respecte également leur auteur. Je veux que ça soit bien clair. Vous l'avez fait avec dignité,

il n'y a pas de problème là-dedans dans mon esprit.

La taxe sur le stationnement, M. Choquette, vous m'en avez parlé à maintes reprises, vous l'avez caricaturée en parlant du cas très marginal d'Outremont. Outremont, c'est une petite enclave dans une grande île. Mais quand même, j'ai demeuré à Outremont, je ne le dis pas de manière péjorative, je suis maintenant un résident de Montréal, comme vous le savez, et ce n'est pas à cause de vous que je suis déménagé, c'est parce que j'ai trouvé un logement qui faisait plus mon affaire là.

Une voix: Moins de taxes.

M. Ryan: Vous aviez baissé les taxes à Outremont, et je vous en rends hommage. Vous avez une petite marge que vous pourrez utiliser sagement.

M. Choquette: Est-ce que je peux me permettre juste d'ajouter cet élément publicitaire? C'est que j'ai réduit la dette de la ville d'Outremont de 75 % en 8 ans.

M. Ryan: Je le sais. Ah! Je le sais.

M. Choquette: D'autres gouvernements auraient peut-être avantage...

M. Ryan: Regardez, on vous rend hommage de ça, mais vous n'aviez pas à transiger avec des problèmes d'éducation, de santé et les autres problèmes qui sont le propre de la responsabilité provinciale que vous connaissez aussi bien que nous.

M. Choquette: C'est vrai.

M. Ryan: Très bien. La taxe sur le stationnement, M. Choquette, vous savez qu'elle existe déjà pour Montréal. C'est dans la charte de la ville de Montréal. Et elle exerce ce pouvoir sous la forme de permis qui sont perçus sur des terrains commerciaux de stationnement. Elle pourrait l'exercer d'une manière plus étendue, c'est encore modeste mais ça existe déjà. Je vais vous dire une chose, on a entendu tellement de représentations qui allaient plutôt dans le sens des vôtres que je me pose des grosses questions moi aussi à ce moment-ci. Nous nous les posons au début, mais nous avons dit: Nous allons l'inscrire dans le projet de loi à titre de possibilité pour une municipalité. Jamais nous n'avons voulu l'imposer. Là, la question qui se pose, c'est la suivante: Est-ce que ça ne serait pas mieux, s'il n'y a personne qui en veut, même de l'enlever comme possibilité? On la regarde franchement. Je pense que ce que vous avez dit cet après-midi vient ajouter aux considérations qui se posaient déjà pour nous.

M. Choquette: On ne peut pas empêcher d'autres villes de bénéficier de sources, excepté que, dans un sens, je fais des représentations, M. le ministre, vous devez comprendre que je ne peux échapper à ma propre ville, à ma propre expérience. Je ne veux empêcher personne d'avoir des avantages qui pourraient, par ailleurs, être bénéfiques. Donc, je ne m'arrogerai pas... En plus de ça, j'ai un jugement général sur les choses. Je me mets un peu à votre place, en tant que vous êtes un peu l'arbitre et les gardiens du bien commun, à la fin. Alors, ce que j'ai dit n'est pas seulement dans notre intérêt égoïste. J'ai essayé de me mettre à votre place aussi, de comprendre. Et si vous me permettez, je ne voudrais pas vous interrompre, mais dire simplement: Faites attention de ne pas vouloir nous en donner tellement, pour de si petits montants, comme vous nous avez dit. Parce qu'à la fin, vous nous dites: Ça ne nous coûtera pas cher. Mais pour quoi toute cette oeuvre législative si c'est pour de si petits montants?

M. Ryan: Regardez, nous avons hérité d'un droit municipal qui est extrêmement compliqué, vous le savez. Je rêve du jour où on pourra réduire à un nombre infiniment plus limité de pages ce droit qui n'est accessible qu'à un très petit nombre de spécialistes et d'initiés. Parce qu'il est trop compliqué, beaucoup trop détaillé, c'est évident. On ne peut pas tout faire en même temps. Et peut-être qu'il y aura d'autres entreprises après celles-ci qui seront moins d'ordre financier.

Vous avez parlé de la surtaxe sur les immeubles non résidentiels. Vous vous êtes inquiétés des locaux vacants. Il y a des dispositions dans le projet de loi qui prévoient des dégrèvements fiscaux pour ces situations-là. Nous en sommes parfaitement conscients. Et si les dispositions ne sont pas satisfaisantes et que vous ayez des représentations additionnelles à nous soumettre là-dessus, nous en prendrons connaissance avec intérêt et profit, j'en suis sûr.

Un dernier point, si vous me permettez, à propos du gel des salaires municipaux. L'Union des municipalités du Québec nous a écrit, il y a deux ou trois jours, demandant que le gouvernement légifère dans le sens que vous avez indiqué. J'ai répondu à l'Union des municipalités, au nom du gouvernement, hier, que nous incitons les municipalités à recourir d'abord au processus de la libre négociation et que, si ce processus-là ne donne pas les résultats normalement souhaitables, elles nous fassent des représentations nouvelles à l'automne et nous verrons à examiner l'opportunité d'une intervention législative. Mais vous savez que le gouvernement n'a pas légiféré finalement pour son secteur à lui. Là, nous allons le faire pour les ingénieurs parce qu'ils n'ont rien voulu entendre. Tous les autres corps d'emploi du gouvernement ont réglé le problème de la modération des hausses salariales par la

voie de la négociation. Nous ne voudrions pas donner un instrument contondant aux municipalités sans qu'ait été épuisé ce recours qui est premier dans le droit du travail, comme vous le savez très bien.

Ceci étant dit, je vous remercie beaucoup de votre très utile contribution, messieurs de la Conférence des maires de la banlieue de Montréal. Et je vais terminer ici mes remarques, M. le Président.

Le Président (M. Garon): Je vous remercie, M. le ministre, M. le député. Est-ce qu'il y a d'autres députés ministériels?

M. Maciocia: Pourrais-je poser une question?

Le Président (M. Garon): Il reste une minute et demie, même pas.

M. Maciocia: O.K. M. Choquette, j'aurais une question à vous poser dans le sens... On a reçu le mémoire de la ville de Montréal hier, où le maire, M. Doré, nous a fait une proposition que le ministre des Affaires municipales n'a pas rejetée du revers de la main, celle de former une commission spéciale sur le rôle de Montréal comme métropole du Québec. Est-ce que, d'après vous, ça serait intéressant de soulever le débat sur le rôle de Montréal et les villes de banlieue, à cette commission spéciale?

M. Choquette: Oui, M. Maciocia. Je suis d'avis que les villes de banlieue devraient, si on donne suite à la suggestion du maire Doré, être invitées à y participer. Parce que vous savez que nous représentons quand même 800 000 personnes qui sont nos administrés dans 27 villes de banlieue, et c'est presque l'équivalent de la population de Montréal.
(16 h 30)

M. Maciocia: Quel devrait être le mandat de cette commission, d'après vous?

M. Choquette: Voici. M. Doré m'en a parlé. Naturellement, il s'inquiète de l'avenir de sa ville et de l'avenir démographique, économique, social de la ville de Montréal, mais aussi d'autres parties de l'île de Montréal. Je comprends qu'il y a beaucoup de banlieues qui sont peut-être en meilleur état économique que la ville de Montréal comme telle. Mais on se sent solidaire d'eux. Et je dois dire que nos relations avec la ville de Montréal actuellement sont excellentes. Moi, je pense refléter l'opinion de mes collègues de la Conférence des maires à l'effet qu'une telle commission pourrait être utile, dans le sens qu'on pourrait réexaminer certains aspects de nos politiques passées qui ont fait que, actuellement, franchement, l'île de Montréal perd. L'île de Montréal est perdante, actuellement, et il faut retrouver une façon de restimuler les choses.

Alors, ma réponse est certainement oui, monsieur.

Le Président (M. Garon): Je vous remercie, M. le maire. Alors, la parole est maintenant au député de Jonquière.

M. Dufour: C'est évident que la démonstration que vous nous faites, M. Choquette ou M. le maire, est assez évidente. Pour une fois, le ministre des Affaires municipales a réussi, il nous a dit qu'il vivait... que la polémique le nourrissait. Il avait passé sa vie dans la polémique et c'est ça qui l'avait gardé jeune. C'est ça, son secret. Mais là, ce n'est plus un secret, c'est évident. Mais là, ce n'est plus une polémique, il est tout seul. Il est dans son coin, puis tout le monde est contre. Quand il a une solution, il est comme le noyé, il prend la branche puis il dit: Je me suis sauvé. C'est ça un peu qu'on vit, puis c'est ça le drame.

Le drame est encore plus grand quand on l'écoute parler, il dit: Vous savez, le droit municipal, c'est complexe, je rêve du jour où on va alléger tout ça. Mais quand on examine le droit municipal, c'est complexe, puis c'est normal qu'il y ait beaucoup de lois: ça touche à toute la vie des citoyens, dans tous les aspects. Comment on pourrait légiférer, réglementer en disant trois phrases puis vous avez réglé: Allez et ne péchez plus?

Ce n'est pas comme ça que ça fonctionne. On touche la loi civile puis on touche le droit criminel. La municipalité, c'est un tout. On ne veut pas encore l'appeler gouvernement. Le moins qu'on puisse dire c'est que c'est très près du gouvernement. Toutes les facettes de la société: la pauvreté, vous touchez à ça; l'emploi, vous touchez à ça; vous touchez au bien foncier, pas seulement dans la taxation, mais aussi dans les transactions. En fait, je pense que jamais on ne pourra alléger à un point tel que tout le monde va comprendre ça. C'est évident qu'il faut que les lois... Pas il faut, il est nécessaire que les lois soient explicites.

Et lorsque vous nous dites, parce qu'on n'a plus à dire à des gens: Vous n'avez pas occupé cette fonction-ci, puis c'est pour ça que... On pourrait peut-être vous dire des choses, mais vous, vous l'avez faite cette fonction-ci, alors vous savez de quoi vous parlez, des deux côtés. J'ai fait à peu près le même cheminement, mais à l'inverse.

M. Choquette: Vous avez eu une promotion puis moi j'ai eu... Ha, ha, ha!

M. Dufour: C'est-à-dire que je pense que quand... Moi, je comprends encore bien les élus. Je comprends encore quand ils disent: On ne veut pas être traités comme à un deuxième palier. Il y a les élus, ils ont un mandat. Je comprends tout ça. Et la complexité de la loi

actuelle, on avait compris aussi qu'elle était difficile d'application, difficile de compréhension; on touche à beaucoup de lois. On avait dit, en nous basant sur des prémisses, parce que le gouvernement nous a déjà dit et répété à satiété: On va légiférer mieux et moins. On légifère moins et mal parce qu'à tout bout de champ on est obligé d'amender les lois. Ça, prenez ma parole. Je ne vous oblige pas à faire un acte de foi là-dessus, mais je vous dis ce que j'ai vécu.

On est souvent obligé d'aller refaire les lois. Et on a demandé de les scinder. D'abord, pour donner un meilleur temps de réflexion, c'était un but, ça; peut-être gagner du temps parce que ça fait réfléchir, le temps. Et en même temps, c'était pour mieux éclaircir le paysage. On ne peut pas... Ce n'est pas un fourre-tout. Et surtout, il s'était engagé: plus de **bill** omnibus. Si ça ne ressemble pas à un bill omnibus, je me demande à quoi ça ressemble. Moi, je n'en ai pas fait beaucoup de **bill**s omnibus, mais il me semble que c'est un fourre-tout. Puis là, tout le monde va être mélangé. Et ça, ça me semble dangereux.

Et vous avez soulevé, bien sûr, des points extrêmement sensibles: la réouverture des baux. On a vécu... Le ministre m'a dit, en réponse à une de mes questions, que l'ouverture des baux, on l'avait faite en 1980. Et pourtant, Dieu le sait, ce n'est pas le même phénomène. Je serais surpris de voir comment ça a occasionné de litiges et de contestations... parce qu'il y avait une raison fondamentale, les contribuables remettaient de l'argent dans leur poche, en 1980 ou en 1979. Avec ça, vous en enlevez. Voilà toute la différence du monde. C'est surtout ça la complication, mais va pour les baux. Il semble que ça c'est... parce que le ministre nous a dit que les principes étaient adoptés par l'Assemblée nationale. La commission parlementaire ici, c'est pour la plomberie. Une petite modalité. Vous savez, les petits guidis, on peut peut-être regarder ça.

Il y a des propositions intéressantes qui ont été faites. Je suis obligé de dire qu'il y a beaucoup d'intervenants qui ont fait des propositions intéressantes. Mais je suis convaincu que jamais, jamais, le ministre, quelle que soit sa compétence, sa compréhension et ses gens qui le conseillent ne pourra arriver à échéance pour attacher tous les bouts.

Mais on fera comme on a déjà fait. On fera des lois imparfaites, des lois qui vont coûter cher parce qu'il y a aussi un coût dans l'administration. Il me semble que le gouvernement, qui s'est vanté de vouloir être un gouvernement efficace, un bon gouvernement, un bon administrateur, est en train de nous donner la preuve que ce n'est pas **vrai**. Moi, je l'ai constaté parce que vous savez, on aura beau dire ce qu'on voudra, ce n'est pas beaucoup, les 0,10 \$ de taxe et les 0,12 \$. C'est 3 300 000 000 \$ depuis 2 ans. Et vous, vous vivez avec ces gens-là.

À force d'en mettre sur le paquet, est-ce

que c'est la première goutte ou la dernière qui fait renverser le verre. On ne se posera pas la question. Mais c'est comme ça qu'on fait.

Et il y a un autre élément. Ça c'est là-dessus que je vais essayer de vous orienter et vous répondrez ce que vous voudrez. On a entendu beaucoup de discours à l'Assemblée nationale durant l'étude du projet de loi. Il y a beaucoup de gens qui ont dit: Les administrateurs municipaux, on va les responsabiliser. Je ne sais pas si c'est responsabiliser dans cette question-là parce que vous n'avez pas le pouvoir de décider, responsabiliser, ça veut dire le pouvoir de décider. Vous ne déciderez rien. Vous allez subir.

Mais tout de même, des gens se sont permis de dire qu'avec ce projet de loi on va obliger les municipalités à mieux se réglementer, à mieux se comporter, et à mieux administrer. Est-ce que vous croyez que c'est le cas?

M. Choquette: Voici, écoutez. Je pense que l'administration des villes, c'est quand même variable. C'est comme l'administration du gouvernement et même des ministères. C'est presque impossible de dire: Quelle est la qualité générale de l'administration municipale au Québec? Vraiment, il faudrait faire des statistiques et étudier. Mais, dans l'ensemble, moi, d'après ce que je vois, et ça fait huit ans que je suis maire et que je fréquente des villes et que je vois ce qui se passe dans d'autres municipalités, je pense qu'on aurait tort de penser que les villes sont mal administrées au Québec.

Je pense qu'en général, l'administration est bonne. La qualité de l'administration est bonne. Naturellement, tout à l'heure j'ai fait une blague en me vantant un peu d'avoir réduit ma dette. Je n'ai pas juste du mérite. J'ai une ville qui est entièrement bâtie. C'est une ville qui n'a plus de développement. Une ville qui est en développement a besoin d'une dette puisqu'il faut qu'elle procure des services. Il faut qu'elle ouvre des rues. Il faut qu'elle apporte l'eau, les égouts, etc.

Alors, il faut faire attention dans ce domaine-là de ne pas mettre tout le monde sur le même modèle. Maintenant, nous aider à nous responsabiliser. Est-ce que la Société de transport de la Communauté urbaine fait vraiment des abus actuellement? D'après moi, d'après ce que je vois de cette administration, je pense qu'elle est assez saine. Il y a des gens qui m'ont dit: Mais regardez donc ce que ça coûte pour accomplir des choses à la Société de transport? Mais quand vous avez des syndicats de trotskistes comme les syndicats d'entretien, et vous avez un Code du travail qui est fait pour aider les syndicats, contre les employeurs. Un employeur, dans le secteur public, n'oubliez pas qu'il ne défend pas un profit. Son critère, c'est combien il peut obtenir des contribuables.

Alors, un employeur dans le secteur public est beaucoup plus vulnérable qu'un employeur

dans le secteur privé. Un maire là, ça s'occupe aussi de sa popularité et de son image. Je ne parle pas juste de moi, mais je parle en général. Les maires n'aiment pas ça avoir de gros problèmes de relations de travail et des cols bleus qui débraient, des cols bleus qui ne veulent pas ramasser les vidanges et qui ne veulent pas ramasser la neige l'hiver. Naturellement, ce n'est pas tous des héros, les maires. Ce sont des êtres humains. Alors, les conseils municipaux, c'est la même chose.

Alors, qu'est-ce qui arrive? C'est tellement plus facile de donner que de dire non. C'est tellement plus facile de céder que de dire non. Et avec notre Code du travail, nos systèmes d'arbitrage, comme je l'ai expliqué plus tôt, tout va dans le sens du laxisme financier. Alors, là, moi, je vous dis que ceci étant dit, les maires ont fait une sacrée bonne job et les conseillers municipaux aussi parce que je n'ai pas vu de villes en faillite au Québec. Je n'ai pas vu de villes en faillite. J'ai vu des villes avec des budgets équilibrés.

Alors, je me dis que c'est quand même mieux que ce que le fédéral et le provincial ont fait. Parce que, nous autres, on n'a pas le droit. Tout ce qu'on collecte, on est obligé d'aller le chercher en taxes. Si vous appliquiez la même rigidité, la même discipline, on ne serait pas dans l'état où on a besoin d'une loi comme celle-là aujourd'hui. C'est ça, le malheur. Et l'auteur principal, il est plus haut. Entre nous, on va dire deux choses: il y en a un qui a préparé cette déconfiture financière, qui est parti, et puis, il y en a un autre qui est en train de consommer la mort financière du pays. C'est aussi simple que ça.

Je suis peut-être un peu sibyllin, mais - qu'est-ce que vous voulez? - quand ça fait 15, 20 ans qu'on vit sur un "party" et que l'argent est illimité, on le dépense et tout est bon pour le peuple, il n'y a jamais de... Ce n'est pas comme les politiciens d'autrefois. Les gens d'autrefois, on pouvait peut-être leur reprocher un certain conservatisme, mais avant qu'ils donnent un petit bout de patronage à quelqu'un, ça prenait beaucoup de démarches et ils calculaient 0, 05 \$ par 0, 05 \$. Mais aujourd'hui, les vannes sont ouvertes depuis des années et, aujourd'hui, on est rendu avec ça. Mais, les villes, par exemple... Ma réponse est que les villes ont quand même tenu le coup.

M. Dufour: Je vous écoute en me disant que c'était, des fois, pour certains maires, qui protégeaient leur popularité...

M. Choquette: Vous m'avez donné l'occasion de me défouler, M. le député, merci beaucoup.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Dufour: Vous allez voir, vous allez

changer de côté, j'en suis sûr, si on continue. Quand vous me dites que les maires, des fois, veulent surveiller leur popularité, etc., mais, dans la question du transport en commun à Montréal, en fait, c'est l'organisme qui va subir le plus fort coup de la réforme, spécifiquement. Il paraît - je ne sais pas si les chiffres sont corrects ou pas, mais - qu'ils ont vécu 25 grèves. Donc, il y a des gens... Je ne sais pas si le chiffre est exact. Il y en a qui ont parlé de 25 grèves, mettons.

M. Choquette: Ce n'était pas de...

M. Dufour: En tout cas, mettons de nombreuses grèves, ça va être plus...

M. Choquette: Oui, il y en a eu. Mais la simple menace... L'arrêt du transport en commun, ça cause des problèmes à beaucoup de gens.

M. Dufour: Ce que j'essaie de dire, là-dedans, c'est qu'il y a des gens qui ont dit non, tout de même...

M. Choquette: Ah oui!

M. Dufour: ...mais ils n'ont pas pu résister à des choses...

M. Choquette: M. Dufour, je ne dis pas que... Je ne voulais pas faire de caricature. Il y a des gens, dans le secteur public, qui sont vraiment des gens de principe et qui ont une grande volonté de faire triompher l'intérêt général. Mais où est l'intérêt général quand un syndicat arrive et dit: On prendrait 5 % d'augmentation cette année? Est-ce que l'administrateur public doit dire: Non, c'est 4 % ou c'est 3,5 %? Et puis, il se dit: Bon, bien, dans la vie, il faut mettre de l'eau dans son vin. Finalement, il met trop d'eau dans son vin et ça finit par coûter cher. Moi, je ne sais pas... Je sais que le secteur public est vulnérable, sur le plan des relations de travail - c'est tout ce que j'ai à dire - parce qu'il n'y a pas de faillite possible de l'entreprise. Le contribuable peut toujours venir à la rescousse pour ajouter encore l'argent dont on a besoin pour régler avec les syndicats.

M. Dufour: Saviez-vous, M. le maire, que le ministre des Affaires municipales nous a dit: On peut augmenter les coûts aux entreprises parce qu'on avait baissé de 1 300 000 000 \$ leur taxation, lorsqu'on a pris le pouvoir, en 1985. C'est à peu près ça. Saviez-vous, vous autres, que c'est un des arguments qui va faire qu'on peut vous imposer une fiscalité nouvelle? Est-ce que vous étiez conscients de ça?

M. Choquette: Non. J'ai entendu ce raisonnement. Mais la seule erreur de ce raisonnement-là, c'est que l'assiette fiscale de la taxe d'affaires

et l'assiette fiscale foncière, ce sont deux assiettes fiscales différentes. Et on fait une petite salade avec ça. Je comprends que, souvent, dans l'industrie et le commerce, on est propriétaire, en même temps, de l'immeuble. Donc, les rôles sont confondus. Ce n'est pas toujours le cas, par exemple. Mais il faut faire attention de ne pas confondre des assiettes fiscales bien déterminées. Et moi, je trouve que la taxe d'affaires, c'est une affaire qui marche bien; on en est satisfaits, nous autres, sur l'île de Montréal. Pourquoi vouloir venir changer notre système établi qui donne un rendement satisfaisant? C'est ça que je n'arrive pas à comprendre, toutes ces bontés gouvernementales au nom de taxes additionnelles. Je n'arrive pas à comprendre ça. Pourquoi nous en donner tant que ça? On n'en demande pas tant que ça. Donnez-nous des coûts financiers, mais ne nous donnez pas ça à coups de lois.

M. Ryan: Vous pouvez garder votre taxe d'affaires, si vous la voulez.

M. Choquette: Pardon?

M. Ryan: Vous pouvez la garder, la taxe d'affaires, si vous voulez, avec le projet de loi.

(16 h 45)

M. Choquette: Je le sais. Mais, M. le ministre, est-ce que vous n'avez pas peur de créer une société où on ne se comprendra plus? C'est ça, le problème. Il va y avoir toutes sortes de régimes fiscaux, suivant les municipalités. Les gens ne comprendront plus. Il n'y aura plus d'ordre.

Le Président (M. Garon): Alors, M. le maire et président de la Conférence des maires de la banlieue de Montréal, je vous remercie de votre contribution à nos travaux de même que ceux qui vous accompagnent et j'invite les représentants de la Société de transport de la ville de Laval à s'approcher de la table.

Alors, M. Beldié, de la Société de transport de la ville de Laval, il y a une heure qui est mise à votre disposition. Ça veut dire que normalement vous prenez 20 minutes, la partie ministérielle prend 20 minutes, l'Opposition prend 20 minutes. Si vous en prenez plus, on les soustrait aux deux autres; si vous en prenez moins, on les leur ajoute. Alors, vous pouvez commencer, en nous présentant celui qui vous accompagne, peut-être.

Société de transport de la ville de Laval

M. Beldié (Jean-Jacques): Permettez-moi de vous présenter M. Richard Courey, directeur général de notre société. Alors, M. le Président, je vous remercie. M. le ministre, mesdames et messieurs. Nous nous présentons devant vous

aujourd'hui pour vous faire part de la situation actuelle de la Société de transport de la ville de Laval, des conséquences que la réforme proposée peut avoir et de la réflexion qu'elle provoque. Mais avant d'aborder spécifiquement ces volets, nous aimerions situer dans le temps l'évolution générale du transport en commun et plus particulièrement les développements qu'il a connus sur notre territoire.

En 1971, à la suite d'enquêtes publiques, l'Assemblée nationale légiférait pour amender la charte de la ville de Laval et créait, par voie d'expropriation des transporteurs privés, la Commission de transport de la ville de Laval. Ce nouvel organisme prenait alors la relève et débuta l'implantation d'une desserte par autobus qui eut tôt fait de passer de l'état embryonnaire à celui de véritable réseau de transport en commun. Le gouvernement affirmait alors sa volonté de développer ce mode de transport dans les grandes agglomérations urbaines.

La réforme proposée laisse percer la volonté de voir se regrouper les petites municipalités afin d'en optimiser la gestion. Est-il utile de rappeler que voilà maintenant plus de 25 ans, 14 petites municipalités ont devancé cette volonté et ont créé la deuxième plus grande ville au Québec? Le gouvernement multiplia alors les mesures pour assurer le développement du transport en commun, allouant des subventions très substantielles aux transporteurs publics tant pour l'acquisition du matériel nécessaire que pour l'implantation de tarifs réduits permettant une plus grande accessibilité à ces services. L'instauration de laissez-passer mensuels en est une preuve très significative. Parallèlement à ces mesures directes d'aide aux transporteurs, divers gestes étaient posés pour accroître la présence du transport en commun dans la vie quotidienne des communautés locales. À titre d'exemple, notons l'encouragement qui fut fait aux commissions scolaires d'intégrer le transport de leurs élèves aux réseaux existants.

D'autres responsabilités, le transport adapté pour les personnes handicapées, étaient également confiées aux commissions de transport. Ces diverses mesures accompagnaient la croissance phénoménale que connaissait le monde du transport en commun. C'est aussi à cette époque qu'une nouvelle tendance prenait forme, soit celle de responsabiliser les élus locaux. On assiste donc à une modification majeure des lois régissant les commissions de transport; ces dernières sont transformées en société et la création, en janvier 1986, des conseils intermunicipaux de transport là où il n'existe pas de transport public organisé par les instances locales, même si ces territoires sont desservis par les sociétés voisines.

Car il ne faut pas oublier que la STL desservait un immense territoire situé au nord de Laval qui relève maintenant de 14 conseils intermunicipaux de transport.

Une voix: De quatre.

M. Beldié: De quatre. Excusez-moi. Merci. Il y en a qui suivent. Ces derniers changements arrivent cependant à un moment où le fardeau financier s'alourdit, tant pour le gouvernement central que pour le palier municipal. On procède alors à de nombreuses études, à des commissions parlementaires en août 1987 et en janvier 1989, à l'énoncé de principe et à l'élaboration de politiques.

Tout ce brouhaha émerge enfin sur un nouveau consensus initié par Laval, regroupant les grands organismes de transport de la région métropolitaine. Cette entente qui fut entérinée par le gouvernement donna naissance au Conseil métropolitain du transport en commun. On croyait voir la lumière au bout du tunnel. On se rend compte aujourd'hui que c'était le phare du train qui s'en venait.

La réforme qui est proposée comporte essentiellement deux volets: une facture, qui non seulement sabre dans les acquis, mais élimine également le volet d'encouragement à la productivité que l'on retrouvait au programme triennal, qui ne devait se terminer qu'à la fin de 1992, et une nouvelle répartition des pouvoirs non liées à de nouvelles responsabilités, mais strictement axées sur une manière d'absorber cette facture. Pour les assumer, elle propose cinq alternatives, soit une surtaxe de 30 \$ sur l'immatriculation des véhicules de promenade dans les zones urbaines, une nouvelle taxe foncière sur les immeubles non résidentiels, une taxe sur les espaces de stationnement, une taxe foncière générale et, finalement, une tarification accrue de l'utilisateur. Examinons-les rapidement.

La surtaxe sur l'immatriculation qui nous semblait dédiée fait pourtant l'objet d'une clause échappatoire à l'article 234 du projet de loi à l'étude, permettant au gouvernement de s'approprier les revenus générés. De plus, cette surtaxe devait viser l'usage d'une automobile et non sa propriété. Deuxièmement, la nouvelle taxe foncière sur les immeubles non résidentiels affecte de façon marquée la position concurrentielle des villes. Il ne sera pas surprenant de voir les industries s'établir en périphérie et accroître, par ce choix, les besoins en infrastructures routières et autres. Troisièmement, la taxe sur les espaces de stationnement ne tient aucunement compte de la réalité tant économique que démographique de ville de Laval et s'avère, en pratique, inapplicable sur notre territoire. Quatrièmement, une taxe foncière générale accrue est également un cul-de-sac alors que nous sommes présentement parmi ceux dont le taux de taxes foncières dédiées au transport en commun est parmi les plus hauts du Québec. Cinquièmement, finalement, une tarification accrue de l'utilisateur. À ce sujet, nous aimerions simplement noter que notre grille tarifaire a progressé continuellement depuis 1985 pour amener l'utilisateur

à contribuer au tiers des coûts d'opération, au même titre que les deux autres partenaires. Ces diverses mesures, outre la réserve qu'elles peuvent nous inspirer quant aux revenus générés, s'avèrent des alternatives qui nous semblent des traquenards. On nous donne des instruments pour nous pendre et ce, au nom du respect de l'autonomie. Nous ne serons pas le messager de cette opération de pelletage du gouvernement vers les paliers inférieurs.

Nous avons respecté les règles du jeu. Nous avons, comme objectif, assuré un transport efficace et ce, au meilleur coût possible. Nous avons réussi ce qui pourrait être qualifié de tour de force, si l'on considère la population globale et l'immensité du territoire desservi. Cependant, par son essence même, la réforme a une qualité. Elle nous ramène, nous, en tant que transporteur public, à notre mission première, notre raison d'être, soit celle d'opérateur d'un système de transport en commun. Nous croyons bien nous acquitter de ce mandat.

D'ailleurs, la problématique que nous connaissons à Laval est très différente de ce qui est vécu ailleurs dans la province. Alors que les sociétés constatent une stagnation, voire une baisse de leur achalandage, la Société de transport de la ville de Laval vit une croissance fulgurante. L'année 1990 s'est soldée par une hausse de clientèle de 18 % et les premiers mois de 1991 indiquent que celle-ci s'est encore accrue de 5 %. Ce phénomène est unique en Amérique du Nord et exige possiblement un traitement unique. Vous comprendrez sûrement notre désarroi devant l'annonce du retrait gouvernemental d'une subvention d'opération de 15 500 000 \$ sur un budget global de 62 000 000 \$.

Une société de transport n'est pas une entreprise manufacturière où la multiplication des clients génère des profits accrus. C'est même l'inverse. Nous avons même appris récemment par le biais des journaux que les subventions d'opération étant abolies, vous étudiez présentement des subventions aux dépenses d'immobilisation. Nous croyons que si telle est votre volonté, tout l'aspect financement étant alors en révision, il serait impératif que cette démarche soit intégrée dans son ensemble et qu'elle fasse l'objet d'une consultation auprès de tous les organismes de transport puisque chacun d'entre eux a des besoins qui lui sont propres. Il nous est donc très difficile de nous associer à la démarche gouvernementale qui vise l'ensemble des sociétés de transport sans tenir compte des réalités propres à chacune d'entre elles. Cependant, elle nous enlève enfin le carcan qui s'était développé avec les années et qui faisait des opérateurs, des intermédiaires chargés de la redistribution de mesures sociales.

Nous comprenons que les sociétés de transport sont maintenant libres d'assumer exclusivement le rôle qui leur est dévolu. Le rôle

de la Société de transport de ville de Laval est de transporter ses usagers. Au cours des années, par des mesures incitatives, le gouvernement nous a fait instaurer des tarifs réduits, faussant ainsi la perception du public à l'égard du transport en commun, en y accolant également la notion de transport des pauvres. Cette fausse réalité est maintenant bien ancrée, tant dans l'esprit des usagers que dans celui de certains gestionnaires de sociétés et ce, alors que le gouvernement nous fait part de son incapacité à financer ce qu'il a créé.

À Laval, nous croyons, nous avons démontré que le transport en commun n'est pas le transport des pauvres, mais plutôt une alternative de plus en plus valable au transport privé. Nous croyons également que le transport en commun est un choix collectif qui commence, d'abord et avant tout, par un choix individuel. C'est cette philosophie qui nous pousse à croire à la survie et au potentiel de développement du transport public et ce, selon les lois d'un libre marché.

(17 heures)

Les mesures sociales que les politiques antérieures du gouvernement nous ont amenés à mettre en place totalisent, seulement à Laval, 15 500 000 \$, dont 6 000 000 \$ en manque à gagner en raison des tarifs réduits et du transport adapté.

Ce rôle qui peut se justifier dans une société d'abondance est un luxe que l'on ne peut plus assumer dans notre réalité locale. D'ailleurs, cette constatation est également présente dans le projet de réforme, car aucun transfert de responsabilités sociales n'a accompagné le pelletage de la facture. Nous comprenons donc que le gouvernement entend, par des moyens qui lui sont propres, s'acquitter de ses responsabilités.

En conséquence, nous notons ce retour à notre vocation première qui ne fait que confirmer le mandat qui lui fut confié par l'article 2 de la loi constitutive de la Société et je cite: La Société a pour objet d'exploiter une entreprise de transport en commun de passagers utilisant quelque moyen de transport en commun dans le territoire de la ville de Laval. Ce territoire est le territoire de la Société. Notre mission est claire, M. le Président. Nous sommes des transporteurs du public et c'est à ce rôle qu'à l'avenir nous nous confinerons. Nous vous avons affirmé tantôt que nous étions des victimes du problème que vous tentez d'exporter. Nous vous avons prouvé par le passé que nous n'étions pas réfractaires aux changements, mais plutôt initiateurs de nouvelles avenues. Nous affirmons aujourd'hui que nous sommes à élaborer des solutions novatrices et que des propositions concrètes seront bientôt faites à tous ceux qui sont concernés par les opérations de la Société de transport de la ville de Laval.

Je vous remercie, M. le Président, et je demeure à votre disposition ainsi que notre

directeur général, M. Courey, pour répondre à vos questions et à celles de l'assemblée.

M. Ryan: M. le Président...

Le Président (M. Garon): Oui.

M. Ryan: Merci de votre amabilité. M. Beldié, il me fait plaisir de vous accueillir à la commission au nom du gouvernement. J'écoutais avec beaucoup d'intérêt le mémoire dont vous nous avez donné communication. J'ai eu l'impression que vous aviez intercalé ici ou là quelques paragraphes négatifs pour satisfaire peut-être à la mode politique du jour dans les milieux municipaux. J'ai senti que, foncièrement, l'inspiration de votre mémoire est beaucoup plus positive que ces paragraphes ne semblaient l'indiquer.

Avant d'en venir à une couple de questions qui m'apparaissent se dégager de votre exposé, il faudrait tout d'abord essayer d'indiquer quelle est la portée exacte des changements proposés pour ville de Laval. J'ai examiné les chiffres que nous avons et je constate que pour l'ensemble de l'opération, dans le cas de ville de Laval, il y avait un solde à financer au mois de février de 14 000 000 \$, 14 500 000 \$. Et avec les atténuations que nous avons apportées, les sources de revenus additionnels qui seront procurées aux municipalités par des décisions du gouvernement et de l'Assemblée nationale, le solde financé par des revenus locaux sera de 8 100 000 \$. Ça baisse de 14 500 000 \$ à 8 100 000 \$. C'est quand même une réduction considérable.

Maintenant si j'examine les sources de revenus additionnels que nous ouvrons aux municipalités, pour Laval, les frais, les droits sur l'immatriculation des véhicules automobiles, 30 \$ par véhicule, ça, ça va rapporter 1 800 000 \$ dans le cas de Laval, suivant nos approximations.

Maintenant nous avons décidé de hausser les droits sur les mutations immobilières afin d'aider à financer une partie de la contribution des municipalités au fonctionnement du transport en commun. Il y aura des revenus additionnels de 4 400 000 \$ qui dériveront de cette source-là pour Laval. Si on additionne les deux, on est rendu à 6 200 000 \$. Et comme le total est de 8 100 000 \$ à financer, je pense que la marge qui devra être trouvée n'est pas énorme. Je pense qu'on a vu, avec les mesures prises par le gouvernement, à ramener ces exigences nouvelles à un niveau fort raisonnable étant donné l'ensemble du contexte actuel. Je vous indiquerai tantôt ce que ça représente au point de vue de la taxation possible, mais c'est des sujets que nous aurons l'occasion de discuter avec votre charmant maire, que je vous prie de saluer de ma part quant vous rentrerez à Laval parce qu'il a participé à bien des conversations avec nous, et plusieurs des idées qu'il a émises n'ont pas

été sans influencer la pensée du gouvernement.

