



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 (4)

Le vendredi 7 juin 1991 — No 88

Président : M. Jean-Pierre Saintonge

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Société de transport de la Rive-Sud de Montréal

CAE-5287

Conférence des maires de la Rive-Sud

CAE-5291

Intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente

M. Claude Ryan

M. Francis Dufour

M. Réal Gauvin

Mme Pauline Marois

Mme Cécile Vermette

M. François Beaulne

M. Michel Tremblay

M. Hughes Aubertin, Société de transport de la Rive-Sud de Montréal

M. Roger Ferland, Conférence des maires de la Rive-Sud

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Abonnement: 250 \$ par année pour les débats des commissions parlementaires
70 \$ par année pour les débats de la Chambre
Chaque exemplaire: 1,00 \$ - Index: 10 \$
La transcription des débats des commissions parlementaires est aussi
disponible sur microfiches au coût annuel de 150 \$
Dans les 2 cas la TPS et la TVQ s'ajoutent aux prix indiqués

Chèque rédigé au nom du ministre des Finances et adressé à:

Assemblée nationale du Québec

Distribution des documents parlementaires

5, Place Québec, bureau 195

Québec, (Québec)

G1R 5P3

tél. 418-643-2754

télécopieur: 418-528-0381

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal

Bibliothèque nationale du Québec

ISSN 0823-0102

Le vendredi 7 juin 1991

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

(Dix heures huit minutes)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Le mandat de la commission est de poursuivre les consultations particulières et tenir des auditions publiques dans le cadre de l'étude du projet de loi 145, Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant les finances municipales. Alors, M. le secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements?

Le Secrétaire: Oui, Mme la Présidente. Mme Carrier-Perreault (Chutes-de-la-Chaudière) est remplacée par M. Léonard (Labelle); M. Garon (Lévis) par Mme Vermette (Marie-Victorin); Mme Juneau (Johnson) par M. Beaulne (Bertrand); M. Lazure (La Prairie) par Mme Marois (Taillon).

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'ordre du jour, c'est la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal et la ville de Longueuil qui ont décidé d'auditionner en même temps. Alors, étant donné qu'il y a une heure par groupe, nous allons avoir deux heures.

M. Dufour: Je pense qu'il y a peut-être une petite nuance là, ils nous ont demandé d'être entendus en même temps. Donc, l'ordre de la Chambre, c'était de les entendre séparés. Donc, il faut qu'on donne notre accord pour les mettre ensemble. À moins que vous me disiez que ce n'est pas ça...

La Présidente (Mme Bélanger): Oui mais vous êtes un peu...

M. Dufour: Bien moi, je n'ai pas d'objection. C'est juste pour remettre les choses claires.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon, je pense que quand on reçoit des groupes, il faut les accommoder. Alors, j'espère que l'Opposition va donner son accord.

M. Dufour: Oui, oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce qu'il y a...

M. Dufour: C'est une prérogative de la commission de le faire.

La Présidente (Mme Bélanger):... accord pour entendre les deux groupes en même temps?

M. Gauvin: Nous donnons notre accord, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Voilà. Est-ce que chaque groupe a un porte-parole pour un mémoire différent?

Société de transport de la Rive-Sud de Montréal

M. Aubertin (Hughes): Oui, Mme la Présidente. Permettez-moi, tout d'abord, Mme la Présidente, M. le ministre, Mmes et MM. les députés, de vous présenter les gens qui m'accompagnent. À ma gauche, M. Lucien Bolduc, directeur général de la Société de transport...

La Présidente (Mme Bélanger): Si vous me permettez, avant je voudrais vous donner la façon de procéder. Si les deux groupes ont chacun un mémoire, vous avez 20 minutes par mémoire et ensuite, le reste du temps est distribué au parti ministériel et au parti de l'Opposition.

M. Aubertin: Je suis d'accord avec ça, madame.

La Présidente (Mme Bélanger): D'accord. Alors, vous pouvez y aller.

M. Aubertin: Alors, je vous présente M. Lucien Bolduc, directeur général de la Société de transport de la Rive-Sud. À mon extrême droite, M. Gilles Rémillard, directeur des finances de la ville de Longueuil, et près de moi, le maire de Longueuil et président de la Conférence des maires de la Rive-Sud de Montréal, M. Roger Ferland. Et, moi, je suis Hughes Aubertin, maire de Boucherville et président de la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal.

Le mémoire que la STRSM dépose aujourd'hui porte essentiellement sur les aspects du projet de loi 145 relatifs au transport en commun dans notre région, car ce sont ces aspects qui inquiètent le plus la Société. À première vue, la réforme que vous envisagez d'implanter va coûter à la STRSM environ 18 000 000 \$. En langage populaire, on dit: Ça va nous coûter un bras. Mais au cours des derniers jours, tellement de nouveaux chiffres sont apparus que nous sommes rendus à nous demander si la question qu'on nous pose aujourd'hui n'est pas: Est-ce que la STRSM préfère se faire amputer le bras à partir de l'épaule, du coude ou du poignet? Notre réponse est ni l'un ni l'autre, car l'amputation n'est pas la médecine indiquée dans les circonstances et surtout de ce temps-ci. Tantôt, M. Ferland, au nom de la ville de Longueuil et de la Conférence des maires de la Rive-Sud, tentera de quantifier ce que nous entendons par amputation. Nous admettons, d'entrée de jeu, que le projet

de loi vous est inspiré par des préoccupations budgétaires légitimes. Il y a bel et bien péril en la demeure. Mais il nous semble que la manière dont la loi 145 tente de résoudre le problème témoigne d'une vision erronée.

Dans l'édition d'hier du journal *Le Devoir*, l'éditorialiste Jean Francoeur proposait la définition suivante du transport en commun: "Offrir aux personnes qui ne possèdent pas de voitures - ou à celles qui préfèrent limiter l'usage qu'elles en font - un moyen alternatif d'effectuer leurs déplacements... Il s'agit d'un service que la collectivité organise pour ses membres..." Voilà, M. le ministre, une définition claire, limpide, mais, selon nous, archaïque. Mais c'est cette définition qui semble avoir présidé à la conception du projet de loi 145 au plan des principes.

À l'encontre de cela, nous prétendons que les orientations à la base du projet de loi sont philosophiquement erronées, que le processus qui a présidé à sa conception est politiquement défectueux, comme le seraient bien des aspects de l'administration d'une éventuelle loi de ce genre, et, enfin, que l'adoption de cette loi constituerait un manquement à la parole donnée à la STRSM par votre gouvernement. Une lettre que le ministre des Transports, M. Elkas, nous adressait le 3 mai dernier en réponse à un exposé de nos vues, dont le ministre des Affaires municipales fut d'ailleurs témoin, exprime fort bien non seulement les thèses sur lesquelles le gouvernement fonde son projet de loi, mais aussi l'idée que le gouvernement se fait de la nature et des limites de ses engagements à l'endroit de la STRSM.

M. Elkas nous dit que l'objectif du projet de loi 145 est de rapprocher le financement des services des centres de décision. Figurez-vous que nous sommes d'accord avec cette thèse; les décideurs doivent, en effet, être aussi les payeurs et, inversement, quiconque paie doit avoir droit au chapitre. Nous disons, cependant, que les décisions en matière de transport en commun ne sont pas toutes d'une portée aussi restreinte que le projet de loi le présume - et, par conséquent, les centres de décision ne devraient pas être là où le projet de loi implique qu'ils devraient être - c'est-à-dire surtout au niveau local - et que le financement du transport en commun sur la rive sud de Montréal est d'ores et déjà réparti à peu près correctement entre les niveaux national et local. De quelles décisions s'agit-il et comment les responsabilités financières - donc politiques - sont-elles actuellement distribuées? La lettre du ministre des Transports sous-entend que les décisions en matière de transport en commun sont d'une portée de plus en plus locale. À notre avis, le transport en commun a des implications de plus en plus nationales et non de plus en plus locales.

En matière d'environnement, par exemple, il tombe sur le sens que les émanations polluantes

des automobiles et la dépense inutile d'essence dans les bouchons de circulation constituent une catastrophe écologique croissante qui n'a rien de local. En matière économique, il tombe sous le sens que les quelque 50 000 travailleurs et travailleuses que la STRSM transporte quotidiennement à Montréal contribuent au dynamisme de l'économie montréalaise, que la santé de l'ensemble économique montréalais a des effets sur tout le Québec et que ce phénomène-là non plus n'a rien d'exclusivement local en raison de l'importance névralgique pour le Québec de la région montréalaise.

Advenant l'adoption telle quelle du projet de loi, les responsabilités financières et politiques seraient-elles réparties correctement entre le local et le national? La part globale du gouvernement dans le financement de la STRSM est passée de 35 % en 1986 à 28 % en 1991 - ce qui fait d'ailleurs de la STRSM la société la moins subventionnée - et la part gouvernementale passerait à 14 % en 1992 dans l'état actuel de vos intentions. Dans les faits, nous ne serions pas loin d'un rapport de neuf à un. Cela dit, est-ce que cette répartition entre sources locales et nationales du financement de la STRSM ferait appel à tous les décideurs concernés dans une mesure conforme à leurs responsabilités? Notre réponse est non.

Le projet de loi n'a pas pour effet de rapprocher le financement des services des centres de décision, mais de les en éloigner, car les décisions dont il s'agit - je ne parle pas de la gestion quotidienne - sont d'ordre beaucoup plus national que le projet de loi ne le laisse entendre si on en juge par la répartition qu'il fait des responsabilités financières. Le gouvernement se défile. Il se soustrait à son rôle de régulateur et de planificateur national. Selon nous, c'est seulement en raison de la conjoncture qu'il affirme tout à coup, en principe, que le transport en commun ne le regarde presque plus. Ce n'est pas parce que les temps sont durs au plan pratique qu'on a le droit de faire une telle erreur au plan des principes. Bref, selon nous, votre prémisse est fautive et vos conclusions aussi.