J'ai remarqué une chose dans votre mémoire. Vous dites que, chez vous, la clientèle a augmenté depuis deux ans. Vous dites que ça a augmenté de 18 % en 1990 et que, selon les données des premiers mois de 1991, il y aurait une autre augmentation de 5 %. Ça, c'est très intéressant. Dans le contexte actuel, moi, j'apprécie énormément le ton de votre mémoire sur cette question. C'est le point fondamental de votre mémoire. Le reste, vos opinions politiques et tout, ça, on prend ça et c'est la monnaie d'échange, ça va bien. Mais ce qui m'a intéressé, c'est ce que vous dites sur le transport en commun qui est votre domaine, et vous dites: Nous autres, on le fait fonctionner chez nous de manière dynamique.

Là, j'aimerais bien que vous me disiez deux choses: comment expliquez-vous cette hausse, alors que, sur le territoire de l'île de Montréal, on accuse une baisse? J'ai noté que, sur la rive sud de Montréal, il y a également eu hausse au cours de la dernière année. Alors, j'aimerais que vous m'expliquiez comment cette hausse a pu se produire. Est-ce que c'est par des méthodes de promotion? Est-ce que ça a entraîné des programmes de relance et de simulation de plusieurs millions de dollars? Qu'est-ce que vous avez fait pour obtenir ce résultat-là? Deuxièmement, je crois comprendre que vous avez eu des augmentations de tarifs pendant ce temps-là, est-ce que ça a nui à la hausse de la clientèle ou si la hausse de la clientèle ne découle pas davantage d'une dynamisation, d'une plus grande qualité du service? Je pense que c'est la question que je voulais vous poser.

M. Beldié: M. le ministre, vous nous avez posé plusieurs questions, entre autres, vous parlez des solutions que vous proposez qui, en théorie, semblent assez faciles à appliquer. Dans la pratique, pour ville de Laval, c'est un petit peu plus difficile à appliquer. En ce qui concerne l'augmentation de notre clientèle, évidemment, il y a eu la création du CMTC et de l'ORTC et, par la suite, du CMTC qui a créé aussi une carte régionale. Alors, si vous voulez, je vais porter ces questions à l'attention de notre directeur général, qui va vous expliquer la technique en arrière de ça. M. Courey.

M. Courey (Richard): Merci, M. le ministre. Pour la première partie de votre intervention, qui traitait de la problématique financière et de l'ordre de grandeur des chiffres dont il était question et de l'incidence de la réforme, il semble y avoir un certain désaccord au niveau des chiffres, dans la mesure où ce que je comprends de l'explication que vous avez apportée dans le détail des chiffres traitait d'une question de 14 500 000 \$ comme représentant l'incidence totale fiscale de la réforme sur le territoire de ville de Laval.

Pour ce qui est de ville de Laval vue dans son ensemble, on parlait d'une enveloppe - parce qu'on a eu des discussions très récentes avec les fonctionnaires de ville de Laval - d'**approximativement** 20 000 000 \$. Dans les faits, pour ce qui est de la chose strictement limitée au transport en commun, la Société de transport de la ville de Laval, si le programme avait été maintenu pour l'année 1992, **aurait** obtenu une subvention d'exploitation de 13 400 000 \$ et aurait normalement été en mesure d'obtenir une subvention à la productivité, programme qui était convenu dès la réforme partielle de 1987 pour un montant de 2 100 000 \$, ce qui représente, au total, 15 500 000 \$.

N'étant pas un fonctionnaire de ville de Laval, je leur laisserai le soin d'expliquer la problématique et comment l'incidence de la réforme peut se régler de leur côté. Me limitant exclusivement à la chose du transport en commun, les 15 500 000 \$ peuvent être défalqués, quant à nous, dans l'application de la surtaxe sur l'immatriculation d'un montant qui n'est pas 1 800 000 \$, mais d'après nous, qui représente une capacité génératrice de revenus sur notre territoire de l'ordre de 4 500 000 \$. De ce montant, on doit tenir compte des modalités qui sont prévues dans l'application de l'article 267 du projet de loi, qui traite de la répartition dans la grande région de Montréal.

Évidemment, c'est une problématique de fond qui remet en question les principes d'autonomie qui ont été si chers à chacun des intervenants lors de la saga de la création du CMTC au cours de la même période, l'année dernière. Évidemment, on change l'équilibre du partenariat en ajoutant d'autres partenaires qui sont sis dans les Basses-Laurentides, faisant en sorte que les critères qui ont fait l'objet de l'entente qui avait peut-être pris 20 ans à discuter vont être remis en question dès l'application de ce volet de la réforme. Évidemment, on préconiserait une approche qui ferait en sorte que les sommes d'argent qui seraient générées sur notre territoire seraient utilisées exclusivement sur notre territoire en raison des principes d'autonomie locale qui vous semblent si chers, quant à nous - et on partage votre opinion là-dessus - de par l'énoncé de principe même de la réforme.

Pour la deuxième partie de votre question qui traitait des augmentations de clientèle et des hausses de tarifs, dans les faits, en 1990, on a effectivement connu une augmentation de 18 % de notre clientèle. L'évaluation qu'on en fait et les sondages qu'on a faits à l'interne auprès de nos usagers pour déterminer la cause de cette augmentation de clientèle démontre effectivement que c'est par choix alternatif que les gens en sont venus au transport en commun.

On a effectivement fait une pénétration de marché équivalente à ce que Pepsi pourrait faire chez Coke en allant chercher des gens qui

aimaient le Pepsi et qui prennent du Coke maintenant. La réalité est telle que le phénomène de congestion sur notre territoire dénote à quel point l'alternative qui est la nôtre peut devenir intéressante et on a augmenté notre achalandage de 18 %. En 1990, certains ont attribué cette capacité d'augmenter nos volumes d'achalandage à l'introduction d'une carte régionale à un tarif beaucoup inférieur à celui que les Lavallois payaient avant. Cependant, je vous rappellerai qu'en 1991, après une augmentation de plus de 23 % du tarif de la carte régionale adulte, au mois de mars, on a connu, à Laval, sur **notre** territoire, pour nos résidents, une augmentation de 10,63 % d'achalandage en plus des 18 % qu'on avait l'an dernier, faisant ainsi une sérieuse encoche, quant à nous, à la théorie de ce que certains se plaisent à appeler "l'élasticité négative de la croissance des tarifs" par rapport à la croissance de l'achalandage.

Exprimé de façon plus simple, certains prétendent qu'en augmentant les tarifs on réduit l'achalandage. De notre côté, on prétend que, non seulement on croit que c'est un mythe, mais que dans les faits, on semble avoir prouvé le contraire. D'ailleurs, les sondages encore très récents du mois dernier témoignent de ce que, pour ce qui est de la chose tarifaire, les gens, chez nous, sont prêts à accepter qu'on tarife les services municipaux qu'ils veulent consommer et, dans ce cadre-là, il y a eu un sondage qui vient d'être fait, qui s'appelle "Le Sommet de la personne" que la ville de Laval a entrepris. Il y a un sondage parallèle que la STL a entrepris également qui confirme effectivement l'orientation de la population dans son choix collectif d'aller davantage vers une approche tarifaire **que** vers une approche fiscale.

À savoir pourquoi la Rive-Sud a réussi la même augmentation d'achalandage pour une même période, je leur laisserai évidemment le soin d'expliquer leur bonne nouvelle eux-mêmes. D'après nous, il s'agit là évidemment d'un phénomène qu'on retrouve en banlieue de par la position concurrentielle qu'on y retrouve versus les villes centres au niveau des déplacements et du temps de déplacement requis. Ça complétait notre réponse sur ce volet-là.

M. Ryan: Je vous remercie. S'il reste du temps, je le prendrai tantôt.

Le Président (M. Garon): M. le député de Dubuc. Pardon? M. le député de Deux-Montagnes. (17 h 15)

M. Bergeron: Voici. Moi, je vais être bref. Dans votre texte, au commencement, vous m'avez extrêmement fait peur, parce que lorsque que j'étais maire de Deux-Montagnes, j'ai employé une expression pendant six ans, à savoir que la lumière s'en venait au bout du tunnel, mais vous dites que vous voyez seulement le phare, j'espère que c'est pour les autobus et non pas pour la

ligne Montréal-Deux-Montagnes.

Voici, la question que je voulais vous poser, c'est la suivante; en fait, M. le ministre l'a posée avant moi... C'est sûr que c'est toujours une surprise quand vous nous dites que vous avez augmenté votre grille tarifaire durant cinq ans et que votre achalandage a augmenté. Je suppose que, comme vous venez de le dire, c'est à cause du service, de l'organisation interne que vous avez. Et on parle de la même chose sur la Rive-Sud. Peut-être aussi, vous l'avez soulevé brièvement, mais peut-être pour le bénéfice du ministre, Laval, il y a six mois, M. Courey en a parlé, a fait une enquête au niveau de la ville de Laval à savoir si les citoyens de Laval auraient objection à avoir une augmentation des tarifs, s'il y avait un meilleur service. Et je pense que le résultat a été de 62 ou 65 % à savoir que...

Moi, les deux seules questions que je veux poser, c'est parce que c'est intéressant... C'est qu'on apprend tellement de choses dépressives depuis trois jours, que c'est encourageant d'entendre ce que les gens de Laval ont à nous dire. Je voudrais que vous élaboriez brièvement ce que vous voulez dire par "le transport des pauvres"? Vous avez élaboré sur le transport des pauvres, à savoir que votre devoir, vous autres, de la Société de transport de la ville de Laval, c'est le transport des gens, en général. Est-ce qu'il peut y avoir un jeu avec Montréal sur cette question-là, le transport des pauvres, qui fait que Montréal a tellement un gros déficit comparé à vous ou à la Rive-Sud?

M. Beldié: En tant que société, on nous considère toujours un petit peu comme... On veut qu'on joue un rôle social. On croit toujours que celui qui utilise nos services n'a pas les moyens de voyager en auto, ou n'a pas les moyens de prendre un autre moyen de locomotion. Ce n'est pas prouvé. On croit, nous, que c'est une alternative, selon les sondages qu'on a. Et vous l'avez mentionné, suite à notre Sommet de la personne, 62 % des répondants ont dit qu'ils sont favorables à l'augmentation du tarif, à condition qu'on améliore encore le service. Parce que nous, on vit un problème à Laval, l'étendue de la ville fait en sorte que, dans les extrémités, on ne nous voit peut-être pas passer assez souvent. Alors c'est un problème sérieux qu'on vit. Mais les gens nous disent: Si vous nous donnez un meilleur service, on est d'accord pour payer un peu plus cher. Est-ce qu'ils savent exactement le coût réel ou la facture qui va être au bout de ça? Je ne le crois pas encore. Mais ils sont d'accord pour payer un peu plus cher. Alors, c'est dans ce sens-là qu'on se dirige.

M. Bergeron: Une question très brève, qui peut, M. le ministre, vous intéresser. Vous finissez votre texte en disant: Initiateurs de nouvelles avenues. Peut-être que si vous nous mettiez au courant, ça pourrait aider notre

ministre des Affaires municipales, vos initiatives de nouvelles avenues.

M. Beldié: Bien, pour qu'on n'accuse pas un politicien de vous lancer... disons de donner des scoops, je vais laisser mon directeur général répondre là-dessus.

M. Courey: Dans la réalité des choses, il n'était pas notre intention aujourd'hui d'annoncer une stratégie qu'on va rendre publique dans les jours à venir. Cependant, on peut peut-être vous donner une bonne appréciation de notre réflexion qui va vous permettre sûrement de conclure quant à la finalité des solutions qu'on proposera.

Dans un premier temps c'est que, quand vous faisiez allusion tantôt à la question du transport des pauvres, versus le transport alternatif, on a la prétention de constater que dans l'ensemble du Québec, le Québécois moyen, pour une voiture moyenne, doit déboursier, en moyenne, 500 \$ par mois pour l'achat du véhicule, le financement, l'entretien, les assurances, etc. Quand on regarde le prix d'une carte mensuelle d'abonnement pour accéder à tout le réseau de transport en commun de la grande région de Montréal, soit la carte la plus dispendieuse, on parle aujourd'hui d'une tarification de 52 \$ par mois. Quant à moi, 52 \$ par mois, versus 500 \$ par mois, c'est déjà un bon "bargain". Quand on parle d'une tarification qui fait en sorte qu'on encourage le mythe du transport des pauvres, c'est quand on fait une appréciation de la question du transport en commun en se disant: Il faut réduire les tarifs pour avoir plus de monde. On a de la difficulté à apprécier cette réalité-là chez nous, étant donné qu'on a augmenté les tarifs et qu'on a encore plus de monde.

Donc, dans les faits, notre réflexion porte davantage sur la capacité de réduire le coût du déplacement, en passage unitaire, qui est aujourd'hui d'une moyenne de 3 \$, et auquel l'usager ne contribue que dans une proportion de 1 \$ à l'heure actuelle; le gouvernement contribue dans une proportion de 1 \$ et la ville de Laval, de par sa taxation générale, contribue également dans une proportion de 1 \$ par passage. C'est bien évident que, quand on parlait de la problématique financière, tantôt, on est conscient d'une réalité, c'est que, dès 1992, nous autres, vu qu'on a plus de monde dans les autobus, c'est une machine à saucisse. C'est le principe inverse d'une entreprise privée: plus tu en vends, plus ça coûte cher, parce que chaque usager de plus coûte 3 \$, mais ne rapporte que 1 \$. Donc, on contribue à augmenter notre déficit de 2 \$ à chaque usager de plus.

La problématique financière budgétaire de la Société de transport pour l'année 1992 est de l'ordre de 26 000 000 \$ et non pas de 15 500 000 \$ ou de 8 000 000 \$ ou de 4 000 000 \$, c'est 26 000 000 \$. Et à ce ti-

tre-là, la réalité des choses est telle qu'on est appelé à se questionner sur la démarche gouvernementale, à savoir: Quel est notre vrai rôle?

Notre vrai rôle, quant à nous, on l'a dit dans notre mémoire quand on disait que la Société a pour objet d'exploiter une entreprise de transport en commun. Et quant à moi, c'est là que ça s'arrête. On est responsable de gérer le transport public, au meilleur coût possible, mais il n'y a pas d'obligation nulle part qui fait d'une société de transport un intermédiaire qui doit repasser l'argent qu'il reçoit d'un niveau de gouvernement ou d'un autre, au niveau de l'usager. C'étaient des programmes qui existaient. On comprend que, par la réforme, ces programmes n'existeront plus, puis on a compris également que la réforme ne nous a pas transféré, comme société de transport ou comme municipalité, une obligation de gérer la question sociale.

C'est d'ailleurs un sujet d'actualité dans le débat qui existe entre les responsabilités du provincial et du fédéral quand on regarde le domaine de la santé, de l'environnement, des programmes sociaux. Et à ce titre-là, on prétend qu'il s'agit là encore, dans notre compréhension des choses, d'une responsabilité que le gouvernement central, qui s'appelle le gouvernement provincial, s'est conservée. **Conséquent**, on va se limiter à notre rôle, et on est concaincu d'une chose, c'est que le gouvernement saura prendre ses responsabilités de la même façon qu'on le fera de notre côté. Dans ce sens-là, je pense qu'il n'y a rien d'immoral à ce que tout le monde respecte les règles du jeu.

M. Ryan: Merci. Juste une question.

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

M. Ryan: Juste une brève question dans cette ligne-là, si vous me permettez. Vous n'avez pas changé vos tarifs? Vous n'avez pas annoncé des changements de tarif pour votre transport écolier? Pouvez-vous nous expliquer ce que vous allez faire là-dedans?

M. Beldié: C'est-à-dire qu'on a annoncé aux commissions scolaires visées qu'on **chargerait** le vrai coût, ce que ça nous coûte, éventuellement. Et on n'a pas augmenté officiellement le tarif, mais on leur a dit qu'on le ferait.

M. Ryan: Mais vous savez qu'en pareille situation il y aura une négociation possible avec Québec pour un ajustement de la subvention qui est donnée à la commission scolaire aussi. Vous le savez, hein?

M. Beldié: On est toujours ouvert aux négociations, M. le ministre. On est toujours ouvert aux négociations.

M. Ryan: Très bien.

M. Courey: Pour parfaire l'information, M. le ministre, c'est que la Société de transport de la ville de Laval, à l'heure actuelle, déplace en moyenne, par mois, 10 000 étudiants en transport scolaire, dit intégré, par opposition au transport en autobus jaune. Ça représente 50 % de tout le transport scolaire intégré de toute la province de Québec. À ce titre-là, chez nous, en transport scolaire intégré, c'est des enjeux qui sont fort importants. À l'heure actuelle, la tarification qu'on charge aux commissions scolaires est équivalente à notre plus bas tarif étudiant.

M. Ryan: C'est...

M. Courey: C'est de 20,50 \$, à l'heure actuelle. On a fait une proposition qui faisait en sorte qu'on atteignait l'équilibre du coût de ces déplacements-là, qui amenait ça à 34 \$. Les 34 \$ étant justifiés, évidemment, de par les coûts directs, en ne faisant aucune attribution de coûts généraux autres que des coûts spécifique-ment marginaux, affectés au transport scolaire.

C'est bien évident que, dans le contexte, les commissions scolaires trouvent ça très difficile et attendent anxieusement les **résultats** de toute la démarche qui est entreprise aujourd'hui pour voir si, effectivement, il n'y aurait pas une possibilité d'ouverture, pour faire en sorte qu'on maintienne l'équilibre de **partenariat** qu'on a développé, depuis dix ans, avec les commissions scolaires, qui fait en sorte que les parents, les commissions scolaires et surtout les étudiants peuvent voyager sur l'ensemble de notre territoire, sept jours par semaine, à un coût qu'on considère fort intéressant.

Le Président (M. Garon): On vous remercie. Comme ça clôt le temps qui est dévolu au parti ministériel, le reste du temps, 22 minutes, ira au parti de l'Opposition.

Je me suis inscrit pour poser une question. Comme je suis critique en matière de transport, j'aimerais vous poser une question. J'ai bien prévenu le député de Dubuc que je serais le plus bref possible et je vous demande si vous pouvez me répondre rapidement aussi, pour ne pas qu'il pense que je lui enlève son temps.

Alors comment, selon vous, si c'est mis en vigueur, devrait s'effectuer le partage des revenus de la surtaxe sur l'immatriculation entre les sociétés de transport de la région de Montréal, les 30 \$ supplémentaires?

M. Courey: M. le Président, la réponse à votre **question** est la suivante. Quant à nous, tout argent qui est levé par quelque taxe que ce soit sur un territoire donné doit rester sur le territoire afin que ce soit les gens du territoire donné qui puissent en bénéficier. Si Laval a le potentiel de générer une surtaxe sur l'immatricu-

lation qui rapporterait 4 500 000 \$ dans les fonds, dans les coffres publics réservés à cette fin-là, il est évident, quant à nous, que les 4 500 000 \$ devraient rester sur le territoire.

Cependant, dans le projet de loi, sous sa forme actuelle, en vertu de l'article 267, il y a une répartition régionale qui est prévue par l'application des modalités convenues par le ministre des Transports, qui ferait en sorte que l'équilibre de la région qui est difficilement atteint dans la gestion quotidienne du Conseil métropolitain de transport en commun, sur le plan des principes, qui sous-tendent la mise en place de cette institution-là, serait remis en question parce qu'on élargit non seulement les paramètres du partage de revenus, mais qu'on va également chercher d'autres partenaires dans l'ensemble de la région de Montréal de recensement, ou on va chercher les Basses-Laurentides, on va chercher ville de Lorraine, on va chercher une foule d'autres villes qui ne sont pas partie prenante de l'entente actuellement.

Ce qui fait en sorte que ça crée un déséquilibre et c'est dans ce sens-là que, quant à nous, la seule façon de répartir ces sommes-là pour éviter toute problématique régionale serait d'attribuer spécifiquement les revenus levés dans une région à la région donnée pour son utilisation.

Le Président (M. Garon): Les régions se répartissent comment? Selon le territoire agricole des sociétés de transport?

M. Courey: À l'heure actuelle, les régions, dans le cas de la Société de transport de la ville de Laval, c'est le territoire de ville de Laval. Par contre, ce qu'on lit dans le projet de loi, c'est qu'à l'article 267 on a défini une région particulière pour la région de Montréal et dans cette région-là on inclut évidemment toutes les villes membres de la CUM. Les villes de la Rive-Sud, les villes incluant ville de Laval, les villes du bloc nord, ce qui fait en sorte qu'on a pris une espèce de pool élargi au lieu de prendre un pool limité.

Déjà là, entre trois partenaires, la STL, la STRSM et la STCUM, c'est déjà difficile - vous l'avez vu l'an dernier quand le projet de loi du CMTC a été adopté - de s'entendre. Si on ajoute d'autres partenaires avec des critères qu'on ne connaît pas encore, on va juste ajouter au problème et non pas trouver une partie de la solution. La solution simple, quant à nous, c'est de dire: Ce qui est levé sur le territoire de la CUM reste dans le territoire de la CUM. Ce qui est levé sur le territoire de la STRSM reste dans les villes de la STRSM. Et ce qui est levé sur le territoire de la STL restera au bénéfice de la STL. Ainsi, tout le monde maintient son équilibre.

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

Dubuc.

M. Morin: Dans votre mémoire, je pense que vous avez tenté de nous faire un petit historique finalement de la société, à partir de sa création. Vous avez aussi passé par les multiples mesures d'aide du gouvernement qui ont sans doute contribué à votre développement pour enfin conclure qu'au moment où vous atteignez votre vitesse de croisière, il arrive un petit pépin: Vous exprimez votre désarroi par cette perte de 15 000 000 \$ de subventions sur l'opération.

Est-ce que ce serait possible de savoir - peut-être l'avez-vous dit et je ne l'ai pas saisi - concrètement ce que ça voudrait dire comme impact, soit en termes de tarification, même si vous l'avez effleuré tout à l'heure, ou bien en termes de modifications de la qualité et de la quantité du service parce que certaines sociétés nous ont exprimé leur volonté très ferme de maintenir le service, quitte à ce que l'usager paie. D'autres nous ont dit que malheureusement, ils devraient se résoudre à diminuer la qualité ou la quantité des services.

J'aimerais avoir votre opinion là-dessus de façon assez pointue sur l'impact que pourrait avoir la réforme sur la tarification, la qualité ou la quantité de services?

M. Beldié: Actuellement, le taux de taxation en ce qui concerne le transport à Laval est de 0,14 \$ des 100 \$. Si la réforme est adoptée telle quelle avec la croissance prévue ce sera une augmentation, en 1992, de 0,26 \$. Ce qui l'amènera à 0,40 \$ des 100 \$. C'est impossible de surtaxer nos concitoyens. Alors, c'est pour ça qu'on croit que la réforme est inacceptable. On aurait préféré bien sûr que cette réforme-là se fasse par étapes comme pour d'autres organismes qui sont passés avant nous. Mais il semble que ça ne se fera pas comme ça.
(17 h 30)

Alors, je peux peut-être demander à notre directeur général d'élaborer là-dessus, si vous voulez, mais, en gros, c'est ça. Si vous voulez, M. Courey, élaborer.

M. Courey: Au sujet de l'approche que M. Beldié vient d'expliquer, ce serait une approche où on déciderait de ne pas réduire nos services - c'est d'ailleurs notre philosophie, on ne veut pas réduire nos services - et où on imputerait tout le fardeau financier additionnel en surtaxe générale sur le compte de taxes des Lavallois pour la chose du transport en commun.

L'autre hypothèse est à l'extrême, également, dans votre question, quand vous dites au niveau de la tarification quelle incidence est-ce que ça peut avoir. Aujourd'hui, l'usager contribue à 33 % du coût et ça représente, dans l'ordre de grandeur des choses, approximativement 22 000 000 \$ chez nous en termes d'argent. On a un problème financier en 1992 de 26 000 000 \$.

Donc, c'est du simple au double au niveau tarifaire déjà là. Dans des termes plus concrets, le paiement comptant aujourd'hui est à 1,75 \$. Du simple au double l'amènerait à 3,50 \$. La carte d'abonnement mensuel qu'on a à Laval, qui est présentement à 41 \$, serait portée à 82 \$ pour faire en sorte que toute notre grille tarifaire qui nous amène 1 \$ par passage devrait nous apporter 2 \$ par passage, parce que notre coût, on va le maintenir à 3 \$ par passage.

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

M. Morin: Une autre question d'un tout autre ordre. C'est que, lors du débat en Chambre sur l'adoption du principe du projet de loi, plusieurs députés, je dirais les députés du côté ministériel plus particulièrement, ont soutenu que, finalement, la loi aurait quelque chose de bon en ce sens qu'elle amènerait les municipalités ou les sociétés de transport à mieux gérer, à couper dans le gras et que ça ferait une meilleure pression, une meilleure gestion.

Alors, par rapport à ce qui a été soutenu souvent, j'aimerais que vous nous donniez un peu d'information justement sur cet aspect-là de la croissance, de la moyenne de croissance des dépenses des dernières années. Je sais que ce n'est peut-être pas facile, parce que vous êtes une société en développement, mais en considération de cet aspect-là, est-ce que vous êtes en mesure de nous donner vos taux de croissance versus, évidemment, l'inflation des dernières années et en tenant compte, bien sûr, de votre développement?

M. Beldi: À une première partie de votre question, je vais vous dire que du gras à la Société de transport de Laval, il n'en existe pas, il n'en existe plus. Il y en a peut-être déjà eu, mais il n'en existe plus. Depuis deux ans, il y a eu un exercice de rationalisation qui a été fait très sérieusement. Pour ce qui concerne la croissance, M. Courey, peut-être que vous pouvez élaborer un petit peu plus là-dessus.

M. Courey: En fait, pour répondre directement à votre question, depuis la prise de contrôle par les élus municipaux de la chose du transport, le passage de la CTL en 1985 à la STL, les dépenses, dans un ordre de grandeur en dollars réels et non pas en dollars indexés, on parlait à l'époque d'un budget où il y avait 42 000 000 \$ de dépenses en 1985. En 1985, les dépenses totales étaient inférieures à 42 000 000 \$. En 1986, elles étaient inférieures à 42 000 000 \$. En 1987, elles étaient inférieures à 42 000 000 \$. En 1988, elles ont été à 42 200 000 \$. En 1989, les problèmes ont commencé, parce qu'on commençait à avoir plus d'achalandage. On a eu une augmentation de volume de 4,6 % dans une période d'inflation

autour de 5 %. En 1990, avec une augmentation de volume de 18 %, nos dépenses d'opération ont augmenté de 11,2 %. En 1991, on connaît, avec une hausse anticipée au total depuis deux ans de 23 %, des hausses combinées qui nous laissent en deçà de 10 %.

M. Morin: Ça va, merci.

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

M. Dufour: Oui. Je m'excuse d'avoir été obligé de m'absenter. Il y a des circonstances qui font que j'ai été obligé de m'absenter, je veux m'excuser auprès de vous, mais je voudrais aussi en même temps vous poser quelques questions concernant le rôle social des transporteurs. Je pense que c'est pas mal clair dans votre mémoire, mais j'aimerais que vous répondiez à une ou deux questions concernant votre position par rapport à ça.

Vous dites que votre société, et je cite: La Société a pour objet d'exploiter une entreprise de transport en commun de passagers, utilisant quelque moyen de transport en commun, dans le territoire de ville de Laval. Ce territoire est le territoire de la Société. Notre mission est claire: nous sommes des transporteurs du public. Vous semblez dire, si je l'ai bien lu, que vous pourriez, à cause des compressions et à cause du pelletage qui se fait actuellement, vous contenter de transporter seulement des usagers ordinaires, des gens qui... Est-ce que vous continuez à faire du transport adapté? Est-ce que vous continuez à faire du transport pour les personnes âgées? Qu'est-ce qui va se passer à partir de maintenant, si on maintient les propositions telles quelles?

M. Beldi: On a l'intention, évidemment, de continuer à offrir du transport à tout le monde. Dans le passé, étant donné que le gouvernement participait avec nous, c'était peut-être plus facile d'offrir des taux réduits, par exemple, si on prend le transport scolaire, le transport intégré: taux réduits aux personnes âgées, taux réduits aux étudiants. On va continuer à offrir du transport à tout ce monde-là, mais on va se rapprocher le plus possible du coût réel du transport. Malheureusement, on est obligé d'en arriver là, parce que notre rôle social... À la Société, on n'a pas ce rôle social là à jouer, on ne peut pas le jouer. C'est aussi simple que ça, on ne peut pas le jouer. Alors, peut-être, M. Courey, vous voulez élaborer là-dessus.

M. Courey: Si vous permettez. Pour ce qui a trait à la question sociale, notre position ou notre interprétation de ce qui se passe de par la réforme, c'est que, avant... dans le contexte actuel où il y a des subventions qui sont versées à l'exploitation, on agissait comme transporteur,

dans notre définition première de rôle, et on agissait également dans un deuxième volet qui était le rôle d'intermédiaire, pour assurer ce qui s'appelle de la redistribution sociale. Le gouvernement, qui collectait ça sous le principe d'universalité, nous donnait de l'argent et on le redistribuait sous le principe d'universalité. Il est bien évident que le rôle premier de la Société, qui est de transporter des gens, n'a pas changé. Ce qui a changé, par contre, c'est que les mécanismes qui faisaient qu'on avait de l'argent à redistribuer, on ne les a plus. Et même si on voulait prétendre qu'on les a aujourd'hui, la réalité serait la suivante. On serait en mesure... Parce qu'on voudrait maintenir l'universalité de l'accessibilité à la chose sociale, on aurait simplement, comme bassin financier, en termes de capacité génératrice de revenus, une capacité locale, ce qui irait à rencontre de tout l'équilibre de notre système financier en soi, au niveau de la fiscalité municipale ou de la loi des impôts.

M. Dufour: Mais est-ce que vous croyez que le gouvernement vous permettrait d'agir de cette façon? Il y a un certain montant, encore, que le gouvernement paie par rapport aux investissements. Les subventions aux investissements et aux immobilisations continuent. Le gouvernement, il paie, il dit: Ce n'est pas ma responsabilité, mais il en paie une partie encore. Et il donne une certaine marge de manoeuvre en disant: On va vous donner les coûts des immatriculations. Il donne des subventions pour les personnes handicapées. Il n'en donne pas - je ne pense pas - pour les personnes âgées; c'est non. Avant, c'était entré dans le "melting pot". Est-ce que vous pensez que vous pourriez faire ça sans qu'il y ait des interventions extérieures? Je ne parle pas du public comme tel, le public pourrait intervenir, mais parions des instances gouvernementales.

M. Beldié: On a toujours été bon joueur, à venir jusqu'à maintenant, et on a joué le rôle d'intermédiaire dans le rôle social. Mais notre charte ne nous oblige pas à jouer ce rôle-là et celle de la ville de Laval non plus. Alors, je pense bien que chaque rôle devra être joué par le gouvernement qui... Entre autres, le rôle social devra être assumé par le gouvernement provincial.

M. Courey: Pour ce qui est du volet de votre question qui traitait des immobilisations, dans le maintien de l'effort soutenu du gouvernement dans le financement de cette chose-là, on a appris, par le truchement des journaux, de quelque façon que ce soit, que la politique d'aide au transport en commun pour le financement des immobilisations était pour être maintenue; c'est intéressant. Ce qui nous embête davantage, quand on tient compte de notre réalité, chez nous,

c'est que, étant donné qu'on est en pleine croissance encore et qu'il est loin d'être évident quant à nous que la priorité gouvernementale va être à l'avenir de continuer à encourager du développement d'actif, mais visera sûrement davantage à assurer le maintien du patrimoine ou à financer des programmes spécialisés peut-être en mobilité réduite ou autre, on s'inquiète sérieusement de l'incidence que ça aura sur nos besoins d'opération. Dans ce sens-là, à votre question: est-ce qu'on se sent mal à l'aise relativement à l'effort gouvernemental aux immobilisations, dans une politique d'équilibre, la réponse à ça, c'est qu'on n'est pas mal à l'aise, en aucune façon. Ce sont les règles d'équilibre du marché, qui sont les mêmes règles d'équilibre du marché qui étaient disponibles en 1986 quand les conseils intermunicipaux de transport ont été créés et, sous le prétexte qu'on était avantagé sur le plan de la compétitivité versus l'entreprise privée, ça nous a coûté 3 600 000 \$ de contrats de transport intégré avec les commissions de transport intermunicipales. Dans ce sens-là, je pense que c'est le libre marché qui devrait dicter ces choix-là.

M. Dufour: Je comprends que vous apportiez "qui devrait". Mais est-ce que vous avez déjà engagé des pourparlers à l'effet que cette position, que vous annoncez aujourd'hui, vous pourriez la maintenir? Est-ce qu'en dehors... Vous savez, il y a toujours la façade et il y a aussi autre chose qui existe. Donc, en gros, vous pouvez nous dire ici: Là, si le gouvernement maintient sa réforme telle quelle, les coûts que ça va nous imposer, on va être tenté de faire tel geste et on va revenir à notre opération première et le délestage, ça ne paie pas les coûts sociaux, mais ça fait partie de l'ensemble.

Si, demain matin, vous décidez ça, vous allez avoir certainement des pressions de votre population, attendons-nous à ça. Deuxièmement... Vous pourriez maintenir vos pressions ou vous pourriez avoir raison, mais, en plus de ça, le gouvernement qui paie... Il y a toujours quelque chose qui dit: Quand quelqu'un paie, il a le droit de poser des questions et il a le droit de demander des comptes. Ce n'est pas tout le temps vrai, mais là, en tout cas, ça devrait être un principe. Ce principe-là, à mes yeux, il n'est pas aboli par le projet de loi.

M. Beldié: Oui, présentement, ce qu'on nous transfère comme pouvoirs, on n'a pas le pouvoir de lever des taxes, nous, à la Société de transport. Alors, il faut absolument équilibrer notre budget. Si on n'a pas de subvention qui vient du gouvernement provincial et si on n'a pas d'autre moyen, alors il faudra refiler la vraie facture à quelqu'un. Alors, c'est un petit peu ça.

M. Courey: Pour être plus spécifique au niveau de l'incidence de la subvention aux

immobilisations, je peux vous assurer que, dans les règles actuelles du jeu du programme d'aide au transport en commun pour la subvention aux immobilisations, il n'y a aucun lien de causalité, soit de causé à effet, entre la politique d'immobilisation et la politique tarifaire, dans un premier temps. Dans un deuxième temps, si ça avait été le cas, il y a peut-être certaines sociétés qui, aujourd'hui, nous parlent de trou financier d'un ordre très important qui ne seraient pas dans la même position aujourd'hui, parce que le gouvernement aurait été en mesure d'imposer, de par la carotte de la politique d'aide aux subventions aux immobilisations, des choix tarifaires que d'autres n'ont pas acceptés aujourd'hui.

Cela étant dit, de toute façon, dans une société comme la nôtre, qui vise davantage à gérer dans le modèle de l'entreprise privée, où tout projet d'immobilisation doit avoir le mérite du coûts-bénéfices, avant tout, la politique de subventions est un volet qui nous permet d'atteindre les coûts-bénéfices plus rapidement, mais il n'y a pas d'échanges ou de discussions qui ont fait ou qui nous permettent de croire aujourd'hui que ce serait l'intention du gouvernement de se retirer complètement en disant: Vu que vous chargez trop cher, on ne veut pas vous donner de subventions aux immobilisations, au contraire.

M. Dufour: En fait, si je comprends bien, les coupures sauvages qui vont être exercées à travers le réseau du transport en commun peuvent avoir des effets néfastes, dont celui de votre désengagement par rapport à certains types de clientèles qui ont été privilégiées, pas parce qu'elles... Il y avait des problèmes, là, mais socialement, elles ont eu des bénéfices. Est-ce qu'il y a d'autres corporations de transport, parce que vous êtes dans un réseau où il y en a quatre autres, qui envisagent les mêmes mesures, c'est-à-dire qui pourraient dire: Nous, des subventions, des choses, on ne marche pas là-dedans?

M. Beldié: C'est difficile pour nous de répondre pour les autres sociétés. Je crois que vous en avez rencontré une hier, vous en rencontrez une autre demain. Évidemment, nous, on doit prendre des décisions en fonction de notre territoire pour commencer et en fonction des revenus qu'on aura. Je ne peux pas vous répondre pour les autres sociétés, monsieur.

M. Courey: Mais pour ce qui est des autres organismes de transport qui ne sont pas des sociétés et qui sont dans les régions, à savoir les conseils intermunicipaux de transport en commun, étant donné que ces derniers ne sont pas affectés, ils ne perdent pas de subvention à l'exploitation dans la réforme, j'imagine que leur position ne pourrait pas être similaire à la nôtre, compte tenu que c'est un problème

différent.

M. Dufour: Ça va. Malheureusement...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors...

M. Dufour: ...on n'a plus de temps.

La Présidente (Mme Bélanger): ...M. Beldié et M. Courey, nous vous remercions. Je demanderais à la Corporation...

M. Beldié: Merci.

(17 h 45)

La Présidente (Mme Bélanger): ...professionnelle des évaluateurs agréés du Québec de bien vouloir s'approcher de la table. Si vous vouliez accélérer un peu, s'il vous plaît, parce qu'on a déjà 15 minutes de retard. Alors, nous vous souhaitons la bienvenue. Vous avez une heure pour votre audience. M. le président, si vous voulez bien présenter les personnes qui vous accompagnent.

Corporation professionnelle des évaluateurs agréés du Québec

M. Mailhot (Marcel): Oui, Mme la Présidente, à ma gauche, vous avez M. Lachapelle, directeur du service de l'évaluation de la ville de Laval. Est-ce que vous entendez bien?

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre, un petit peu, s'il vous plaît. Je pense qu'il y a pas mal de...

M. Mailhot: Je reprends, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): D'accord.

M. Mailhot: À ma gauche, M. Yves Lachapelle, du service de l'évaluation de la ville de Laval. À ma droite, M. Jean-Guy Kirouac, directeur du service de l'évaluation de la Communauté urbaine de Québec et, à l'extrême-droite, M. Jean Tanguay, directeur général de la Corporation des évaluateurs agréés du Québec. Et votre humble serviteur, Marcel Mailhot, président.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, vous avez 20 minutes pour présenter votre mémoire et cela se poursuivra par une discussion de 40 minutes avec les deux parties.

M. Mailhot: Oui, Mme la Présidente. Alors, Mme la Présidente, mesdames, messieurs, permettez-nous en premier lieu de vous remercier au nom des 1300 membres de la Corporation professionnelle des évaluateurs agréés du Québec de nous accorder audience. À titre de signataires de la plupart des 1495 rôles d'évaluation municipale au Québec, nos membres sont directement

concernés par la réforme proposée, puisqu'ils en assumeront l'application concrète.

L'objectif de notre intervention à la présente commission n'a d'autre but que de vous sensibiliser aux effets pratiques de la mise en place des modifications suggérées et de favoriser une implantation la plus harmonieuse possible. Dans un premier temps, nous souhaitons situer le rôle des évaluateurs agréés et de la corporation professionnelle qui les représente. Nous vous exposerons par la suite les constats et commentaires dégagés par le comité d'étude de la corporation et, finalement, nous vous soumettrons nos recommandations.

Mon introduction. La Corporation professionnelle des évaluateurs agréés du Québec, par son comité des affaires municipales, a pris connaissance du projet de loi 145 modifiant en profondeur la Loi sur la fiscalité municipale. Dans le cadre d'une nouvelle réforme de la fiscalité affectant le monde municipal du Québec, cette importante pièce législative concerne en très grande partie le quotidien de l'évaluateur agréé, artisan de première main de l'exécution des devoirs imposés tant par la loi sur la fiscalité que par les règlements afférents.

L'évaluateur, comme premier juge, recherche constamment, dans toutes ses actions, l'assurance qu'une inscription au rôle représente équitablement la valeur qui servira à établir la juste part à laquelle doit souscrire l'ensemble des propriétaires fonciers. De plus, il s'assure d'éviter ou, à tout le moins, d'atténuer les transferts fiscaux par un contrôle vigilant de ses méthodes et procédures de travail, tout en étant au fait de la conjoncture économique et des diverses conditions de son marché immobilier local.

Comme membre d'une corporation professionnelle dont la mission est de protéger l'intérêt du public, il est soumis à des normes de pratique et au respect de son code de déontologie. Nous pouvons affirmer que l'évaluateur agréé est à la recherche de la qualité et de l'équité dans l'exercice de ses fonctions. Dans cet esprit, il n'est pas de notre intention de prendre position sur le bien-fondé des mesures présentement préconisées. La Corporation est une entité apolitique et notre jugement ne portera pas sur le fondement même de la réforme. Nous nous attarderons sur la faisabilité des mesures avancées en nous assurant de la possibilité de leur mise en place sans préjudice aux effets escomptés.

Les modifications législatives relatives à l'étalement du compte de taxes et des rôles d'évaluation édictées en 1987, 1988 et 1989 nous ont imposé des réformes ad hoc sans simulation concrète. Les évaluateurs agréés veulent à tout prix éviter de répéter de tels bouleversements qui ont un impact direct sur la qualité des services rendus, d'où la prudence qui nous anime aujourd'hui et qui justifie notre intervention.

Ce que les évaluateurs agréés recherchent

en tout premier lieu, c'est l'assurance d'un temps minimum requis pour mettre en place les éléments sur lesquels s'appuieront les nouvelles mesures. S'il est vrai que l'autorité est en droit d'exiger, il lui faut aussi prendre en considération les commandes de 1989 qui se réalisent actuellement à l'échelle de la province, soit les rôles triennaux pour l'ensemble des municipalités.

Une enquête interne menée en février dernier par le comité des affaires municipales de la Corporation professionnelle des évaluateurs agréés du Québec auprès des signataires de rôles a conclu très majoritairement à l'impossibilité d'inscrire au rôle d'évaluation avant le mois de septembre 1991, les divers éléments utiles à l'application de la réforme annoncée. À partir de ce seul constat, on peut s'imaginer ce qu'il adviendra maintenant des nouvelles mesures transférées à l'autorité locale dont l'application est prévue à compter du 1^{er} janvier 1992. En outre, la présente pièce législative qui risque de modifier en profondeur le monde de la fiscalité représente un outil qui n'a pas été mis à l'épreuve par des simulations à partir de cas concrets. Certes, les fonctionnaires se sont théoriquement attardés sur les modalités d'application de ces mesures, mais, à notre connaissance, elles n'ont pas été confrontées systématiquement à la pratique du quotidien de l'évaluateur et sur un échantillon représentatif du stock immobilier.

Les seules simulations qui, à notre avis, ont été réalisées le furent pour détecter le rendement des nouvelles mesures fiscales affectant chacune des municipalités du Québec. Ainsi, on a pu évaluer l'ampleur potentielle du rendement fiscal de la taxe sur le stationnement et de la surtaxe sur le non-résidentiel, mais comment prétendre connaître le rendement réel si on ne tient pas compte, à leur application, des effets des transferts fiscaux qu'elles produiront nécessairement, des effets sur les coûts directs et indirects de leur mise en place, de la difficulté que représente leur interprétation qui, finalement, sera tranchée par les tribunaux? Nous pensons qu'il y aurait tout avantage à procéder à une étude pratique pour découvrir en grande partie les coûts cachés des mesures préconisées ou encore en prévenir les effets pernicieux possibles.

Pour illustrer notre propos, comment peut-on penser avoir un outil performant, lorsqu'on introduit dans le projet de loi des mots différents: place d'affaires, lieu d'affaires, local et biens, qui, nous a-t-on dit, doivent signifier la même chose? Selon notre expérience, chaque fois qu'on introduit des mots dans une loi existante, tous deviennent soupçonneux, prenant pour acquis que le législateur n'a pas parlé pour rien dire. Et voilà le bal qui recommence devant les tribunaux.

Dans le même ordre d'idées, la nouvelle définition des organismes de charité stipulée à l'article 104 du projet de loi laisse présager,

selon nous, une avalanche de nouvelles demandes et plusieurs procès pour régler cette nouvelle problématique. Par ailleurs, le libellé du paragraphe 13 de l'article 236, ajouté par l'article 122 du projet de loi, porte à croire que les courtiers d'immeubles pourraient être **dégravés** de leurs taxes, car leurs activités consistent à fournir à autrui un immeuble résidentiel.

Les évaluateurs agréés recherchent un contexte favorable à un travail professionnel et des outils qui leur permettent de livrer la marchandise escomptée. À cet égard, nous suggérons quelques réflexions sur différentes mesures qui gagneraient à être améliorées.

Quelques recommandations. Articles 32 et 116 du projet de loi 145. Ces deux articles modifient l'article 65 de la Loi sur la fiscalité municipale pour y introduire une exception concernant les raffineries. Nous savons tous que l'article 65 a fait l'objet de fort nombreux procès et a donné lieu à de nombreuses interprétations. D'ailleurs, à notre connaissance, il ne nous semble pas que les tribunaux aient vidé le contentieux suscité par le monde industriel sur l'interprétation de cet article. Les problèmes soulevés par l'article 65.1 sont de deux natures: d'une part, il s'agit de savoir quel bien doit faire l'objet d'une inscription au rôle et, d'autre part, comment en établir la valeur. Quant au premier volet, nous sommes conditionnés par l'interprétation de la jurisprudence et par les opinions légales et, pour le deuxième, nous sommes guidés par la Loi sur la fiscalité municipale. Dans les circonstances, il nous semble inopportun d'apporter une modification d'exception. Au surplus, le manque de précision dans l'expression "aire de production" va continuer, à notre avis, à hanter l'esprit de bien des gens et fera de nouveau l'objet de procès célèbres.

Cependant l'évaluateur devra entre-temps assumer seul l'interprétation de ces termes. Une autre chose nous inquiète également. Si la loi générale devait être modifiée pour tenir compte d'une entente, pourquoi n'y inclurait-on pas toutes les autres ententes? Si c'est vrai pour les pétrolières, pourquoi ne le serait-ce pas pour tout le monde industriel? Au surplus, même si les parties semblent s'être entendues, nous croyons que la prochaine bataille sera sur la valeur inscrite au rôle pour les biens représentant, selon le projet de loi, tout ouvrage d'aménagement du terrain, toute construction destinée à loger ou à abriter des personnes, des animaux ou des choses et toute base sur laquelle un bien est placé ou est destiné à l'être. En effet, nous croyons que tous les arguments seront bons pour prétendre que la valeur inscrite au rôle par l'évaluateur ne représente pas celle exigée par l'article 46 de la Loi sur la fiscalité municipale, soit la valeur marchande. Ainsi donc, à titre d'exemple, l'évaluateur aura à trouver sur le marché immobilier des ventes de bases de béton dépourvues de leur objet principal, celui de

supporter des machineries. D'expérience, nous pouvons affirmer la rareté d'un tel marché. Alors, nous vous laissons deviner la suite.

Ne serait-il pas plus prudent, à l'instar d'autres provinces du Canada, de trouver une solution plus adéquate avant d'introduire une telle mesure qui, à notre avis, aura des conséquences importantes sur l'assiette fiscale de plusieurs municipalités? À notre avis, s'il y a lieu d'ouvrir la Loi sur la fiscalité municipale pour modifier l'article 65, il faudrait le faire après avoir étudié tous les impacts d'une telle intervention législative.

L'article 33 du projet de loi. Cet article ajoute deux éléments nouveaux à la loi: l'annexe du rôle et le contenu du rôle de la valeur locative. L'annexe du rôle représente une disposition de droit nouveau qui vise essentiellement à établir des pourcentages des locaux dans chacun des immeubles soumis à la surtaxe sur les immeubles non résidentiels. Il est à noter qu'en matière de surtaxe, les immeubles non résidentiels visent une définition de local plutôt qu'une définition de lieu d'affaires, comme c'est le cas dans la taxe basée sur la valeur locative.

À notre avis, cette annexe n'est pas essentielle, puisque la gestion du dégrèvement de la surtaxe pour les vacants et les non imposables aurait pu être laissée à l'autorité locale ayant la responsabilité et la confection du rôle, qui en aurait établi le mode d'opération par voie de règlement. Également, pourquoi faire intervenir l'évaluateur dans les relations entre propriétaires et locataires pour le partage de la surtaxe? De plus, l'expression "on entend par "local" toute partie d'une unité d'évaluation qui est aménagée pour faire l'objet d'un bail distinct" est loin d'être claire et devrait amener de nombreux litiges. Par ailleurs, si nous devons vivre avec l'annexe, celle-ci ne devrait-elle pas comporter pour une meilleure gestion, en plus de la référence aux locaux par leur numéro matricule et le pourcentage que représente sa valeur contributive, la mention du nom de l'occupant, la date d'occupation et la référence législative en cas d'exonération?

Au chapitre relatif au contenu du rôle de la valeur locative, l'expression "tenue de payer la taxe d'affaires" semble être une condition pour que le lieu d'affaires soit inscrit au rôle de la valeur locative. Or, nous croyons que tous les lieux d'affaires devraient être inscrits au rôle indépendamment de leur obligation de payer ou non la taxe d'affaires.

Il aurait été avantageux de pouvoir, à partir d'un modèle, simuler les fonctions que l'on veut attribuer à cette annexe. Cependant, tel que présenté, nous croyons que sa confection et son administration vont requérir autant d'efforts et de coûts sinon plus que ceux requis à la gestion du rôle de la valeur locative, sans en posséder nécessairement les vertus. Ces nouvelles notions légales, à elles seules, justifient en très grande

partie notre position déjà exprimée de ne pouvoir, pour le 15 septembre prochain, inscrire au rôle les données nécessaires à l'application des nouvelles mesures.

Finalement, et toujours à l'intérieur de l'article 33 du projet de loi, l'article 69. 5 reprend la définition même de la valeur locative en se référant à un loyer brut provenant d'un bail sous certaines conditions. Pourquoi ne pas en profiter alors pour aligner cette notion de loyer brut avec celle utilisée au calcul de la médiane?

L'article 41 du projet. La modification proposée par cet article semble donner maintenant au locataire le droit d'accéder aux informations relatives à l'immeuble où il occupe un local ou un lieu d'affaires. Jusqu'à maintenant ces données étaient confidentielles, et ce, malgré l'article 9 de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics. On connaît les efforts entrepris par un autre ministère du gouvernement pour introduire une politique de diffusion des informations apparaissant sur les bases de données. La politique mise à l'étude consacre le respect et la confidentialité des données dites personnelles, même publiques. Appuyant cette politique, nous croyons que le droit du locataire devrait plutôt se borner à accéder aux documents se rapportant au local qu'il occupe et non pas à l'ensemble de l'immeuble.
(18 heures)

À l'article 91, nous poursuivons. Il s'agit de l'un des articles du projet de loi qui modifie le principe de l'expédition par celui de la réception. Ainsi, à l'avenir, ce sera la date de réception et non plus la date d'envoi qui servira de preuve dans les différents litiges. Cette proposition ne nous convient aucunement, lorsqu'on songe aux grandes difficultés de faire la preuve de la réception. Devrons-nous alors signifier par huissier tous les avis? Qu'arrivera-t-il dans le cas d'un propriétaire demeurant hors du pays? Pour éviter ce contentieux, nous proposons de rendre le fardeau de la preuve au contribuable qui n'aura qu'à conserver son enveloppe de réception et à l'exhiber dans les cas litigieux comme il le fait déjà en matière de l'avis de cotisation en vertu de la Loi sur les impôts.

Aux articles 235 à 247 dudit projet. Ces articles touchent la loi autorisant les municipalités à percevoir un droit sur les mutations immobilières. À l'occasion de ces modifications, il nous semble important que le législateur réponde favorablement à une demande que nous lui formulons depuis quelques années et qui vise à obliger le dépôt d'une copie supplémentaire d'un acte translatif d'un droit réel. Cette copie supplémentaire serait destinée aux évaluateurs signataires des rôles d'évaluation foncière. En effet, depuis 1989, les municipalités, dont le rôle d'évaluation ne répond pas aux critères de qualité énoncés par le règlement du ministère des Affaires municipales, sont menacées de perdre

jusqu'à concurrence de 10 % des "en lieu" de taxe. Or, plusieurs des critères de qualité font appel aux ventes immobilières et, à plusieurs reprises, les évaluateurs se sont plaints qu'ils ne recevaient pas du bureau d'enregistrement tous les actes translatifs ou qu'ils les recevaient en retard ou amputés d'informations importantes.

Par la même occasion, nous souhaitons qu'un acte ne puisse être enregistré qu'à la condition expresse de mentionner l'adresse postale complète des parties. Cette adresse postale complète devrait notamment comprendre le code postal. Ce souhait naît de notre seul souci d'améliorer l'efficacité du travail des évaluateurs.

À l'article 148. À notre avis, cet article devrait inclure une disposition qui ferait en sorte qu'il n'y ait pas de perte d'étalement dans le cas d'une réévaluation de moindre importance de l'ordre d'environ 10 %. Selon notre expérience de l'application d'un rôle triennal, certaines actions de tenue à jour du rôle foncier obligent l'évaluateur à faire perdre l'étalement à des contribuables pour des modifications de peu d'importance. À titre d'exemple, mentionnons que l'expropriation d'une parcelle de terrain de petite superficie entraîne une modification au rôle qui prive le propriétaire du privilège de son étalement.

En conclusion, Mme la Présidente. En introduction à ce mémoire, nous vous avons signifié la quasi-impossibilité de dresser, pour septembre 1991, les rôles comportant toutes les mentions utiles à la mise en place des nouvelles mesures du projet de loi 145. Néanmoins et compte tenu que le rôle de l'évaluateur est d'appliquer la loi, nous croyons qu'il serait possible de mettre tout en oeuvre pour réaliser la réforme avant la fin de la présente année. Pour ce faire, il faudra cependant que la loi autorise les corrections au rôle foncier après le 15 septembre, avec comme date limite le 31 décembre 1991. De plus, à titre exceptionnel, pour le rôle de 1992, la loi ne devrait pas obliger l'émission des certificats selon l'article 77 de la Loi sur la fiscalité municipale. De plus, la réussite de ces inscriptions sera possible si le projet de loi édicte que le rôle de la surtaxe foncière procède des mêmes principes et concepts régissant le rôle de valeur locative avec, comme différence, qu'il serait à la charge du propriétaire foncier. En effet, l'introduction de nouvelles expressions tels "lieu d'affaires" et "local" nous oblige à dresser deux rôles distincts, l'un possédant plus d'entrées que l'autre, ce qui aura pour conséquence d'établir deux notions distinctes, de favoriser la contestation devant les tribunaux et de placer le contribuable dans une situation inconfortable.

À ces mesures, il faudra aussi agencer l'assouplissement des codes de catégories, tel que proposé actuellement, pour en atténuer la quantité et l'écart. Ainsi, nous pensons pouvoir déduire des rôles de la valeur locative plusieurs

éléments que nous pourrions utiliser **mécanographiquement** pour codifier les unités d'évaluation non résidentielles dans le rôle foncier. D'autre part, comme l'autorité locale peut adopter un règlement pour dégrever les locaux vacants, nous croyons que ce même règlement pourrait aussi décréter leur mode de gestion et le traitement des locaux non imposables.

Alors, avec ces amendements, nous croyons désormais inutile l'annexe du rôle, laissant au propriétaire le soin de convenir avec ses locataires des modes de répartition de la surtaxe foncière. Pour les municipalités locales où il n'y a pas de rôle de la valeur **locative**, le tout serait géré par règlement, par les municipalités ayant compétence en évaluation foncière, en autant que l'on opte pour une surtaxe sur le non-résidentiel.

Si nos demandes devaient être agréées, nous croyons qu'il serait alors possible de souscrire à la demande de l'autorité de faire apparaître au rôle d'une manière satisfaisante ce qui permettrait l'utilisation des nouvelles mesures pour l'année 1992, en souhaitant que ces commentaires apporteront un éclairage productif à votre réflexion, Mme la Présidente. Nous vous remercions de nous avoir entendus.

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

M. Ryan: Merci, Mme la Présidente. Il me fait plaisir, M. Mailhot, de vous accueillir en compagnie des officiers de la corporation qui vous accompagnent. J'ai eu l'occasion de discuter avec certains d'entre vous du projet de réforme à d'autres stades du cheminement des derniers mois et je veux exprimer, une fois de plus, ma vive appréciation pour le caractère **apolitique** de votre intervention dans cette démarche et le souci que vous manifestez de la qualité technique et pratique des décisions qui seront retenues, quelles qu'elles soient au plan politique. J'avais constaté cette disposition chez vous lors d'une rencontre antérieure et je constate, en prenant connaissance du mémoire que vous avez préparé à l'intention de la commission, que cette attitude s'est maintenue. Je m'en félicite et je pense que vous apportez, à plusieurs égards, des suggestions qui sont de nature à améliorer le projet de loi dans le meilleur sens du terme.

Je vais commenter brièvement quelques-unes de vos propositions. La première proposition, en bas de la page 6, peut-être qu'il y aurait avantage à procéder à une étude pratique pour découvrir en grande partie les coûts cachés des mesures préconisées ou encore en prévenir les effets pernicieux possibles. Je crois que, s'il y a des termes qui peuvent prêter à des interprétations, dont les coûts pourraient être supérieurs à nos prévisions, il faudra les resserrer de proche. Mais je ne pense pas qu'on pourrait prendre l'engagement de faire une telle étude avant que les choses se mettent en marche. Je pense que,

s'il fallait faire ça à propos de chaque législation qu'on fait ici, on agirait avec beaucoup, beaucoup de difficultés.

Nous avons sondé ces expressions-là comme il faut. Il y a eu des représentations en commission parlementaire. Certains nous ont dit: Telle expression, c'est nouveau ça. Ça n'a jamais été utilisé avant. Et quand on regardait dans d'autres parties de la Loi sur la fiscalité municipale, on trouvait ces expressions-là. On s'apercevait qu'elles avaient déjà reçu dans la pratique une interprétation qui ne prêtait pas flanc aux dangers qu'on voulait nous signaler. Mais de toute manière, je vais demander à nos techniciens de discuter de ces points-là avec vous et, s'il y a des choses qui **n'étaient** pas claires, moi, j'en serai saisi. Nous verrons à essayer de resserrer les affaires le plus possible.

Je continue. Je vais à la page 7 ensuite. L'avant-dernier paragraphe. Vous dites que le libellé du paragraphe 13 de l'article 236 pourrait induire à penser que les courtiers d'immeubles pourraient être dégrevés de la taxe, vu que leur activité consiste à fournir à autrui un immeuble résidentiel. Il y a une possibilité d'interprétation dans le sens que vous dites. Des corrections seront faites en conséquence, je vous **en** donne l'assurance.

Je continue. Vous avez une remarque très importante à compter de la page 8. À propos de l'article 32 et de l'article **116**, deux articles qui traitent de la taxation des raffineries de pétrole. Vous nous signalez les dangers que présentent les modifications proposées à ces deux articles. Nous en sommes conscients. Nous avons essayé de traduire dans le texte du projet de loi l'essentiel d'une entente qui a été conclue à Montréal, qui permettrait de régler un gros problème accumulé depuis des années, qui traîne devant les tribunaux et à propos duquel les parties se seraient trouvées d'accord pour mettre fin à leur litige, puis entrer dans la voie de la normalité.

Vous faites valoir des aspects importants - vous n'êtes pas les seuls - mais vous faites valoir des aspects importants qui forcent la réflexion. Là-dessus, je vous dirai que l'esprit du gouvernement n'est pas définitivement arrêté. Nous allons examiner vos représentations et nos techniciens seront chargés d'en parler avec vous pour approfondir cette question-là. Il est sûr que, s'il subsistait des éléments inconnus le moins importants, qui seraient de nature à engendrer des situations inéquitable, il faudrait que nous agissions avec beaucoup de prudence. Je prends note de votre avis sur ce point-là et vous assure que nous ferons tout ce qui est possible pour en tenir compte.

Au sujet de l'article 33, lequel prévoit l'ajout d'une annexe au rôle d'évaluation pour tenir compte des nouvelles dispositions, en particulier, concernant la surtaxe sur les immeubles non résidentiels, il y a de bonnes raisons

qui justifie l'insertion d'une annexe comme celle-là à cet endroit de la loi. Les arguments que vous invoquez méritent d'être examinés de près. Certains seront peut-être retenus. Je ne peux pas, cependant, vous promettre que nous serions disposés à nous rendre à votre suggestion voulant que nous puissions nous passer de toute cette annexe. Je vais demander à nos techniciens d'en parler avec vous autres de manière plus élaborée et je suivrai avec beaucoup d'intérêt le cheminement de vos conversations avec eux.

L'article 41 semble donner au locataire des privilèges ou un droit d'accès exagéré à l'information dont dispose le propriétaire sur la conduite de ses affaires; une représentation qui est très opportune, je pense bien. Nous verrons à l'examiner attentivement. Je pense que vous pouvez compter que nous sommes très sensibles aux considérations que vous avez fait valoir.

L'article 91, c'est la même chose. Je pense que, dans un élan de générosité chartiste, nous nous sommes laissé entraîner dans une avenue qui conduisait à des conséquences dont vous avez justement souligné le caractère périlleux et les coûts éventuels aussi. Il faut toujours qu'on agisse dans la plus grande clarté possible. Je vous dirai que, moi-même, j'ai eu beaucoup d'hésitation à ce sujet-là. Comme on est *encore* au stade du projet, on va tenter l'idée, on va tester l'idée, mais je suis plutôt enclin à être conservateur sur ce point-là, c'est-à-dire d'accord avec vous. Je ne veux pas dire que vous êtes conservateur en tout, sur ce point-là. Il y a une vieille maxime de sagesse qui dit: Quand tu n'as pas trouvé mieux, tu gardes ce que tu as. Ce que nous allions proposer comme formule de remplacement n'était pas meilleur suivant la critique que vous avez faite. Comme je n'ai pas de réfutation à vous apporter, je suis plutôt obligé, en conscience, de vous dire que je sympathise avec votre point de vue. Ça, c'est 91.

235 à 247, ce sont les modifications que nous entendons apporter à la loi qui autorise les municipalités à percevoir un droit sur les mutations immobilières. Vous faites une demande très importante ici, dont M. Lachapelle en particulier m'a saisi à plusieurs reprises au nom de votre profession. Que vous puissiez avoir accès aux documents qui accompagnent les transactions immobilières, que des copies de ces documents puissent être mises à la disposition des municipalités, c'est une demande fort opportune. Si c'était fait au fur et à mesure, je pense que ce ne serait pas excessif. Mais je voudrais demander l'avis d'un de mes conseillers là-dessus, pour voir s'il permettrait que je m'avance plus avant sur cette glace. M. Fournier... Je ne peux pas vous dire le commentaire qu'il m'a dit. La question est à l'étude. Soyez assuré que nous avons pris note de ce que vous m'aviez dit, M. Lachapelle. J'ai donné suite à la conversation que nous avions eue, mais ça demande une consultation entre plus d'un ministère. Souvent, il y a bien d'autres

considérations. Des fois, ça ne va pas aussi vite d'un ministère à l'autre. Soyez assuré qu'on aura les réponses à ceci à temps pour l'adoption du projet de loi. Moi, je comprends votre point de vue et je pense que vous pourriez faire un travail plus expéditif et plus intéressant si vous aviez cette documentation-là. Ça va?

L'article 148 sera l'objet d'un examen également. Je pense qu'il y a quelque chose de très pertinent ici. Sur toute la ligne, vos représentations sont de nature éminemment fonctionnelle. Ce sont des représentations qui, visiblement, à leur face même, veulent améliorer le projet de loi et en faciliter l'application. Ça veut dire que sur la plupart vous aurez sûrement des réactions très positives de notre part. (18 h 15)

À la fin de votre mémoire, vous avez une considération qui m'a vivement intéressé. Vous avez fait valoir en cours de route les difficultés, surtout pour la mise en oeuvre de la surtaxe sur les immeubles non résidentiels. À mesure que je lisais votre document, je me disais, pour 1992, comme nous l'avions anticipé, nous n'envisagions pas que ça puisse être mis en vigueur tout de suite. Nous envisagions qu'on ferait usage des dispositions actuelles en augmentant le plafond de rendement des mesures fiscales qui sont présentement autorisées pour obtenir le résultat souhaité pendant la première année, quitte à marcher ensuite, la deuxième année et la troisième, selon les circonstances.

Mais, là, vous nous dites des choses intrigantes à la page 16. Vous nous dites: En introduction à ce mémoire, nous vous avons signalé la quasi-impossibilité de dresser, pour septembre 1991, les rôles comportant toutes les mentions utiles à la mise en place des nouvelles mesures du projet de loi 145. Néanmoins et compte tenu que le rôle de l'évaluateur est d'appliquer la loi, nous croyons qu'il serait possible de mettre tout en oeuvre pour réaliser la réforme avant la fin de la présente année. Ça va faire de la peine au député de Jonquière, ça.

Une voix:...

M. Ryan: Non merci. Très bien, je suis content de savoir. À mesure que nous avançons, je vois que vous vous rapprochez de nous! Mais vous dites: Pour ce faire, il faudra cependant que la loi autorise les corrections au rôle foncier après le 15 septembre, avec comme date limite le 31 décembre 1991. De plus, à titre exceptionnel, pour le rôle de 1992, la loi ne devrait pas obliger l'émission des certificats selon l'article 77 de la Loi sur la fiscalité municipale. Et vous dites: La réussite de ces inscriptions sera possible si le projet de loi édicte que le rôle de la surtaxe foncière procède des mêmes principes et concepts régissant le rôle de la valeur locative avec, comme différence, qu'il serait à la charge du propriétaire foncier.

Peut-être que vous pourriez m'expliquer ça un petit peu, comment vous voyez ça, vous autres, le cheminement des prochains mois...

M. Mailhot: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Mailhot.

M. Ryan: ...en supposant ce que nous avons exprimé comme étant la volonté bien arrêtée du gouvernement, que le projet de loi soit adopté d'ici l'ajournement d'été. Après ça, de votre point de vue, au plan technique et en relation avec ce que vous dites à la page 16, comment les choses se passent-elles et qu'est-ce qui doit être fait pour que ça se passe le mieux et le plus vite possible?

M. Mailhot: Mme la Présidente, si vous permettez, je vais passer la parole à un praticien, un gars qui est dans le champ; je crois qu'il va faire ça mieux que moi. Merci. **M. Kirouac.**

M. Kirouac (Jean-Guy): Je pense, M. le ministre, qu'à l'heure où on est actuellement, il ne faut pas se leurrer, il y a beaucoup de municipalités qui ont examiné le projet de loi sous toutes ses coutures et qui se rendent bien compte que, pour l'exercice financier 1992, il y aurait avantage à tester la surtaxe sur les propriétés non résidentielles, ne serait-ce que pour aller chercher un peu d'argent du fédéral, peut-être même aller tout chercher du fédéral ce qu'elles peuvent. Donc, ils sont venus nous voir, les évaluateurs, et ils nous ont dit: Essayez donc de voir dans quelle mesure vous pourriez, en 1992, régler les problèmes techniques et nous déposer les rôles avec ces indications.

Alors, évidemment, on est un peu assis entre deux chaises; on nous demande de faire la commande, d'exécuter la commande. Alors, nous, on vient vous dire: Si vous voulez qu'on exécute la commande, il y a deux conditions. La première, c'est de nous permettre de corriger le rôle d'évaluation, sans être obligé d'émettre de certificat entre le 15 septembre et le 31 décembre. C'est une mesure transitoire, ce n'est pas une mesure définitive, strictement transitoire. Pour l'exercice financier 1992, c'est-à-dire pour la fin de 1991, on veut être capable de corriger le rôle, c'est-à-dire d'indiquer le code de catégorie nécessaire à la surtaxe sur les propriétés non résidentielles. C'est la première condition. La deuxième condition, maintenant, c'est de rendre identiques les concepts qui prévalent à l'établissement de la valeur locative aux concepts qui prévalent à l'établissement de l'annexe au rôle, qui nous indiquent les lieux d'affaires, le pourcentage de valeur contributive de ces lieux d'affaires là.

Actuellement, à la lecture du projet de loi et suite aux éclaircissements qui nous ont été donnés par les légistes que nous avons ren-

contrés, on s'aperçoit qu'il y a une différence énorme dans la conception qu'on peut avoir d'un local tel qu'on doit le définir à l'annexe au rôle et un lieu d'affaires tel qu'il est défini dans le rôle de valeur locative. Tout ceci n'est faisable rapidement que si on peut convertir le rôle de valeur locative en annexe au rôle. À ce moment-là, ce n'est qu'une opération quasi mécanographique avec quelques vérifications des évaluateurs. Donc, on peut réaliser l'opération dans les temps requis.

S'il ne s'agit pas de ça, s'il s'agit, comme on l'a examiné, nous, comme on l'a interprété et comme le légiste aussi nous l'a interprété, si on est obligé de revisiter tous les locaux et de les remesurer comme on prévoit le faire à la lecture du document actuel, il est physiquement impossible, à moins de travailler nuit et jour et d'avoir une armée de monde, d'aller revisiter tous les locaux et de tous les mesurer. C'est la deuxième condition. On ne pourra pas remplir la commande si celle-là n'est pas respectée.

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

M. Ryan: En même temps que vous parliez, je m'en excuse, j'ai causé avec un conseiller qui est à mes côtés, parce que je voulais qu'il ne se perde pas de temps après que vous auriez fini de parler. Déjà, il y a eu des conversations entre vous autres et nos collaborateurs sur ces points-là et je crois être en mesure de vous dire que, sur la première condition, nous allons voir à ce que les concepts soient alignés de telle manière qu'il n'y ait pas de confusion et que l'objectif visé puisse se réaliser.

Deuxièmement, en ce qui concerne la transposition, les taux pour valeur locative et la surtaxe immeuble résidentiel, mon collaborateur m'assure ici que c'est un problème auquel des solutions seront apportées en collaboration avec vous autres. Nous allons vous consulter là-dessus, mais ce sont deux points extrêmement pertinents. Le délai, évidemment, pour les corrections, je pense que ça va de soi. C'est une chose, si on veut favoriser la réalisation de l'objectif, on va rencontrer les conditions nécessaires, et celles que vous proposez m'apparaissent tout à fait raisonnables et responsables. Alors, ça, j'en suis bien content.

Je veux signaler l'esprit éminemment constructif dans lequel vous nous faites ces représentations et je ne veux pas vous annexer au gouvernement, pas du tout. Loin de moi une idée aussi dangereuse pour vous autres, mais je veux signaler qu'il y a des avantages là-dedans. Et je suis content qu'on vous ait dit ça, vous autres, comme techniciens, de la part de vos autorités politiques, ça m'intéresse au plus haut point. C'est qu'on va peut-être vous aider à aller chercher plus vite ces revenus additionnels qui nous apparaissent comme des revenus tout à fait

légitimes, désirables et que nous comptons pouvoir vous procurer le plus tôt possible.

Alors, comptez que ces conditions-là que vous avez mentionnées, M. Kirouac, on va y travailler avec vous autres et on va essayer de les inscrire dans le projet de loi sous la forme de modifications opportunes. Merci.

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

M. Dufour: Oui. Je voudrais rassurer le ministre sur le contentement ou pas. Être d'accord ou pas d'accord, ce n'est pas de même qu'on prend ça. J'espère que vous avez plus de rigueur que ça.

D'abord, je veux vous rassurer et vous dire que c'est à notre demande que les évaluateurs sont rencontrés. Bien sûr que vous avez eu à l'accepter, mais, au départ, ils n'étaient pas prévus dans la consultation et c'est à notre demande... Oui, ça, je peux l'assurer de mon siège ici. C'est nous autres qui avons demandé qu'ils soient ajoutés.

Une voix: Non...

M. Dufour: C'est quoi?

Une voix: Non, ils avaient déjà été invités par...

M. Ryan: Ils étaient sur notre liste. Je regrette infiniment.

M. Dufour: Coudon, ils n'étaient pas...

La Présidente (Mme Bélanger): Attention à votre siège, M. Dufour.

M. Ryan: Aïe! Votre siège, faites-y attention.

M. Dufour: Attendez un peu voir! C'est moi qui les ai ajoutés. Je n'ai pas perdu la mémoire tant que ça. On pourra peut-être regarder les premières listes qui ont été soulevées, si elles n'ont pas été jetées.

M. Ryan: Non. Nous autres, on les avait mis sur notre liste. C'était un "must" pour nous.

M. Dufour: En tout cas, d'une façon ou de l'autre, ça me...

M. Ryan: On était d'accord.

M. Dufour: C'est ça, on était d'accord. Pas de problème. On n'a pas eu de discussion là-dessus. Bon.

Les questions du contexte dans lequel vous présentez votre mémoire, la question de l'étalement du compte de taxes, actuellement, dans le

projet de loi, vous l'avez vu sûrement, ça va être facultatif. Les gens pourront y recourir ou non. Donc, c'est un changement important. C'est une législation qui a été faite il n'y a pas tellement longtemps, qui était compliquée, et elle était faite à la demande surtout de Montréal, si je ne me trompe pas. Donc, je pense que c'est une amélioration, celle-là, on peut toujours la regarder comme telle.

Quand vous parlez des transferts fiscaux et des effets de coûts directs, à la page 6 de votre mémoire, l'interprétation, en fait, c'est toujours aux questions de l'évaluation. C'est compliqué, cette affaire-là. Je pense que vous soulevez encore ces complexités-là, une étude pratique... Le ministre semble nous dire que c'est compliqué une étude pratique et que ça pourrait retarder la loi d'une façon extraordinaire. Est-ce que vous pourriez nous expliquer un peu plus c'est quoi que vous pensiez par rapport à ça?

M. Mailhot: Mme la Présidente, si vous me le permettez, je passerai la parole à M. Lachapelle.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. Lachapelle.