Voilà qui clôt mes remarques sur ce que j'ai appelé l'aspect philosophique des choses. Passons aux aspects politiques, c'est-à-dire à la manière dont les décisions se sont prises pour arriver à la rédaction de ce projet de loi.

La lettre du 3 mai de M. le ministre Elkas nous dit: "La proposition relative au financement du transport en commun présentée dans le cadre de ce projet s'appuie sur un constat [...] qui s'est dégagé de récentes réflexions gouvernementales sur le financement de ces services publics... Il s'agit donc d'un processus itératif dont les conclusions ne pouvaient aucunement être connues au moment de la préparation du plan de relance de votre société." Je reviendrai plus loin sur notre plan de relance.

La lettre du ministre nous dit donc en clair et avec une candeur savoureuse que le gouvernement a fait par lui-même et en lui-même sa réflexion sur ces matières qui vont déterminer, pour l'avenir prévisible, le sort du transport en commun sur la rive sud et ailleurs. Je trouve contradictoire que le processus de décision conduisant au projet de loi 145, et qui vise en bout de ligne à privilégier les instances décisionnelles locales, ait été amorcé et conclu à un niveau si résolument national, car nous aurions pu tomber d'accord avec vous sur bien des choses. Ne tournons pas autour du pot. La constatation que tout le monde fait concerne l'ampleur des coûts des services publics en période de rareté d'argent bien avant de concerner l'identité des percepteurs. Est-ce que le transport en commun coûte trop cher aussi bien en lui-même que par rapport aux ressources financières actuellement disponibles? La réponse: Oui, c'est évident.

Alors, si le problème réel est là, limitons-nous à cela. Cherchons ensemble des solutions et affrontons ensemble les conséquences politiques de nos analyses et de nos décisions. Est-ce que le niveau de service est trop élevé? Est-ce que les conditions de travail et leurs répercussions sur les coûts sont devenues trop lourdes? Est-ce que nos méthodes de tarification et de perception sont désuètes? Voilà les questions fondamentales qui se posent. Et, de la même manière qu'on le fait dans le monde de la santé, de la voirie ou de l'alimentation, on peut leur trouver des réponses par le moyen de normes nationales, car selon nous c'est tout le Québec qui souffre ou qui bénéficie de la présence d'un service de transport en commun fonctionnel dans les grands centres.

Il faudrait selon nous instituer un cahier national de normes de services, conjointement convenu avec les sociétés de transport, qui contribueraient à pondérer le niveau d'aide financière gouvernementale aux diverses sociétés. C'est tout à fait faisable. Le conseil d'administration de la STRSM a convenu l'an dernier d'un certain nombre d'indicateurs, maintenant assortis de normes, qui font, à notre avis, le tour de ce qui compose le niveau de service. Il s'agit notamment: de la distance maximale de marche entre un lieu de résidence et le plus proche arrêt d'autobus; de la fréquence minimale de passage des autobus aux arrêts; du début et de la fin des heures de service; de la charge maximale tolérable à bord des véhicules. Chacune de ces normes est un levier qui agit directement sur les coûts. Si le niveau de service au Québec coûte trop cher, ça se mesure, ça se discute, et ça peut se régler.

Par contre, les excès de coûts peuvent également provenir de conditions de travail devenues inflationnistes, c'est-à-dire en hausse constante sans gains de productivité. Nous sortons, à la STRSM, d'une longue période où

nous avons payé très cher notre volonté de faire admettre par la partie syndicale le principe "temps fait = temps payé". Nous nous butions à une demande obstinée du syndicat d'obtenir une réduction des heures hebdomadaires de travail sans perte de salaire. La partie syndicale appelait cela "la bataille du 4/3". Mais l'enjeu, au-delà des slogans, était en réalité la réduction de la semaine de travail de 36 à 32 heures, la quantité de jours n'étant qu'un moyen d'y arriver et un symbole. Pourquoi pensez-vous que la grève a continué même après que nous ayons dit que la semaine de 4 jours en soi ne faisait pas problème quant à nous. C'est simplement parce que l'enjeu n'a jamais été là, et que le 4/3 n'est qu'un symbole sans substance. Nous avons finalement eu gain de cause. Pas une seule heure de travail n'a été soustraite au statu quo, et nous avons même fait des gains en matière de productivité et des progrès quant à l'organisation du travail. Mais je dois vous dire aujourd'hui tout haut ce que j'ai dit en privé à certains d'entre vous: Nous aurions bien aimé, tout le temps qu'ont duré nos difficultés, trouver au sein du gouvernement autre chose que des spectateurs attentifs et des gérants d'estrades.

J'ai eu l'occasion de dire à M. le ministre des Affaires municipales que les lois actuelles du travail dans le secteur parapublic, à l'origine bien intentionnées, sont devenues des moyens de faire traîner les conflits et d'augmenter les coûts. Les lois du travail sont certainement un secteur qui mérite d'être examiné et revu si on veut s'attaquer au problème à sa source. Quant aux tarifs, s'ils sont trop bas; ça aussi, ça se mesure, ça se discute et ça se règle. Mettons en place une structure tarifaire connue, convenue, logique. Je dis bien "structure" et non "grille tarifaire". Ainsi, les contrevenants sauront qu'ils contreviennent et qu'ils devront éventuellement payer eux-mêmes la note d'une générosité factice sans qu'il faille effectuer de ponction indue sur les finances nationales ou régionales.

Quant à la taxe de 30 \$, ce serait si simple et tellement plus logique de poser le principe que le transport en commun dans la région montréalaise est, au plan économique, un équipement structurel qui est bénéfique pour tout le Québec, au même titre que le réseau routier, et qu'il faut taxer universellement en conséquence de ce principe.

Quand Québec vole au secours des pêcheries dans le golfe ou des malades en régions, nous ne protestons pas parce que nous convenons que ces initiatives sont bonnes pour tout le monde. Que le reste du Québec nous renvoie l'ascenseur pour ce qui touche le transport en commun.

Pour terminer mon propos sur les difficultés politiques qu'apporterait le projet de loi au sein même de la STRSM, je vous prédis que les revenus en provenance des secteurs non résidentiels que vous nous faites miroiter deviendront vite une pomme de discorde au sein des villes

membres de la Société. La lettre de M. Elkas nous dit pourtant: "...tout retraits de l'aide gouvernementale doit être compensé par de nouvelles sources locales de revenus dont le rendement potentiel serait comparable à celui des subventions actuelles". Chez nous, les revenus de la taxe d'affaires d'une ville à l'autre varient plus que du simple au double pour ce qui est de leur importance dans l'ensemble des recettes municipales, soit de 3 % à 8 %. Et en chiffres absolus, ils varient de 200 000 \$ à 8 000 000 \$. L'emploi du mot "potentiel" dans la phrase de M. Elkas pour qualifier les revenus escomptés n'a pas fait sourire le maire de Saint-Lambert, pas plus que celui de Saint-Hubert, car ni l'un ni l'autre ne peuvent espérer contribuer à la STRSM, à l'aide de la nouvelle taxe, une somme qui serait comparable à la subvention perdue.

Je terminerai mon exposé en vous faisant part de notre désarroi devant ce que nous considérons toujours de la part du gouvernement comme un manquement à la parole donnée. Depuis 1989, nous avons procédé à un remue-ménage important: réorganisation administrative majeure et redressement de fond en comble de notre flotte en piteux état. Nous n'avions pas le choix. Nos ventes de passes mensuelles, qui représentent en grande partie notre achalandage aux heures de pointe, témoignent d'un marché en croissance constante. Même nos difficultés de 1989 n'ont pas infléchi la tendance moyenne. Le gouvernement a compris comme nous en 1989 que notre parcimonie des années précédentes en matière d'achat de véhicules nous jouait un vilain tour. Le ministère nous a bel et bien épaulés tant au chapitre des immobilisations que de l'exploitation, si bien que nous avons formé l'impression qu'il le faisait en toute connaissance de la dynamique de croissance qui était la nôtre, qu'il était en fait un partenaire fiable dans notre redressement, pour la durée de ce redressement, et en vue des objectifs de ce redressement.

Notre optimisme quant au "partnership" gouvernemental n'était sûrement pas sans fondement puisque le ministre, M. Elkas, nous dit dans sa lettre du 3 mai dernier, en parlant de l'aide additionnelle qu'il nous avait consentie en 1989 que "...des ajustements de même nature étaient prévus pour les trois années subséquentes".

Forts de savoir le gouvernement à leurs côtés, et malgré le fait que le taux de subvention gouvernementale aux immobilisations en 1989 était plus bas qu'avant, les élus de la Rive-Sud ont pris des engagements financiers considérables, plus élevés que ceux du gouvernement, ainsi que le démontre la courbe des frais de financement assumés respectivement par les municipalités et par le ministère.

Malheureusement, dans notre candeur, nous avons fait deux erreurs. Nous avons présumé que si le gouvernement, comme le dit la lettre de M. Elkas, s'était engagé à bonifier au besoin et à certaines conditions la subvention à l'exploitation

qu'il nous versait, ça devait vouloir dire que le programme de subvention à l'exploitation devait évidemment continuer. Ça nous paraissait aller de soi: on imagine mal un tailleur qui vous offrirait d'allonger les manches de votre veste, mais qui refuserait ensuite de faire le complet lui-même.

Notre deuxième erreur a consisté à vouloir offrir un meilleur service mais à moindre coût, en rationalisant notre administration et notre réseau, comme le montre le tableau ci-joint illustrant la baisse des coûts de traitements, ainsi que de la quantité de ressources humaines et matérielles reliée au transport.

Alors quand nous sommes retournés voir le tailleur pour lui dire que c'était bien gentil à lui, mais que nous n'avions pas besoin qu'il allonge nos manches, voilà qu'il nous répond que son offre d'allonger les manches de notre veste tient toujours, mais pour ce qui est de la veste elle-même, il n'en fabrique plus.

La morale de cette histoire est que nous avons apparemment eu tort de nous fendre en quatre pour assainir nos opérations, que nous avons eu tort de ne pas planifier de frais supplémentaires qui nous auraient valu la sollicitude du gouvernement. Ne cherchez plus pourquoi le transport en commun coûte trop cher.

(10 h 30)

En conclusion, s'il y a un problème financier au plan national, regardons-le ensemble comme tel, mais ne mélangez pas les choses, et renoncez au plus tôt à cette potion magique qui serait de légiférer comme si le transport en commun, comme le suggère l'éditorial du **Devoir**, ressemblait plus à la collecte municipale des ordures qu'à la santé ou à l'environnement. Le transport en commun est de toute évidence une matière dont l'envergure nationale justifie les investissements gouvernementaux supérieurs à ce qui est prévu dans la réforme et dans le projet de loi 145. Sachant cela, revenons à la case départ et attaquons-nous au problème de fond: les coûts du transport en commun. Ça nous épargnera assurément à tous, en bout de piste, du temps, de l'argent, et surtout le capital de la bonne volonté que des années de bon voisinage avaient fini par créer.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. Aubertin. Est-ce que vous préférez discuter tout de suite de la Société de transport ou si on doit entendre le mémoire de la ville?

M. Aubertin: On s'est entendus pour faire les deux mémoires.

M. Ferland (Roger): Si la commission est d'accord, Mme la Présidente, je vais présenter mon mémoire et ensuite on pourra en discuter.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est parfait, M. Ferland.

Conférence des maires de la Rive-Sud

M. Ferland: Si vous le permettez, Mme la Présidente, M. le ministre, **Mmes** et **MM.** les députés, j'aimerais d'abord présenter la Conférence des maires de la Rive-Sud, qui a été formée en juin 1990, qui est un organisme de concertation qui regroupe des villes de la Rive-Sud comprises dans quatre municipalités régionales de comté.

L'objectif premier de la Conférence des maires de la Rive-Sud est d'harmoniser et de promouvoir une vision régionale de développement. C'est également d'établir des positions communes sur toutes les questions à débattre avec les partenaires de la grande région métropolitaine ainsi qu'avec les instances gouvernementales.

La Conférence des maires regroupe actuellement - 17 municipalités des MRC de Champlain, de Roussillon, de La Vallée-du-Richelieu et de Lajemmerais, ce qui représente 410 000 habitants, soit 73 % de la population totale des 608 000 habitants. Vous avez sur la feuille de présentation 559 000, mais c'étaient les chiffres de 1989. En 1990, on parle de 608 000 des quatre MRC concernées. Elle est régie par un conseil d'administration composé de neuf représentants des municipalités membres, sous la présidence de M. Roger Ferland, maire de Longueuil.

Dans la foulée des propos que vient de tenir mon collègue, le président de la STRSM, M. Aubertin, permettez-moi à mon tour, Mme la Présidente, de décrire les effets dévastateurs qu'aura sur les finances municipales le projet de loi 145.

Nous avons déjà évalué que pour les municipalités de la couronne sud de Montréal, il faudra procéder en 1992 à une ponction supplémentaire de 25 000 000 \$ à 30 000 000 \$ pour combler le manque à gagner découlant du transfert des comptes à payer. Et malgré un assouplissement annoncé par le gouvernement, il reste que les 39 municipalités formant les quatre MRC de Lajemmerais, de Champlain, de La Vallée-du-Richelieu et de Roussillon devront imposer plus de 25 000 000 \$ en nouvelles taxes, et ce, au moment où l'économie du Québec traverse une très mauvaise passe. Déjà, en raison de la crise économique, nous avons de sérieuses difficultés à boucler notre budget 1991. Et pour la prochaine année financière, l'expédition des nouveaux comptes de taxes sera loin de ressembler à une opération de relations publiques.

À titre de maire de Longueuil et de président de la Conférence des maires de la Rive-Sud, je tiens particulièrement à mettre le gouvernement en garde contre l'effet de ressac que la prochaine pluie de taxes provoquera auprès de nos populations locales. La colère sera particulièrement grande chez les gens d'affaires, à qui on demande, finalement, de financer au moins les trois quarts de la nouvelle facturation au moyen

de taxes d'affaires majorées ou de surtaxes foncières, ou encore des deux à la fois. Le fait que le gouvernement laisse l'entière liberté aux municipalités de recourir à leur guise à l'une ou l'autre formule de taxation donne peut-être une image de souplesse. Par contre, le risque est grand de créer de profonds déséquilibres lorsqu'il s'agira de répartir le fardeau fiscal entre les diverses entreprises situées sur le même territoire régional.

En prenant pour acquis que les municipalités de la Rive-Sud n'auront pas recours à la taxe sur le stationnement, jugée complètement inapplicable, voire même ridicule pour une banlieue, il reste donc le secteur non résidentiel pour absorber le gros des effets du projet de loi 145. En pratique, la nouvelle facture au secteur non résidentiel équivaldrait à une hausse pouvant varier entre 20 % et 40 % du fardeau fiscal pour le transport en commun. Pour Longueuil, par exemple, le taux additionnel à imposer aux immeubles non résidentiels serait de 0,55 \$ du 100 \$ d'évaluation, soit 29 %.

En vertu des volontés gouvernementales, la surtaxe sur la valeur foncière viendrait s'ajouter à la taxe d'affaires qui, elle-même, pourrait être transformée en une nouvelle taxe foncière. Dans les villes desservies par le transport en commun, les industries et les commerces pourraient donc faire face à trois taxes différentes. Là où le bât blesse dans cette opération, c'est le déséquilibre causé aux municipalités selon qu'elles soient assez ou mal pourvues en industries et en commerces, ou selon qu'elles soient situées sur ou hors territoire de la Société de transport. Étant donné la disparité existante d'une municipalité à l'autre en termes de richesses industrielle et commerciale, certaines villes devront taxer beaucoup plus que les autres. Ainsi la ville de Boucherville pourra couvrir la nouvelle charge financière du transport en commun en n'utilisant que 24 % du nouveau revenu potentiel de la surtaxe foncière alors que la ville de Saint-Lambert, elle, ne couvrira que les deux tiers de sa nouvelle charge financière à même ces mêmes revenus. Elle devra donc imposer ses immeubles résidentiels pour couvrir l'autre tiers.

Finalement, une ville desservie par le transport en commun devra taxer ses industries plus qu'une ville voisine située hors territoire, ce qui entraînera une nouvelle forme de concurrence en faveur de cette dernière et un nouvel étalement urbain vers la zone périphérique.

Mme la Présidente, je ne saurais trop insister sur ce dernier aspect de l'impact des mesures gouvernementales sur le développement de la Rive-Sud de Montréal. Alors que nos collègues de l'île de Montréal, depuis des années déjà, s'inquiètent du phénomène de l'étalement urbain en faveur des proches banlieues nord et sud, voilà qu'une seconde vague d'urbanisation se fait sentir, mais cette fois, beaucoup plus loin vers l'extérieur.

On pourrait d'ailleurs illustrer cet étalement urbain par l'évolution de la carte électorale québécoise où on voit que dans le Grand Montréal, il faudrait ajouter cinq nouvelles circonscriptions électorales en raison de l'augmentation des populations du sud et du nord. Or, quatre de ces nouvelles circonscriptions seraient situées à l'extérieur des banlieues immédiates, soit deux dans la région des Laurentides et deux en périphérie de la Rive-Sud et, plus précisément, dans le secteur de Varennes et de Saint-Jean. Ce phénomène est en train de se produire sous nos yeux et risque de s'amplifier grâce aux mesures gouvernementales contenues dans le projet de loi 145, notamment par le transfert du financement du transport en commun au secteur non résidentiel. Les surcharges financières imposées aux entreprises vont faire fuir l'activité économique vers l'extérieur du périmètre urbain actuellement desservi par le transport en commun.

Mme la Présidente, je dois vous signaler en passant que notre analyse de l'évolution démographique dans la couronne sud de Montréal contredit expressément celle du groupe SECOR dans son étude récente réalisée pour le compte du Comité ministériel permanent de développement du Grand Montréal. Selon cette étude, "l'étalement urbain serait une problématique dépassée, puisque la stabilité démographique dans la région métropolitaine devrait se maintenir et que la distribution spatiale des activités urbaines ne subira pas de modifications importantes au cours des 20 prochaines années". Cette affirmation est carrément contredite par les données démographiques les plus récentes. Dans les quatre MRC de la Rive-Sud, de 1989 à 1990, la population a augmenté de 48 000 habitants, passant de 559 000 à 608 000, soit une hausse de 8,7 %. Or, lorsqu'on regarde de plus près la répartition de cette hausse appréciable de la population dans notre région, on s'aperçoit que près de 55 % de cette hausse a lieu dans les trois MRC en périphérie de la MRC de Champlain, soit les MRC de Lajemmerais, de La Vallée-du-Richelieu et de Roussillon. C'est la MRC de Roussillon qui a enregistré la plus forte hausse, soit 14 000 habitants de plus. Dans la MRC de Lajemmerais, où la hausse a été de 9 000 habitants, les deux tiers de l'augmentation se sont produits dans les municipalités situées en périphérie de Boucherville.

Tout ceci pour dire, Mme la Présidente, que la Rive-Sud de Montréal vit actuellement un nouveau phénomène d'étalement urbain que va renforcer et accentuer la surtaxation des entreprises dans le périmètre urbain actuel. Par conséquent, on peut s'attendre à connaître, au cours des prochaines années, une recrudescence des problèmes reliés à la congestion routière et à la pollution, ceci, sans compter tous les autres effets d'un aménagement du territoire découlant de la fuite en avant des charges fiscales, comme la construction de nouvelles écoles, l'agrandisse-

ment des usines de filtration et d'épuration, l'organisation des loisirs, et j'en passe.

Ainsi, notre système actuel de transport en commun, qui vise à servir une population d'environ 300 000 habitants, devra se préparer à servir, dans le tournant du siècle, le double de cette population, mais sur un territoire cinq fois plus grand. Le gouvernement du Québec, s'il continue de respecter ses engagements dans le financement des immobilisations, sera alors appelé à payer le coût de nouvelles infrastructures de transport public, une facture qui sera beaucoup plus considérable que les quelques dizaines de millions de dollars qu'il semble vouloir économiser aujourd'hui sur le dos des municipalités de la Rive-Sud.