M. Lachapelle (Yves): Évidemment, ici, dans le texte, je pense que nous disions qu'il y aurait eu avantage à ce qu'il y eût eu des analyses et des études pratiques. Évidemment, à savoir si c'est faisable au sens du gouvernement à ce qu'il y ait des études pratiques au préalable du dépôt d'une loi, vous allez comprendre qu'il m'est difficile de prendre position là-dessus. Cependant, on sait tous, si on a des imprécisions à l'intérieur d'un texte de loi qui servent à des litiges à être tranchés par les tribunaux, que ça, ce sont des coûts indirects. Si cependant aussi, au même titre qu'on l'a mentionné quand même dans notre rapport, si notre interprétation est exacte de prétendre que nous avons affaire à deux rôles totalement distincts, c'est donc dire que nous aurons à refaire le travail pour le rôle concernant la surtaxe, qui comporte, à notre avis, à peu près la même problématique de travail que pour faire le rôle de valeur locative. Donc, ce sont des coûts qui, à notre avis, sont des coûts cachés. C'est dans ce sens-là que nous entendons, les coûts cachés.

M. Dufour: Est-ce que vous croyez que ça va plus compliquer le travail, le fait qu'on ait deux façons nouvelles pour les locaux commerciaux? Il y a deux sortes de taxes qui peuvent s'appliquer concurremment, qui ne dépassent pas le total d'une... autrement dit, la valeur locative et la surtaxe des immeubles. Est-ce que ça, ça complexifie votre travail d'une façon très importante, moyennement importante? Est-ce qu'il y a une complication d'après vous dans l'application de ça?

M. Mailhot: M. Lachapelle, s'il vous plaît.

M. Lachapelle: À notre avis, non. Il n'y a pas de complication en autant qu'on nous accorde ce que nous demandons, c'est-à-dire qu'il y ait au sens des concepts entre les deux rôles, les mêmes notions. C'est que, dans le projet de loi tel qu'il est présenté, nous en déduisons qu'une interprétation au mot "local", ça ne veut pas dire la même chose qu'au mot "lieu d'affaires". On nous a dit que le lieu, que le local était la plus petite entité pouvant être offerte sur le marché de la location. Alors, je vais vous donner un exemple pour me faire comprendre. Si nous avons au rôle de la valeur locative un locataire qui occupe, par bail, 7 étages d'un édifice de 25 étages et que, au sens du rôle de la valeur locative, nous avons une seule entrée, nous pourrions en avoir plusieurs si notre interprétation est exacte que le local, c'est la plus petite entité qui pourrait venir à bail sur le marché. C'est donc dire qu'il faudrait prévoir autant d'entrées qu'il y aurait possiblement de mises en location sur le marché pour ces 7 étages là. Alors, c'est là qu'on dit: Il y aurait lieu d'arrimer les concepts et les principes entre les deux rôles. Et si on fait de cette manière, nous allons déduire du rôle de la valeur locative **mécanographiquement** les éléments qui sont nécessaires pour dresser le rôle de la surtaxe foncière. Ce ne sera pas plus difficile, à mon avis.

M. Dufour: Vous parlez beaucoup de l'article 65.1 et je comprends pourquoi on en parle beaucoup - la ville de **Saint-Romuald** est venue nous donner l'argumentation à l'effet que, si on le fait pour ça, ça peut toucher d'autres choses, ça peut déranger les ententes qui existent - quel serait le danger pour vous que soit laissé dans le projet de loi tel quel actuellement ce qui nous est présenté dans le projet de loi concernant les pétrolières?

M. Mailhot: M. Kirouac, peut-être...

(18 h 30)

M. Kirouac: Le danger, M. Dufour, c'est que d'autres veulent avoir leurs dispositions particulières inscrites dans la loi. On a inscrit ici les dispositions pour les raffineries. Tantôt, on peut présumer que, par exemple, les **alumineries** voudront voir inscrites dans la loi des ententes qu'elles auront conclues avec les municipalités. Quand les alumineries en **auront**, peut-être que les papetières voudront avoir inscrites dans la loi leur propre entente. Quand les papetières l'auront leur entente, peut-être que les industries du textile voudront l'avoir aussi leur entente inscrite dans la loi. Si bien que la loi deviendra tout simplement une énumération d'ententes hors cour entre de grandes industries qui ont un pouvoir de négociation ou un pouvoir de modifier la loi que n'a pas le simple contribuable. On ne pense pas qu'une loi serve à justement enchâsser

des ententes particulières ou des ententes hors cours. Il y a d'autres dispositions qui sont possibles, qui sont prévisibles pour légaliser des ententes hors **cour**. Il peut y avoir des modifications dans la charte, des lois particulières ou des choses comme ça. Mais on ne pense pas qu'une loi fiscale comme la Loi sur la fiscalité municipale doive servir justement à geler des ententes particulières hors cours dans des cas particuliers pour des industries particulières.

M. Dufour: Je pense que c'est assez précis ce que vous nous dites, en fait, et je concours à votre point de vue de ce côté-là. C'est évident que ça peut être homologué, les ententes. On peut faire toutes sortes d'autres inscriptions qui permettraient de les légaliser, mais je ne pense pas que le gouvernement ait à légiférer par rapport à ça. À ce que je sache, est-ce que - toujours selon votre expérience ou votre connaissance du dossier - vous croyez que les propositions qu'on a devant nous concernant les pétrolières... Là, ce n'est pas juste l'entente, savamment, ça deviendrait légal. Le vécu qu'on a par rapport à des ententes ou à des façons d'évaluer... Est-ce que ça rend justice? Est-ce que vous avez eu le temps d'analyser - vous pouvez, vous avez des moyens et vous l'avez peut-être fait - ce que ça veut dire par rapport à ce qui existe actuellement, cette entente-là? À première vue, on en a discuté, c'est complexe... C'est compliqué pour moi, et peut-être autant pour vous autres que pour moi, mais comment l'exprimer? Effectivement, on va amener d'autres notions. S'ils avaient parlé seulement, par exemple, des réservoirs et s'ils avaient laissé les autres articles, sans toucher à l'aire de production, etc. J'ai comme l'impression qu'on met d'autres notions à travers le projet de loi. Est-ce que je suis correct quand je dis ça? Est-ce que ma perception est bonne ou pas?

M. Kirouac: Dans le projet de loi, effectivement, on amène la notion d'aire de production. C'est une notion qu'on ne peut pas définir, qui n'est pas définie dans la loi, évidemment, et qu'on ne peut définir non plus avec exactitude. Vous savez, l'aire de production d'une industrie, ça peut être très très vaste ou très limité. Il n'y en a pas d'interprétation **là-dessus**. Il n'y en a pas de jurisprudence. De donner, par exemple, des expressions comme "réservoir" ou "tour de craquage" ou des choses comme ça, ce sont des choses qui sont beaucoup plus facilement identifiables techniquement. Mais de donner comme référence ou comme base les mots "aire de production", c'est comme de donner, ici, par exemple, au parlement, la description "aire de discussion". L'aire de discussion ici qu'on a, elle se limite à quoi? Où elle commence, où elle se termine? Est-ce qu'elle est localisée à cette pièce? Est-ce qu'elle est localisée à l'édifice? Ou est-ce qu'elle est localisée à tout l'ensemble du

terrain qu'on retrouve ici? Est-ce que ça englobe toute la province? Je ne le sais pas. Mais tout le monde en discute de la Loi sur la fiscalité municipale. Alors, qu'est-ce que ça englobe, l'aire de discussion? C'est un peu la même chose pour l'aire de production d'une raffinerie. Ça se réfère tout simplement, à notre connaissance, parce qu'on a vu un peu le dossier, à un plan, à une entente particulière entre des parties, à un plan où des gens ont tracé, comme ça, avec un crayon jaune, les limites de leur entente à eux. On dit: Pour nous, au crayon jaune, c'est ça. On fait un grand cercle et on dit: C'est ça. C'est facile à faire comme ça sur papier, mais, quand on parle de la mettre dans un texte législatif, c'est une autre problématique, et, après ça, faire vivre cette entente-là par d'autres industries pétrolières. On vous dit: Ça va être la même chose dans les cas des autres types d'industries. L'entente qui va être négociée tantôt entre, par exemple, Lauralco et la ville de Saint-Raymond dans Portneuf ou Deschambault, comment on va l'inscrire dans la loi? Et est-ce que l'Alcan va être capable de vivre avec cette entente entre Lauralco et Deschambault? Je ne sais pas. Est-ce qu'il va falloir procéder à des ententes particulières et à des enchâssements particuliers? C'est ce qu'on trouve dangereux dans cette introduction. On prévient le gouvernement que ça ouvre la porte à un régime particulier qui va pouvoir, après ça, être quémandé par toutes les autres industries et on soumet que c'est un pas dangereux qui est franchi.

M. Dufour: Est-ce que... Je présume que, oui, il y a des négociations depuis 15 ans au moins sur la question de l'article 65. 1. On l'appelle 65. 1, mais avant ça a commencé avec d'autres choses. C'est un sujet qui fait l'objet de vifs débats depuis 18 ans, à ma connaissance, au moins. Est-ce que vous pensez qu'actuellement il y a des moyens qui pourraient résulter en une application générale de cet article? Est-ce qu'on pourrait le bonifier d'une façon telle qu'on puisse l'appliquer et qu'il puisse être vivable, en dehors des ententes qu'il y a eu là? Moi, je n'aurais pas d'objection à dire par exemple, si les municipalités se sont toutes entendues, et on sait comment ça s'est fait des ententes, il y a eu des condamnations, etc. Pour un certain temps on peut vivre avec ça et, pourtant, on n'a pas de loi pour constater le fait. Donc, il y a des gens qui vivent comme ça.

Mais c'est anormal qu'une loi se négocie. En principe, une loi, ça ne devrait pas être négociable. Une loi, ça existe point à la ligne. Donc, on doit vivre avec ça. Puis quand elle n'est pas correcte, on essaie de l'améliorer et de la bonifier jusqu'à temps qu'on puisse s'organiser.

Dans l'état actuel des choses, depuis 18 ans que ça se discute, mais plutôt forcément depuis 1975 à peu près ou 1974, est-ce qu'actuellement on pourrait dire qu'on est proche d'un résultat

tangible qui enlèverait toutes ces choses-là et qui pourrait permettre aux gens de mieux s'adapter et de mieux vivre dans ça?

M. Lachapelle: En fait, je pense que, dans notre mémoire, on donne une avenue. On dit, à l'instar d'autres provinces du Canada... On sait très bien, je pense, qu'en Colombie-Britannique il y a eu une loi qui a décrété que les biens qui appartenaient au monde industriel devraient être évalués sur la base du coût tel qu'établi par rapport à l'application d'un manuel et d'une table de dépréciation inscrite dans la loi par voie de règlement.

Évidemment, c'est une avenue. On ne dit pas que c'est la solution, mais je pense que, si on nous demandait de nous pencher sur la question d'une manière à y trouver une solution, peut-être on verrait là une avenue de solution. Je ne dis pas que ça serait la solution, mais peut-être une avenue de solution.

Cependant, la loi telle que nous l'avons, nous souhaitons la conserver sans la modifier, comme telle, parce qu'en définitive, et d'ailleurs c'est ce que nous soulignons un petit peu dans le rapport, les litiges ne sont pas tous réglés au niveau de la cour. Tant et aussi longtemps qu'il y aura matière à interprétation, il y aura nécessairement des procès qui feront pencher la balance d'un côté ou la balance de l'autre côté, c'est évident.

Évidemment en introduisant une exception comme on vient d'en faire une, ça ne veut pas dire, en telles circonstances, que par la suite on respectera ce que ça veut dire, l'entente. Parce que, en définitive, on ira avec les termes de la loi et, au sens des termes de la loi, il y a des imprécisions quant à nous. Et dans ces imprécisions-là, il y aura matière à procès encore. Et un des premiers, ça sera sur l'aire de production et le deuxième que j'essaie d'énoncer depuis pas mal longtemps là, c'est sur la valeur marchande des biens qu'on identifie comme étant affectés pour l'évaluation du monde industriel.

Encore une fois, de mes nombreuses années d'expérience dans le métier, je n'ai pas encore trouvé de ventes sur le marché libre de bases de béton dépourvues, évidemment, de soutien des machineries. Alors, tout à l'heure, il n'y a rien qui nous assure qu'au sens de l'entente on n'ira pas s'objecter à la valeur qu'on a inscrite au rôle au sens de la loi. Et, là, on dira: Écoutez, il n'y en a pas de marché, donc on ne devrait pas avoir de valeur. Ça, c'est charrier un petit peu à la limite, mais tout au moins on essaiera de faire diminuer la valeur sous cette prétention.

M. Dufour: D'ailleurs, il y a une difficulté importante, c'est qu'il n'y a pas de marché pour ça. Ça se fait à la Bourse ces questions-là, ça fait que c'est difficile à... J'ai une entreprise à Jonquière qui s'est déjà vendue 650 000 000 \$,

mais elle n'a jamais été inscrite au rôle pour 650 000 000 \$. Puis je n'ai jamais reçu de mutation immobilière pour cette raison-là.

Ça fait que c'est évident que la valeur sur le marché, la valeur marchande, eh bien, c'est la valeur économique - il y a plusieurs façons de pouvoir l'évaluer - la valeur de remplacement. Il y a au moins trois méthodes d'évaluation.

Ce que je vous demande par rapport à ça, d'abord, il doit y avoir un avantage certain. Moi, je ne peux pas deviner c'est quoi l'avantage. Est-ce que c'est pour la compagnie, la municipalité ou si c'est pour se donner du respir? Moi, en tout cas, je ne suis pas assez au courant du dossier de Montréal-Est, il semble que c'est pour Montréal-Est nommément. Mais vous nous dites: Il y a un danger, cela pourrait toucher les autres. On a vu d'autres endroits où ils ont eu des difficultés avec cet article-là, puis ils vivent encore avec ça. À Baie-Comeau, ce n'est pas encore réglé à ce que je sache, ça fait des années que la situation perdure, puis il y a des troubles majeurs. Les seuls endroits où il y a moins de réactions, c'est quand les industries sont neuves. Là on s'entend assez bien, parce que c'est une évaluation globale qui rentre dans la municipalité. Les conseils municipaux sont peut-être plus ouverts par rapport à ça, je n'ai pas de doute.

Ce que j'aimerais vous demander, par rapport à ce qu'on introduit dans la loi, est-ce que ça enlève suffisamment d'irritants pour empêcher une possibilité de règlement ou d'articles de loi qui régleraient l'article 65.1 d'une façon définitive ou si ça ouvre une boîte de crabes qu'on n'est plus capable de contrôler?

M. Lachapelle: Eh bien, voici, notre avis est le suivant. Il peut être contesté, c'est bien sûr. À notre avis, on pense que le fait d'introduire ça dans une loi générale, ça ouvre à plus grand litige encore. Et s'il y avait lieu qu'on règle un problème légalement pour ratifier une entente, il faudrait probablement le faire au niveau d'une loi locale, d'une charte de ville ou d'une charte d'un organisme de qui relève ce problème-là. Mais, l'entente, c'est évident qu'elle ne pourra pas s'exporter pour régler d'autres litiges ailleurs. À mon avis, ça va définitivement dégénérer. Ça n'atténuerait pas, à mon avis, le fait d'avoir d'autres procès.

M. Dufour: Je voudrais vous remercier. C'est évident, tout à l'heure j'ai dit que j'avais vu la première liste qui a été échangée entre les bureaux, puis ce n'était pas la liste officielle du ministère. Au début, je n'avais pas vu les évaluateurs agréés. Je voudrais vous remercier de votre participation. Je pense que vous apportez des éléments importants et ce dont on peut se rendre compte, c'est que, effectivement, le ministre vient de vous annoncer qu'il y aura sûrement, comme dans toutes les lois que je

connais presque, au point de vue municipal, un paquet de papillons pour corriger des articles ou pour (es améliorer. On est habitué à ça, on prétend que c'est une réforme qui est improvisée quelque peu. On est pris à la hâte. Le principe, c'est d'aller chercher de l'argent. Ça répond à un court de caisse gouvernemental, on en prend bonne note, mais votre contribution est appréciée. Je vous en remercie.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Jonquière. Alors, au nom des membres de la commission, nous vous remercions MM. de la Corporation professionnelle des évaluateurs agréés du Québec.

M. Mailhot: Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Et bon retour.

M. Mailhot: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): La commission suspend ses travaux jusqu'à 20 h 30 pour donner la chance aux membres de souper.

(Suspension de la séance à 18 h 43)

(Reprise à 20 h 35)

Le Président (M. Gauvin): Je demanderais une minute d'attention, s'il vous plaît. La commission reprend ses travaux. À ce moment-ci, on appelle la Corporation des propriétaires immobiliers du Québec. On invite les représentants à prendre place ici en avant, s'il vous plaît. C'est ça. De préférence les fauteuils du milieu. J'aimerais vous rappeler que vous avez 45 minutes pour votre exposé et échange avec les membres de la commission. Le temps est réparti comme suit: 15 minutes pour la présentation, 15 minutes pour le parti ministériel et 15 minutes pour le parti de l'Opposition. J'inviterais à ce moment-ci le responsable à nous présenter son collègue.

Corporation des propriétaires immobiliers du Québec

M. Riverin (Michel): Mon nom est Michel Riverin, je suis le directeur général de la Corporation des propriétaires immobiliers du Québec. L'expert-conseil, qui est au soutien de notre mini-mémoire, est M. François DesRosiers, économiste, urbaniste, docteur en planification urbaine du London School of Economics. Il est également professeur de gestion urbaine et immobilière à l'Université Laval ici à Sainte-Foy. M. DesRosiers.

Le Président (M. Gauvin): Bienvenue.

M. DesRosiers (François): Bonjour.

M. Riverin: M. le Président, nous vous remercions de l'invitation que vous nous avez transmise et, au nom de mon président - je m'excuse de sa non-disponibilité - je vais agir comme frappeur de relève ce soir. Le document que nous vous avons remis, nous allons peut-être y aller avec une lecture en diagonale. Le document aux couleurs du salon... Pardon? Peut-être certains points en particulier.

Au niveau de l'introduction, la Corporation des propriétaires immobiliers du Québec, la CORPIQ, regroupe 2750 membres à travers le Québec, lesquels ont sous leur gestion ou contrôle 146 000 unités de logement, tous du locatif résidentiel, soit près de 15 % du parc locatif total. Ces derniers détiennent pour environ 40 000 000 000 \$ en actif, dont quelques 10 000 000 000 \$ en capital propre. Ils constituent donc une force sociale, économique, politique majeure et les services qu'ils fournissent affectent la vie quotidienne de millions de Québécois, tout en générant auprès des institutions financières et autres secteurs directement ou indirectement reliés au domaine résidentiel une importante activité.

Par ailleurs, le propriétaire immobilier peut être considéré, par les taxes qu'il paie aux gouvernements municipaux, comme l'un des principaux financiers du secteur public local. Rappelons ici que les taxes foncières représentent aujourd'hui en moyenne 15 % des revenus bruts effectifs d'un immeuble résidentiel contre 13,7 % en 1983. Cette tendance à la hausse s'accroît depuis 1990, soit depuis la réforme du financement des commissions scolaires. Il s'agit là, donc, de la plus importante dépense d'exploitation pour les propriétaires immobiliers.

Suite à l'invitation qui a été faite de présenter un mémoire à la commission parlementaire sur le projet de réforme de la fiscalité municipale et - on le dit bien humblement - en dépit des délais extrêmement serrés qui étaient imposés pour préparer un tel mémoire, à peine quatre jours, la CORPIQ ne pouvait manquer de faire valoir son point de vue sur une question aussi importante qui affectera directement ses membres tout comme l'ensemble des intervenants du monde municipal.

Les pages 3, 4 et 5... Je pense que vous connaissez ce dont il est question. En fait, il s'agit d'un résumé des grandes... On peut dire que ce sont les grandes lignes de la réforme de M. Ryan. Nous allons aller à la page 6 pour parler de transport collectif, des "externalités" et des valeurs foncières.

Sans lire en détail la page 6, on va tourner à la page 7 où c'est écrit en caractères un peu plus gras: On peut donc présumer qu'un sous-financement du transport collectif urbain se traduira, tôt ou tard, par une baisse de la valeur des immeubles locatifs résidentiels, suite à une

détérioration de leur accessibilité relative.

Au chapitre des solutions au problème du financement des transports, il a été question de la taxe de 30 \$. Pour la CORPIQ, nous disons qu'une telle taxe devrait s'appliquer à l'ensemble des détenteurs de véhicules automobiles de la province plutôt qu'aux seuls résidents des zones sous juridiction des OPT.

Parmi les autres solutions à envisager, mentionnons le maintien d'une participation minimale de 20 % - qui est une norme observée dans les pays industrialisés - du gouvernement au financement des dépenses d'exploitation des OPT. Également, le recours accru à la tarification des usagers du transport en commun. Comme on le sait, la demande pour ce service est fortement inélastique et une augmentation des tarifs se traduira toujours par une baisse du déficit, alors qu'une détérioration de la qualité des services entraînera, elle, une spirale déficitaire. Des mesures compensatoires pour les clientèles les plus démunies pourraient être envisagées. Également, la réduction ou l'abolition pure et simple des subventions au stationnement pour les employés du secteur public et le versement des sommes ainsi récupérées aux OPT. Également, le recours à une surtaxe spécifique sur l'essence.

En page 9, on traite de la taxation du non-résidentiel, des déplacements fiscaux et des disparités intrarégionales. Nous allons au bas de la page 9. Pour résumer, les écarts marqués dans la composition de l'assiette foncière des municipalités de même que les différentes applications des normes relatives à ces nouvelles mesures fiscales sont susceptibles de déboucher sur une situation de concurrence, entre guillemets, déloyale entre les municipalités d'une même région et d'entraîner une accentuation des disparités socio-économiques. Également, les municipalités qui ne disposent pas d'infrastructures industrielles et commerciales suffisantes pour absorber la hausse des coûts reliés au financement du transport en commun se verront forcées de transférer le fardeau fiscal vers le secteur résidentiel via une hausse de taxe foncière générale, possiblement accompagnée d'une réduction du niveau des services, ce qui exercera un effet à la baisse sur l'ensemble des valeurs résidentielles et notamment locatives.

Également, dans un contexte où les enjeux financiers du processus d'évaluation pour fins de taxation municipale sont de plus en plus importants, il faut s'attendre à ce que les entreprises et les organismes publics touchés par la réforme multiplient les demandes de révision à la baisse de l'évaluation de leur propriété, ce qui a pour effet d'inciter l'évaluateur à sous-estimer volontairement la valeur du parc non résidentiel par mesure de prudence. Il s'ensuit une fois de plus des déplacements fiscaux du non-résidentiel vers le résidentiel.

(20 h 45)

Le fait que les municipalités non desservies par un OPT et les banlieues éloignées ne soient pas affectées par ces nouvelles taxes confère à ces dernières un avantage comparatif non équivoque qui risque, à moyen ou long terme, d'encourager le vote avec les pieds des ménages, des commerces, des industries des zones urbanisées, en particulier des secteurs limitrophes de ces zones, et de favoriser un retour à l'étalement urbain. À cet effet, un article récent dans le journal **Les Affaires** du 13 avril 1991, simulant l'impact de la réforme Ryan sur la fiscalité de 69 municipalités, est particulièrement éloquent. En dépit des modifications apportées au projet de loi depuis sa publication, on y constate des variations considérables de la hausse estimée des taxes résidentielles per capita suite à la réforme proposée, à l'avantage notamment des banlieues éloignées de la région de Montréal.

À la lumière d'une recherche récente sur la formation des valeurs résidentielles dans la région de Québec qui établit, sans **ambiguïté**, l'influence majeure de la fiscalité locale sur les valeurs immobilières - et nous avons cité le professeur DesRosiers - on ne peut que s'interroger sur le bien-fondé des mesures proposées et sur leurs retombées fiscales nettes.

Enfin, à la lumière de ces commentaires, on peut se demander sérieusement si une surtaxe spécifique sur l'essence ne serait pas un moyen infiniment plus simple d'application et aux retombées nettement moins dommageables que la surtaxe sur le non-résidentiel et, surtout, la taxe sur les stationnements pour supporter une partie des coûts d'exploitation des réseaux de transport collectif urbain, tout en étant pleinement justifiée au plan des principes.

À la page 12, nous traitons de la hausse des droits sur les mutations immobilières. Ce que nous retenons principalement et ce que nous proposons, c'est plutôt que d'appliquer la formule suggérée initialement et apparaissant dans le document de décembre 1990 intitulé *Partage des responsabilités Québec-municipalités: Vers un nouvel équilibre...* On y suggère un taux de 0,5 de 1 % sur la première tranche de 50 000 \$ et un taux de 1 % sur l'excédent. Dans l'exemple que nous citons dans le paragraphe précédent, cela se traduirait par des droits de 4750 \$, soit une hausse de 66,7 % par rapport à la situation actuelle alors que la proposition actuelle nous donne une hausse de l'ordre de 111 %.

À la page 13, conclusions générales et recommandations, nous traitons de fusions municipales. Les fusions municipales constituent certainement l'une des principales avenues à explorer dans le contexte actuel. Bien que les économies découlant des regroupements municipaux ne soient pas nécessairement considérables dans la mesure où la structure des coûts per capita de nombreux services municipaux est pratiquement constante, à l'échelle, de tels regroupements permettent une rationalisation des

opérations, une optimisation des ressources humaines et financières, une meilleure planification d'ensemble du territoire et une réduction des effets de débordement.

Également, la régionalisation d'activités spécifiques. Si la fusion peut apparaître comme un objectif à long terme, la régionalisation d'activités spécifiques peut constituer une première étape dans cette direction. Parmi les activités qui sont susceptibles de faire l'objet d'une unification régionale, citons le développement industriel, la protection contre les incendies, la sécurité publique, l'alimentation en eau potable, le transport et le traitement des eaux et des déchets solides, les activités de loisir et de culture, le transport en commun et les services administratifs.

Privatisation des services municipaux. Selon une étude de Robert Gravel, Cahiers de l'ENAP, juillet 1985, la privatisation des services gagne en popularité auprès des municipalités. Une étude américaine réalisée sur 121 municipalités californiennes a démontré que le coût de fourniture de plusieurs services par les municipalités excédait de 37 % à 96 % le coût de production de ces mêmes services par l'entreprise privée.

Le recours aux taxes spéciales et à la tarification. Malgré les pouvoirs que la loi 90 de 1988 a conférés aux organismes municipaux en matière de tarification de services, le recours à cette forme de financement demeure embryonnaire. Comme les taxes spéciales toutefois, il s'agit là d'une forme de financement qui répond particulièrement bien au principe de l'utilisateur-payeur.

Enfin, peut-être une nouveauté, et je vais laisser M. DesRosiers lire cette partie du **texte** à la page 15 qui traite du recours à la proportion médiane catégorielle en regard de l'évaluation. François.

M. DesRosiers: Oui. Ici, il s'agit tout simplement d'une recommandation qui a trait au processus d'évaluation foncière. Il y a, dans le processus d'évaluation foncière, plusieurs faiblesses, plusieurs lacunes et une des principales, c'est le recours à ce qu'on appelle la proportion médiane unique. Pour vous situer très rapidement, ce qu'on appelle la proportion médiane, c'est tout simplement un indicateur statistique qui est le ratio des prix de vente sur l'évaluation des propriétés, qu'on range par ordre croissant ou décroissant, et on prend le chiffre du milieu de la distribution, c'est ce qu'on appelle la médiane. Cette proportion médiane va servir à ajuster les rôles d'évaluation pour les rendre à la valeur marchande. Le problème qui se pose est essentiellement un problème de nature méthodologique, c'est-à-dire que, à l'heure actuelle, on utilise un indicateur unique pour tous les types de propriété, toutes les catégories de propriété: résidentielle, commerciale, industrielle. Et ça peut poser des problèmes, parce qu'il y a des

biais qui se glissent, à ce moment-là, dans le calcul de la proportion médiane et on peut, d'une façon générale... Enfin, ce n'est pas nécessairement toujours, mais très souvent ce qui se produit, c'est qu'on va sous-évaluer les propriétés comme non résidentielles, propriétés commerciales et industrielles, et l'impact de ça, c'est des déplacements fiscaux qui se font du non-résidentiel vers le résidentiel. Donc, on revient, en quelque sorte, aux points qu'on a traités dans le mémoire un peu, antérieurement. Une des solutions que beaucoup d'évaluateurs proposent, c'est l'adoption d'une médiane multiple, une médiane catégorielle. Par exemple, on ferait la distinction entre les terrains vacants et les propriétés bâties, entre le résidentiel et le non-résidentiel pour réduire ces déplacements fiscaux et avoir un processus d'évaluation qui soit plus performant. Éviter ces déplacements, donc, vers le résidentiel. Alors, c'était simplement le point ici que je voulais soulever.

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

M. Ryan: Mme la Présidente, je voudrais tout d'abord exprimer mon appréciation à la Corporation des propriétaires immobiliers du Québec pour le mémoire d'excellente qualité dont elle vient de nous saisir. On voit que le mémoire a été rédigé par des personnes qui sont à la fois familières avec les réalités dont traite le projet de loi 145, imbuës d'esprit constructif et soucieuses de chercher un équilibre meilleur dans toute la mesure du possible. J'apprécie vivement l'esprit dans lequel a été conçu ce mémoire et je voudrais le commenter, évidemment, dans le même esprit.

Tout d'abord, j'ai bien noté à la page 5 - je ne pense pas exagérer en citant ce passage, je ne pense pas déformer votre pensée - que la Corporation des propriétaires immobiliers du Québec souscrit à l'esprit de la démarche gouvernementale, laquelle vise l'atteinte d'une saine gestion administrative au niveau municipal. J'apprécie cette adhésion au principe du projet de loi. J'aurais aimé que vous soyez avec nous l'autre soir, quand nous avons voté le principe, je pense qu'on aurait eu des chances de vous avoir de notre côté. Au moins, à ce niveau-là, ça aurait brisé les illusions d'unanimité qu'a pu nourrir l'Opposition depuis quelques jours.

Une voix: Vous ne seriez plus seul.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Dufour: On va lui payer un verre.

M. Ryan: En politique, si on veut être fort, il faut savoir être seul à certains moments. C'est ce que certains oublient parfois.

Mme Marois: Quand on est trop seul, ça cause d'autres problèmes.

M. Ryan: Il faut passer par là, madame. Maintenant, les commentaires que vous faites, je voudrais les relever brièvement, peut-être, pour m'attarder ensuite à un ou deux points. Les droits additionnels sur l'immatriculation des véhicules automobiles, vous souhaitez dans votre mémoire qu'ils soient appliqués à l'ensemble du territoire du Québec. Inutile de vous dire que c'est une voie qui a été explorée par le gouvernement avant que les décisions ne soient prises à ce sujet. Le gouvernement a décidé, finalement, de ne retenir que les régions de recensement considérées comme se rattachant aux zones métropolitaines desservies par des organismes publics de transport en commun. Et la définition qu'on donne dans le recensement fédéral de ces zones, je pense que M. DesRosiers est familier, ce sont des zones où la majorité des gagne-pain vont chercher leur revenu principal dans le centre de l'agglomération. Nous avons voulu que ce soit des droits qui soient rattachés au financement du transport en commun. Le raisonnement est facile à faire, les personnes qui utilisent leur véhicule pour se rendre au centre-ville à partir de ces endroits bénéficient des facilités de circulation que leur procure l'existence du transport en commun. C'est pourquoi nous nous en sommes tenus à ces zones. Il eut été très intéressant d'étendre également la mesure à l'ensemble du Québec et, peut-être, de créer un deuxième fonds, celui-là pour l'amélioration du réseau local en longue période; c'eut été très intéressant. Mais le gouvernement était bien conscient d'un facteur qu'a souligné souvent le député de Jonquière depuis trois jours, c'est qu'il ne faut pas ajouter trop de petites choses, parce que ça finit par faire de grandes choses. Nous avons su arrêter là où ça nous apparaissait le plus raisonnable.

En tout cas, là-dessus, la proposition est très bonne en soi. Si nous eussions été dans un autre contexte, je crois qu'elle eût peut-être été retenue par le gouvernement, mais dans le contexte actuel, nous avons décidé d'arrêter à la limite que je viens de mentionner. Je ne voudrais pas que vous pensiez que le gouvernement se retire totalement du financement du transport en commun. Le gouvernement demeurera engagé dans une mesure qui gravitera autour de quelque 300 000 000 \$ par année. Si l'on compte la participation aux immobilisations qui demeurera supérieure à 200 000 000 \$, si l'on compte également la participation au transport scolaire qui va chercher beaucoup d'argent - pour l'ensemble du Québec, la participation au transport scolaire est de 385 000 000 \$ par année, dont une bonne partie, surtout celle qui touche le transport intégré, est versée sous forme d'aide au financement aux commissions scolaires pour les services qu'elles commandent aux organismes

publics de transport en commun - et, en plus, une subvention que le gouvernement maintient à l'intention de l'organisme métropolitain de coordination, d'intégration des services de transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal, une subvention qui va être de l'ordre de 25 000 000 \$ par année, indexables pendant trois ans, ensuite, les subventions au transport pour les personnes, le transport adapté - il y a des subventions importantes qui sont versées de ce côté-là aussi - les subventions pour les trains de banlieue également, alors, si nous ajoutons tout cela, nous dépassons les 300 000 000 \$ par année. Il n'est pas question, contrairement à ce que certains ont pu croire - ce n'est pas du tout ce que vous dites dans votre mémoire, vous nous donnez un avertissement, que nous prenons en bonne part - il n'est pas du tout question que le gouvernement se retire totalement ou catégoriquement de toute forme d'engagement dans le financement du transport en commun.

Il a été question dans votre mémoire de la taxe sur les stationnements. Les difficultés que vous entrevoyez s'ajoutent à de nombreuses autres qui nous ont été signalées depuis quelques jours. Nous en étions conscients lors de la rédaction du projet de loi. Nous avons décidé de le mettre à l'essai quand même. C'était proposé sous forme facultative. Il nous restera, maintenant, à décider, au cours des prochains jours, si cette partie du projet de loi doit faire l'objet d'une certaine ablation, ce qui n'est pas exclu. Nous délibérerons là-dessus au cours des prochains jours et une décision sera prise. Mais je pense que l'éclairage que vous nous apportez enrichit notre réflexion.

Vous avez parlé des droits sur les mutations immobilières, dont vous trouvez que nous les astreignons à des hausses trop fortes. Les taux que nous envisageons sont des taux qui se comparent à ceux qui sont en vigueur dans la région de Toronto. M. DesRosiers est sans doute au courant de ça. Au début, il est vrai que nous avons proposé des taux plus modestes, mais cet ajustement fait partie de toutes les... Les municipalités ne veulent pas qu'on parle de négociation, disons qu'on parlera de conversations que nous avons eues avec les représentants des municipalités, ce n'est pas sorti de la cuisine de Jupiter, c'est de là que c'est sorti; au cours des conversations, cette idée-là est venue à un moment donné. Nous avons consulté ce qui se faisait dans l'autre région comparable du Canada. Nous avons retenu des taux plus proches de ceux de l'Ontario, de Toronto en particulier. (21 heures)

La surtaxe sur les immeubles, je voudrais vous interroger là-dessus. Vous soulignez des effets appréhendés de cette mesure au point de vue de la répartition équitable des charges fiscales. J'aimerais peut-être que vous nous donniez quelques explications là-dessus, votre

réaction au sujet de l'éventuelle surtaxe sur les immeubles non résidentiels.

La Présidente (Mme Bélanger): M. DesRosiers.

M. DesRosiers: Oui. En fait, il y a deux points, si vous me permettez, M. le ministre, que j'aimerais ramener, qui synthétiseraient en quelque sorte l'esprit des commentaires qui sont inclus dans le mémoire de la CORPIQ. Le premier, c'est que, comme vous l'avez mentionné, en fonction des principes de gestion qui sont la base de la réforme de la fiscalité des années soixante-dix et, je présume, de la réforme Ryan, on considère que ce sont les décideurs qui doivent payer pour les services, et c'est tout à fait logique. Sauf que, dans le cas du transport en commun, il y a un élément additionnel dont il faut tenir compte et ce sont les "externalités" positives qui sont générées par le transport en commun. Je pense surtout à la région de Montréal. Les effets de débordement, de ce fait, sont à la grandeur de la province. C'est le premier point qui est un point sur lequel on pourrait discuter longtemps, effectivement. À quel niveau se situe le bien qu'on appelle le transport en commun? Est-ce que c'est essentiellement un bien local ou régional ou est-ce que ça déborde ce contexte-là? C'est un point que je voulais amener.

Le deuxième point m'amène à répondre directement à votre question sur la surtaxe résidentielle. Premièrement, je voudrais souligner - et je l'ai indiqué d'ailleurs, nous l'avons indiqué dans le document - que ce n'est pas tant la nature des taxes qui sont suggérées dans le projet de loi qui est tellement problématique. En fait, une surtaxe foncière, à mon avis - je l'ai également indiqué noir sur blanc - est préférable, je crois, à une taxe sur la valeur **locative** qui pose énormément de problèmes au niveau de l'évaluation. C'est un système qui est très lourd à gérer. En fait, c'est une taxe foncière déguisée. Donc, la surtaxe foncière est préférable.