Cette économie facile n'est qu'une goutte d'eau en comparaison de l'effort financier majeur qui sera nécessaire d'ici à quelques années pour corriger les visions à court terme du projet de loi 145. Pour cette raison, je soutiens que le secteur industriel et commercial ne doit pas être pénalisé par le projet gouvernemental. Au contraire, il faudra trouver une solution pour financer le transport en commun autrement que par un fardeau fiscal imposé à ceux qui sont le moteur de notre économie locale et régionale. En consacrant au transport en commun une partie des revenus provenant des droits d'immatriculation des automobilistes, le gouvernement pose un geste dans la voie du bon sens. Et, à la condition que cette nouvelle ressource soit équitablement redistribuée entre les sociétés de transport, cette mesure contribuera à faire de l'automobiliste un partenaire intéressant et intéressé au transport en commun. Mais j'estime qu'il faudrait pousser cette logique jusqu'au bout et utiliser encore plus les droits d'immatriculation pour financer les dépenses d'exploitation des sociétés de transport en commun. À mon avis, ce n'est pas trop demander à l'automobiliste de devenir le quatrième partenaire à part entière du transport public dans une société qui se targue de protéger son environnement.

Selon des modalités encore à définir, je suggère donc que le Fonds de contribution des automobilistes, dont la création est prévue dans le projet de loi 145, devienne le dépositaire des contributions de tous les propriétaires de voitures de promenade au Québec. Le Fonds pourrait être géré conjointement par le ministère des Transports et les organismes publics de transport. On pourrait également envisager la possibilité d'utiliser une partie de cette quatrième source de revenus pour aider au financement de la voirie locale. De plus, le fruit de toute nouvelle hausse des droits d'immatriculation devrait être versé au nouveau Fonds. Quant à la taxe sur les carburants, nous persistons à croire qu'il s'agit là d'une autre façon d'impliquer l'automobiliste dans le financement du transport en commun, et que le gouvernement devrait réviser sa position à ce sujet. N'oublions pas que

le monde municipal a toujours réclamé une quatrième source de revenus, un quatrième partenaire. Avec seulement 50 nouveaux millions de dollars dans la cagnotte, alors que le gouvernement se retire pour un montant de 266 000 000 \$, ce qui nous fait un déficit net de 216 000 000 \$, nous sommes en présence d'un marché de dupes tout à fait inacceptable. C'est un marché qui n'est pas digne d'un État québécois qui, par les temps qui courent, dénonce bien haut le gouvernement fédéral de pelleter ses déficits dans la cour du voisin.

(10 h 45)

En effet, même si plusieurs responsabilités, présentement du ressort du gouvernement provincial, devaient être assumées par le pouvoir local, pour des raisons d'efficacité, il n'en est pas moins évident qu'un nouveau partage des tâches ne saurait découler d'un simple décret de l'État québécois. Les impacts d'une réforme en profondeur devraient être minutieusement évalués avant que les municipalités puissent y concourir. Le cadre des négociations ainsi que l'échéancier de mise en application devraient également avoir reçu l'aval des municipalités. Malheureusement, les nouvelles en provenance de Québec ne vont pas dans le sens d'un dialogue harmonieux. Avant même d'avoir pu régler à l'amiable la première ronde de discussions avec ses partenaires, le ministre des Affaires municipales annonçait, le 17 avril dernier, une deuxième offensive qui s'annonce tout aussi tumultueuse que la précédente. On parle maintenant d'un nouveau délestage de factures dans les domaines de la culture, du loisir et de l'environnement. On sait que le Québec doit subir, en 1991-1992, un manque à gagner de 1 700 000 000 \$ au titre des transferts fédéraux pour le financement de la santé et de l'enseignement postsecondaire. De plus, pour l'année 1992-1993, le gouvernement du Québec prévoit un manque à gagner de 1 900 000 000 \$ dans le financement des programmes établis. On peut donc déjà prédire que les municipalités auront à en subir le contre-coup.

En guise de conclusion, Mme la Présidente, je dirais qu'on peut être d'accord avec le gouvernement pour mettre de l'ordre dans les finances publiques. Mais on ne peut être d'accord avec des coups de force comme ceux qu'on a connus depuis deux ans. Enfin, Mme la Présidente, nous remercions les membres de cette commission d'avoir permis aux représentants de la Rive-Sud d'avoir pu s'exprimer sur ce sujet.

La Présidente (Mme Bélanger): On vous remercie, M. Ferland. On a pris 37 minutes pour la lecture des deux mémoires. Alors, il reste à chacun des groupes 83 minutes, ça veut dire 41 minutes et demie chacun. Alors, M. le ministre.

M. Ryan: L'habileté politique des représentants de la Rive-Sud ne se dément point. Ils nous ont passé un petit Québec ce matin, au

point de vue du temps, une belle combinaison qui va nous permettre d'avoir une discussion un peu plus élaborée que nous accueillons volontiers.

Tout d'abord, après vous avoir dit qu'on est toujours heureux de vous revoir, soit chez vous ou à Québec, je voudrais entrer immédiatement dans le vif du sujet. Rappeler tout d'abord la portée véritable... J'ai entendu le vocabulaire catastrophisant qui caractérise votre présentation. Je n'y souscris aucunement. Je l'ai entendu toute la semaine. Je dois replacer les choses dans leur contexte véritable. Je l'ai dit à plusieurs reprises cette semaine, la portée véritable de toute la réforme, ça entraîne en moyenne, pour l'ensemble du Québec, un accroissement du fardeau fiscal équivalent à 0,10 \$ du 100 \$ d'évaluation. On pourrait le nuancer à l'infini. Vous allez me dire: C'est une moyenne abstraite. C'est vrai. Mais ultimement, on en vient à cette moyenne-là. Ultimement, c'est sûr qu'il y en a qui vont payer plus, d'autres qui vont payer moins. L'impact d'ensemble pour tout le Québec, c'est ça. Et si le gouvernement le fait... J'ai indiqué à plusieurs reprises que ce que les municipalités seront appelées à financer, par des décisions fiscales dont elles auront la responsabilité, ça va représenter en tout 252 000 000 \$. Pour la première année, c'est 100 000 000 \$ et en croisière, ça sera 252 000 000 \$. Tout le Québec, ça, 252 000 000 \$, supposez qu'ils s'appliqueraient pleinement dès la prochaine année. On a un déficit de 3 500 000 000 \$. 252 000 000 \$, sur un déficit de 3 500 000 000 \$ - M. Aubertin calcule très vite et je vois que son crayon bouge très rapidement - ça fait à peu près entre 7 % et 8 %. Quand vous venez nous accuser de tous les péchés d'Israël et d'un pelletage généralisé, "I beg to differ". Je sollicite le privilège de n'être point d'accord.

M. Aubertin: M. Ryan.

M. Ryan: Voulez-vous, je ne vous ai pas interrompu tantôt, je vais continuer mon exposé, Mme la Présidente. Il n'y a rien qui me plaît comme d'être interrompu en cours de route. On le fera dans une autre occasion, si vous le voulez bien. Ça, c'est un premier point que je veux souligner bien clairement.

Maintenant, j'ai regardé l'impact pour les municipalités des quatre MRC que vous représentez ce matin, M. Ferland, à titre de président de la Conférence régionale des maires de la Rive-Sud. J'ai tout ça ici. On a fait quatre hypothèses. Je prends l'opération dans son ensemble encore - chez vous, le transport en commun, l'aspect le plus important, évidemment - en tenant compte de tout, à la fois des transferts qu'effectue le gouvernement, des revenus additionnels qui vous seront procurés par des décisions du gouvernement ou de l'Assemblée nationale et des revenus que vous pourrez vous

procurer par des décisions dont vous aurez la responsabilité.

Supposez que la partie qui relève de vous autres, votre part des 252 000 000 \$ - on a pris ces chiffres-là - que vous la financiez entièrement par le non-résidentiel, que vous la financiez 50-50 résidentiel, non-résidentiel, que vous la financiez suivant l'équilibre actuel de vos revenus fiscaux ou encore que vous la mettiez entièrement au compte du foncier général. On a quatre hypothèses. Je vais en prendre une qui est la plus proche de la réalité, je vais prendre... Supposez qu'on maintienne le statu quo. D'après ce que je peux voir, le statu quo est plutôt attrayant pour vous autres dans la mesure où il s'applique au gouvernement. Vous voudriez qu'on ne modifie rien. Supposons qu'on en reste là. J'ai regardé pour la MRC de Lajemmerais. Ça donnerait, ça, pour le résidentiel, une augmentation de 3,3 % au résidentiel et 3,3 % au non-résidentiel. M. Aubertin est parfaitement au courant de ces données-là, d'ailleurs. Ça c'est en tenant compte des derniers ajustements qu'a faits le gouvernement. Je suis sûr que vous avez fait vos calculs de votre côté aussi. Si je prends la MRC de Roussillon. Elle, en s'en tenant toujours à la structure actuelle de taxation, ça lui permettrait une réduction au résidentiel de 1 % et au non-résidentiel, de 1 %. Si je prends la MRC de La Vallée-du-Richelieu, l'impact sur le résidentiel serait de 0,6 %, le non-résidentiel, 0,6 %. Maintenant, j'en viens à Champlain. Si on s'en tient à la structure actuelle de taxation, l'impact sur le résidentiel est de 4,6 % et sur le non-résidentiel, de 4,6 %.

Voilà l'ordre de grandeur véritable concernant le solde financé par des décisions fiscales devant relever de vos municipalités respectives. Il y a des différences de l'une à l'autre. Je vais en venir à cet aspect-là tout de suite. Mais ça, c'est la toile de fond. Et si vous établissez - je vais demander à nos techniciens de le faire - combien ça représenterait per capita, ça, dans chacune des MRC? Ils vont me donner ça vite. Ils sont habitués de travailler terriblement vite. On finira l'exposé par ça tantôt et s'il y a des contestations sur les chiffres, ça, il n'y a pas de problème, je suis sûr, vous connaissant très bien, qu'on n'aura pas de contestation interminable sur les chiffres. On va mettre un chiffre, ça va être celui-là ou un autre, mais on est capables de s'entendre là-dessus.