Le problème, ici, ce n'est pas tellement la nature des taxes que les modalités d'application et, notamment, le fait que ces deux taxes nouvelles, la taxe sur le stationnement et la surtaxe foncière, ne concernent que des entités géographiques qui sont à l'intérieur des zones desservies par les organismes publics de transport. **Administrativement** parlant - comme vous l'avez dit tout à l'heure, faisant référence au secteur de recensement comme exemple - c'est évidemment toujours nécessaire d'avoir une entité géographique avec laquelle travailler, sauf que ça crée un déséquilibre entre les zones où ces taxes sont perçues, et ces taxes peuvent être très importantes. Les chiffres que j'ai vus sur la surtaxe, la taxe sur le stationnement notamment, peuvent être très importants et avoir un impact sur le caractère compétitif des entreprises.

Ce que ça pourrait avoir comme effet, par exemple, c'est de provoquer un déplacement des activités à moyen ou à long terme - ça ne se fait évidemment pas du jour au lendemain - un déplacement des activités commerciales et industrielles et aussi, par ricochet, résidentielles, parce que ça va affecter les taux de taxation résidentielle, un déplacement des activités vers la banlieue éloignée. Si on prend le cas de Montréal, ce serait, par exemple, un déplacement vers Saint-Bruno qui ne subit à peu près pas le contrecoup de ces taxes et qui, donc, pourra offrir les services à moindre coût. Ça peut avoir des effets qui ressembleraient, en miniature, à ce que l'on connaît du problème qui a été très bien exposé par un économiste américain qui s'appelle Charles M. Tiebout et qui a baptisé ce phénomène le vote avec les pieds, c'est-à-dire qu'au fur et à mesure que les fardeaux fiscaux de certaines municipalités augmentent, les citoyens et les entreprises se déplacent. Évidemment, aux États-Unis, le problème est beaucoup plus épineux, étant donné que les municipalités, les villes y assument les fonctions de redistribution, ce qui n'est pas le cas au Québec où, en tout cas, les fonctions de redistribution qui sont assumées se font sous une forme déguisée; c'est par le biais du logement social essentiellement. Alors, il se pourrait qu'il y ait, avec une loi dans la forme de celle qui est proposée, un mouvement de ce type-là vers les banlieues et ça impliquerait éventuellement un retour à l'étalement urbain, ce qui évidemment n'est pas souhaitable, puisque toutes les tentatives depuis la fin des années soixante-dix vont dans le sens contraire.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. Ryan, il reste 30 secondes.

M. Ryan: Oui, je voudrais juste ajouter un mot. La surtaxe sur les immeubles non résidentiels est d'application à travers tout le Québec, pas seulement dans les zones desservies par le transport en commun, hein? Je m'excuse, je ne peux pas commenter davantage, parce que la présidente m'informe que le temps qui nous est imparti est écoulé. On pourra reprendre ça peut-être après ou à un autre moment. J'apprécie les explications que vous avez fournies. Je pense que c'est le début d'un dialogue qui peut être très utile. J'apprécie la pertinence de vos commentaires, M. DesRosiers. Je vois que vous êtes très au courant. Je sais que vous travaillez avec M. Letarte, dont j'ai lu des travaux aussi très pertinents sur les sujets qui nous intéressent.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci. M. le député de Jonquière. Je m'excuse, M. le député de Labelle. M. le député de Jonquière.

M. Dufour: J'ai bien sûr examiné ou entendu avec intérêt la lecture de votre mémoire. C'est

évident que, dépendamment à qui vous vous adressez, on peut vous accepter, soit comme des partisans des propositions, soit comme des adversaires, parce que ce qui ressort nettement de votre présentation, c'est que vous acceptez ou vous prenez pour acquis que la réforme va s'appliquer.

Deuxièmement, tous les autres, excepté nous, parce que la taxe sur l'essence ne s'applique pas directement sur les immeubles. Les taxes sur le non-résidentiel, ce n'est pas sur vous. En tout cas, il y a au moins cet aspect que je veux faire ressortir, parce que sans ça le ministre des Affaires municipales va penser que vous vous êtes prononcé. Il va nous dire demain, voyez-vous, il y avait des gens qui étaient pour ma réforme. Moi, je ne conclurais pas aussi vite que ça. Il faut faire attention, parce que le ministre est ratoueur des fois.

Mais en tout cas, tout ça pour dire que je voudrais vous poser quelques questions et mon collègue de Labelle est anxieux aussi de vous en poser quelques-unes. On ne peut pas en poser tellement. Il faut bien s'entendre. Je vais juste demander: est-ce que vous considérez que le transport en commun ça donne une plus-value à vos propriétés?

M. DesRosiers: Ça donne une plus-value aux propriétés très certainement. Et ça donne une plus-value aux propriétés locatives, notamment, puisque la clientèle des propriétés locatives constitue aussi une des clientèles majeures du transport en commun. Donc, une détérioration de la qualité du transport en commun risque de se traduire par une baisse de la plus-value, par une augmentation du taux d'occupation. Évidemment, peut-être pas au centre-ville, parce que, s'il y a des coupures de service, ce ne sera pas nécessairement au centre-ville que ça va se faire sentir d'abord. Ça va être en dernier. Mais malgré tout, dans les banlieues, même dans les banlieues proches, c'est une possibilité très certainement.

M. Dufour: Si je continue votre raisonnement, je veux savoir comment vous arrivez au fait que le fait que les municipalités non desservies par un OPT et les banlieues éloignées ne soient pas affectées par ces nouvelles taxes confère à ces dernières un avantage comparatif non équivoque qui risque, à moyen et à long terme, d'encourager le vote avec les pieds, donc, un déplacement de population.

Si, d'une part, le transport en commun donne une plus-value à la propriété, comment - vous avez sûrement une explication - pouvez-vous expliquer que des gens vont s'en aller à l'extérieur pour se sauver de la taxe sur le transport en commun? Est-ce que vous pensez que les avantages par rapport aux désavantages vont faire que ça va débalancer les lieux de résidence de la population?

M. DesRosiers: Si les différentiels de fardeau fiscal sont très prononcés, c'est tout à fait possible que ça se produise. Ce ne sera pas la première fois que ça se voit. S'il y a des différentiels prononcés de fardeau fiscal, des municipalités limitrophes des zones périphériques qui ont un fardeau fiscal important et, tout de suite, de l'autre côté, l'absence de taxes, vous allez avoir très certainement un effet de déplacement et ça va commencer par les entreprises, par les centres commerciaux et, par la suite, ça pourrait avoir un effet sur les clientèles résidentielles. C'est un processus à long terme évidemment.

M. Dufour: Vous dites dans le haut de la page 11 - on n'étudie pas tout à fait, complètement, les effets de la réforme Ryan, comme vous l'appellez -: On ne peut que s'interroger sur le bien-fondé des mesures proposées et sur leurs retombées fiscales nettes. Est-ce que, actuellement, vous êtes rendus suffisamment loin dans votre cogitation ou dans votre réflexion pour vous dire qu'il y a des éléments majeurs dont vous ne connaissez pas les impacts et que, là, vous faites presque un acte de foi au moment où on se parle?

M. DesRosiers: C'est évident qu'on ne peut pas à l'heure actuelle dresser un scénario définitif de ce qui va se produire. Tout ce qu'on peut faire, à partir de ce qu'on connaît déjà, des situations passées et de la situation à l'étranger, c'est faire des hypothèses, mais qui m'apparaissent très probables sur les comportements des agents économiques face à une situation dichotomique, c'est-à-dire une situation où vous avez, d'un côté, des taxes qui sont imposées à des municipalités, certaines vont les prendre plus facilement... Je vous donne un exemple, la ville de Sainte-Foy choisit de ne pas imposer de taxes sur les stationnements; la ville de Québec va en imposer. Alors, il y a des villes qui vont se servir de cet outil-là, d'autres qui ne s'en serviront pas. Vous allez avoir une grande diversité de situations, une hétérogénéité en fait au niveau des modalités d'application, parce qu'il y a aussi une grande latitude d'après ce que j'ai pu voir dans la loi sur l'application de cette mesure fiscale sur les stationnements. Alors, vous allez avoir une grande diversité et ça va se traduire, éventuellement, par une situation dans laquelle certaines municipalités n'auront pas le choix, certaines ne pourront pas se prévaloir de ces avantages-là, parce qu'elles n'ont pas de stationnements à taxer ou elles n'en ont pas assez, mais elles vont avoir des coûts à rencontrer. Donc, ça va se décharger sur le résidentiel.

C'est un autre point important du mémoire. J'en ai dit deux tout à l'heure. Le troisième serait que la réforme Ryan en fait, dans la lettre, touche beaucoup plus les commerces et les

industries, mais il serait curieux de voir dans quelques années ce qui se sera réellement passé. Dans certaines municipalités, ce sera le résidentiel, et ça, ça va se produire à court terme dans certaines municipalités; dans d'autres, ça va être beaucoup moins clair ou plus mitigé, mais il va y avoir des transferts vers le résidentiel.

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

M. Léonard: Oui. Merci, Mme la Présidente. Bonsoir, M. Riverin, M. DesRosiers. Je pense qu'il y a une constante qui s'est manifestée lors de l'audition des mémoires, au moins de ceux que j'ai entendus, c'est que tout le monde s'interroge sur les effets à long terme de cette réforme et, effectivement, dès que l'on touche au foncier, ça touche le long terme. Lorsqu'on fait une construction, c'est évident qu'elle est là pour 25, 30, 50 ans. Vous, vous êtes des propriétaires immobiliers, je suppose, vous dites que vous avez 146 000 unités de logement, donc c'est sûrement une partie très importante des propriétés de ceux que vous représentez. J'estime que, finalement, vous versez quelque 800 000 000 \$ aux municipalités en termes de taxe foncière. À 2 \$ du 100 \$, c'est à peu près ça que ça veut dire. Donc, on considère que c'est un élément très important. (21 h 15)

Moi, je voudrais reprendre ça, cette question du débordement et je pense que le débordement ou l'étalement urbain, c'est un élément fondamental dans toute politique d'imposition foncière. C'est vrai de très petites municipalités de villes centre par rapport aux villages comme c'est vrai de Montréal par rapport à sa banlieue. Je pense que c'est toujours la même chose, la ville centre doit assumer les services alors que les villes ou les municipalités environnantes prennent le résidentiel en bonne partie, ont un taux de taxe plus bas et entraînent à terme un étalement. Moi, je me pose des questions là-dessus.

Vous, vous dites que, à terme, même si l'on taxe l'industriel, le commercial, ça va se répercuter sur la valeur du résidentiel. Est-ce que vous avez fait des études particulières là-dessus et est-ce que vous avez analysé un milieu, disons, comme celui de la Communauté urbaine de Québec et les villes autour? Est-ce que vous avez des statistiques sur cette question?

M. DesRosiers: Mes travaux des dernières années et mes discussions plus récentes des derniers mois - je viens de terminer un mémoire sur la pratique de l'évaluation foncière au Québec pour le Vérificateur général et j'ai eu l'occasion de discuter avec bon nombre d'évaluateurs de toutes ces questions de transferts entre le résidentiel et le non-résidentiel. Les transferts sont bien réels, parce que, si vous taxez une municipalité et qu'elle n'a pas les infrastructures

commerciales et industrielles que sa voisine a, quelle va être la solution pour rencontrer ses...

M. Léonard: Taxer le résidentiel, là.

M. DesRosiers: Alors, elle va taxer par le biais de la taxe foncière générale qui, évidemment, est une tentation omniprésente.

M. Léonard: Quelle est la longueur du transfert? Combien de temps ça prend? Cinq ans?

M. DesRosiers: Je ne pourrais pas vous répondre.

M. Léonard: À peu près.

M. DesRosiers: Ça dépend des municipalités. Il y a des municipalités où ça va se faire très rapidement, où ça va se faire pratiquement de façon immédiate. Dans d'autres cas, ça va se faire sur une plus longue période, parce qu'il y a quand même plus de ressources.

M. Léonard: Est-ce que vous avez établi des relations entre la stabilisation d'une population dans un milieu urbain quelconque et la rapidité de la croissance des municipalités ou des villes autour?

M. DesRosiers: Non, je n'ai pas fait d'analyse spécifique sur ce point-là.

M. Léonard: Ah! Vous n'avez pas établi de corrélation...

M. DesRosiers: Pas dans le cadre du mémoire que je vous présente ce soir.

M. Léonard: Non, non. Je comprends. Je comprends, mais c'est un fait que, si on augmente le taux de la taxe, dans la mesure où ça s'en va sur le foncier global, dans le centre d'une agglomération, c'est évident que ça va accélérer, je pense. Il doit y avoir des relations quelconques en termes de temps.

M. DesRosiers: C'est ça. Voyez-vous, il y a en fait une indication qui peut être considérée, je pense, comme relativement valable. Il y a un article qui est cité, ici, du journal **Les Affaires** qui a paru...

Ni. Léonard: Oui, j'ai vu.

M. DesRosiers: Vous l'avez lu. Alors, vous avez pu voir qu'en termes de retombées fiscales sur les taux de taxation résidentiels, il y a des disparités énormes d'une ville à l'autre. Ça dépend de la structure du parc immobilier de la municipalité et ça dépend aussi des dépenses qu'elles ont à rencontrer.

M. Léonard: Je voudrais... Je sais qu'il me reste seulement deux minutes, mais vous proposez une solution à la fin, je pense, à la page 14. Ah oui! La régionalisation d'activités spécifiques. Si la fusion peut apparaître comme un objectif à long terme, vous parlez de la régionalisation et, là, vous mettez dans la régionalisation le développement industriel, la protection contre les incendies, la sécurité publique, l'alimentation en eau potable, le transport, le traitement des eaux usées et des déchets solides, les activités de loisir et de culture, le transport en commun, les services administratifs. Qu'est-ce qui reste à la municipalité locale?

M. DesRosiers: Ça ne veut pas dire que ça se fait tout en même temps. Ça peut être un choix, voyez-vous. C'est que, évidemment, dans...

M. Léonard: Ah! Eh bien, je... Vous êtes professeur d'université, vous voyez les choses en perspective. Donc, dix ans de plus ou de moins, je suppose que vous le voyez.

M. DesRosiers: Non, c'est qu'on peut aller vers l'une ou l'autre de ces activités-là. Ce que veut dire en fait cette recommandation-là, c'est qu'à défaut d'avoir des fusions intégrales, on peut viser la banalisation des équipements dans un secteur en particulier et y aller progressivement.

M. Léonard: Oui, mais ce que vous dites là, c'est important. Est-ce que vous le faites par des structures administratives ou par le biais de la fiscalité? Je pense que c'est une question. Comment le faites-vous?

M. DesRosiers: Je...

M. Léonard: Est-ce que le gouvernement doit dire aux municipalités qu'elles doivent partager obligatoirement certains services en commun à répartir sur le fardeau foncier?

M. DesRosiers: Mais les municipalités peuvent elles-mêmes prendre l'initiative d'aller dans cette direction-là.

M. Léonard: Ah, Mon Dieu! Un discours sur la bonne volonté!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Léonard: Ça, c'est long!

M. DesRosiers: Ce sont des avenues. Je le vois comme des suggestions, des avenues à explorer. Je n'ai pas, ce soir...

M. Léonard: Je le sais bien, mais...

M. DesRosiers: Je ne peux pas vous

apporter de solution toute faite là-dessus, mais ce sont des avenues à explorer.

M. Léonard: Ça, ça veut dire des moyens législatifs, mais par le biais de la fiscalité, est-ce que vous pensez - puisque vous vous êtes penché sur cette question - qu'on peut trouver des méthodes, des moyens pour inciter les gens à le faire? Par le biais de la fiscalité?

M. DesRosiers: Oui, je pense que ce sont des choses...

M. Léonard: Foncière ou autre?

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

M. DesRosiers: Ça pourrait être par le biais du foncier, mais pas nécessairement par le biais du foncier.

M. Léonard: Oui, je sais, je vois qu'il est très prudent, là, mais je pense-

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, merci beaucoup, malheureusement, le temps est écoulé.

M. Léonard: Juste, quand même, une remarque.

La Présidente (Mme Bélanger): Ah! On ne peut pas.

M. Léonard: La tarification, ça, ce n'est pas le foncier.

M. DesRosiers: Non, la tarification, justement, c'est autre chose, c'est une autre avenue qui est d'ailleurs à creuser.

La Présidente (Mme Bélanger): Je remercie la Corporation des propriétaires immobiliers du Québec, M. Riverin et M. DesRosiers, pour leur participation. La commission suspend quelques minutes, le temps de demander à l'Association de l'immeuble du Québec de bien vouloir s'approcher de la table.

M. Riverin: Merci de votre bonne attention.

(Suspension de la séance à 21 h 21)

(Reprise à 21 h 23)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission reprend ses travaux. J'invite le président, M. François Pigeon, à bien vouloir présenter la personne qui l'accompagne. On a 45 minutes pour l'audition, alors vous avez 15 minutes pour présenter votre mémoire.

Association de l'immeuble du Québec

M. Pigeon (François): Merci, Mme la Présidente. Alors, je suis accompagné du directeur général de l'Association de l'immeuble du Québec, M. Serge Cayer, à qui je cède la parole pour qu'il présente ce qu'est l'Association.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. Cayer.

M. Cayer (Serge): Mme la Présidente, madame et messieurs les députés, l'Association de l'immeuble du Québec est l'association qui regroupe présentement, sur une base volontaire, quelque 11 000 des 12 000 détenteurs de permis de courtier et d'agent d'immeubles dans la province de Québec. Notre présentation de ce soir sera, évidemment, principalement axée sur l'aspect marché et l'impact sur le marché pour les propriétaires fonciers et les aspirants propriétaires fonciers du Québec. Vous comprendrez que notre présentation de ce soir est également quelque peu limitée, étant donné le peu de temps qui nous a été imparti pour nous préparer alors même que la loi régissant notre activité - la Loi sur le courtage immobilier - fait présentement l'objet, dans la salle juste en dessous d'ici, de pourparlers, enfin pas de pourparlers, mais d'une étude article par article.

Alors, sans plus tarder, j'aimerais passer la parole, si vous le permettez, Mme la Présidente, à notre président pour qu'il fasse l'exposé principal.

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

M. Pigeon: Mme la Présidente, les membres de l'Association de l'immeuble du Québec s'inquiètent fortement de l'impact qu'aura la réforme de la fiscalité municipale sur l'efficacité du marché immobilier. Nous croyons que les changements qui sont proposés par le gouvernement québécois affecteront considérablement, dans de nombreux marchés, la capacité des ménages québécois à accéder à la propriété et au logement. Depuis environ quatre ans, les municipalités sont tenues d'évaluer les immeubles sur leur territoire à leur juste valeur marchande, ce qui, de toute évidence, a porté les taxes foncières à la hausse. Plus récemment, le gouvernement du Québec éliminait certaines subventions aux commissions scolaires. Par réaction, ces dernières ont augmenté les taxes scolaires qui ont triplé dans certains cas. Ces seuls changements ont déjà taxé lourdement la capacité de bien des ménages d'accéder à la propriété ou encore de se loger à des conditions adéquates.

L'Association croit que l'abolition ou la modification de certaines subventions, de certains transferts ou avantages fiscaux aux municipalités ainsi que l'octroi de nouveaux pouvoirs de

taxation à celles-ci taxeront encore davantage la capacité des ménages québécois d'accéder à la propriété et de se loger adéquatement.

Parmi les mesures qui inquiètent particulièrement l'Association, il y a la possibilité que les municipalités puissent majorer la taxe de mutation qui passerait de 0, 5 % de la valeur du prix inférieur à 50 000 \$ à 1 % de la valeur additionnelle. La possibilité d'une taxe foncière particulière imposée au secteur non résidentiel et l'établissement d'une taxe d'affaires dorénavant basée sur la valeur foncière imposée au propriétaire plutôt que sur la valeur locative imposable au locataire sont d'autres mesures qui auront des effets pervers sur le secteur de l'immobilier résidentiel.

L'Association est d'avis que l'abolition du taux de la taxation uniforme pour les secteurs résidentiel, industriel et commercial pourrait entraîner une raréfaction des terrains destinés au développement résidentiel, entraînant une augmentation importante des coûts. De plus, les municipalités pourraient avoir encore davantage tendance à transférer une partie du coût d'aménagement des infrastructures résidentielles au promoteur, freinant encore davantage le développement résidentiel au profit du développement commercial et industriel.

Tous les ménages québécois ont été touchés et le seront encore plus. Pour les premiers acheteurs, ces charges additionnelles auront pour effet de les inciter à reporter leur décision d'achat. Ces mesures pourront aussi avoir pour effet de freiner le développement d'habitations répondant aux besoins des personnes à la retraite et des personnes âgées, alors que, dans ce secteur, l'offre est insuffisante et que la demande ira en s'accroissant.

Pour plusieurs ménages qui sont propriétaires depuis peu, cette réforme de la fiscalité pourrait même les forcer à remettre en cause leur situation de propriétaires. Le nombre de ménages ayant de la difficulté à se loger augmentera, il en ira de même de la demande de logements sociaux dont l'offre, là encore, est grandement insuffisante. Ces mesures annuleront les effets positifs des programmes d'accès à la propriété mis de l'avant par le gouvernement au cours des dernières années et annuleront ou retarderont les effets positifs sur le marché et l'accès à la propriété et au logement que provoquent la stagnation des prix et la baisse des taux d'intérêt.

Même le tout dernier programme Mon taux, mon toit a pour effet d'annuler les ajustements qui surviennent actuellement dans le marché. Nous croyons qu'il a même pour effet d'accroître la valeur des propriétés qui seront construites, comparativement aux propriétés identiques qui ont été construites quelques mois auparavant. Nous comprenons que ce dernier programme a été conçu pour relancer l'activité dans le domaine de la construction, qui est censé être un secteur

clé. Malheureusement, les effets positifs de ce programme sur le marché seront minimes, d'autant que l'offre, tant au niveau de l'habitation neuve que dans l'habitation existante, dépasse déjà largement la demande.

L'Association est d'avis qu'un programme d'accès à la propriété, qu'elle soit neuve ou existante, ainsi qu'un programme élargi d'aide à la rénovation auront un effet beaucoup plus positif non seulement sur l'industrie de la construction, mais aussi sur le marché en général et la capacité des ménages d'accéder à la propriété et au logement. De tels programmes permettraient un rajeunissement du parc de logements, particulièrement à Montréal, et stimuleraient vigoureusement le marché de la revente qui, bien qu'en apparence plus effacé que celui de la construction, est beaucoup plus important du point de vue des liquidités impliquées.

L'Association comprend que les changements fiscaux qui sont apportés sont positifs et qu'ils sont devenus nécessaires pour assurer une meilleure gestion des dépenses publiques. La décentralisation de ces transferts fiscaux aux municipalités permettra aux contribuables d'intervenir plus directement dans les décisions et projets mis de l'avant par les élus locaux. À notre avis, il s'agit là d'une approche extrêmement positive. Le croisement des fonctions et responsabilités des appareils administratifs sera diminué et il en sera de même des dépenses publiques. Si celles-ci diminuent, les taux d'imposition pourront s'en trouver allégés, favorisant un accroissement du revenu disponible et stimulant ainsi l'activité économique en général.

Ce que nous demandons cependant, c'est que cette réforme de fiscalité soit appuyée par des programmes soutenus d'accès à la propriété visant à la fois la construction, la rénovation de logements existants, ou encore le financement, de façon à freiner l'impact négatif qu'elle aura sur le marché.

Maintenant j'aimerais parler plus particulièrement de la taxe sur les mutations qui va être augmentée, en mentionnant que dans un premier temps il faut comprendre que cette taxe-là devient obligatoire. On souligne que cette taxe-là, pour nous, c'est une double taxation parce qu'on paie la taxe de mutation avec de l'argent qui est déjà taxé. C'est une taxe sur le capital, ce qui est un peu inhabituel. On dit toujours que les résidences ne sont pas taxées; dans le cas présent on met une taxe sur le capital, non seulement sur le capital, mais sur le capital que les gens n'ont pas. Vous savez que normalement une propriété de 100 000 \$ comporte une hypothèque de 75 000 \$. C'est donc dire que quand on taxe 750 \$ sur le premier 100 000 \$, que la personne a investi 25 000 \$, c'est bien 3 % de son capital qui part à l'achat. Et ça on croit que c'est épouvantable.

C'est une taxe sur un capital non réalisé.

L'acheteur de la propriété paie la taxe à un moment où il fait une dépense, pas à un moment où il fait un profit ou quelque chose comme ça. On a tendance à croire, oui mais il y en a un qui vend, celui qui vend c'est une chose, mais c'est celui qui achète qui paie.

C'est une assiette fiscale non indexée; 50 000 \$, il y a 12 ans. Veux-tu dire quelque chose sur ça, Serge. Je pense que mon collègue aimerait dire quelque chose sur ce montant-là.

M. Cayer: Une simple expérience personnelle, lorsque la taxe sur les mutations immobilières est arrivée au début, au milieu des années 1970, on disait 3/10 de 1 % de 50 000 \$, et puis l'excédent 1 %, c'était énorme évidemment. Qui pensait à une propriété de 50 000 \$ et plus? Bien je peux vous faire part d'une expérience; il y a environ 12 ans, j'ai acheté une propriété pour la première fois, et évidemment ça coûtait 42 000 \$. Il y a quelques années on l'a vendue, la propriété en question était rendue à 90 000 \$. Pour en acheter une autre à peine plus grande, mais tout simplement dans un autre secteur, parce qu'on avait déménagé par suite d'une mutation, l'immeuble en question, aujourd'hui, vaut 175 000 \$. Bien on se retrouve donc avec une taxe qui, au fil des années... on dit: Ah oui, mais c'est juste sur la portion excédentaire, c'est juste sur un prix qui va taxer les plus riches.

Mais on aimerait soumettre ici que les plus riches d'aujourd'hui et les plus riches de demain ne sont pas nécessairement les mêmes. Et on parle donc d'imposer une taxe sur la propriété normale, la plus courante, par exemple à Montréal qui se vend 110 000 \$ aujourd'hui, dans 5 ans, dans 10 ans, on ne parlera plus de 100 000 \$, de 120 000 \$, on va parler plutôt de 250 000 \$ et de 300 000 \$. Or, on parle d'une taxe dont l'assiette fiscale n'est pas du tout indexée et à notre connaissance on n'a pas l'intention de l'indexer.

M. Pigeon: On mentionne également un frein à l'accession à la propriété. Je vous mentionnais tantôt une propriété de 100 000 \$, 25 000 \$ de comptant, mais aujourd'hui on ajoute 7 % de TPS, on va ajouter 8 % de TVQ, 3 % de taxe de mutation, comment ça va se financer tout ça? C'est certainement un problème.

C'est un frein à la mobilité. On sait que les gens qui sont appelés à changer d'emploi et à changer de ville ça n'est pas nécessairement par goût, mais est-ce qu'ils vont vouloir encore le faire? Les frais vont être trop importants. On ne comprend pas pourquoi celui qui perd son emploi et qui est obligé de vendre sa maison, d'en acheter une autre devrait payer. On ne comprend pas non plus pour celui qui pour des raisons... on est à Québec ici, voudrait passer de Charlesbourg à Sainte-Foy pour se rapprocher de l'université, devrait être taxé pour ça, alors que c'est pour

faire étudier ses enfants.

On croit que c'est une taxe discriminatoire en raison des changements familiaux. Notre clientèle dans le résidentiel, pour une bonne partie, ce sont des gens qui ont des problèmes familiaux. Ils ont vécu dans une maison, ils se séparent, ils vendent la maison et ils en rachètent chacun une, on a toujours dit que le divorce était une cause de la pauvreté, on vient encore de l'amplifier. C'est la même chose lorsque les gens ont un enfant, on dit: On va encourager le troisième enfant, mais souvent au troisième il faut déménager. On donne d'une main et on reprend de l'autre avant même de l'avoir donné.

Les gens à la retraite veulent souvent s'acheter un condo, se rapprocher parce qu'ils ne veulent plus conduire. Ils vendent leur propriété de banlieue. On veut encore leur en prendre une tranche alors qu'on dit que ce sont les gens pauvres de la société. On a de la misère à comprendre ça. Et en plus de ça, bien, pour les gens riches, c'est une incitation à la "titrisation" pour contourner parce que le seul moyen de contourner ça, c'est de vendre des actions, ça commence à se faire. Les propriétés sont vendues par actions, elles échappent à la taxe. Vous ne pensez pas que les grandes compagnies qui vont vouloir vendre un immeuble vont le vendre comme immeuble, ils vont le vendre par compagnie. Ça va coûter 1000 \$ de frais de notaire pour sauver 20 000 \$ ou 25 000 \$ de frais de taxation. Ça, ce n'est pas permis pour les gens qui vont divorcer, avoir un enfant ou qui prennent leur retraite.

Ça va avoir un impact sur la construction également. Les constructeurs, pour contourner, ils vont vendre le terrain puis ils vont faire un contrat de construction plutôt que de vendre un immeuble bâti dans le cadre d'un développement. Ce qui n'est pas nécessairement avantageux pour le consommateur. Et il faut comprendre que, présentement, on parle d'un impact. Si on va dans la première tranche qui va jusqu'à 250 000 \$, c'est 66,7 % d'augmentation. On trouve ça difficile, nous, les gens de l'immobilier de dire à nos clients: Vous avez juste à payer, ce n'est pas tellement plus. On croit que c'est beaucoup plus dans les circonstances.

Et pour la taxe foncière en général, on voudrait quand même mentionner que la taxe foncière, c'est une taxe sur le capital. On parle de toutes sortes de moyens de relancer l'économie de la construction puis à chaque fois que quelqu'un veut ajouter un garage, une verrière ou quelque chose comme ça, on rajoute des taxes et ça va être encore pire. Alors, les gens disent: Mon projet je ne le réalise pas. Mais, celui qui ne réalise pas son projet de se construire un garage, il ne fait pas travailler un entrepreneur. Celui qui ne bâtit pas une verrière, il ne la fait pas.

Les gens se privent parce que dans la propriété, on taxe le capital. Et ça, nécessaire-

ment, ça empêche les gens de posséder et on n'est pas sûrs que la taxe municipale finalement ne devrait pas taxer les services qu'on utilise parce qu'une maison de 200 000 \$, ça ne coûte pas plus cher à desservir qu'une maison de 400 000 \$ mais celle de 400 000 \$ est souvent deux fois plus taxée. Et ça, c'a pour effet qu'il y a beaucoup moins de grosses maisons de bâties et ça empêche notre économie de tourner. On a de la misère à penser qu'on prend des moyens pour empêcher l'économie de tourner d'un côté, puis qu'on essaie par d'autres programmes de la relancer, tel que Mon taux, mon toit.

Je vous remercie en terminant de nous avoir permis de nous exprimer. On aurait aimé vous présenter un beau mémoire. Mais seulement, malheureusement, le temps alloué était trop court et, comme l'a dit mon confrère: Bien, pour quelqu'un qui est président bénévole d'une association qui est en commission parlementaire, c'est-à-dire qu'il y a une loi de courtage qui est sur le tapis, qui passe sa journée là-bas, c'était difficile de vous fournir des écrits de ça. Mais on est ouverts pour répondre à vos questions. Merci.

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

M. Ryan: Oui, Mme la Présidente. J'ai écouté avec intérêt les observations qui viennent de nous être livrées par les porte-parole de l'Association de l'immeuble du Québec. Vous autres, c'est des propriétaires d'immeubles que vous représentez, pas des agents d'immeubles.

M. Pigeon: Non. Nous, on représente des agents d'immeubles. Nous, on est des intermédiaires de marché. Notre principal commerce, c'est de prendre une maison à vendre et de trouver un acheteur.

M. Ryan: Très bien.

M. Pigeon: Dans la maison existante, majoritairement.

M. Ryan: Très bien. Vous avez dit que pour que la réforme produise des résultats équilibrés, il faudrait qu'elle soit accompagnée, surtout en raison de certaines mesures fiscales qui devront en découler, de programmes soutenus favorisant l'accès à la propriété. Comme vous le savez, le gouvernement fait beaucoup de travail dans ce secteur-là. Nous avons le programme AMI, que vous connaissez sûrement qui produit d'excellents résultats, qui permet l'accès à la propriété familiale pour un foyer ayant au moins un enfant, qui fournit une aide financière appréciable pour l'acquisition d'une unité d'habitation, soit neuve, soit usagée et auquel s'inscrivent chaque mois de très nombreux ménages. Le programme devait expirer au mois de mai, le

gouvernement l'a prolongé jusqu'à la fin de l'année et s'il n'en dépend que du ministre responsable de l'habitation, le gouvernement sera saisi de recommandations visant à le poursuivre parce que c'est un excellent programme. Le programme Mon taux, mon toit connaît un départ un petit peu lent à cause de la situation générale qui prévalait dans l'économie, mais depuis le mois d'avril, les inscriptions se sont mises à se multiplier. Aujourd'hui, le programme va très bien et il est très généralement apprécié à travers le Québec. Je suis sûr qu'un organisme que nous entendrons ce soir, l'Association provinciale des constructeurs d'habitations du Québec, nous en dira du bien. Alors, de ce côté-là, je souscris à ce que vous avez dit. C'est important qu'il y ait des programmes de soutien de l'accès à la propriété.

Vos observations concernant les droits sur les mutations ont été notées avec attention. Je pense que nous avons visé à ce que les taux restent concurrentiels par rapport à ceux qui existent dans la province de l'Ontario, en particulier dans la région de Toronto. Les taux que nous avons sont à peu près comparables, légèrement inférieurs d'après ce que je crois comprendre à ceux qu'on a en Ontario.

Je prends note de vos objections, mais je n'y souscris point. Tout ce que vous avez dit est vrai, mais c'est parce qu'il y a d'autres éléments qu'on peut ajouter également. Je ne veux pas faire tout ce plaidoyer-là parce que nous n'avons pas beaucoup de temps, mais en tout cas, je vous assure que j'ai bien noté ça.

Je voudrais vous poser une question. Je n'ai pas compris clairement votre position concernant l'éventuelle surtaxe sur l'immobilier non résidentiel. Est-ce que vous avez émis une opinion là-dessus dans votre présentation, M. Pigeon?

M. Pigeon: Oui, on a émis nécessairement que le fait d'avoir deux taux de taxation, ça pourrait inciter une municipalité à faciliter un changement de zonage pour le mettre commercial plutôt que résidentiel. Alors, on croit que ça peut nuire au développement résidentiel parce que les administrateurs municipaux sont face à des budgets comprimés, d'accord. On met un incitatif au développement commercial, à le rendre prioritaire sur le développement résidentiel dans certaines régions. Et on voit un danger de ce côté-là.

M. Ryan: Oui. Le danger n'est pas trop grand parce que la tendance n'est pas à l'expansion commerciale beaucoup, ces années-ci quand même à travers le Québec.

M. Pigeon: M. Ryan, ça dépend des secteurs. Il y a des endroits où on voudrait conserver des secteurs résidentiels. Vous savez qu'un secteur commercial, ça s'étend, ça s'étend. Ça n'a pas de limite. On ne sait pas comment faire

pour le freiner. Or, dans certains endroits, ce n'est pas un problème général, mais dans certains endroits, la tentation va être là pour la municipalité de favoriser ce qui est le plus payant, pour taxer moins le monde et ça, au détriment d'habitations résidentielles.

M. Ryan: Maintenant, je vous rappellerai seulement que la dimension véritable de l'entreprise que définit le projet de loi 145, reste relativement modérée, tout compte fait. J'ai fait des calculs ces jours derniers, de nouveaux calculs, parce que nous en avons fait continuellement depuis quelques mois. Grosso modo, l'impact de la réforme à travers le Québec, à supposer qu'on l'applique entièrement sur le foncier général, ça représenterait une moyenne de 0,10 \$ par 100 \$ d'évaluation à travers tout le Québec.

Évidemment, si on répartit cet impact entre le résidentiel et le non-résidentiel, suivant des proportions variables qui seront laissées au jugement de chaque municipalité, on arrive à un impact qui n'a rien de catastrophique, qui n'a rien même d'excessif et qui doit être accepté, à mon avis, si nous voulons que tous ces discours que nous nous servons continuellement au sujet de la nécessaire discipline qui doit exister dans les finances publiques et de l'indispensable redressement qui doit être entrepris, si nous voulons que ces discours-là aient du sens, il va bien falloir que ça se traduise par des mesures concrètes.