Vous avez parlé de la nécessité d'un quatrième partenaire dans le transport en commun. Nous l'introduisons avec le droit que nous allons percevoir auprès des propriétaires de véhicules de promenade de la grande zone de recensement de votre secteur. On aurait pu faire plus. On aurait pu mettre 40 \$ au lieu de 30 \$. On aurait pu étendre ça à tout le Québec et c'est l'objet de la demande qui est présentée par les deux organismes que nous avons entendus. Il y a seulement une remarque que je veux vous

faire là-dessus. Moi, je représente la circonscription d'Argenteuil, par exemple, à l'Assemblée nationale. Les gens de Lachute, ils n'ont aucun transport en commun. Ils ne reçoivent aucune subvention du gouvernement et ça, depuis des années. Et ce qui me frappe, c'est qu'ils ne chialent pas. Et ils auraient droit de protester, ils auraient droit de se plaindre. Mais si on érige tout en droit, on finit par créer des besoins financiers terribles auxquels la société n'est pas capable de subvenir parce qu'elle ne veut pas payer plus de taxes d'un autre côté. Tu ne peux pas tout avoir.

Alors je me dis: Rêver qu'on va étendre ce droit sur l'immatriculation des véhicules automobiles à tout le Québec, c'est tout à fait raisonnable dans la mesure où on suit la contrepartie de votre proposition, c'est-à-dire que les droits perçus dans des régions non desservies ou non immédiatement situées dans le périmètre ou dans la zone immédiatement influencée par le transport en commun pourraient servir pour l'amélioration des routes.

Inutile de vous dire que le gouvernement y a pensé. Le gouvernement a considéré très sérieusement cette possibilité. Il a décidé de ne pas appliquer cette mesure en entier cette année, mais de l'appliquer là où c'était le plus pressé. On a des travaux à faire avec les municipalités concernant la voirie locale. Il n'est pas interdit de penser que dans l'avenir cette possibilité-là sera exploitée par le gouvernement. Je pense que c'est une très bonne idée en soi, mais si on allait me dire: Allez chercher de l'argent à Lachute, à Lakefield et à Huberdeau pour financer le transport en commun à Montréal ou sur la rive sud où à ville de Laval, là, c'est un peu fort. Les gens ne le prendront pas. Ils vont dire: Commencez par améliorer nos routes chez nous et ensuite... Je vous le dis, cela ne marchera pas, ne comptez même pas que je le recommanderai au gouvernement. Si je le recommandais, il n'y a pas beaucoup de collègues, je pense, qui achèteraient cette idée-là.

Dans la forme où vous la présentez, c'est tout à fait raisonnable. Soyez assurés que j'en ferais part au ministre des Finances et au premier ministre. Moi-même, j'accueille ça bienveillamment, je vous le dis encore une fois, à la condition qu'on fasse la distinction. Vous l'avez faite et, là-dessus, il n'y a pas de querelle entre nous du tout. Éventuellement... Vous avez raison de dire que ça ne rapporte pas énormément, 50 000 000 \$. C'est mieux que rien. Mais encore une fois, la porte n'est pas fermée pour l'avenir, on est dans des quanta. Ça, ça se discute chaque année.

Le gouvernement ne se retire pas complètement du transport en commun, c'est une autre considération que je veux soumettre à votre attention. Pour l'année 1991, même disons l'année 1992, le gouvernement versera, pour le transport en commun, selon nos estimations, au-delà de

300 000 000 \$. Il y a quelque 220 000 000 \$ qui seront versés pour les immobilisations. Il y a une somme de 26 000 000 \$, peut-être 27 000 000 \$, qui sera versée pour le CMTC, le Conseil métropolitain d'intégration du transport en commun; celui-là, le gouvernement le maintient. En plus, il y a la contribution que le gouvernement verse pour le transport pour les personnes qui ont des problèmes d'adaptation physique; le montant, c'est autour de 30 000 000 \$ à 35 000 000 \$, si mes souvenirs sont exacts. On pourrait ajouter ce qui est versé pour le transport scolaire aussi à de nombreux organismes de transport en commun. Tout ceci compté donne au-delà de 300 000 000 \$. Par conséquent... Et dire que le gouvernement soutient qu'il doit se retirer totalement du transport en commun, c'est discuter in vacuo, comme on disait autrefois en langage de scolastique, c'est discuter dans le vide, parce que ce n'est pas ça qu'est la proposition que nous avons mise sur la table.

Le débat se ramène à dire: Bien, vous nous demandez d'en prendre plus. Est-ce que c'est trop? Est-ce que ce n'est pas assez? C'est une question relative, finalement, qu'on discute. J'ai donné l'impact au point de vue de la fiscalité chez vous. Il appartient au gouvernement, finalement, de décider, dans l'équilibre de la fiscalité, s'il doit prendre un petit peu plus de tel côté ou de tel côté. C'est lui qui est le grand responsable de l'ensemble de l'équilibre financier économique au Québec. Il a jugé, peut-être à tort, mais avec de solides fondements à l'appui, qu'il y avait un espace un petit peu plus généreux du côté où ces mesures-ci s'appliquent, et la portion qui est demandée demeure infiniment limitée par rapport à l'ensemble des besoins du gouvernement. Il voudrait bien porter à votre attention qu'il est facile de dire: Que Québec fasse ceci. J'ai remarqué que le mémoire de la Société de transport avait beaucoup de ces expressions: Que Québec fasse ceci, que Québec fasse cela. Il faut que vous ayez les moyens pour le faire; il faut que Québec ait les moyens. Le Québec est dans une période où il n'a pas les moyens de faire autant qu'il a déjà fait. Il y en a plusieurs qui sont venus nous dire, dans le domaine du transport: Québec a fait beaucoup, même peut-être un peu trop. Ils reconnaissent qu'il y a une certaine réduction de l'engagement qui est peut-être justifiée aujourd'hui. On est prêt à en discuter. Ce qu'on fait cette année, ce n'est pas des choses qui sont établies pour l'éternité. Si les conditions s'améliorent, je suis sûr qu'il y aura des possibilités.

Maintenant, je veux vous demander une chose. Ça, c'est l'ensemble des commentaires que m'inspirent vos observations. Sur la foi des chiffres que je vous ai donnés, on vous donnera tout le détail d'ici à une dizaine de jours... Je voudrais assurer le député de Jonquière, nous avons déposé un paquet de chiffres sur la table dès le début de l'exercice, nous n'avions rien à

cacher là-dedans. Là, si je ne dépose pas, maintenant, certains chiffres que je mentionne, c'est parce qu'il reste un complément de travail à faire et on ne veut pas mêler les cartes avec des chiffres qui seraient sujets à des modifications. Quand nous les aurons arrêtés de manière complète et définitive, c'est évident qu'on va les livrer et ça va venir avant l'été, parce que tout le monde a besoin d'avoir ça pour préparer le travail de la prochaine année.

Voilà comment je vois les choses. Peut-être que vous aimeriez commenter ce que j'ai dit avant qu'on me pose des questions. Soyez bien libre de le faire parce que la contradiction est mon pain, mon beurre.

(11 heures)

La Présidente (Mme Bélanger): M. Aubertin.

M. Aubertin: M. Ryan, hier, j'ai passé la journée ici et...

M. Ryan: C'est vrai. La controverse c'est mon pain et mon beurre, pas la contradiction. Vous avez raison, Mme la députée de Taillon. Merci de la précision.

M. Aubertin: J'ai passé la journée ici, hier, et c'est très vrai que vous êtes toujours revenu avec ça, un fameux 0,10 \$ sur...

M. Ryan: Ha, ha, ha!

M. Aubertin: Continuellement. Mais vous savez, chez nous, 0,10 \$ c'est deux années d'augmentation de taxes municipales. Vous mentionnez les trois MRC, vous donnez des chiffres. Nous, là où ça blesse beaucoup, c'est quand vous mentionnez la MRC de Lajemmerais au niveau du transport en commun. Il n'y a qu'une ville qui paie dans le transport en commun dans la MRC de Lajemmerais, et c'est Boucherville. Quand vous parlez de Roussillon, il n'y en a aucune qui paie, et de La Vallée-du-Richelieu, il n'y en a aucune qui paie. Donc, la facture pour les sept villes qui font partie de la Société de transport de la Rive-Sud, elle est très forte, et vous nous dites que vous allez nous donner l'opportunité de taxer sur le non-résidentiel. C'est quand même des taxes foncières, et ces taxes foncières là sont de plus en plus envahies.

Vous savez, il va se passer des distorsions épouvantables. Je vous donne un exemple: quelqu'un qui possède une franchise St-Hubert BBQ à Boucherville va payer quelques milliers de dollars de taxes, celui de Saint-Hubert deux fois plus, et si on s'en va dans la ville voisine, Sainte-Julie, ou Saint-Bruno, ça ne lui coûte rien. Et nous, notre point de vue, c'est qu'on comprend très bien et on vous le dit, on le sait que le gouvernement est en difficulté financière, et je trouve ça correct qu'on dise: On va assainir les finances publiques. Mais vous avez

choisi le transport en commun, et nous, ça nous fait très mal. On dit: Asseyons-nous ensemble, et essayons de trouver des moyens.

Dans mon mémoire, ce n'est pas qu'on veuille vous dire quoi faire, mais on voudrait donc que le gouvernement demeure un partenaire encore plus important qu'il l'est. C'est une façon de taxer. La taxe foncière sur le non-résidentiel pourrait en être une partie, la taxe sur le résidentiel, en être une partie, l'immatriculation en être une partie, la gasoline en être une partie. À ce moment-là, vous savez, dans la grande région montréalaise, le transport en commun, si on continue à taxer et à taxer, ça va devenir difficile d'opérer, parce que les citoyens des banlieues comme Boucherville, Saint-Lambert et Longueuil font comme les gens d'Argenteuil. Ils nous disent: On n'a plus besoin de transport en commun et on n'a plus la capacité de se payer ça. Et moi je vous dis que ce serait terrible si on diminuait le service du transport en commun sur la Rive Sud.

Donc, c'est toute une foule de moyens qu'il faut prendre pour essayer d'assurer la continuité du transport en commun sur la Rive Sud, et c'est problématique, M. le ministre. Mais je comprends que vous aussi, au niveau du gouvernement, vous avez des problèmes. Ça fait longtemps qu'on vous dit, M. le ministre, asseyons-nous ensemble, essayons de regarder, et s'il faut que le gouvernement intervienne plus dans les sociétés de transport au niveau politique, qu'il intervienne, mais je pense qu'on a choisi le transport en commun. On dit: Il faut mettre la hache là-dedans et ça blesse beaucoup chez nous sur la Rive Sud.

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

M. Ryan: Je voudrais simplement ajouter, mais peut-être que M. Ferland veut dire un mot avant, ça me fera plaisir, évidemment.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Ferland.

M. Ferland: Si vous le permettez, Mme la Présidente, quant aux 0,10 \$ "at large", chez nous ça représente beaucoup plus que la moyenne des augmentations de taxes des sept ou huit dernières années. Donc ça me priverait d'une augmentation de taxes pour au moins une année. Pour ce qui est des 30 \$ qui seraient payés par des comtés comme le comté d'Argenteuil, comme disait le ministre, je pense que tout l'argent qui est dépensé dans les régions ne provient pas nécessairement de la région. Quand on essaie d'inciter les médecins à aller s'installer en région, le surplus d'argent qu'il va falloir payer ne vient pas nécessairement de la région. Je pense que c'est une notion qui est un peu dépassée. S'il fallait qu'on paie les choses avec l'argent local seulement, bien je pense que ce

serait peut-être à voir et je ne suis pas sûr que la grande région de Montréal ne serait pas grande gagnante là-dedans, mais on cesserait de subventionner aussi les régions éloignées.

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

M. Ryan: Je vais ajouter deux brefs commentaires, ensuite je vais laisser quelqu'un de l'Opposition intervenir, puis on pourra revenir un petit peu plus tard. Tout d'abord, le choix sera laissé à chaque municipalité de doser les différents éléments de l'équation qu'elle sera appelée à réaliser. Les chiffres que j'ai donnés tantôt étaient fondés sur le statu quo: on maintient l'équilibre actuel entre les sources de financement. Moi, j'ai assez confiance au sens pratique des administrateurs municipaux pour être rassuré qu'ils n'iront pas déverser les responsabilités uniquement d'un côté, de manière à se disqualifier au plan compétitif par rapport aux autres. Je pense qu'ils vont être assez judicieux, comme ils sont capables de l'être, pour établir le dosage qui répondra le mieux à leur réalité propre, tout en donnant les résultats consolidés dont j'ai parlé tantôt.

Il y en a qui ont choisi de vivre dans des endroits résidentiels uniquement. Prenez à Montréal, il y en a qui ont choisi de vivre à Outremont. J'ai dit l'autre jour à M. Choquette: Quand tu choisis de vivre à Outremont, il faut que tu l'attendes de payer un peu plus sur ton résidentiel, parce qu'il y a des sacrés avantages à vivre en plein cœur de l'île de Montréal, dans la paix. Je pense que tout le monde va comprendre ça, ce sont des choses qui vont de soi. Celui qui a plus d'industriel va en bénéficier davantage, c'est une vérité qui existe de temps immémorial, je pense bien. Il y a ce point-là, il y a une grande liberté de manoeuvre qui est laissée à chaque municipalité pour atteindre les objectifs généraux qui sont proposés.

Il y avait un autre point que vous avez soulevé, voulez-vous me rappeler brièvement le point que vous avez soulevé, M. Ferland? Je voulais le commenter brièvement. Juste en un mot.

M. Ferland: Je n'ai pas compris.

M. Ryan: Sur la répartition de la richesse, la contribution de chaque région au bien général, il y a beaucoup de travaux qui sont à faire encore là-dessus. Il y a toutes sortes de théories qui circulent, et moi je suis porté à la prudence, tant que je n'aurai pas plus de données à ma disposition. Comme moi-même, quand j'ai commencé cet exercice, j'étais convaincu que la valeur de la richesse foncière à Montréal était infiniment supérieure à sa proportion de la population, dans l'ensemble du Québec. C'est vrai que la richesse foncière à Montréal est supé

rieure à l'importance relative de la population de Montréal par rapport à l'ensemble de la population du Québec, mais la différence n'est pas aussi grande que je pensais. Ça nous invite par conséquent à une certaine prudence. On regarde les gratte-ciel, puis on se dit: Eux autres sont riches. Ce n'est pas aussi simple que ça, il faut regarder tout l'ensemble des données, puis on en apprend tous les jours.

En tout cas, j'ai pris note de vos observations, encore une fois. On va revenir tantôt, puis je suis sûr qu'on va pouvoir continuer l'échange dans un esprit de dialogue, de réalisme et de partage.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le ministre. M. le député de Jonquière. Je surveille l'heure, parce que c'est très...

M. Dufour: Merci, Mme la Présidente, et bienvenue aux gens, bien sûr, de la Rive-Sud de Montréal, qui est aussi représentée par trois députés de cette région à notre table, donc qui sont à l'écoute de vos points de vue. Comme le ministre a tendance à répéter ce qui à mes yeux devient de plus en plus une hérésie, je pense que l'opposition n'a pas d'autre chemin que de réfuter ce que le ministre dit concernant son 0,10 \$.

D'abord, il se base sur des chiffres que lui seul possède. C'est tellement vrai que sa réforme n'était pas prête que le 7 juin au matin, au moment où on va s'apprêter tout à l'heure à étudier le projet de loi article par article, il est encore à faire des simulations, pour ne pas dire des grimaces. On simule quoi? Il y a juste lui qui possède ça, comme au compte-gouttes, il nous distille ça, goutte à goutte, puis il vient nous dire: Voyez, ce serait comme ça, pour essayer de confondre, tout de même, les gens. Quand on ne veut pas les confondre, on leur donne les mêmes avantages ou les mêmes chiffres, on parle sur les mêmes bases.

Le ministre nous fait ça depuis trois jours, trois jours et demi. C'est sûr qu'il est maître de ses chiffres, il a le droit de les garder, de les mettre dans ses poches. Ce n'est pas correct, ce n'est pas ça qui engage un débat. Il ne faut pas se surprendre que le débat se soit envenimé depuis le début. C'est que le ministre est: cahottier, il ne dit pas tout, il s'en garde toujours un peu. Parce que pour donner des volées de bois vert, de temps en temps, il faut se garder quelque chose dans sa poche. Il nous donne cette impression, il a cette tendance-là.

On va en revenir tout de même à ses 0,10 \$ qui sont une moyenne dans l'ensemble du Québec. Les 0,10 \$, il ne nous dit pas qu'ils s'ajoutent aux 0,13 \$ de l'an passé qui ont été pris à même les taxes municipales pour le scolaire. Ça fait 0,23 \$. Puis les 150 000 000 \$ dont il ne parle pas et qu'il va aller chercher par les immatriculations et les autres taxes, ça représente un

autre 0,06 \$. Donc, on est rendu à 0,29 \$. C'est ça que ça veut dire, pas grand-chose. On ajoute ça, 3 300 000 000 \$ de taxes, de nouvelles taxes qu'on a depuis deux ans. Vous pensez que les gens ne viennent pas nous dire quelque chose, qu'il n'y a pas un message dans tout ça. Tous les gens - parce que le dossier contre la réforme s'est alourdi dans les dernières journées - sont venus et en s'additionnant, nous dire: Ça n'a pas de bon sens.

Le seul point où * le ministre avait une petite poignée, c'était la comparaison avec l'Ontario. On a eu les gens de l'Association provinciale des constructeurs, hier soir, qui sont venus nous dire: Mais ça n'a pas de bon sens ce que vous faites là. L'Ontario surtaxe. Les taxes indirectes, on fait des taxes, les taux différenciés, cette taxe a fait tellement d'iniquités que la même propriété à Toronto va coûter 324 000 \$ contre 137 000 \$ à Montréal. Vous pensez que le ministre peut tenir encore son langage en disant: En Ontario, ils sont moins taxés que nous autres. Vous pensez qu'on peut maintenir ça? Mais il faut avoir un peu l'esprit tordu pour y arriver. Est-ce que tous nos intervenants qui sont venus depuis quatre jours sont tombés sur la tête? Si peu, avec autant de protestations? Il y a le film "Les dieux sont tombés sur la tête". Est-ce que les gueux sont tombés sur la tête? Parce que c'est ça qu'on fait, on vous fait des quêtes. Puis le ministre va dire: Je le charge. Mais comment pourrait-on penser que des gens négocient avec un partenaire qui, sans les consulter, décide unilatéralement d'imposer des changements fondamentaux aux réformes qui ont été adoptées puis qui ont été signées entre partenaires? Il ne faut pas se surprendre que les gens soient craintifs puis qu'ils aient peur.

Encore ce matin, le nouveau pouvoir de taxation est proposé aux commissions scolaires, malgré les protestations ou les affirmations du ministre des Affaires municipales qui a dit à l'Assemblée nationale, qui a répété dans le public: Il n'est pas question de retoucher aux champs de taxation municipaux, pour ce mandat qui pourrait être écourté, entre nous autres, et qui devrait l'être, à mon point de vue. Ces mandats-là, le ministre de l'Éducation nous dit, ça permet de dire dans les tribunes devant 1200 et 1500 personnes: Je vous garantis que vous aurez de l'argent, si on n'en a pas, on ira en chercher où vous pensez qu'on devrait aller en chercher, donc, encore dans le champ d'impôt foncier.