(21 h 45)

Et le gouvernement a estimé, après avoir regardé l'ensemble du champ de la fiscalité, qu'il existait de ce côté un espace relatif; pas illimité, c'est sûr, mais un espace relatif qui pouvait être utilisé sans danger, pour le développement économique. On a étayé cette option que le gouvernement a retenue sur de nombreuses données statistiques et économiques qui ont été mises à la disposition de tous les intervenants par le ministère des Finances. Je crois que si on en reste à ces limites... Évidemment, si une municipalité allait dire: Là, on augmente de tant l'année prochaine et de tant, ça c'est la faute des gens à Québec - je ne nommerai pas le responsable en particulier - des gens à Québec: le député de Rimouski, le député de Montmagny-L'Islet, etc., pas le ministre des Affaires municipales.

À ce moment-là, ça serait injuste. Il y en a qui se préparent déjà à faire ça. Il y en a qui ont augmenté... Il y a un maire qui est passé ici pas plus tard que ces jours derniers; il est venu nous affirmer que, dans sa ville, c'avait augmenté de 5 % depuis un certain nombre d'années. On regarde les 4, 5 dernières années, c'est 10 % par année et on va dire: Ça, c'est tout la faute de Québec. Ce n'est pas vrai.

Encore une fois, je vous le dis, l'impact exact de la réforme demeure, tout compte fait,

limité, mais toutes les observations que vous nous avez faites, nous les prenons en bonne part. Étant donné le rôle névralgique que vous jouez à titre d'agents intermédiaires, soyez assurés que nous pensons à votre travail. La ministre responsable des Institutions financières nous le signale souvent; elle veut renforcer l'encadrement professionnel de votre profession pour que vous soyez mieux en mesure d'accomplir un travail de haute qualité professionnelle. Soyez assurés que nous considérerons avec beaucoup d'attention le point de vue que vous nous avez communiqué et, s'il y avait d'autres effets que vous n'auriez pas mentionné ce soir et que vous voudriez porter à notre attention, nous serons disposés à les accueillir en tout temps. Merci beaucoup.

M. Pigeon: Merci, M. le ministre.

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

M. Dufour: Oui. J'avais... Le 0,10 \$, on commençait à l'oublier quelque peu, mais comme le ministre en parle, on est bien obligé d'en parler aussi. Le 0,10 \$ d'augmentation dont on parle, c'est une moyenne provinciale. C'est évident que ce n'est pas beaucoup, mais il faut additionner ça aux 0,13 \$ de l'an passé. Puis il y a 150 000 000 \$ qui n'ont pas été distribués, qui vont être pris ailleurs; ça fait 0,29 \$ sur deux ans. C'est évident que sur les 5 % de taxes de l'an passé, il me semble que c'est entré aussi en ligne de compte, la taxe scolaire. C'est 3 300 000 000 \$ dans les deux dernières années de taxation nouvelle sur le dos des contribuables québécois. Il ne faut pas faire le jeu du ministre des Affaires municipales qui essaie de nous convaincre parce que, au moment où on se parle, vous n'avez pas existé; vous existez à partir de ce soir parce que, ce soir, c'est 0,10 \$ qu'on vous impose. Si vous payez 0,00 \$ ou bien 0,10 \$, vous allez applaudir et vous allez dire: Je n'aime pas ça, mais je vais le donner pareil, et moi, je ne vous blâmerai pas. Je vais trouver que ça s'inscrit dans un cadre normal.

Mais ce n'est pas ça, la bataille. La bataille, les gens sont venus nous dire **que** ce n'est pas fini; il y a des iniquités et il y a des inégalités, puis il y a un fouillis. Le ministre nous annonce qu'il va y avoir un paquet de papillons qui vont amender la loi. Il a de bonnes propositions; il saute sur toutes les propositions que les gens sont venus nous porter et ça a bien du bon sens; moi, je ne sais pas comment on va les traduire. Puis il semble que, demain après-midi, on va commencer à étudier article par article. La commission parlementaire n'est pas finie et on est prêt à continuer. Il semblerait - ce n'est pas officiel - mais si on commence cet après-midi, comment on va traduire ça dans la législation? Ça ne tombe pas du ciel. Les chiffres qu'il a, il les garde pour lui. L'Opposi-

tion n'y a pas accès. C'est comme la bourse. Ça varie d'une journée à l'autre, d'une heure à l'autre. Nous autres, on attend qu'il nous donne ça goutte à goutte. Il y a le supplice - mais disons que, moi, je n'en souffre pas - de la goutte d'eau. Le ministre a le supplice de la goutte d'information. La minute de l'information.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Dufour: C'est curieux, mais on vit ça avec lui depuis trois ans. On apprend à le connaître. Tout le monde dit qu'il a une rigueur extraordinaire. Mais là, j'aimerais que... On a essayé de lui donner un peu de pâture et de l'aider. On essaie de l'aider pour qu'il soit un bon ministre parce que, là, il va passer pour un mauvais ministre parce qu'il ne défend pas les contribuables et il ne défend pas les municipalités; il défend son gouvernement et il défend ses propositions. Je pense qu'il ne faut pas être dupe de ça. Il faut le voir comme il est.

On ne parle plus de réforme là, on parle de propositions, et on ne parle pas de principe; des principes, il n'y en a pas. Le principe qui sous-tend tout ça, c'est le transfert de... C'est un manque de caisse ou un court de caisse du gouvernement du Québec qui est pelleté ailleurs. Ne nous faisons pas d'illusions; on va appeler un chat, un chat. Mordu par un chien ou une chienne, c'est mordu pareil. Moi, ça ne me dérange pas du tout. Je n'ai pas peur de voir ce qui se passe par rapport à ça.

On ne posera pas beaucoup de questions, mais vous me dites... On vous a écouté parce que ça devient un peu plus difficile, parce que vous aviez beaucoup de matière, mais juste l'entendre, ce n'est pas comme le lire et l'entendre. Je veux tout de même vous remercier de votre présentation au départ, et je voudrais vous poser une question, à savoir que vous dites que, depuis quatre ans, les municipalités ont commencé à évaluer les propriétés à leur juste valeur marchande.

Une voix: Oui.

M. Dufour: Est-ce que c'est tout l'ensemble des municipalités du Québec ou si c'est juste des cas particuliers?

M. Pigeon: À ma connaissance, les rôles d'évaluation, dans la grande majorité des municipalités, ont été refaits et, dans les municipalités comme Québec ou Montréal, dans les grands centres, dans les municipalités... Remarquez une chose, c'est que le milieu de l'immobilier est beaucoup plus actif en milieu urbain et, dans les milieux urbains, les propriétés ont été réévaluées. Mais, quand je parle de grands centres, je ne voudrais pas limiter ça à Québec ou Montréal. Vous allez aller à Chicoutimi, Trois-Rivières, ça été fait. Maintenant, il peut y avoir des petites

municipalités où ça n'a pas été fait, mais il faut comprendre que le courtier en immeubles et l'agent d'immeubles sont beaucoup plus actifs dans les grandes municipalités.

M. Dufour: Vous exercez votre profession surtout dans la région de Montréal, j'imagine.

M. Pigeon: Moi, à Québec.

M. Dufour: À Québec...

M. Pigeon: Mais seulement, il y a...

M. Dufour: Montréal, ça va. Parce que je sais que, dans la région de Montréal, la région de Québec, les grands centres, ils ont de la difficulté à accepter de s'ajuster à l'heure de la réforme sur la fiscalité au point de vue de l'évaluation. C'est une obligation, mais il y a eu des extensions et, ça, ça a amené un certain nombre de problèmes, ce qui fait, par exemple, que l'étalement des augmentations, ça a été demandé encore par des grands centres, et on l'a appliqué à tout le monde. Vous savez que, dans ce projet de loi, qui est une loi fourre-tout, on va accepter un choix. On va donner un choix. Les municipalités vont appliquer ou pas; l'étalement d'augmentation trop brusque de hausse de taxes, soit en montant soit à la baisse, ça va se faire. Ce qui me fait dire qu'on était supposé légiférer moins et mieux; moi, je dis: On légifère moins et mal. C'est ça, parce qu'on n'a pas la pratique trop trop et quand on le fait, on ne le fait pas bien, ça fait que c'est à la dernière minute et, moi, je le sais. La loi sur la fiscalité, vous savez ce que ça veut dire: 90 articles, 89 amendements. Ça, ce n'était pas le record... Si c'est une moyenne, en tout cas, c'est une moyenne un petit peu exagérée, mais j'ai vécu ça, le face à face avec le ministre des Affaires municipales... pas celui-là, mais un autre que je ne nommerai pas. Vous avez parlé... Les transferts vis-à-vis des municipalités - je ne sais pas si j'ai bien compris - pourraient - vous pouvez me remettre à l'ordre ou à l'heure... Est-ce que j'ai bien compris que vous avez dit que ça serait positif pour les municipalités, ces transferts de taxes?

M. Pigeon: Nous autres, on a dit: En autant qu'il y aura les réductions d'impôt appropriées, le fait que les municipalités gèrent leur territoire pleinement, on n'est pas contre le principe en général, d'accord. Que les municipalités assument leurs dépenses et leurs responsabilités, ça rend ça plus proche des citoyens et c'est en autant qu'il y a la compensation.

M. Dufour: Oui, je comprends, c'est évident et c'est l'argumentation des municipalités. Si on a des transferts de sommes correspondantes, il n'y a pas d'objection à l'administrer. C'est parce

que j'avais cru comprendre que ça pourrait être géré mieux et là, je ne comprenais pas parce qu'il n'y a pas d'augmentation de services dans ce transfert-là. C'est exactement un pelletage, purement et simplement, parce que le fait qu'on remette la sûreté à des petites municipalités, ça n'améliore pas le service; d'ailleurs, il y a eu des démonstrations évidentes.

M. Pigeon: Et si on comprend bien, il y a certaines municipalités qui vont avoir des choix à faire, qui vont avoir le choix de donner des services ou d'acheter des services.

M. Dufour: Mais les petites municipalités, même si elles achètent des services de la Sûreté du Québec, vous savez bien que ça ne va rien leur donner de plus. Je vais vous donner l'exemple de Natashquan qui me semble un exemple farfelu. Natashquan, vous savez, c'est où?

M. Pigeon: Oui.

M. Dufour: Bon. La mère de Gilles Vigneault va fêter son 100e anniversaire. Quand ils en ont besoin, ils vont payer à partir de maintenant pour le service policier. Quand ils font une plainte contre du vandalisme, ça prend deux mois avant de voir la police. Pensez-vous que le fait qu'ils vont payer le service, ça va leur en donner plus? Pensez-vous qu'à la place où ils sont là, il peut y avoir des hold-up très souvent? Il y a à peu près 300, 400 habitants, et ils se connaissent tous par leur nom.

Une voix: C'est une police d'assurance.

M. Dufour: Bon, c'est une police d'assurance au cas où... Mais tout ça pour vous dire que ça ne donne pas nécessairement d'augmentation de services. J'avais de la difficulté à vous suivre, mais là, je comprends bien et Je vous remercie de le préciser parce que, pour moi, c'est évident que plus on va rapprocher les services des citoyens, plus les gens vont avoir quelque chose à dire. Mais là, je ne peux pas faire cette gymnastique-là parce qu'au point de vue de la Sûreté du Québec, même si les municipalités paient, pensez-vous que les municipalités vont pouvoir diriger la police?

M. Pigeon: Certaines municipalités vont pouvoir choisir de se doter d'un corps de police.

M. Dufour: C'est vrai. Donc... Quand vous dites que les taux des programmes d'accès à la propriété, toutes les avalanches de taxes dans les dernières années ont eu un effet démotivant par rapport à l'accès à la propriété, je vous rejoins un peu parce que j'avais dit à un moment donné que toutes ces taxes-là avaient pour effet, dans le fond, d'enlever aux jeunes Québécois et Québécoises même le droit de rêver d'avoir leur

propre maison. Vous donnez un certain nombre de pistes pour dire: Il faut soutenir, et tout ça, et vous l'enlevez d'une main. Avez-vous une ou des suggestions qui pourraient peut-être nous orienter plus encore pour... Comment verriez-vous ça, vous, avec votre expérience?

M. Pigeon: Disons que, quand on parle de programmes d'aide à l'accès, l'une des choses qu'on pourrait avoir dans un premier temps, c'est que quelqu'un paie une taxe de mutation dans sa vie, dans cinq ans ou dans dix ans, ça peut avoir de l'allure. Mais les gens qui sont victimes de ce qu'on a donné, qui en paient à tous les ans parce qu'il se fait du roulement et qu'on veut empêcher le roulement, on croit que c'est injuste de les taxer chaque fois. Il y a des gens qui vont être beaucoup plus taxés que d'autres. Quand on parle de programmes d'aide, une façon d'aider, ce serait de moins taxer. Et, plus vous mettez la taxe municipale élevée, bien, nécessairement, plus c'est difficile d'avoir accès à la propriété.

Alors, il faut comprendre que, nécessairement, c'est difficile pour nous autres de dire: Bien, il faudrait taxer moins. Ça, c'est facile. Il y a quand même des besoins, mais seulement les gens ont besoin de se loger et la question qu'on se pose, c'est est-ce que la solution c'est de faire des maisons, des HLM ou des maisons pour personnes âgées subventionnées plutôt que de permettre aux gens d'avoir leur propre résidence et de prendre l'argent qu'on met sur les programmes pour les HLM et les personnes âgées, de laisser cet argent-là en circulation? Parce que, en bout de ligne, on ne sauve rien. Si on ne fait pas en sorte que les gens acceptent facilement un logement, l'État est obligé de revenir à l'autre bout. Alors, on se dit: il y a une espèce d'illogisme. Il y a un chien qui court après sa queue dans ça. Maintenant... Oui, Serge?

M. Cayer: Si vous permettez, un des problèmes qu'on perçoit avec la taxe sur les mutations c'est l'absence de corrélation entre cette taxe-là et le service qui est sensé être fourni en retour. On peut comprendre qu'une propriété, à la limite, puisse être taxée en fonction de sa valeur et non en fonction du coût de lui fournir des services. Ça devient foncièrement une façon de taxer la richesse des gens, supposément. Mais il ne faut pas oublier que c'est une richesse qui n'est pas encore réalisée. Avec l'immeuble que j'ai acheté à 42 000 \$ et qui en vaut 180 000 \$ aujourd'hui, je n'ai pas 180 000 \$ dans mes poches. Je suis toujours... Je vais peut-être l'avoir la journée où... Je vais sûrement l'avoir, même, la journée où je vais le vendre, mais il n'y a toujours pas de corrélation entre cette taxe de mutation et les services.

À l'époque, lorsque le ministre, si je me souviens bien, c'était M. Garneau, avait présenté cette taxe sur les mutations, ça avait d'abord et

avant tout comme but de financer les coûts qu'encouraient les municipalités lorsqu'on changeait de propriétaire. C'était pour changer dans les registres le nom du propriétaire. On s'était élevé contre le fait que, oui, mais si c'est le cas, pourquoi est-ce qu'on augmente le taux aussitôt qu'on dépasse les 100 000 \$? C'était effectivement une taxe sur la richesse. Mais aujourd'hui encore, la question d'origine doit se poser. Pourquoi exactement est-ce qu'on est en train de taxer une mutation pour financer des services courants d'une municipalité, de quelque nature que ce soit ? Le principe fondamental manque absolument, ici.

M. Dufour: Combien une personne ou combien de fois une propriété... Combien de temps un propriétaire garde-t-il sa maison ?

M. Cayer: Une propriété roule... En principe, d'après l'ensemble du marché, notre participation du marché, on a déterminé, au fil des années, qu'à toutes les cinq années environ, en moyenne, une propriété va changer de propriétaire.

M. Dufour: C'est des statistiques ça ?

M. Pigeon: Oui.

M. Cayer: Oui.

M. Dufour: Si vous vous opposez ou, en tout cas, vous avez beaucoup de choses à dire concernant l'imposition de la mutation immobilière, comment considérez-vous les taxes sur les gens qui bâtissent pour la première fois ? Ça rentre comment, dans votre cheminement ? Les gens qui commencent, ils paient leurs taxes, la TVQ, la TPS sur leur propriété au départ. Il y a un coût. Comment faites-vous la relation ?

M. Cayer: C'est évidemment la taxe, par-dessus la taxe, par-dessus la taxe. Il faut bien réaliser ici que les gens qui achètent une propriété, et surtout si on considère depuis un an, bien, on a la taxe de vente fédérale, la TPS qui, somme toute, est à peu près équivalente à ce que c'était auparavant, semble-t-il, sur l'achat d'une propriété sauf lorsqu'on rajoute les rénovations qui sont faites au fil des années. On paie la TPS par-dessus ça. La TVQ par-dessus. Lors de l'achat, il y a tous les services connexes, les services professionnels des gens qui sont impliqués dans la transaction. Par exemple, on achète une propriété. On a besoin d'un arpenteur-géomètre. On a besoin d'un notaire. On a besoin d'un agent immobilier. Ce sont tous des services qui n'étaient pas taxés auparavant. Ils le sont maintenant au niveau de la TPS. À compter de janvier prochain, ils vont l'être au niveau de la TVQ et on rajoute une autre augmentation sur la taxe sur les mutations.

Mais, il ne faut pas oublier que les gens qui achètent ont un capital restreint. Quand un premier acheteur arrive pour acheter une propriété de 100 000 \$, typiquement, ils vont arriver avec 10 000 \$, 15 000 \$, mais le problème c'est qu'avec toutes ces taxes qui s'appliquent toujours sur l'ensemble du montant, bien, ils s'en viennent tout de suite gruger les 10 000 \$, 15 000 \$ de capital. Ces gens doivent les financer, ces montants-là. L'argent ne pousse toujours pas dans les arbres pour eux. Alors, on se trouve à avoir taxe, par-dessus taxe, par-dessus taxe et le problème c'est: Est-ce qu'il y a véritablement une corrélation, toujours, entre le fait de payer une taxe spécifique et les services qui sont payés par elle ?
(22 heures)

M. Dufour: Là, j'avais presque envie de vous poser la question: Qu'est-ce que vous proposeriez comme alternative ? Puis vous semblez me dire: Tarification des services. Mais là, il y a peut-être d'autres sortes de problèmes parce que...

M. Cayer: Une sérieuse remise en question, M. le député de Jonquière, sur les services qui sont offerts. C'est pourquoi, jusqu'à un certain point, on est favorable au principe mis de l'avant par les réformes en question, c'est-à-dire le transfert au palier le plus près des dépenses du pouvoir de taxation et de le financer. C'est toujours simple pour quelqu'un de dire: Écoutez, je veux m'acheter ci, je veux m'acheter ça et je vais aller chercher l'argent ailleurs. Face à mes électeurs, c'est bien facile. Si je regarde, par exemple, à LaSalle, la ville de LaSalle recherche des sommes... Pardon ?

M. Dufour: Ce serait un beau débat.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci. M. le député de Rimouski. Il reste encore huit minutes pour le côté ministériel. M. le député de Rimouski.

M. Tremblay (Rimouski): Je voulais revenir sur l'autre...

La Présidente (Mme Bélanger): Ah! c'est sur l'autre. Alors merci, MM. Pigeon et Cayer, de l'Association de l'immeuble du Québec.

M. Pigeon: Merci, Mme la Présidente.

M. Cayer: Merci, madame.

La Présidente (Mme Bélanger): On vous remercie de votre participation. Alors, je demanderais à l'Association provinciale des constructeurs d'habitations du Québec de bien vouloir prendre place à la table.

S'il vous plaît! Alors, je suppose... M. LaSalle, président de l'Association provinciale des

constructeurs?

M. LaSalle (Richard): Oui, madame.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, si vous voulez bien présenter les personnes qui vous accompagnent. Vous avez 15 minutes pour faire votre exposé.

**Association provinciale des
constructeurs d'habitations du Québec**

M. LaSalle: M. Rousseau, notre vice-président exécutif, va vous présenter les membres de l'Association.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. Rousseau.

M. Rousseau (Orner): Mme la Présidente, M. le ministre des Affaires municipales, surtout responsable de l'habitation, mesdames et messieurs de ladite commission. Alors, mon nom est Omer Rousseau, je suis vice-président exécutif de l'Association provinciale. Pour débiter, je me permettrais de présenter la table, en procédant peut-être par mon extrême droite. Évidemment, ils sont tous placés à droite. Alors, M. Serge Crochetière, qui est conseiller juridique, M. François Bernier, économiste. Évidemment, M. Richard LaSalle, qui est président de l'APCHQ et, tout près de moi, M. Hugues Moisan, qui est également économiste. Évidemment, je n'aurai pas à intervenir beaucoup dans le débat puisque, effectivement, il s'agit de technicalités et ce sont surtout les économistes qui auront à intervenir.

Dans un premier temps, le président interviendra pour tenter, effectivement, de situer un peu le dossier et, par la suite, il sera suivi d'une présentation, qui se veut une présentation en résumé par M. François Bernier. N'ayez crainte, on ne vous fera pas une lecture de ça. De toute façon, on sait que vous êtes très avare de votre temps. Alors, nous allons faire un bref résumé et nous allons tenter de rentrer dans les 25 minutes que vous allez nous accorder, Mme la Présidente.

Simplement un mot avant de commencer pour vous dire que l'Association provinciale des constructeurs d'habitations, c'est une association qui représente 10 000 entreprises dans le secteur de la construction résidentielle, spécialement. Donc, nous sommes la seule association qui représente vraiment le secteur de l'habitation puisque 80 % à 90 % de tous les travaux sont exécutés par nos membres. Évidemment, nous sommes une association professionnelle et aussi une association de services et nous sommes surtout remarqués par les programmes de garantie que nous avons instaurés, tant au niveau des garanties de maisons neuves que des garanties-rénovation et, également, nous avons fait, je

pense, des preuves dans le domaine technique, des expositions, de même que l'ensemble de la consultation, c'est-à-dire pour les consommateurs qui sont aux prises avec des problèmes dans l'industrie de la construction.

Alors, sur ce, je demanderais tout simplement à M. LaSalle d'introduire ou de situer un peu le sujet dans son débat global.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci. M. LaSalle.

M. LaSalle: Alors, Mme la Présidente, M. le ministre, membres de la commission, permettez-nous un avant-propos que nous croyons nécessaire. Le projet de loi 145 s'inscrit dans un contexte économique détérioré où il est très difficile de trouver des éléments positifs pouvant nous permettre d'anticiper des jours meilleurs. L'économie est en mauvais état et la reprise annoncée sera au mieux très graduelle. Cette incertitude économique s'ajoute à une certaine relative incertitude constitutionnelle qui a des répercussions évidentes sur le marché immobilier. De plus, à peine nous sommes-nous familiarisés avec la TPS fédérale que nous devons nous préparer à l'introduction d'une TVQ déjà augmentée à 8 %. Ces deux taxes, très peu harmonisées, vont probablement ajouter 5 % au prix de vente des logements neufs de 150 000 \$ et moins en 1992; au-dessus de 150 000 \$, l'augmentation sera encore plus forte et la situation est la même dans la rénovation.

Enfin, pour ajouter à nos difficultés, M. le ministre, votre collègue, le ministre du Travail, M. Normand Cherry, nous annonce qu'il part en guerre contre le travail au noir dans l'industrie de la construction. Avec les 62 recommandations du rapport Picard-Sexton, nous sommes dans son coffre d'outils: plus de règlements, plus d'inspecteurs, création d'un fonds de formation des travailleurs pour remplacer, probablement au même coût, le fameux régime proposé de stabilisation du revenu des travailleurs. Comment, croyez-vous, M. le ministre, que notre industrie va pouvoir absorber tout ça? Nous sommes d'accord pour faire la guerre au marché au noir dans l'industrie, mais ça ne doit pas être un alibi pour passer les recommandations de la commission Picard-Sexton. Ce que l'on craint d'ailleurs, c'est que cette guerre se fasse sur le dos du secteur de l'habitation. Comment penser autrement lorsqu'on propose d'interdire à l'entrepreneur oeuvrant seul de travailler quelques fois avec ses outils sur nos chantiers? On cherche à nous enlever un des seuls modes efficaces de répartition des activités qu'il nous restait. De plus, M. Cherry veut réassujettir les travaux de rénovation résidentielle, alors que ce même gouvernement les a désassujettis, il y a à peine quelques années, soit en 1988.

M. le ministre, pour répondre efficacement aux besoins d'accession à la propriété des

ménages québécois, il faut absolument sauvegarder le pouvoir d'achat des ménages en ne surchargeant pas notre industrie d'une suite de taxes ou de règlements et de coûts indirects trop onéreux pour le ménage québécois moyen. En ce sens, le projet de loi 145 vient ajouter à l'érosion du pouvoir d'achat des ménages. Outre nos interrogations sur le véritable fondement de cette réforme, nous craignons particulièrement l'introduction de taux de taxe foncière différenciés, secteur résidentiel et non résidentiel, puisqu'ils marquent un pas de plus vers l'adoption d'un modèle de taxation ontarien dont les incidences sur l'habitation se sont révélées désastreuses.

En marge de la présentation de notre mémoire, je vous pose quelques questions, M. le ministre. Avec toutes ces contraintes, quelle chance raisonnable d'accession à la propriété laissons-nous aux ménages locataires? Pourrons-nous un jour rattraper le taux de propriété de plus de 60 % des autres provinces canadiennes et des États-Unis? Pourrons-nous aussi encore prétendre que la société québécoise favorise ce mode privilégié d'épargne et de sécurité que constitue la propriété?

Moi, je vous remercie et, M. le ministre, je laisserai à M. François Bernier, économiste chez nous, de résumer notre mémoire et peut-être de fournir les réponses détaillées à vos questions. Je vous remercie.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Bernier.

M. Bernier (François): Merci. Eh bien, notre mémoire, premièrement, pour éviter l'effet de choc, a quelques pages seulement. Vous allez le consulter. On prend soin, je pense, de laisser ça en partant. Il est constitué quand même d'annexes qui sont volumineuses et qui, je l'espère, seront très utiles à votre réflexion.

Alors, ce qu'on veut signaler, en résumé bref, c'est que le projet de loi qui est devant nous est quand même quelque chose de considérable pour notre industrie. On réalise très bien qu'il est fondé sur certains principes, et vous en faites mention dans toute votre approche. On constate, par exemple, qu'il doit également tenir compte de certaines contraintes, et vous faites moins mention de ces contraintes-là. Alors, c'est à nous, peut-être, de vous indiquer les contraintes qui nous semblent quand même importantes à retenir. Ces contraintes seraient peut-être de deux ordres, pour l'instant. Il s'agit, dans un premier cas, des contraintes qui nous sont indiquées, au fond, par les grands principes de la finance publique elle-même. À cet effet-là, je vous réfère tout simplement au mémoire qu'on dépose également, qui est une étude commandée au groupe Secor, qui sont quand même des gens très respectés dans le domaine et qui, je pense, questionnent définitivement l'approche du gouvernement au niveau

de la finance publique elle-même. Alors, c'est peut-être matière à réflexion, à ce niveau-là.

Dans un deuxième temps, la deuxième contrainte sur laquelle on tient beaucoup plus à attirer l'attention est que, au fond, le projet doit tenir compte de l'importance de l'accession à la propriété et de l'accessibilité au logement qui sont des enjeux sociaux tout à fait considérables. L'APCHQ a toujours présenté l'habitation comme un domaine d'activité essentiel, un domaine d'activité névralgique. Outre, disons, leur complexité, il faut quand même que les interventions dans le domaine de l'habitation soient cohérentes et coordonnées de la part des secteurs public et privé. On pense que le gouvernement a quand même démontré qu'il partageait une vision, notre vision dans une certaine mesure, du rôle unique de l'habitation en adoptant, à l'occasion, des mesures et des programmes permettant aux ménages de mieux se loger et, parfois, d'accéder à la propriété résidentielle.

Or, la situation du logement au Québec pose un défi. Le taux de propriété n'est que de 55 %, comparativement à 62 % dans l'ensemble du Canada. Pour l'île de Montréal, seulement le quart des ménages sont propriétaires de leur logement. Par ailleurs, on note une demande importante de logements sociaux que l'offre ne comble qu'à moitié seulement. Il y a des études, dont une de Frank Clayton qui a été rendue publique en 1989, qui fait ressortir que les chances des ménages québécois d'accéder à la propriété sont directement reliées aux efforts qui seront entrepris par tous les niveaux de gouvernement afin de préserver l'accessibilité financière au logement. Compte tenu des bénéfices économiques et sociaux liés à la propriété résidentielle, il nous semble qu'un rattrapage du taux de propriété canadien est quand même un objectif social des plus désirables.

Le moyen d'y arriver serait bien sûr d'éviter les hausses injustifiées du coût du logement. Or, les hausses de taxes induites à court terme comme à long terme par le projet de loi 145 vont directement à rencontre de cette sage orientation. De plus, les gains anticipés par la réforme seront diminués par les sommes supplémentaires qu'il faudra consacrer au logement social. Dans l'élaboration de ce projet, le gouvernement a entièrement négligé de prendre en considération les contraintes sociales de l'accession à la propriété et de l'accessibilité au logement. Voilà pourquoi, en définitive, l'APCHQ ne peut accepter ce projet dans sa forme actuelle.

Nos collègues qui sont passés précédemment ont mis en lumière une discussion intéressante à propos des taux de mutation qui sont un des deux éléments sur lesquels on aimerait discuter maintenant, le deuxième étant l'introduction des taux différenciés. Peut-être pour ajouter à ce qui a été dit avant ou pour réaffirmer ce qui a été

dit avant, nous aussi, on a la conviction profonde que les taux de mutation, l'introduction de taux de mutation obligatoires, de taxes de mutation obligatoires auront un impact, premièrement, essentiellement dans le secteur résidentiel, pour la simple et unique raison que, dans le domaine non résidentiel, la plupart des transactions se font par le biais d'échange d'actions ou d'autres façons, de façon à éviter, au fond, l'échange du bien foncier lui-même. Donc, c'est le résidentiel qui supporte essentiellement la facture des droits de mutation.

(22 h 15)

Dans un deuxième temps, il ne faut quand même pas oublier que l'augmentation des droits de mutation, on peut la chiffrer à peu près à 300 \$, simplement dans le cas d'une habitation ordinaire de 100 000 \$. Ça vient s'ajouter à l'ensemble. Quand on disait, tout à l'heure: Une taxe sur une taxe, sur une taxe, c'est quand même vrai. Je veux dire: On a la TPS qui est maintenant arrivée et on a un contexte économique quand même difficile, qui a été rappelé par M. LaSalle. Et, si on songe à 1992, avec l'entrée en vigueur du projet, il faudrait ajouter à ça la TVQ qui, on le sait très bien, prendra vigueur à ce moment-là.

Donc, n'oublions jamais qu'on a beaucoup de clients qui sont à la marge, en bordure de l'accession à la propriété et on les voit régulièrement visiter les projets des entrepreneurs, hésiter et retarder leur décision d'achat. Chaque tranche additionnelle de coûts qu'on vient imposer comme ça, de façon indirecte à l'habitation, retarde, enfin, ces gens-là. Donc, une augmentation de 67 % des droits de mutation, telle qu'elle est proposée ou tel qu'on peut le vérifier dans notre exemple, ici, c'est quand même considérable.

Pour ce qui est du reste de la réforme, l'autre message est clair et je suis sûr que d'autres l'ont dit: Lorsqu'on n'a pas la base foncière suffisante, c'est le résidentiel qui devra supporter les frais de la réforme. Il est donc clair qu'il y aura des possibilités ou, à la limite, il est possible qu'une ville soit complètement obligée de se tourner vers le résidentiel pour assumer le financement de la réforme. C'est donc à ne pas oublier.

Le projet de loi 145, par le biais de l'introduction des taux différenciés pour le secteur non résidentiel, ouvre la voie - et c'est notre deuxième point - à l'adoption du modèle ontarien en matière de taxation municipale. On en a discuté plus tôt, c'est bon de pouvoir y revenir pour peut-être éclairer davantage ce point-là. Ce qui s'est passé en Ontario, essentiellement, c'est qu'on a vu, au fil des années, l'introduction de ce taux différencié là et les décideurs locaux ont trouvé, tout à coup, beaucoup plus intéressant... C'est-à-dire que s'il y a quelque chose à développer, c'est de se tourner vers le secteur non résidentiel. Beaucoup plus

payant!

Avec le temps, le secteur résidentiel lui-même est devenu quelque chose de pas du tout intéressant à encourager. La créativité financière s'est installée chez les décideurs locaux et ils ont introduit l'instrument idéal, en fait, pour rattraper la différence de fonds qui leur manquait, le manque de fonds, et c'étaient les taxes de lotissement elles-mêmes. Pour avoir une idée de ce que ça peut représenter... En tout cas, on a noté dans notre mémoire, à la page 17, que grosso modo, pour une habitation résidentielle bien ordinaire, **unifamiliale**, en Ontario, selon l'état de la situation actuellement, on constate que les taxes de lotissement sont de l'ordre de 9000 \$ à 15 000 \$, facilement, par lot. C'est la façon qu'ont trouvée les décideurs locaux, là-bas, pour combler la différence de revenus, presque à perte, qu'ils ne pouvaient pas rattraper **autre**ment à cause des taux différenciés beaucoup plus avantageux dans le secteur commercial ou, en fait, dans le secteur non résidentiel.

Donc, nous craignons l'arrivée des taxes de lotissement à la suite de l'adoption du projet de loi 145. Certains prétendront que les municipalités n'ont pas le pouvoir de taxer de cette manière, mais ne soyons pas **naïfs** au point de croire qu'elles ne se trouveront pas un moyen d'accéder à une forme de taxation semblable si elles y sont contraintes. Je pense qu'il est assez clair que c'est à ça qu'on se destine. Le projet reconnaît très clairement que c'est l'introduction de taux différenciés, là, qu'on vient de faire.

À quoi devons-nous nous attendre avec des taux différenciés? Bon, bien, pour revenir à une étude qu'on vous soumet en annexe - celle de Secor - elle nous dit que si on adopte le modèle ontarien au sens où les municipalités édictent une taxe de lotissement de 10 000 \$ par nouvelle construction, bien, au Québec, ça correspond à 25 000 ménages locataires qui, soudainement, seront évincés du marché ou de toute chance raisonnable d'accéder à la propriété. Donc, c'est considérable et si on veut mettre ça en perspective, bien... On a parlé du programme AMI qui, effectivement, est une belle **entreprise** et **qui**, en trois ans, a permis à 40 000 ménages d'accéder à la propriété. Donc, s'il y a 25 000 ménages qui sont déplacés par l'introduction des taux différenciés, il faut réaliser qu'on est peut-être en contradiction avec nous-mêmes. Combien de temps?

La Présidente (Mme Bélanger): Vous avez dépassé votre temps de deux minutes, monsieur.

M. Bernier: M'en donnez-vous deux autres?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Bernier: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est parce

que le temps de discussion va être plus court.

M. Bernier: Merci bien. Alors, au niveau des messages - et je vais passer directement à la conclusion et aux recommandations - nous favorisons une taxe foncière uniforme pour le secteur... pour tous les secteurs. Donc, pas question de taux différencié, à notre avis, pour ses effets pervers à long terme, c'est tout à fait inacceptable comme avenue.

On s'oppose également aux droits de mutation puisque les droits de mutation, comme on l'a dit, je pense, frappent directement, à court terme et un peu trop fort les premiers acheteurs.

Le gouvernement doit en bout de ligne réexaminer son projet à la lumière de certaines contraintes qui nous semblent important de ne jamais négliger. Outre les principes de finances publiques, le gouvernement doit veiller à ce que l'accession à la propriété et l'accessibilité au logement ne soient jamais compromises.

Et, en définitive, le gouvernement doit surseoir à sa réforme de la fiscalité locale, réviser son projet à la lumière des principes reconnus de saine gestion des finances publiques et établir un nouveau pacte, ce qui est quand même un aspect important - le pacte qu'on peut établir avec les instances locales qui, je pense, sont échaudées à ce moment-ci - donc, un pacte qui pourra quand même donner une direction à long terme et une respectabilité un peu plus forte à ce projet-là. Merci beaucoup.

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

M. Ryan: Oui, Mme la Présidente. Il me fait plaisir de saluer les dirigeants de l'Association provinciale des constructeurs d'habitations du Québec. Nous avons eu à transiger passablement avec vous au cours des derniers mois dans le secteur de l'habitation, et je veux vous exprimer mon appréciation pour la collaboration dont vous avez fait montre à l'endroit du gouvernement en matière d'habitation.

Je ne parle pas à propos de ce projet-ci parce que la collaboration est un petit peu plus réduite ce soir, mais il est bon que l'on sache du côté de l'Opposition que des rapports de collaboration très active existent entre le gouvernement et vous dans le domaine où vous avez vraiment compétence, celui de l'habitation.

Vous avez souligné, à juste titre, les résultats magnifiques du programme AML, et je ne cesse de le souligner à l'intention du député de Shefford qui en parle peu souvent de son côté, pour des raisons qu'on peut comprendre. Le programme Mon taux, mon toit, après un départ un petit peu lent, s'en vient très bien. Nous l'avons ajusté, comme vous le savez, pour tenir compte le plus largement possible des représentations que vous nous aviez faites. Je pense que

nous nous en réjouissons de part et d'autre. Si vous voulez le commenter tantôt, j'en serai très heureux. Je veux vous assurer qu'en ma qualité de ministre responsable de l'habitation, j'accorde une très grande importance à ce secteur, non seulement pour le gouvernement et pour les familles, ou les ménages immédiatement bénéficiaires, mais pour la santé de l'économie. Pour la santé de l'économie, le secteur de l'habitation est un secteur tout à fait capital.

J'ai pris note de vos observations concernant les intentions exprimées récemment par le ministre du Travail, et je lui ferai part de vos observations dès demain, s'il est présent à Québec. Je lui ferai part de vos observations; je lui ferai remettre une copie de votre mémoire et je l'inviterai à en prendre connaissance avec attention. C'est vrai que vous représentez une très grande partie des constructeurs d'habitations au Québec et que vous avez par conséquent dans ce secteur une expertise très importante.

Dans votre mémoire, il y a deux propositions principales d'après ce que je peux comprendre, lesquelles malheureusement sont toutes les deux plutôt négatives. Il n'y a pas beaucoup de suggestions positives dans votre mémoire. Il y a un problème pour le gouvernement, là; au point où nous en sommes, il fallait augmenter légèrement le fardeau fiscal. Il fallait l'augmenter légèrement parce que le déficit, autrement, va continuer d'augmenter et puis ça, ça joue contre vous autres. Si nous laissons le déficit monter continuellement, ça dessert vos meilleurs intérêts, dans votre secteur comme dans les autres secteurs de l'économie.

Alors là, il s'agissait de décider si on allait augmenter légèrement le fardeau fiscal en recourant uniquement aux sources provinciales de revenus ou si on allait également regarder dans les autres sources de revenus publics. Le gouvernement doit chercher un équilibre dans tout l'ensemble. On a décidé d'en prendre une part, somme toute assez modeste, du côté des sources de revenu municipales parce que nous avons constaté qu'il y avait là un espace disponible, tenant compte de notre situation de comparabilité avec l'Ontario. On peut discuter ce choix-là, on pourrait discuter à l'infini, mais le gouvernement l'a fait, et puis je pense que les données sur lesquelles s'appuie son choix sont des données qui sont très bien défendables.

Maintenant, vous nous dites que les droits sur les mutations, c'est dangereux. Nous ne partageons pas votre opinion sur ce point. Je pense que les taux que nous proposons dans le projet de loi 145 restent des taux qui sont quand même raisonnables. Vous savez, on parle beaucoup, on souligne surtout les aspects négatifs, mais il faut voir les aspects positifs aussi. Dans un discours que je faisais à l'Assemblée nationale le 22 mai, j'ai donné des extraits d'un article qui était paru dans la livraison de mai du périodique **Affaires Plus**. On indiquait dans cet article

qu'une résidence principale qui avait été payée 18 389 \$ en 1972 à Montréal valait 89 040 \$ en 1989, 17 ans plus tard, soit une appréciation annuelle de 9,3 % sur une base de 18 ans. Et vous en avez vendu des maisons, bien plus que moi, vous autres. Moi, il m'est arrivé de participer à quelques transactions, puis j'ai vécu expérimentalement ce qui est raconté ici. Encore ces temps derniers, j'ai été témoin de deux transactions dans cette période de récession, là, à Montréal, des logements de valeur modeste et où le vendeur a pu réaliser une appréciation significative sur le prix qu'il avait payé l'année précédente, mais ça, on n'en parle pas quand on fait la critique. C'est comme si tout était gelé du côté des avantages et qu'il n'y avait qu'une accumulation de désavantages. Il faut voir les deux côtés et je vous signale que les côtés positifs sont quand même importants.

Je suis conscient des difficultés actuelles de l'économie, soyez-en assurés. Le gouvernement en sait quelque chose par les pressions qui s'exercent sur lui et par la diminution du rendement des impôts. Alors, celui-là, je pense que nous pouvons le supporter. Je pense que va continuer l'appréciation du terrain surtout dans des régions comme Montréal, par exemple. C'est inévitable que le terrain continue de s'apprécier. C'est la base de la propriété à cause de la rareté du terrain. Vous voulez bâtir quelque chose à Montréal aujourd'hui, il faut chercher parce qu'il n'y a pas beaucoup d'espace, nous le savons tous. Alors, je pense que de ce côté-là, la mesure est convenable. Ailleurs, en province, il y a plus d'espace mais les prix sont moins élevés, par conséquent.

Le droit sur les mutations: Une propriété de 50 000 \$, ça va être un droit de mutation qui va équivaloir à 250 \$; c'est cinq dixièmes de 1 %, 250 \$. On peut bien faire du drame puis tout, mais je pense que celui qui vend la propriété 50 000 \$, il y a 250 \$ pour cette transaction-là. Il va payer à la municipalité en retour de la contribution de la municipalité à l'appréciation de sa propriété. C'est ça qui est le lien, parce que tous les services qu'il reçoit de la municipalité contribuent à l'accroissement de la valeur de sa propriété. C'est une contribution minime qui lui est demandée, et je ne pense pas que ce soit exagéré.

Vous en avez contre les taux différenciés. Je vous comprends parce que ça a été la doctrine établie depuis très longtemps au Québec puis on pensait bien que c'était une doctrine immuable. Le gouvernement innove sur ce point précis d'une manière qui est quand même assez répandue aujourd'hui, ailleurs. Nous ne sommes pas seuls, nous étions davantage isolés en nous cantonnant dans un espèce de stéréotype qui remontait plutôt à une autre époque. Je pense que l'ouverture modeste que nous faisons de ce côté-là n'est pas de nature à nuire à la propriété résidentielle puis je ne pense pas que ça va nous

conduire... Éventuellement, il faudra considérer la possibilité que vous évoquez par rapport à l'Ontario; il n'en est pas question maintenant. Ça demandera des études approfondies. Il faudrait voir le pour et le contre là-dedans.

Mais, en tout cas, moi, je ne vois pas trop les difficultés insurmontables. Je vais vous poser une question, M. LaSalle qui êtes un homme de grande expérience dont j'ai appris à estimer le jugement, puis le sens pratique. Quelle proposition auriez-vous faite au gouvernement, vous, pour améliorer sa situation générale, qui aurait été meilleure que celle que nous mettons de l'avant? (22 h 30)

M. LaSalle: M. le ministre, notre devoir était d'étudier autant que possible les effets du projet de loi 145 et nous sommes peut-être tombés dans la partie négative, mais nous croyons que la partie négative que nous avons détaillée devrait être sérieusement étudiée par votre gouvernement car le pire que nous voyons dans la loi 55, c'est qu'il refuse à une grande majorité de jeunes ménages le droit à l'accès à la propriété par le coût excessif que nous croyons que les municipalités imposeront. Sur le lotissement et aussi en général, pour nous, il y a une augmentation d'au moins 5 % sur le coût de la propriété. M. Moisan.

M. Moisan (Hugues): Si je peux me permettre, M. Ryan, je suis tout à fait d'accord avec vous pour dire que c'est très avantageux d'être propriétaire. Le problème qu'on identifie, c'est qu'il y a des gens qui n'ont pas cette chance-là et il faut absolument les conserver, ces chances-là. Quand on regarde ce qui se passe en Ontario, c'est justement là-bas qu'on doit aller puiser nos exemples à ne pas suivre. C'est ça qui est notre point de vue parce que c'est en 1989 qu'on a fait réaliser l'étude par Frank Clayton et on a dit: Tu es en Ontario, tu sais ce qui se passe là-bas. Dis-nous ce qui s'est fait là-bas et qu'on ne doit pas répéter au Québec. Une des grandes conclusions de son étude, c'étaient les taux différenciés et c'est ce qui a amené, en Ontario, les taxes de lotissement et une série d'autres réglementations ou taxes indirectes qui ont fait que la propriété est devenue de plus en plus inaccessible.

On a un tableau dans notre mémoire où on voit les différences de prix entre Montréal et Toronto. Il y a une quantité de réglementations municipales qui sont responsables de ces différences-là et la principale source de ça, ça a été les taux différenciés. On comprend qu'aujourd'hui, ce que vous proposez, la différence n'est pas si énorme que ça par rapport à l'ancienne taxe d'affaires, etc., mais on vient de mettre le pied, si vous voulez, à l'étrier et le cheval va partir et on va être obligé de suivre avec. Ça, c'est le danger qu'on identifie, puis si on a une suggestion à faire, c'est d'avoir des taux unifor-

mes pour l'ensemble des types de propriété dans les municipalités; de cette façon-là, l'ensemble de ces propriétés vont recevoir une forme de traitement équitable ou, en tout cas, qui ne sera pas biaisée par le fait qu'on a des sources de revenue différentes selon un type de propriété ou l'autre.

M. Ryan: Moi, je ne vois pas le lien de causalité entre les deux. Pour être franc, je pense qu'on peut très bien avoir une surtaxe sur les immeubles non résidentiels pour une partie du programme qui est mis de l'avant sans que ça débouche sur une taxe sur le lotissement. Je ne pense pas qu'on doive établir de lien de causalité entre les deux. Il peut arriver qu'en Ontario on institue les deux pour des motifs propres à l'Ontario. L'Ontario avait un but louable; il voulait assurer le financement des services d'une manière qui engageait directement les bénéficiaires de ces services-là. On peut discuter des effets. Je ne suis pas sûr que ça aille aussi loin que vous le dites, mais c'est évident qu'en Ontario, il y a un certain déclin du marché de l'habitation actuellement, qui est un fait significatif. Il y aurait peut-être eu une inflation de ce côté-là, j'en conviens.

Je vais vous poser une question si vous me le permettez. Je ne veux pas vous engager, mais les droits sur les mutations immobilières, ça existe de toute manière. Déjà, dans plusieurs municipalités, nous les rendons obligatoires pour l'ensemble. Mais je voudrais vous poser une question et ne vous sentez pas piégé. Si vous ne voulez pas répondre, soyez bien à l'aise. Vous autres, est-ce que vous trouvez que ce serait mieux d'imposer ça au vendeur plutôt qu'à l'acheteur, comme c'est proposé?

La Présidente (Mme Bélanger): Vous avez 40 secondes pour répondre.

M. LaSalle: C'est une très bonne question, M. le ministre. Je pense que la réponse, pour nous, devient très difficile parce qu'on veut protéger l'acheteur de logements. Alors, que ce soit l'un ou l'autre, c'est une taxe qui est, pour nous, superflue. Ce n'est pas...

Mme Marois: Le vendeur va l'introduire dans son prix.

M. Ryan: Ce n'est pas une question théorique.

M. Crochetière (Serge): Je m'excuse. Dans l'hypothèse où on représente les constructeurs, évidemment les constructeurs seraient les vendeurs et ça se traduirait dans le prix de vente. Alors, inévitablement, ça accroîtrait le prix de vente.

M. Ryan: Ça, c'est pour les habitations

neuves, mais pour les habitations usagées, il y en a beaucoup de transactions là aussi.

M. Crochetière: Non. Nous, pour notre part, étant des constructeurs d'habitations, ça ferait partie des coûts si vous les imputiez au vendeur et ça se traduirait... Donc, les effets qu'on vous a décrits seraient exactement les mêmes au niveau du frein à l'accession à la propriété.

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

M. Dufour: Oui. Je voudrais d'abord souhaiter la bienvenue aux gens de l'Association provinciale des constructeurs d'habitations du Québec, qui est aussi présente dans toutes les régions, c'est évident. Vous représentez beaucoup de gens avec qui on travaille, avec qui on a déjà, négocié en tout cas. Je voudrais vous dire que votre mémoire apporte un élément excessivement important dans la discussion. Depuis le début des discussions concernant les propositions du ministre des Affaires municipales, la base où il a semblé marquer des points, c'était qu'en Ontario, ça coûtait moins cher. L'Union des municipalités du Québec a pris une hypothèse que le ministre a niée, mais la vôtre, on peut difficilement la contrer parce qu'elle se base sur une étude que vous avez faite concernant le prix de la propriété. La taxe sur le lotissement était à 2500 \$ à peu près en 1974, de 1972 à 1975 et, aujourd'hui, vous nous dites qu'elle est à 10 000 \$. Le ministre vous dit: Ne vous inquiétez pas; même si, nous autres, on fait des taux différenciés, il n'y a pas de problème là parce que ça ne pourrait pas être la même chose qu'en Ontario. Mais je ne suis pas convaincu parce que la volonté de calquer et de copier sur l'Ontario... C'est le gouvernement actuel qui le prend toujours comme exemple, qui nous donne toujours l'exemple de... L'impôt des particuliers, c'est l'Ontario; l'habitation, c'est l'Ontario. Tantôt, je ne sais pas ce qu'on va avoir, mais en tout cas, l'Ontario semble le *modus vivendi*; régulièrement, c'est comme un refrain. Je pense que vous le faites ressortir clairement, ce n'est pas un exemple nécessairement à suivre.

L'un des autres éléments - et je trouve ça extraordinaire - La bible SECOR est un consultant qui nous a frappés depuis les six dernières années. SECOR, c'était la bible du gouvernement actuel, c'était le maître à penser. Je ne sais pas si c'est une coïncidence ou si vous avez voulu confondre un peu, mais connaissant SECOR comme je la connais, je suppose que, comme professionnelle, elle n'est pas arrivée à des conclusions que vous avez souhaitées; elle a fait une étude professionnelle. Que dit SECOR? Elle dit qu'un tel transfert de responsabilités affecterait non seulement le fardeau fiscal des contribuables des municipalités concernées, l'accessibilité au logement des ménages et la

capacité concurrentielle des entreprises, mais viendrait réduire l'efficacité de l'économie et son développement. Il va de soi que le gouvernement du Québec doit maintenir une contribution financière substantielle à la mesure des bénéfices retirés par l'ensemble de l'activité. Et elle en vient à la conclusion, en gros, que ce n'est pas la bonne méthode et que ce n'est pas les principes sur lesquels on doit s'appuyer pour faire de la fiscalité municipale.

Ce n'est pas de même qu'on va relancer l'économie, ce n'est pas de même qu'on va développer la responsabilité des élus, parce qu'elle dit: Ce n'est pas ça, le but visé. C'est vraiment du déstagement de comptes à payer, un court de caisse gouvernementale. Je pense que ça me semble assez évident, et vous avez la tabulation des chiffres. En fait, on va les donner, les prix de comparaison pour deux maisons à peu près similaires. Ça coûte, à Montréal, 137 000 \$ et, en Ontario, 324 000 \$. C'est le double. C'est quelque chose. Ce n'est pas... Quant à moi, je trouve que ça aura beau... Votre mémoire est très révélateur et il parle beaucoup. Le ministre vous a demandé: Quels sont les changements que vous apportez? Quelles sont les propositions que vous faites pour remplacer ce que je vous dis? Je pense que vous en avez une proposition, elle est importante, elle est à la page 25, c'est votre conclusion. Je vais la lire avec vous autres; je pense que c'est important, des fois, de la lire, parce qu'on vient d'avoir le mémoire: "Le gouvernement du Québec doit donc surseoir à sa réforme de la fiscalité locale, réviser son projet à la lumière des principes reconnus de saine gestion des finances publiques afin d'établir un nouveau pacte avec les instances locales. Le tout respectueusement soumis."

Ça, ça me semble une proposition importante, d'autant plus que le montant que le gouvernement va chercher pour la première année à aller jusqu'au prochain budget, c'est 100 000 000 \$. Le Conseil du patronat a dit carrément hier: On va les prendre, les 100 000 000 \$, et étudiez-le un peu plus longtemps. Apportez-nous différentes formules pour qu'on puisse en discuter, qu'on puisse les mâcher comme il faut et on verra ce que ça va donner. C'est un court de caisse, c'est oui. C'est ça que le Conseil du patronat a dit. Imaginez-vous que le ministre a fait le tour de force de concilier la position du Parti québécois, donc de l'Opposition officielle, avec celle du Conseil du patronat. C'est du jamais vu. Non seulement il a réussi ça, mais il a réussi à amener les syndicats aussi avec l'Opposition officielle et avec les patrons, les chambres de commerce. C'est un concert unanime. Ce qu'on demande et ce que la plupart des intervenants ont demandé, c'est: Pourquoi on ne réfléchit pas un peu plus longtemps? Est-ce qu'il y a péril en la demeure? Est-ce qu'il y a un danger qui nous guette? Est-ce que vraiment, si ça ne passe pas, l'avenir de la nation est en

jeu? Mais là, je pourrais bien dire: Bien oui, on peut toujours attendre quelque peu, ce n'est pas plus grave que ça, on doit y penser, on peut réfléchir, mais on ne pourra pas réfléchir plus tard, on a d'autres sujets qui nous préoccupent tellement qu'on ne pourra pas y repenser et depuis trois jours, on a des propositions qui sont autres que les vôtres. Il y a d'autres propositions qui disent: Retirez-le, mais au cas où vous ne le retirerez pas, on va vous proposer autre chose pour la Sûreté du Québec, pour la voirie, qui n'est pas dans le portrait, mais qui... Il y a tout le temps des problèmes ou des solutions à soulever, mais là, c'est intéressant. Il y a seulement un problème; je ne sais pas quand on va trouver le temps pour concilier ou pour cumuler toutes ces propositions qu'on fait avec l'adoption du projet de loi qui va se faire incessamment. Il n'y a pas de temps à la réflexion. Là, vraiment, on est obligés, nous autres, de conclure qu'il y a péril en la demeure, c'est une question de vie ou de mort. Si on ne réussit pas à passer ça, le ministre vient de faillir à sa tâche, une mission qu'il n'aura pas accomplie et il va avoir failli à son devoir.

Moi, je me dis par rapport à ça: Un instant! On peut peut-être y penser un peu plus. Moi, je trouve que, par rapport à votre mémoire, on s'est basé sur des principes et ce n'est pas allé comme ça à peu près. Moi, je l'ai regardé, malheureusement pas assez longtemps. On peut être d'accord ou pas d'accord avec votre mémoire, mais vous soulevez tout de même des points interrogatifs très forts et concernant votre industrie, mais concernant aussi l'avenir des gens qui veulent vivre au Québec. Par exemple, est-ce que vous pensez que ces mesures-là sont de nature à augmenter l'accès à la propriété? Tout à l'heure, on a dit: Non. Vous dites: On est un peuple de locataires jusqu'à un certain point. De quelle façon va-t-on augmenter cette volonté de s'établir et de devenir propriétaire?

Vous n'avez pas parlé de transport en commun. J'ai compris que c'était la construction, mais il y a d'autres éléments pernicieux dans la réforme. Est-ce que vous pouvez me soulever d'autres points que ceux que vous avez démontrés dans votre mémoire qui, aussi, peuvent vous affecter?

M. Moisan: On se concentre essentiellement sur ce qui touche l'habitation. Pour répondre à votre question plus tôt, je pense que le meilleur programme pour favoriser l'accès à la propriété, c'est de veiller, lorsqu'à tout moment on va modifier une politique, un programme, une loi, à ce qu'on n'ait pas d'impact de façon directe ou indirecte sur le coût de l'habitation, de façon à ce qu'on ne pousse jamais le coût plus haut qu'il n'a besoin de l'être en fonction du marché. Ne pas faire comme en Ontario, par exemple, où on peut dire... Parce que l'habitation rapporte moins en termes de revenus fonciers, on

va dire: Dans telle municipalité, ça prend du revêtement de briques pour 100 % de la façade. On sait que ça coûte bien plus cher que tous les autres revêtements. On va imposer un minimum de superficie, etc. De sorte qu'on se retrouve finalement... Non pas par une façon directe. On n'a pas dit que les habitations doivent coûter ça, mais on a dit: Il faut compenser pour une faiblesse de revenus fonciers. Donc, on va aller chercher ces revenus-là d'autres façons, de façon indirecte: taxe de lotissement, évidemment faire payer toutes les infrastructures par le promoteur de sorte qu'il les reporte. On a tout un processus, extrêmement long là-bas, d'approbation des lotissements. Ça peut durer jusqu'à cinq ans. Qu'est-ce que vous pensez que le promoteur fait pendant tout ce temps-là? Il paie ses intérêts et tout le truc. Vous avez, ensuite de ça - les taxes de lotissement, on vient d'en parler - les demandes d'avoir des bâtiments avec des valeurs foncières minimales, etc. Alors, tout ça fait que... On doit éviter ça. Je pense que c'est un mandat qu'on doit se donner et...

M. Dufour: J'ai juste une petite question pour donner la chance à ma collègue de vous questionner aussi.

M. Moisan: Oui.

M. Dufour: Combien c'est rendu que ça prend de temps à votre organisme pour développer un terrain, pour viabiliser les terrains dans une municipalité? La moyenne? Est-ce que vous avez une moyenne? Parce qu'en Ontario, c'est vrai. Voilà trois ou quatre ans, c'était... Voilà dix ans, c'était quatre ou cinq ans. C'était deux ou trois ans et, aujourd'hui, c'est cinq ans?

M. LaSalle: C'est une moyenne de quatre ans, dans le moment, pour préparer et développer un terrain.

M. Dufour: Actuellement. O. K. Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci. Mme la députée de Taillon.

Mme Marois: Merci, Mme la Présidente. Ça me fait plaisir, comme mon collègue, de vous souhaiter la bienvenue. Dans le fond, le ministre vous dit: Pas de suggestions nécessairement très précises, sauf des embûches à éviter. C'est un peu ce qu'il vous dit par ses commentaires. De toute façon, quand quelqu'un fait une petite suggestion quelque part, le ministre dit que l'organisme qui est devant nous l'appuie. Alors, il faut toujours être un peu prudent!

Je pense que c'est intéressant, le rapprochement, enfin, l'analyse que vous faites par rapport à l'Ontario et le fait que vous identifiez les effets pervers qu'a eus l'application d'un certain nombre de mesures, d'orientations et de

choix qui se sont faits et qui ont eu les effets que l'on connaît. Vous identifiez assez bien dans le mémoire - même très bien, dans le fond - l'essentiel des objectifs du ministre et, à la page 8, vous le dites particulièrement bien: Le gouvernement provincial désire simplement faire supporter le financement de ses responsabilités par les instances locales.

Je pense que vous n'êtes pas les premiers, soit dit en passant; depuis que nous siégeons là quelques jours, c'est l'unanimité à cet égard, j'ai posé la question à d'autres avant vous sur le fait qu'ils avaient été ou non consultés, d'une façon informelle, évidemment, parce que... et c'est souvent le cas. Là, nous le faisons d'une façon formelle. Mais comme le ministre, depuis le début de nos travaux, dit toujours que, de toute façon, le principe de la loi a été adopté, puisque c'est le cas de la part du gouvernement, même si, nous, nous nous sommes opposés, nous procédons maintenant à des consultations.

Mais est-ce que, préalablement, il y a eu des consultations? C'est toujours souhaitable et intéressant que ça se fasse auprès des principaux concernés, puisque ça va les toucher éventuellement. Alors, premièrement, est-ce qu'il y a eu des consultations? Deuxièmement - et ça, c'est un petit peu plus global - vous mentionnez dans votre mémoire que l'habitation est un domaine complexe et nécessite une intervention cohérente et coordonnée de la part des secteurs public et privé. Si vous aviez des propositions à faire, mais d'un ordre assez majeur, finalement, cette affirmation réfère à quoi en termes de propositions?

Troisième élément...

La Présidente (Mme Bélanger): Mme la députée de Taillon, vous mettez beaucoup d'éléments; vous n'aurez pas de réponse.

Mme Marois: Je termine. D'accord. C'est dommage, parce que c'est toujours ça devant lequel on est pris; c'est le temps qui nous manque. Enfin, allons-y avec ça, puis je reviendrai s'il me reste du temps.

M. LaSalle: En ce qui concerne la consultation, Mme la Présidente, notre Association a toujours eu avec le gouvernement, tant au pouvoir qu'à l'Opposition, de très bonnes relations. Et il faut dire que nous sommes régulièrement consultés dans les programmes. Nous travaillons... nos économistes travaillent avec les économistes du gouvernement dans les programmes ponctuels, malheureusement, souvent. Mais ce que nous avons fait remarquer, à chaque occasion des consultations, c'est que nous croyons que le gouvernement devrait procéder à la formation d'un ministère de l'habitation clair et concret, parce que tout le monde parle de construction, que ce soit dans le rapport Picard-Sexton ou ailleurs.

Mais la construction et l'habitation, c'est deux choses, deux choses tellement différentes que nous insistons pour, chaque fois que nous sommes consultés - parce que, oui, nous sommes consultés - suggérer au gouvernement d'instaurer ou de réinstaurer un ministère avec un ministre strictement pour l'habitation. C'est très important, l'habitation; c'est le logement des Québécois et nous croyons qu'avec le temps, il faudrait avoir un ministère de l'habitation.

Alors, oui à la question des consultations. Nous sommes assez régulièrement consultés.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors...

Mme Marois: Sur le projet, cependant, qui est devant, est-ce que, dans les faits, il y a eu des demandes qui ont été présentées à l'Association? Oui?

M. LaSalle: Pas vraiment, dans le sens où c'est... Le domaine municipal n'est vraiment pas le domaine qui nous touche directement.

La Présidente (Mme Bélanger): ...monsieur, parce qu'on dépasse déjà de trois minutes.

M. LaSalle: Pardon?

La Présidente (Mme Bélanger): Un petit 30 secondes pour la réponse; on dépasse de 3 minutes.

M. LaSalle: Je disais que, comme c'est un domaine qui est avant tout municipal, on n'a pas été consulté directement, spécifiquement là-dessus. On fait valoir des choses, mais pas spécifiquement.

Mme Marois: Ça va. Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci. Messieurs de l'Association provinciale des constructeurs d'habitations du Québec, on vous remercie de votre participation. Je demanderais aux représentants de l'Association du transport urbain du Québec de bien vouloir prendre place. On va suspendre quelques instants.

(Suspension de la séance à 22 h 45)

(Reprise à 22 h 51)

La Présidente (Mme Bélanger): Pourriez-vous accélérer, s'il vous plaît? À l'ordre, s'il vous plaît! La commission reprend ses travaux. M. le ministre, si vous voulez prendre place. S'il vous plaît! Nous prenons place. Nous débutons. J'inviterais M. Bernard Tanguay, président du conseil d'administration de l'Association du transport urbain du Québec, à bien vouloir présenter les personnes qui l'accompagnent. Vous

avez 15 minutes pour présenter votre mémoire. M. le ministre. Alors, M. Tanguay, est-ce que vous voulez bien nous présenter les personnes qui vous accompagnent?

Association du transport urbain du Québec

M. Tanguay (Bernard): Merci, Mme la Présidente. J'aimerais vous présenter, à ma droite, M. Reynald Blouin, directeur **général** de la CTCUQ, la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec, et président du comité des directeurs au sein de l'Association du transport urbain du Québec; à ma gauche, M. Jacques Lacroix, directeur général de la Corporation métropolitaine du transport de Sherbrooke et vice-président du comité de gestion, en question. J'aimerais excuser l'absence de mon vice-président, M. Robert Perreault, président de la STCUM à Montréal. Malheureusement, il ne pouvait être ici ce soir. En son nom, j'excuse son absence. En second lieu, j'aimerais aussi remercier, au nom de l'ensemble des organismes, la commission de nous donner l'opportunité de présenter notre mémoire.

Je tiens à souligner, dès le départ, que nous avons dégagé, à l'intérieur du mémoire, quelques pistes de solution. Notre mémoire se veut, pour employer des expressions qui sont peut-être chères à d'autres personnes, davantage théorique dans le sens que reposant sur le fond. Je pense que le débat sur le fond de la vitalité du transport en commun n'a pas été suffisamment fait et on se permet, dans ce mémoire-là, d'insister davantage sur ce volet.

L'Association du transport urbain du Québec, l'ATUQ, regroupant les sociétés publiques de transport en commun est très préoccupée par la décision du gouvernement du Québec de modifier unilatéralement les règles **actuelles** de financement du transport en commun en diminuant drastiquement ses subventions. Il est important, dans le cours de l'étude du projet de loi 145, de ne pas oublier que l'enjeu de la réforme présentée par le ministre des Affaires municipales n'est pas seulement le partage fiscal entre Québec et les municipalités et ses modalités d'application, mais aussi l'avenir du transport en commun. C'est principalement de ces impacts de la réforme du financement du transport en commun mise en oeuvre par le projet de loi 145 et de l'avenir du transport en commun dont il sera question dans le présent mémoire.

Premier volet, le point sur le retrait de Québec et ses impacts. En 1991, les sociétés de transport membres de l'ATUQ dépenseront environ 975 000 000 \$ pour répondre aux besoins de transport collectif dans les plus grandes agglomérations urbaines du Québec. La contribution du gouvernement du Québec dans le financement de ces dépenses sera de 370 000 000 \$, dont 227 000 000 \$ au titre de subventions à

l'exploitation.

Le partage des responsabilités du financement du transport en commun, mis de l'avant par le gouvernement, prévoit que ce dernier diminuera de 175 000 000 \$ sa contribution au financement des membres de l'ATUQ. Ceci représente près de 18 % de leur budget. De plus, en reconnaissant le besoin, pour les sociétés de transport, d'investir dans le maintien en bon état de leurs actifs, le gouvernement annonce également qu'il ne participera pas au financement de cette dépense. C'est une facture de 46 000 000 \$ qui passe au niveau local.

L'an prochain, seulement pour maintenir le service actuel en tenant compte des besoins pour le renouvellement des actifs, les transporteurs urbains publics devront trouver 220 000 000 \$. Si on prend en considération les besoins de développement du transport en commun, ces besoins montent à 250 000 000 \$. En pratique, cela revient à doubler la contribution actuelle des municipalités au transport en commun ou d'augmenter les revenus des usagers de 70 %. Une telle augmentation de la participation des usagers nécessiterait que les tarifs doublent, en tenant compte des pertes d'achalandage qu'entraînent inévitablement de telles hausses.

Dans un cas comme dans l'autre, de telles hausses seraient inadmissibles. Finalement, les autres retraits du gouvernement du Québec pourraient augmenter la facture jusqu'à 300 000 000 \$ en 1995. Je vous fais grâce des détails de ces chiffres-là, vous les avez en annexe.

Les fondements de la responsabilité du gouvernement en matière de transport en commun... La très grande majorité des sociétés de transport desservant les grandes villes des pays industrialisés peuvent compter sur un apport financier des gouvernements de palier supérieur. Cette pratique généralisée n'est pas fortuite. Les impacts associés à l'utilisation du transport en commun débordent largement les frontières étroites d'une municipalité ou même d'une région. La présence d'"externalités" et d'effets redistributifs dans un secteur aussi névralgique pour les grandes agglomérations urbaines justifient cet engagement gouvernemental. En somme, dans tous les pays industrialisés, le système politique a trouvé une justification à la participation des instances nationales au financement du transport en commun en zone urbaine. Il s'agit d'une responsabilité partagée. Cette situation de fait repose d'ailleurs sur des fondements économiques indéniables et inattaquables.

Les fondements d'une intervention publique: Il est en effet reconnu que les mécanismes de marché se révèlent généralement insuffisants pour assurer un financement adéquat des activités générant des "externalités". Le cas du transport en commun ne fait pas exception à cette règle. Dans toute agglomération urbaine de taille importante, les "externalités" associées au

transport collectif et, notamment, les réductions de congestion et de pollution et les effets d'entraînement des pôles urbains sont tels que la participation du secteur public au financement de ce mode de transport est solidement établie.

Sans prétendre pouvoir déterminer de façon précise la valeur de ces effets externes, il ne fait aucun doute que, sans transport collectif, l'efficacité économique des villes serait grandement réduite. Les régions métropolitaines desservies par le transport en commun représentent plus des deux tiers de l'économie québécoise en termes de valeur ajoutée. S'il n'en coûtait que 0,10 % du produit intérieur brut en termes de coût, les gains d'efficacité représenteraient une somme de 150 000 000 \$.

Au niveau de l'environnement, le transport en commun représente aussi un important levier de protection pour l'environnement. D'une part, l'utilisation accrue du transport collectif constitue un moyen pour limiter la pollution atmosphérique et ses conséquences négatives: réchauffement de la terre, "smog", pluies acides, etc. En se substituant à l'automobile, cette forme de transport contribue à protéger l'environnement d'un territoire qui s'étend bien au-delà des limites des municipalités desservies par le réseau. Les bénéfices environnementaux associés au transport en commun s'étendent donc, eux aussi, à l'ensemble du Québec. D'autre part, le transport en commun permet d'augmenter la densité urbaine et limite l'étalement urbain. Des villes comme Détroit, Atlanta et Houston, qui ont négligé leur réseau de transport en commun, ont vu non seulement leur périmètre urbain s'élargir, mais aussi leur centre-ville dépérir sous l'effet des forces centrifuges du développement. La lutte à l'étalement urbain permet également de protéger les territoires agricoles situés en périphérie des grands centres.

Enfin, soulignons le fait que le transport en commun constitue un moyen efficace pour ralentir notre consommation d'énergie et, donc, de réduire notre dépendance envers l'importation de combustibles fossiles. Doit-on rappeler qu'un autobus de plus élimine 50 voitures de nos routes? Sur le plan environnemental, il est donc évident que tous les Québécois bénéficient des effets externes associés au transport en commun. Les résidents des zones directement desservies en sont les premiers bénéficiaires, mais les effets positifs en matière de qualité de l'air, de protection de sols arables et de conservation d'énergie profitent à l'ensemble des citoyens du Québec.

La redistribution du revenu: Le transport en commun constitue aussi un outil de redistribution de revenus et d'équité sociale. L'automobile n'est pas un moyen de déplacement accessible pour une couche importante de la population, en particulier pour les personnes à faible revenu, les personnes âgées et les jeunes. Les résidents des grands centres urbains deviennent particulièrement vulnérables en raison de leur taux de pau-

vreté souvent élevé et des plus grandes distances à parcourir.
(23 heures)

Le maintien d'un service de qualité est essentiel à plusieurs de leurs besoins fondamentaux. Or, il n'est pas du ressort des municipalités et encore moins des sociétés de transport en commun de garantir un standard de vie minimal aux citoyens des grandes villes. La responsabilité associée à la redistribution et à la sécurité du revenu incombe principalement au gouvernement supérieur. Cette fonction redistributive se reflète aussi dans de nombreuses politiques à caractère national: tarifs réduits pour étudiants, tarifs réduits pour personnes âgées, transport adapté, etc. D'ailleurs, des changements d'orientations politiques de la désinstitutionnalisation à l'aide au transport des étudiants ont, par le passé, eu des incidences importantes sur les coûts de fonctionnement des sociétés de transport en commun. Ceci ne fait qu'illustrer la fonction sociale du transport collectif.

Le gouvernement du Québec est généralement l'initiateur et, ultérieurement, le défenseur de ces politiques sociales de transport, que ce soit la tarification réduite, le transport adapté ou encore la carte mensuelle. La situation du transport en commun s'apparente d'ailleurs au contentieux entre le gouvernement fédéral et les provinces, quant au financement de certains programmes sociaux conjoints mis sur pied par le gouvernement fédéral, mais, dans ces cas, la juridiction est partagée.

Le cas présent est différent. La politique sociale et particulièrement ses aspects redistributifs ne relèvent pas des municipalités. Tout au contraire, le principe de neutralité au palier local a été clairement établi lors de la réforme de la fiscalité municipale de 1978. Le régime fiscal proscrit, d'ailleurs, toute progressivité dans les taux de taxation des particuliers. On peut certes envisager que le gouvernement du Québec délègue aux sociétés de transport des responsabilités d'exécution en matière de politique sociale. Cette délégation ne doit toutefois pas servir de prétexte au désengagement financier. En somme, il est évident et reconnu que la politique sociale et, plus particulièrement, ses aspects redistributifs relèvent des paliers supérieurs et non des paliers locaux de gouvernement. De plus, une partie significative des coûts nets de fonctionnement des sociétés de transport en commun est attribuable à des mesures sociales mises de l'avant par le gouvernement du Québec à un moment ou à un autre.

Les principes d'un partage équitable des coûts et du financement à long terme du transport en commun. Les responsabilités en matière de financement des opérations du transport en commun devraient être partagées par les différents bénéficiaires, soit les usagers, les automobilistes, les entreprises, la communauté, par l'intermédiaire des villes, et la société en

général, par l'intermédiaire du gouvernement. Les usagers défraient déjà environ le tiers des dépenses des sociétés de transport. Pour leur part, les résidents et les entreprises des régions desservies par le transport en commun, par le biais des contributions des municipalités, contribuent, en 1991, pour plus de 25 % des revenus des sociétés de transport. Ainsi, une part appréciable du transport en commun est financée, au niveau local, par les usagers, les résidents et les entreprises.