On peut maintenir que oui, on est des partenaires de bonne volonté. On est des partenaires très ouverts, on peut vous écouter. L'ouverture du ministre, depuis quatre jours, est extraordinaire. Chaque fois qu'il y a des suggestions, il est prêt à sauter puis il dit: On va organiser ça, on va en tenir compte dans l'étude du projet de loi. Mais le projet de loi, ce n'est pas pour être étudié l'année prochaine, c'est

pour tout de suite. Et s'il l'étudie, comment fait-il pour les intégrer? Un projet de loi, les amendements, d'abord il y en a déjà d'annoncés mais en plus, s'il faut qu'en même temps il les discute, puis qu'il les pense, puis qu'il réfléchit, vous pensez que ça va faire une loi qui va être correcte, qui va être bien raffinée, substantielle, et qui va tenir compte de... Elle a déjà 322 articles. J'ai déjà vu 89 amendements sur un projet de loi de 90 articles. Le seul qu'il n'a pas changé, c'était la mise en application du projet de loi. C'est 322 qu'il s'apprête à nous pousser avec la loi qui est là. Ce n'est pas une loi mineure, c'est une loi majeure, ça. Puis là, tu es obligé de l'étudier la nuit, 24 heures par jour. Ça n'a pas de bon sens. Puis moi, je vous comprends.
(11 h 15)

Tout le transport en commun est remis en question. Le tort que nos intervenants ont en venant ici, c'est qu'ils discutent du principe. Le ministre ne parle pas de principe. Il parle d'objectif. L'objectif, c'est de faire face à un cours de caisse. Indépendamment de ce qui arrivera, moi, je suis convaincu que les impacts n'ont pas été étudiés. Dans vos mémoires, vous faites ressortir tout de même des éléments importants: l'étalement urbain, le tort qu'on fait à l'environnement, toute la répartition un peu sociale. Ce n'est pas le rôle des municipalités de le faire, mais ils avaient accepté de le faire parce qu'il y a une répartition sociale à travers les montants ou la façon de traiter les usagers. Les plus démunis que sont les personnes âgées, les handicapés, les écoliers, ils ont un traitement différent. Les municipalités viennent nous dire: Bien, on ne pourra plus le faire. Si vous voulez qu'on se comporte comme des gens d'affaires, le transport public, ça coûte tant, point à la ligne. Et tout ça, bien sûr, est à la suite d'engagements qui ont été pris. Les municipalités ne se sont pas embarquées dans le transport en commun sans y avoir mûrement réfléchi.

Le transport en commun, ça ne fait pas 40 ans ou 50 ans qu'on en parle sérieusement. Le transport en commun a commencé avec la Communauté urbaine de Montréal en 1967. C'est à peu près là qu'on a parlé un peu plus de transport en commun. Les autres sociétés se sont mises en marche après, avec des ouvertures qui étaient connues, avec des participations gouvernementales connues. C'est comme ça que les municipalités en sont venues à comprendre que le transport en commun était nécessaire. J'ai toujours entendu le même discours. C'est une question qui dépasse les cadres de la municipalité. Je n'ai jamais entendu parler du transport en commun comme d'une action qui touchait ou qui dépendait d'une municipalité seulement.

Il y avait des avantages, pour le gouvernement, à parler de transport en commun. Demain matin, s'il n'y avait plus de transport en commun, vous pensez que la Rive-Sud s'en tirerait

allègrement? Et Montréal? C'est le gouvernement qui va être obligé de payer les ponts. Un pont au-dessus du fleuve, actuellement, c'est 1 000 000 000 \$, à peu près. Ça veut dire des routes nouvelles. Ça veut dire de la pollution. Ça veut dire du gaspillage d'énergie. Ça veut dire de l'étalement urbain. Ça veut dire un étouffement, non pas seulement le transport en commun, là on parle de l'étouffement de la population. Le ministre va penser qu'on dramatise.

Vous vous rappelez du club de Rome? En 1970, il y a un manifeste qui avait été écrit - je me rappelle de ça, moi, j'ai l'âge pour me rappeler de ces choses-là - où on disait que la planète était en train de mourir. En 1975, 1978, 1980, on n'entendait pas parler beaucoup de ça. Mais savez-vous que ce qui était dit, ça s'est réalisé, et qu'actuellement la principale préoccupation d'un gouvernement qui se veut responsable, c'est l'environnement? C'est ça, la priorité première de tous les gouvernements de la planète, actuellement. Bien, certainement, il y a les questions de manger, il y a des affaires qui passent en priorité. Mme Bacon nous l'a rappelé, d'ailleurs, c'est bien important. Les poissons, on peut les tuer, mais il faut que le monde vive. Je dois dire qu'il faut que le monde mange, c'est évident. Mais l'environnement est une préoccupation de tous les pays industrialisés qui sont les plus pollueurs, et ça, il ne faut pas s'en cacher.

Donc, votre problème, effectivement... Vous êtes ici, ce matin. Vous nous parlez de principe. Le ministre parle d'un cours de caisse gouvernemental. C'est un dialogue de sourds, c'est un dialogue qui ne va nulle part. Et le ministre est crampé. C'est vrai qu'il se nourrit de polémique, il faut bien comprendre ça. Il a réussi à mettre tous les intervenants contre lui, que ce soient le Conseil du patronat, les syndicats, l'Opposition, les chambres de commerce, les municipalités, tout le monde. Il y en a d'autres, hier, qui étaient un peu plus "mollos" sur la réforme fiscale. Ils ne sont pas venus nous réveiller fort, mais ils sont venus nous suggérer tous les moyens pour taxer les autres et ne pas être taxés.

En gros, c'est un peu ça qui se passe depuis trois jours et demi ou quatre jours et demi. On se fait répéter aussi à satiété: L'Assemblée nationale a adopté la loi, la deuxième lecture, donc, on est peut-être prêt à discuter un peu des accommodements, des "guidis-guidis", un petit peu de plomberie. C'est un peu ça qu'on fait depuis trois jours et demi, et moi, je suis un petit peu déçu de ce côté-là parce que j'ai toujours été sous l'impression qu'une commission parlementaire, c'était une ouverture qu'on faisait vers une étude plus approfondie des changements profonds.

Le Conseil du patronat est venu nous donner... C'est peut-être le record qu'on a eu en trois jours et demi, ça a été la surprise. Vous savez comment ils se battent contre les déficits gouvernementaux. Vous savez comment ils sont

durs avec les gouvernements, quels qu'ils soient. On pensait que c'était juste avec le Parti québécois, mais ils sont durs avec le gouvernement libéral. Mais là, ils ont peut-être, probablement plus raison parce que, eux autres, ils se targuaient d'être les meilleurs administrateurs. Ils ont dit: Les 100 000 000 \$ que ça pourrait rapporter cette année, savez-vous, envoyez-les-nous, on va les prendre. Et en attendant, voulez-vous aller vous rasseoir avec vos gens et en discuter? Comme vous demandez. Voulez-vous aller vous rasseoir avec vos partenaires? Revenez un petit peu plus tard, et on va voir ce que ça va donner. Le ministre dit: Non, j'aime autant, quant à donner - et c'est un mot qu'il a employé aussi... C'est le temps de frapper parce que, l'an prochain, on ne pourra peut-être plus être capable de frapper. Ce sera d'autres questions qui reviendront à la surface.

Donc, le ministre ne passera pas pour un bon ministre, aux Affaires municipales. Il va avoir fait son nid. Parce qu'un ministre, des Affaires municipales, pour moi, c'est celui qui défend ou qui protège ses municipalités. Mais je n'ai pas cette preuve-là depuis un an. Dans notre temps, ce qu'il aurait pu faire ailleurs... Il y a au moins ce dossier-là qu'il ne peut pas mener à terme. Les brèches et les ouvertures qu'il a créées dans le champ municipal, ça va être difficile à réparer. On met des taxes, mais on n'en enlève pas beaucoup. Vous savez, il n'y a rien de plus permanent que ce qui est temporaire. Le fait de se faire dire: Bien, écoutez un peu, vous savez, c'est une crise économique...

Qu'est-ce qu'était le langage du gouvernement qu'on a en face de nous lorsqu'il n'y avait pas de crise économique? Il faut combler, empêcher le déficit, donc, on doit taxer un petit peu plus et couper un petit peu plus. Ça fait cinq ans qu'on fait ça. La sixième année, c'est la crise économique, et quelle est la recette gouvernementale? Coupures, taxer. C'est la même recette, seulement, la dose va être un petit peu plus forte. C'est un peu ça.

En fait, effectivement, vos mémoires sont excessivement intéressants, pour ma part. Vous le dites assez clairement: Le gouvernement se défile, il se soustrait à son rôle de régulateur et de planificateur national. Il affirme que, en principe, le transport en commun ne le regarde presque plus. Est-ce que vous croyez - parce que vous avez parlé de l'étalement urbain - que ces mesures qu'on vous propose, s'il n'y a pas de changement fondamental qui est apporté, ça va produire sur votre corporation de transport et au niveau de votre ville? On va adresser des questions aux deux. J'ai mes collègues, aussi, qui aimeraient bien poser des questions.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Aubertin.

M. Aubertin: Il y a une problématique

d'étalement urbain sur une longue échelle. Est-ce que les industriels vont continuer à venir s'établir à Boucherville, à Longueuil, à Saint-Hubert, à Brassard, comparativement à s'en aller à Saint-Bruno, à Sainte-Julie, à Varennes, parce que ces villes-là n'auront pas le fardeau de payer sur le transport en commun? Elles en profitent légèrement, mais elles n'auront pas le fardeau. Elles se servent quand même de nos infrastructures, des infrastructures de tout le monde, du métro, du centre-ville de Montréal. Est-ce que les industriels vont être intéressés à aller là? Mais ça va encore plus loin que ça, c'est entre nous, aussi.

M. le ministre, j'aimerais attirer votre attention. Tantôt, vous nous avez parlé de Saint-Lambert et de la réalité quotidienne de l'administration. Une ville comme Saint-Lambert va être forcée de taxer seulement - même, adoptons la réforme - sur du résidentiel. Brassard a très peu d'industries. Saint-Hubert en a, mais c'est catastrophique pour Saint-Hubert. Sans vouloir dénigrer la ville de Saint-Hubert, c'est une ville qui vit quand même des problèmes, et Lemoine, la même chose.