L'ensemble de la population du Québec bénéficie de l'impact économique, environnemental et énergétique du transport en commun dans ses grandes villes et devrait assumer, en compensation, une certaine partie des coûts de fonctionnement de ce mode de transport. Avec le retrait de Québec, cette participation sera fortement réduite. Le gouvernement du Québec est responsable du coût des mesures à incidence sociale et redistributive. Ces mesures concernent les politiques tarifaires différenciées et certains services spécifiques des sociétés de transport, par exemple, le transport adapté et le transport des étudiants. À ce titre, il devrait en défrayer le plein coût. Au même titre qu'il supporte le coût des infrastructures de transport hors des grandes villes par le biais de ses routes, ponts et chaussées, le gouvernement du Québec doit également assumer les frais associés aux infrastructures de transport en commun dans les grandes villes, en particulier par son programme d'aide aux immobilisations, dont le contenu et les sommes qui y seront affectées ne sont pas encore connus.

Les automobilistes, principaux bénéficiaires des effets de décongestion, devraient supporter une partie significative des coûts de fonctionnement du transport en commun. À l'heure actuelle, aucune contribution spécifique n'est exigée d'eux, sous réserve des droits d'immatriculation de 30 \$ additionnels qui sont prévus dans le projet de loi dont on discute aujourd'hui. Pour que le transport en commun puisse être géré plus efficacement et évolue rapidement pour répondre aux besoins de la clientèle, des bases solides et durables de financement doivent être mises en place. Une certaine permanence de ces fonds doit aussi être assurée. En effet, contrairement à la plupart des services publics, le transport en commun est un service commercial en situation de concurrence avec l'automobile. Ceci exige une plus grande souplesse dans sa gestion et aussi une plus grande stabilité dans son financement, afin de permettre la mise en place de stratégies à plus long terme, visant à répondre aux besoins des utilisateurs.

Propositions de l'Association du transport urbain du Québec: En diminuant aussi brutalement et de façon aussi importante sa participation au transport en commun et en faisant porter principalement le poids de sa réforme sur les usagers et les municipalités, Québec remet

fortement en question la place occupée par le transport en commun en milieu urbain. Il va sans dire qu'il remet, de ce fait, en question tout développement susceptible de permettre au transport en commun de rester compétitif face à l'automobile. Les conséquences de ce geste sur le niveau de service, l'environnement, le développement économique et les moins bien nantis risquent d'être catastrophiques. Il apparaît de plus en plus évident, à cause des impacts qu'il peut représenter, que les municipalités ne pourront pas combler le retrait de Québec. Par ailleurs, la part qu'elles accepteront de prendre viendra inévitablement restreindre toute augmentation future de leur participation. Étant donné les besoins financiers des sociétés de transport au cours des prochaines années, la réforme pourrait avoir des impacts bien plus forts et durables que prévu et amplifier les problèmes financiers déjà importants des sociétés de transport.

L'apport des usagers ne peut pas non plus être augmenté substantiellement. Ainsi, une hausse de 15 % des tarifs n'entraînerait, en bout de ligne, qu'une hausse d'environ 10 % des revenus et des pertes d'achalandage de l'ordre de 5 %. Une telle perte signifie une hausse des déplacements effectués en automobile de l'ordre de 20 000 000 \$ par année. L'ATUQ croit que le gouvernement a l'obligation de défrayer les coûts sociaux associés au transport en commun en milieu urbain. L'ATUQ estime à environ 55 000 000 \$ le coût annuel des rabais tarifaires accordés aux utilisateurs de moins de 18 ans et de 65 ans et plus, et supportés par les organismes publics de transport. Les rabais tarifaires pour les plus jeunes constituent un élément de la politique familiale, domaine clairement de juridiction provinciale. Quant aux rabais accordés aux personnes âgées, ils relèvent de la politique de sécurité du revenu. De la même manière, les instances locales en milieu urbain sont victimes de discrimination en ce qui a trait au transport scolaire. Alors que celui-ci est subventionné à 100 % partout ailleurs au Québec, en milieu urbain, plusieurs transporteurs publics font office de transporteurs scolaires, ce qu'on appelle le transport scolaire intégré.

Il existe un programme qui compense les parents d'une partie des étudiants qui ont recours au transport en commun plutôt qu'au transport scolaire pour se rendre à l'école. Mais les sociétés de transport ne reçoivent aucune compensation. Les membres de l'ATUQ estiment à 25 000 000 \$ les coûts qu'ils doivent ainsi assumer en plus des pertes associées aux tarifs réduits. D'autre part, les contraintes imposées par le ministère des Transports à la progression des subventions au transport adapté et à l'admissibilité de certaines dépenses ont des impacts négatifs croissants sur les budgets des sociétés de transport. Au seul titre des coûts sociaux assumés par les transporteurs urbains publics en

1992, Québec devrait maintenir à 85 000 000 \$ ses subventions au transport en commun.

Dans le projet de loi 145, le gouvernement du Québec propose la création d'un fonds de 50 000 000 \$ financé à même les contributions des automobilistes à partir d'une contribution de 30 \$ liée à l'immatriculation. La création d'un tel fonds est un pas dans la bonne direction, nous en convenons, dans le sens où le gouvernement met à contribution les automobilistes. Cependant, ce fonds demeure sous le contrôle du gouvernement du Québec et sa permanence est loin d'être assurée. Les montants qui y sont versés sont nettement insuffisants et il ne faudrait pas non plus que l'existence de ce fonds dégage Québec de sa responsabilité de contribuer aux coûts sociaux associés au transport en commun.

Les membres de l'ATUQ proposent donc que le gouvernement éclaircisse le rôle que jouera le fonds dans le financement du transport en commun et que les montants alloués à ce fonds soient substantiellement augmentés. En particulier, l'ATUQ propose qu'une taxe spéciale de 0,02 \$ ou 0,03 \$ le litre d'essence vienne s'ajouter au montant déjà prévu pour alimenter le fonds.

En conclusion, le gouvernement justifie son désengagement au transport en commun en invoquant que celui-ci est une fonction essentiellement locale et, aussi, ses difficultés financières. Ce raisonnement ne tient pas compte des "externalités" importantes générées par le transport collectif et qui dépassent les frontières des centres urbains. Ces "externalités" commandent à elles seules un engagement financier des gouvernements de palier supérieur. De plus, l'argumentation gouvernementale cherche à légitimer un retrait complet en recourant à la notion de pleine autonomie décisionnelle des élus locaux. Or, le gouvernement du Québec continuera d'intervenir, d'une manière directe ou indirecte, dans le processus de décision des sociétés de transport, que ce soit par son programme de financement des immobilisations, par son contrôle des conditions d'admissibilité au transport adapté, par ses règles et lois sur le transport, etc.

Quant aux responsabilités en matière de transport scolaire et de redistribution des revenus, personne ne pourra défendre qu'elles relèvent du niveau local. Ces deux arguments à eux seuls justifient une participation substantielle du gouvernement du Québec au transport en commun. Quant aux difficultés financières de Québec, nous y compatissons, mais sont-elles importantes au point de mettre en danger l'avenir du transport collectif au moment même où on s'apprête à investir des millions de dollars dans la protection de l'environnement et de la dépollution? Le transfert des impacts financiers du retrait de Québec vers les usagers et les municipalités nous apparaît d'autant plus injustifié qu'il existe une alternative: une participa-

tion plus importante des automobilistes, bénéficiaires indirects importants, au financement du transport en commun. Encore une fois, la création d'un fonds financé par les automobilistes qui apporterait une plus grande stabilité au financement du transport en commun serait un pas dans la bonne direction, mais les dispositions du projet de loi 145, à ce titre, de toute évidence, ne vont pas assez loin. Merci de votre attention.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, monsieur. M. le ministre, il reste 14 minutes pour le côté ministériel et 14 minutes pour le côté de l'Opposition. 14 minutes.

M. Ryan: Vous êtes bien généreuse, Mme la Présidente, on vous en remercie. À cette heure-ci, que vous nous donniez 14 minutes, c'est très apprécié. Je vous remercie d'avoir attiré de nouveau notre attention sur des points qui ont évidemment été abordés à plusieurs reprises au cours des derniers jours, mais sur lesquels l'éclairage de votre Association est un élément très important pour nous. Je ne peux pas commenter très longuement votre mémoire parce que je voudrais en venir à des points assez précis le plus tôt possible, étant donné le peu de temps dont nous disposons. Je voudrais simplement rappeler que la contribution en provenance de l'immatriculation des véhicules automobiles, instituée par le gouvernement dans le projet de loi 145, procurera aux organismes publics de transport en commun des revenus d'appoint équivalents à peu près à 20 % du montant total du transfert. Le montant total du transfert est de 266 000 000 \$; les revenus d'appoint seront de 50 000 000 \$. Dans certains cas, à la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec, ce sera 30 %; à la Société de transport de l'Outaouais, 31 %; à l'organisme de transport en commun de Sherbrooke, 36 %; à l'organisme de transport en commun de Trois-Rivières, 95 %; et à l'organisme du transport du Saguenay, 60 %. Ce sont quand même des... Vous le dites d'ailleurs dans votre mémoire, je vous en sais gré: C'est un pas dans la bonne direction.

Une voix:...

M. Ryan: Ha, ha, ha! Nous l'avons bien noté et je voulais vous en remercier. Je voulais vous poser deux questions. Une question, puis un commentaire avant. Vous dites qu'il faudrait que l'ensemble de la population du Québec soit appelée à contribuer au financement du transport en commun. Comme proposition de discussion, je n'ai pas d'objection à recevoir cette affirmation, mais je pense qu'elle a besoin d'être examinée de très près. Je vais vous donner un exemple concret. Moi, je représente le comté d'Argenteuil à l'Assemblée nationale. Mes gens à Lachute n'en ont pas du tout, de transport en commun. Ils

sont obligés de payer, même pour aller voir un médecin à Saint-Jérôme, il faut qu'ils prennent soit la voiture d'un parent ou un taxi. Il n'y en a pas, de transport en commun, puis vous voudriez qu'ils paient pour le transport en commun à Montréal. C'est difficile à comprendre. Et les gens de mes 22 municipalités rurales. Je pense qu'à un moment donné...

M. Tanguay:...

M. Ryan: Pardon?

M. Tanguay: Est-ce que c'est une question ou un commentaire?

M. Ryan: Non, non. C'est un commentaire pour l'instant, parce que vous avez cette proposition dans votre mémoire. Je vous donne la réaction en provenance.

M. Tanguay: On va revenir là-dessus.

M. Ryan: Oui, oui. Vous pourrez commenter ça en toute latitude tantôt. Je vais vous donner le plus de temps possible à cette fin. C'est une question qui nous est posée. Si j'écoutais le député de Rimouski et le député de Montmagny-L'Islet, je suis sûr qu'ils auraient des réactions semblables. Quand on est rendu dans la municipalité dont le député de Montmagny-L'Islet a été maire pendant longtemps, **Saint-Pamphile**, je pense que c'est pas mal loin du transport en commun. Et eux, ils ont des problèmes de transport qui ne sont pas réglés. C'est ça qui presse, ils ne sont pas réglés leurs problèmes.

Alors, je vous pose la question: Est-ce qu'il y a beaucoup, beaucoup de possibilités de ce côté-là? En toute honnêteté, je ne le pense pas. Nous sommes allés à peu près aussi loin que nous pouvions aller et vous avez sans doute entendu les commentaires du maire de Mirabel - c'est dans mon comté, je vous le mentionne à dessein - critiquant cette mesure de 30 \$ de droit sur les frais d'immatriculation des véhicules automobiles. C'est vraiment presque un crime de lèse-majesté que j'ai commis à l'endroit de sa population en proposant cette mesure-là comme ministre des Affaires municipales.
(23 h 15)

Nous sommes sur le terrain de la politique et, évidemment, il y a des choses qui sont accessibles; il y en a d'autres qui ne le sont point. Je vous donne juste cette réserve-là. Ma question est la suivante. Vous dites: Il n'y a pas grand-chose à tirer de la hausse des tarifs. L'apport des usagers, dites-vous, ne peut pas être augmenté substantiellement. Nous avons entendu cet après-midi la Société de transport de la ville de Laval, dont les dirigeants nous ont dit qu'ils ont procédé à une hausse significative des tarifs, l'an dernier, et qu'en même temps le service a enregistré un accroissement d'achalan-

dage de l'ordre de 18 %. Ils ont dit qu'ils envisagent un nouvel ajustement cette année et que, jusqu'à ce jour, le volume de trafic voyageur accuse également une progression. Ils ont fait un sondage au début de l'année, demandant à la population: Aimez-vous mieux payer un petit peu plus pour avoir un meilleur service ou moins avec un service détérioré? La réponse à 80 %, si j'ai bien compris cet après-midi, a été dans le sens d'un service amélioré, même si ça doit comporter une certaine augmentation. Je vous demande, par conséquent, est-ce qu'à Montréal, d'autre part, on n'a pas beaucoup touché aux tarifs au cours des dernières années et, finalement, il y a eu une diminution de l'achalandage? C'est évident, quand le système ne fonctionne pas, quand on l'arrête à tout propos pour des considérations syndicales et autres, ce n'est pas de nature à attirer la clientèle beaucoup.

Alors, je vous pose la question: Est-ce que vraiment on ne pourrait pas aller un petit peu plus loin que ne le suggère votre mémoire? Est-ce que vous n'êtes pas un petit peu timoré là-dessus, vous de l'Association du transport urbain du Québec?

M. Tanguay: Probablement que l'adverbe "substantiellement" est peut-être mal choisi. Je peux en convenir. Sauf qu'il faut le remettre dans toute sa perspective. Ce qu'on regarde globalement au travers du document, c'est l'enjeu de 175 000 000 \$ avec lesquels devront composer les sociétés de transport, à partir du 1er janvier prochain. Deux alternatives s'offrent concrètement à nous à partir du 1er janvier, c'est soit les tarifs, soit une participation accrue des municipalités et par les différents volets. Si vous le permettez, je pourrai revenir plus en détail, tantôt, là-dessus.

Ce qu'on veut dire, finalement, c'est que c'est évident qu'au niveau des usagers, on ne peut certainement pas arriver demain matin et doubler les tarifs, même pas les augmenter de 50 %. Ça aurait des conséquences extrêmement négatives sur le niveau d'achalandage. Si la ville de Laval, en montant de façon plus que substantielle ses tarifs, a réussi quand même à maintenir un achalandage intéressant, tant mieux pour elle. Nous, on est quand même obligés d'avoir une vision provinciale de la problématique où, au cours des dernières années, dans certains milieux, il y a eu quand même des augmentations importantes.

Je vous donne l'exemple d'Oshawa qui a augmenté le coût de 12,5 % avant l'entrée en vigueur de la réforme Ryan, en 1991, ou on va être obligé de l'augmenter de l'ordre d'à peu près 7 % à 10 %, et ça va être ces proportions-là à peu près partout. On pense, au niveau de l'ATUQ, que ça va être le maximum raisonnable où on est capable d'aller. Autour de 10 %. Demander 10 % additionnels à nos usagers, c'est déjà un très, très bel effort, d'une part.

Voyons, j'ai perdu mon idée. Je voudrais revenir aux commentaires que vous faisiez tantôt. Dans notre document, on mentionnait que l'on croit qu'une partie du financement des opérations du transport en commun devrait être défrayée par l'ensemble de la population du Québec. Je ne veux pas répéter ce qui est dit là-dedans. C'est à cause des "externalités", des effets bénéfiques pour l'ensemble de la population que constitue le transport en commun. Que ce soit en matière de pollution, tant qu'il y a de la pollution ou de la congestion dans les centres-villes, ce n'est pas juste les gens qui vivent là qui en profitent. Ceux qui viennent des parties plus rurales ou extérieures aux régions métropolitaines sont aussi bénéficiaires de ça.

Si vous le permettez, je vais vous faire une comparaison un peu ridicule, j'en conviens d'avance, mais je pense qu'elle a toute sa pertinence. En 1920, Tancrède disait à Gaston: Écoute, Gaston, tu ne trouves pas que ça n'a pas de bon sens d'envoyer tes excréments et tes égouts domestiques dans la rivière? Gaston, dans ce temps-là, il disait: Ce n'est pas bien, bien grave. Écoute, la rivière, elle coule là et c'est une petite parcelle de l'ensemble de la rivière. Ce n'est pas plus grave que ça. Avec des raisonnements comme ça, on s'est retrouvé dans les années 1980, et on a été obligé de dépenser des milliards pour la dépollution des eaux.

J'ai l'impression, des fois, que ce message-là est difficile à passer tant qu'on veut essayer d'exprimer que, finalement, le transport en commun, ce n'est peut-être pas l'unique coup de scie qu'on peut utiliser, mais c'est un outil fondamental pour nous aider à faire en sorte d'éviter la pollution atmosphérique. Ce ne sera pas dans 50 ans que ça va être le temps de se réveiller.

Les gouvernements du Québec antérieurs ont fait des efforts considérables là-dessus. Je pense qu'il faut être objectif et il faut être positif aussi. Il y a eu de très beaux efforts, autant par le gouvernement libéral que par le gouvernement du Parti québécois et les autres antérieurement. Vous nous demandez de donner des réponses honnêtes? On va vous en donner une. Effectivement, le gouvernement a peut-être mis trop d'argent dans le transport en commun. Sauf que ce n'est pas parce qu'il en a mis un petit peu trop qu'il est obligé de se retirer complètement. On n'est pas obligé de passer d'un extrême à l'autre.

Il y a un juste milieu. Il y a un équilibre quelque part dans l'ensemble de cette problématique-là. C'est ce qu'on essaie de refléter à l'intérieur du document où on dit qu'il y a cinq groupes distincts qui devraient financer le transport en commun.

Les municipalités défraient déjà à peu près 25 %. Je pense que c'est une part appréciable, c'est important. Les usagers en paient déjà au-delà de quelque 30 %, c'est important. Le gou-

vernement du Québec en payait peut-être trop. Ce qu'on suggère, nous autres, humblement, c'est qu'il y ait un quatrième intervenant qui sont les automobilistes, qui sont des grands bénéficiaires du transport en commun. Que ça prenne la forme de loi sur les immatriculations, que ça prenne la forme additionnelle des droits sur l'essence, mais que ces gens-là **contribuent** au financement du transport en commun.

M. Ryan: Monsieur...

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

M. Ryan: ...j'allais ajouter qu'hier soir, nous avons entendu le point de vue du Club automobile du Québec, qui est venu nous parler de la contribution que les automobilistes apportent déjà au trésor public sous mille et une formes différentes. Il faut quand même le dire. Le député de Jonquière, tout ça s'additionne. Je sais que cette source-là ne présente pas un potentiel illimité, mais je voudrais vous rappeler une autre chose, c'est que le gouvernement ne se désengage pas du transport en commun. La contribution qu'il versera l'an prochain, je l'ai indiqué au cours de la journée, sera, tout compte fait, de l'ordre de 300 000 000 \$, sans compter le transport écolier pour lequel, comme vous le savez, le gouvernement dépense cette année, je pense que c'est 385 000 000 \$ dont une partie va aux organismes de transport en commun. Cette partie-là, je l'estime à, attendez un petit peu, peut-être une quarantaine de millions.

Alors, le gouvernement est loin de se désengager totalement. On pourrait discuter ad infinitum est-ce que ça devrait être 300 000 000 \$, 325 000 000 \$ ou 340 000 000 \$ et je respecte votre point de vue, il est peut-être aussi bon que le nôtre. Excepté qu'il faut que quelqu'un tranche quelque part, et le gouvernement doit trancher en fonction des nombreux autres impératifs auxquels il doit obéir. Si on peut ajuster, on va l'examiner, mais je crois que le désaccord entre nous est plus de l'ordre du quantum que de l'ordre des principes. Sur les principes, nous sommes tous d'accord qu'il y a... Nous ne disons pas que c'est essentiellement de responsabilité, nous disons que c'est surtout, que c'est principalement de responsabilité locale et municipale. Je ne dirai jamais que c'est de responsabilité exclusivement locale, parce que je suis capable de comprendre l'autre dimension, étant un citoyen de Montréal depuis ma naissance.

M. Tanguay: Mais, M. Ryan, indépendamment des quantas, je pense qu'il y a des calculs qui sont simples, que les chiffres existent. Quant on parle que les effets sociaux du transport en commun représentent 80 000 000 \$, je pense que c'est évident pour tout le monde que c'est une

responsabilité non pas locale, mais provinciale. Quant au reste, nous ne demandons pas au gouvernement de l'absorber. On lui dit tout simplement: Vous avez fait un bel effort avec les droits sur les immatriculations, faites un effort additionnel en utilisant une partie des droits d'essence que vous avez décrétés lors de la présentation du dernier budget. Et, à notre connaissance - et vous me corrigerez si je suis dans l'erreur - il n'a pas été déclaré à quel endroit spécifiquement, à quelles fins spécifiques seraient dévolus ces droits additionnels sur l'essence. Ça se peut que je me trompe, je pose la question en même temps que je la dis.

M. Ryan: Vous voulez dire la taxe additionnelle sur l'essence?

M. Tanguay: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): L'ensemble des dépenses.

M. Ryan: Ça va dans le trésor commun, dans le fonds consolidé...

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

M. Ryan: ...pour l'éducation, pour les routes, pour les hôpitaux et la santé, pour une infinité d'autres fins auxquelles doit répondre le gouvernement. Ça, c'est bien simple. Je pense que la réponse est claire.

M. Tanguay: En tout cas, ce que le document vient vous dire, à toutes fins pratiques en conclusion, c'est: Utilisez donc une partie de ces droits d'essence supplémentaires qui ont été décrétés pour les affecter au financement du transport en commun. À ce moment-là, ça permettra aux automobilistes de contribuer, eux aussi, au-delà des 50 000 000 \$ qu'on leur demande sur les droits d'immatriculation.

M. Ryan: Regardez, j'ai déjà répondu à cette suggestion-là à maintes reprises...

M. Tanguay: Merci. Ça va.

M. Ryan: ...au cours des derniers mois. Je ne me répéterai pas ce soir, mais je veux commenter juste brièvement un autre aspect de ce que vous venez de dire.

M. Tanguay: Oui.

M. Ryan: C'est les coûts sociaux du transport en commun. Je voulais en dire un mot et j'allais l'oublier. Nous en avons déjà discuté dans des rencontres antérieures. J'avais proposé à l'Union des municipalités du Québec que nous formions au besoin une table spéciale pour examiner ce problème-là de manière approfondie.

Si les échanges s'étaient déroulés dans un climat plus constructif au cours des derniers mois, je pense que nous aurions pu progresser davantage sur ce point-ci. On faisait une rencontre qui se déroulait dans un esprit très constructif et moi, je lisais, le lendemain, dans les journaux une dénonciation en règle, qui ne reflétait pas du tout l'esprit des conversations que nous avons eues et vous en fûtes témoin.

M. Tanguay: Oui.

M. Ryan: Mais, à ce moment-là, on n'était pas trop enclin à reprendre la discussion le surlendemain, et celui qui avait agi de cette manière-là non plus. Je crois qu'il va falloir qu'on se retrouve. Vous soulevez un problème, là, auquel je n'ai jamais donné de réponse péremptoire. Je sais qu'il y a quelque chose à regarder. Nous allons l'examiner. Il y a un premier pas qui a été fait par le gouvernement avec les droits sur l'immatriculation des véhicules automobiles, et je suis loin de prétendre que la question est fermée à jamais.

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

M. Ryan: Je prends note de ce que vous avez dit, et nous poursuivrons le travail sur ce point-là.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le ministre. Alors, pour être équitable, 15 minutes. Le ministre n'a pas eu une minute de plus.

M. Dufour: Merci, Mme la Présidente. Effectivement, je pense bien que le ministre vient de reconnaître qu'en 1990, il y a eu presque un état de guerre de déclaré avec les municipalités concernant le financement scolaire. Il y a eu certains engagements. Le 14 décembre, ça a été une nouvelle guerre qui s'est déclarée, le front s'est rouvert. Dans le fond, il y avait eu une trêve, mais je pense que le message n'a pas été bien perçu par Québec parce qu'ils ont cru que ça s'était résorbé; dans le fond, c'était juste une accalmie. Le 14 décembre, par la mise en avant de certaines propositions, la guerre s'est déclarée. Là, c'était une vraie. Le ministre a eu de la difficulté à accepter ça et à comprendre qu'on s'attaquait vraiment et fondamentalement au pacte fiscal de 1979. Là, il vient de reconnaître et de dire: On aurait pu avoir un bon dialogue, si on avait engagé... Là, on est rendu au dialogue. Ça arrive, des fois, qu'on déclare la guerre. Là, on pourrait déclarer une trêve et se donner un temps de réflexion et un temps de concertation et de discussion. C'est encore le temps. On le lui a proposé. D'autres intervenants qui vous ont précédé ont dit: Retirez donc ça un petit bout de temps, on pourrait discuter et on pourrait essayer d'en faire quelque chose.

Le ministre vous a dit: Laval, ça va bien. Mais, Laval, savez-vous ce qu'ils ont dit cet après-midi? "Nous comprenons que les sociétés de transport sont maintenant libres d'assumer exclusivement le rôle qui leur est dévolu." Un peu plus loin, on nous dit que les mesures gouvernementales ont faussé la perception du public à l'égard du transport en commun, en y accolant également la notion de "transport des pauvres". Là, on dit: Actuellement, c'est ancré. Les mesures sociales que les politiques antérieures du gouvernement nous ont amenés à mettre en place totalisent 15 000 000 \$, dont 6 000 000 \$ de manque à gagner pour les tarifs. Ce rôle-là peut se justifier dans une société d'abondance, mais c'est un luxe qu'on ne peut plus assumer. Ils disent: Actuellement, notre mission est claire: nous sommes des transporteurs du public et c'est à ce rôle qu'à l'avenir, nous nous confinerons. Je leur ai posé la question, et savez-vous ce que ça veut dire? Ça veut dire que tout ce qui a été au point de vue social, ils sont prêts à mettre la hache là-dedans. Je leur ai demandé: Pensez-vous que vous avez le pouvoir de le faire? Ils ont dit: Oui.

Je veux vous poser deux questions, par exemple. Dans les montants d'argent que vous suggérez - est-ce que j'ai bien lu? - il y a 85 000 000 \$ pour les coûts sociaux, il y a 50 000 000 \$ que vous demandez en plus - ça pourrait être plus que les coûts d'immatriculation - vous les avez - 50 000 000 \$ - et 0,02 \$ ou 0,03 \$, si on met ça sur le sens, 0,02 \$, ça représente 150 000 000 \$. Ça veut dire 285 000 000 \$, c'est à peu près ça que vous demandez actuellement au gouvernement pour fonctionner.

M. Tanguay: Écoutez, je n'ai pas le sentiment que c'est la place pour faire des quanta.

M. Dufour: Je prends vos chiffres à vous autres.

M. Tanguay: On veut s'asseoir sur les principes. Il y a cinq grands bénéficiaires du transport en commun et qu'il y ait une redistribution de l'enveloppe générale, eu égard aux responsabilités de chacun... Pour le gouvernement, on estime que sa part devrait être *minimalement* d'au moins 85 000 000 \$. Je ne le ferai pas, mais on pourrait faire la démonstration n'importe quand qu'effectivement c'est 85 000 000 \$.

M. Dufour: On a beaucoup la situation de Montréal, Québec, Laval. Ils sont venus nous donner un point de vue assez important concernant le transport en commun. Même à la ville de Montréal, il y a beaucoup de gens qui sont venus nous en parler. Mais pour les corporations régionales, vous êtes les premiers qui sont...

M. Tanguay: Oh! faites attention, là.

M. Dufour: ...les intervenants.

M. Tanguay: Moi, je ne suis pas ici comme un intervenant régional. Je suis pour...

M. Dufour: Mais vous êtes pour l'Association...

M. Tanguay: ...l'ensemble des neuf organismes de transport en commun au Québec...

M. Dufour: O.K.

M. Tanguay: ...y inclus Montréal et Québec.

M. Dufour: Mais vous êtes bien placé pour répondre.

M. Tanguay: Je suis placé pour vous répondre sur ce qui se passe dans les milieux régionaux, effectivement.

M. Dufour: Si la réforme n'est pas bonifiée ou si elle demeure telle qu'elle est proposée actuellement, quel effet cela aura-t-il sur les transporteurs, les sociétés ou les corporations autres que celles que j'ai identifiées - Laval, on le sait, ils sont venus - que celles qui ont présenté des mémoires ici? Les autres, quel effet ça peut avoir?

M. Tanguay: Pour les plus petits... Je ne peux pas répondre pour tout le monde, mais je peux vous dire, suivant des discussions que j'ai eues avec certains d'entre eux, qu'effectivement, dans certains milieux, ça met même en péril l'existence du transport en commun. C'est un net recul qu'à l'aube du XXI^e siècle on en soit rendu là au Québec, alors que, dans la majorité des grandes agglomérations urbaines de notre monde occidental, on investit beaucoup dans le transport en commun. Je ne nie pas que le gouvernement investit là-dedans, il investit. Mais la réforme, telle qu'elle est présentée actuellement, effectivement, ça met en péril l'existence même du service dans certains milieux. Je ne les nommerai pas, par égard pour ces municipalités-là, mais ça met en péril... Globalement parlant, même si on achetait la réforme telle qu'elle est, même si on l'achetait pour 1992, à mon point de vue - et là, c'est un point de vue personnel que je vous donne - je pense que c'est dramatique. Pour une raison fort simple. Les municipalités, à notre point de vue, vont refuser - il y en a certainement quelques-unes qui sont venues vous le dire - d'injecter des sommes aussi considérables dans le transport en commun sur la base de la taxe foncière. Pourquoi je dis sur la base de la taxe foncière? Et ça, je ne suis pas l'homme le plus qualifié de la province de Québec pour répondre à ça, mais il y a certainement des experts qui vont vous dire que les droits sur les stationnements et la taxe sur les

immeubles non résidentiels, à toutes fins pratiques, pour 1992, ce n'est pas applicable. Ça fait qu'à partir de là, je pense que les organismes, le gouvernement et les municipalités ont besoin d'un petit peu de temps. Ils ont besoin d'un petit peu de temps pour voir comment est-ce qu'on va gérer cette affaire-là.

M. Dufour: Est-ce que vous pouvez nous expliquer pourquoi ce n'est pas applicable?

M. Tanguay: Le temps que les municipalités vont se revirer de bord pour asseoir l'assiette sur laquelle elles vont aller taxer sur le stationnement, on va être rendu en 1992. En tout cas, moi j'ai eu une discussion - là, c'est très personnel ce que je vous dis là et on n'a pas fait d'enquête à travers la province - au sein de la ville de Sherbrooke on en a discuté avec le directeur des services financiers qui, lui, était catégorique, à toutes fins pratiques, ce n'était pas possible d'appliquer ça pour 1992.

M. Dufour: Bon. Il y a les évaluateurs qui sont venus nous dire, cet après-midi, qu'en mettant bien, bien du gros travail - je ne sais pas s'ils ont présumé de leurs forces - mais que ça pourrait être possible, mais avec une certaine extension que la loi permette au point de vue de l'inscription au rôle et des ajustements. C'est évident que toute cette réforme-là, vous savez bien que c'est un marathon pour l'adoption de la loi, ça va être un marathon pour l'application et ça va être une désolation après qu'elle sera appliquée.

M. Tanguay: Écoutez, tant mieux si je me trompe, mais j'ai de sérieuses réserves là-dessus.

M. Dufour: Je n'ai pas de crainte. Moi, je ne mets pas en doute ce que vous me dites. Vous avez l'expérience du domaine municipal et c'est une forme de gouvernement qui, comme ailleurs...

M. Tanguay: Ce n'est pas toujours...

M. Dufour: ...on sait comment c'est dur de faire bouger une machine ici. Dans les municipalités, c'est pareil. Ça prend un bon poids pour la faire bouger. Ce n'est pas aussi facile que ça. Ce n'est pas aller... Va, prends ton grabat et marche. Ce n'est pas comme ça. Il faut prendre le temps de faire l'analyse. Est-ce que vous pensez qu'avec les lois "habilitantes" - parce que vous avez une loi qui a mis sur pied ces corporations de transport là - vous avez des marges d'autonomie ou de manoeuvre? Ce que je veux dire par là: Est-ce que vous croyez que vous pouvez penser - et est-ce que vous l'avez pensé - privatiser? Est-ce que vous pensez que vous pouvez cibler ou vous désengager par rapport à Québec dans certains domaines en

supposant, comme Laval nous a dit, si les gens n'ont pas le moyen de payer, ils ne le prendront pas le transport? Ils ne l'ont pas dit aussi clairement que ça mais lisons leur mémoire, c'est ça qu'ils nous ont dit. Je ne sais pas s'ils le feront, mais c'est écrit. Est-ce que vous pensez que dans cette loi-là vous avez cette marge de manoeuvre? Parce que, normalement, si on vous donne l'obligation de payer, vous avez plus de pouvoir décisionnel.

M. Tanguay: Ce genre de décision ne dépendrait pas de la loi, il dépendrait d'une volonté politique du milieu local de privatiser le transport en commun. Écoutez, vous avez eu toutes sortes de versions. Je pense que ça confirme ce qu'on vous dit de la psychose que ça occasionne un petit peu partout à travers la province, la réforme telle qu'elle est présentée. Ce qu'on craint énormément, c'est que finalement les municipalités, faute de - peut-être, je le mets entre guillemets - si elles ne sont pas capables d'aller chercher des ressources qui leur sont attribuées à l'intérieur de la réforme, elles vont demander aux organismes de transport en commun d'effectuer des coupures qui, à toutes fins pratiques, ne seront pas gérables et qui vont constituer un net recul sur le service et tu ne pourras plus revenir en arrière. Une fois que le mal va être occasionné, il va être trop tard. Ça va prendre deux décennies pour ramener tout ça.

M. Dufour: Est-ce que vous croyez... Peut-être ceux de Sherbrooke, est-ce que vous croyez qu'avec ces mesures-là qu'on vous impose, vous pourrez... Parce que je sais que Sherbrooke a été longtemps presque le modèle régional au point de vue transporteur. Moi, en tout cas, les échos que j'avais, c'était que Sherbrooke avait à peu près la commission de transport la plus efficace, à tort ou à raison, mais je l'ai entendu dire à plusieurs reprises. Est-ce que vous croyez que vous pouvez rationaliser, économiser, étirer le budget et que vous n'aurez pas d'impact? Est-ce qu'il est possible encore d'aller couper dans le gras ou quelque part par là?

M. Lacroix (Jacques): Globalement, pour Sherbrooke... D'une part, Sherbrooke est peut-être la corporation au Québec qui a la marche la plus haute à franchir par rapport à l'application de la réforme. Ça représente au-delà de 20 % de l'ensemble de son budget, compte tenu des subventions qu'on recevait. C'est vrai que c'est une corporation qui est performante compte tenu de son achalandage, de son coût d'entretien, ces choses-là, quand on considère des indicateurs de performance. À date, on commence à regarder avec les gens chez nous de quelle façon on va pouvoir non pas appliquer cette réforme-là parce que ça ne sera pas à la corporation de le faire, ça va être aux municipalités de décider quels moyens elles vont mettre à la disposition des

corporations et, une fois qu'on aura ça, on aura les outils après ça, nous autres, pour travailler. Mais je peux vous dire qu'à date, on ne pense pas être en mesure d'appliquer l'ensemble de la réforme à court terme sans prendre en considération une évaluation très sérieuse du niveau de service qu'on offre. Et ce niveau de service correspondait à un niveau de performance qui est un modèle au niveau de la province.

M. Dufour: Est-ce que vous avez des choses à ajouter ou à nous dire? Vous pouvez prendre ça sur mon temps.

M. Lacroix: Pardon?

M. Dufour: J'ai dit: Je pourrais continuer à vous questionner, mais le temps commence à se faire rare. Est-ce que vous avez des choses que vous voudriez rajouter? Supposons qu'on n'a pas posé toutes les questions, si vous aviez une question spéciale, un message spécial ou un point spécifique.

M. Lacroix: Moi, je veux juste rajouter une chose. C'est qu'à chaque fois qu'on a parlé à notre niveau administratif ou politique au niveau de l'ATUQ - et là, quand je dis "on a parlé", on est quand même des représentants provinciaux - les neufs corporations ont toujours été d'accord pour que la quatrième source de financement, ce soit les automobilistes. Il y a un effort qui a été fait dans ce sens-là, mais il y a d'autres statistiques qui démontrent que les automobilistes bénéficient largement du transport en commun comme d'autres services qui sont offerts aux citoyens. Les citoyens paient aussi pour d'autres services qui bénéficient aux automobilistes et, dans ce sens-là, la contribution pourrait être largement augmentée pour assurer la pérennité du transport en commun.

M. Dufour: Je voudrais vous remercier de votre participation à cette commission. J'espère que le ministre aura entendu que sa réforme peut sonner la mort ou l'asphyxie du transport en commun dans l'ensemble du Québec. Je vous remercie.

La Présidente (Mme Bélanger): MM. Tanguay, Blouin et Lacroix, nous vous remercions de votre participation. La commission ajourne ses travaux à demain, 10 heures.

(Fin de la séance à 23 h 38)