Donc, entre nous, au conseil d'administration, ça représente six votes. Admettons que les deux représentants qui sont ici sont les plus privilégiés, la ville de Longueuil et la ville de Boucherville, parce qu'on est bien nantis en parcs industriels. Mais quand on voudra prendre de l'expansion dans le transport en commun, est-ce qu'on se fera dire par ces villes-là: Écoutez, nous autres, on n'a pas le moyen, on est obligé de taxer trop?

Donc, ce sont des problèmes, pour nous, quotidiens. Moi, je ne veux pas attendre à l'année prochaine. Je vous dis: On devrait essayer de regarder la problématique du transport en commun dans son ensemble, en général. J'ai écouté hier les gens de Laval qui, eux, avaient l'air à présenter quelque chose en disant: On ne fera plus de social avec ça, on va essayer de couper... Et c'est toutes des choses qu'il faut regarder et aussi les tarifs, mais il faut trouver des gens qui, à l'ensemble du Québec... Et c'est toujours le même payeur, mais des payeurs justes et équitables qui vont, une fois pour toutes, financer le transport en commun et la question fondamentale qu'on pose: Le transport en commun...

Moi, je me rappelle, si on recule 14 ans en arrière, on a dit à la Rive-Sud: Formez-vous en société de transport; les gouvernements se sont succédé et ils ont donné de plus en plus de subventions. Mais depuis 1986-1987, ça descend continuellement, les subventions à l'opération, et on nous dit: Bon, écoutez, on semble avoir beaucoup de péchés, mal administrés et toutes ces choses-là, mais je pense qu'il faut revenir à la case départ et dire: Est-ce que le transport en commun, c'est un bien strictement local, régional? Ou s'il ne faut pas se le poser autrement en

disant: Le transport en commun, selon moi, selon certaines régions, c'est un bien national et, si c'est un bien national, il faudrait établir des normes et trouver le bon payeur parce qu'il ne faut pas se le cacher là, c'est toujours le même, ça peut... Mais c'est le Québécois qui va payer et c'est ça, la question fondamentale: Est-ce que c'est un bien national ou c'est un bien local? Moi, je réponds que c'est un bien national, le transport en commun, dans toutes les régions.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. Aubertin. Mme la députée de Taillon.

Mme Marois: Merci, Mme la Présidente. Je vais saluer de façon particulière évidemment les gens qui sont devant nous ce matin puisque nous représentons les mêmes populations à nos niveaux respectifs de responsabilités. Avant de vous poser une question, moi, j'aimerais revenir sur les propos qu'a tenus le ministre en parlant, entre autres, de sa municipalité, enfin d'une municipalité de son comté, en disant: Les gens de Saint-Eustache, eux, n'ont pas de transport en commun.

M. Ryan: ...Lachute.

Mme Marois: ...de Lachute, pardon.

M. Ryan: Saint-Eustache va payer; Saint-Eustache, c'est à côté de...

Mme Marois: Ne leur demandons pas de contribuer nécessairement à une infrastructure, par exemple, de transport en commun alors qu'ils ne pourront pas l'utiliser, qu'ils ne pourront pas en bénéficier. Moi, Mme la Présidente, je m'inscris vraiment en faux contre une attitude telle que celle du ministre. Je trouve que c'est pernicieux et que ça relève... C'est à la limite de la démagogie, parce que, dans une société, il y a des principes - et j'ai bien dit que je m'adressais d'abord au ministre et je reviendrai aux gens qui sont devant nous - de solidarité entre les personnes et d'autres avant nous l'avaient appris effectivement que "diviser pour régner", ça pouvait payer mais ça ne paye qu'un temps. Et je trouve que c'est manquer de vision que d'imaginer ou d'inscrire dans une discussion, dans un débat, de telles attitudes et de tels propos parce que ça dit aux gens, dans le fond: Occupez-vous de vos petites choses à vous, chez vous, mais vous n'avez pas à contribuer à la réalité collective.

On le paye déjà, le prix de l'étalement urbain. Dans le fond, ce que les gens de la Rive-Sud viennent nous dire, c'est que non seulement les gens du centre pensent qu'ils en ont été victimes et que, eux, en ont bénéficié mais qu'actuellement, ils sont en train de nous dire: Cet étalement va dépasser nos frontières et, effectivement, il y a un coût de société.

Le ministre est en train d'essayer de refiler une facture sauf que, demain matin, s'il n'arrête pas la spirale, ça va être quoi la facture qu'on va se refiler les uns les autres, à travers le Québec? Jusqu'où on va aller, alors qu'on n'aura même pas rentabilisé les infrastructures dans lesquelles on a investi? Et le plus grave problème qui se dégage, à mon point de vue, du projet du ministre, c'est la question d'iniquité. On crée effectivement des conflits entre les différents groupes de nos sociétés, entre nos différentes municipalités plutôt que de leur donner les outils pour qu'elles se prennent en main et qu'elles aient le goût d'améliorer leur situation collective. Et ça, je trouve que c'est pernicieux à court terme, à moyen et à long terme et qu'on va finir comme société par en payer le prix, si on ne le paye pas déjà.

(11 h 30)

J'aimerais revenir maintenant auprès de nos invités pour leur adresser deux questions. Je sais que mes collègues aussi de la Rive-Sud ont d'autres questions à soulever. M. Aubertin parlait tout à l'heure, entre autres, de la situation de Saint-Hubert et M. Aubertin ou M. Ferland, comme représentants des maires de la Rive-Sud, nous expliquaient un peu ce que ça signifie pour une ville comme Saint-Hubert entre autres... Vous parliez, tout à l'heure, dans votre document sur Longueuil, du fait que si vous appliquiez, effectivement, la réforme au secteur non résidentiel, on parle de 0,55 \$ des 100 \$ d'évaluation, soit une hausse de 29 %, si je vous ai bien suivi. Mais qu'est-ce que ça pourrait signifier pour une ville comme Saint-Hubert, par exemple? Là, je m'adresse à vous en tant que représentant de la Conférence des maires, de votre côté, et, d'autre part, j'aimerais ça que M. Aubertin revienne sur les engagements pris par M. Elkas, le ministre des Transports. C'est bien traité à travers votre document, là; vous en faites une démonstration logique sur un bon temps qui est pris dans votre document. J'aimerais ça qu'en quelques capsules, vous nous rappeliez ces engagements-là, ce que ça a comme impact chez vous et le fait que vous vous retrouvez maintenant avec une situation qui n'était absolument pas prévisible il y a quelques mois à peine.

Une voix: On commence par où?

La Présidente (Mme Bélanger): M. Aubertin.

Mme Marois: Peut-être M. Ferland et, après ça...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Ferland.

M. Ferland: Alors, Mme Marois, dans mon mémoire, c'est la ville de Saint-Lambert plutôt que j'ai mentionnée parce que j'ai pris les deux extrémités. Ce que j'ai dit, dans les faits, c'est que le potentiel fiscal qui nous est offert pour

combler le manque à gagner des subventions qui ne viendront plus fait en sorte que ce potentiel-là, la ville de Boucherville pourra l'utiliser, jusqu'à 24 %, donc le quart seulement, ce qui lui donne beaucoup de marge de manoeuvre, pour combler ce manque à gagner. Alors qu'à l'autre extrémité, on retrouve la ville de Saint-Lambert qui, elle, à l'aide de ce nouveau potentiel fiscal, ne pourra combler que les deux tiers de ses obligations nouvelles, ce qui veut dire que la ville de Saint-Lambert n'aura pas le choix, elle devra aller taxer l'ensemble de ses propriétés résidentielles et non résidentielles, donc, une augmentation de taxes chez les citoyens eux-mêmes.

Alors, pour nous, ça devient une source de discorde, si vous voulez, en quelque sorte, parce que la ville qui a de la marge de manoeuvre n'a absolument aucun problème, alors que celle qui n'en a pas beaucoup va avoir définitivement des problèmes et ne pourra plus suivre. Mais comme nous sommes une société de transport, nous devons tous nous mettre d'accord sur les améliorations à apporter au service et ainsi de suite. Alors, M. Aubertin a rajouté que la ville de Saint-Hubert était aussi dans cette situation. La situation de Saint-Hubert n'est pas tout à fait aussi dramatique que celle de Saint-Lambert, mais c'est bel et bien Saint-Lambert qui est la ville la plus...

Mme Marois: La plus concernée.

M. Ferland: ...pénalisée.

Maintenant, je suis d'accord avec ce que disait M. le ministre tantôt, à savoir que... Il disait: Je fais confiance aux autorités municipales; elles ne vont pas aller taxer au même endroit et ainsi de suite. C'est vrai, nous avons bel et bien l'intention de faire ça. Ce qui veut dire que l'usager va devoir en prendre sa part. On va, nous aussi, remettre en question, comme l'a fait la ville de Laval hier, notre rôle social qui, au fond, appartient au gouvernement provincial, à savoir: Est-ce que c'est bel et bien à nous de financer...

Mme Marois: C'est ça.

M. Ferland: ...et de subventionner en quelque sorte les personnes du troisième âge, les étudiants, les personnes handicapées et ainsi de suite? Puisque les subventions sont retirées, que le gouvernement provincial reprenne ses responsabilités à ce niveau-là.

Mais il y a aussi... et je reviens sur l'impact de tout ça. Que je taxe mes citoyens d'une façon générale, que je taxe mes commerces et mes industries, il reste que le fardeau fiscal, d'une façon générale, sera plus important dans les villes qui sont desservies par le transport en commun, d'où cette espèce de poussée vers l'extérieur, donc l'étalement urbain. Mais ce que

je dis, c'est que dans 10 ou 15 ans, on va être obligé d'aller les desservir parce que ça sera, ça aussi, des régions urbanisées. Là, le réseau va devoir s'étendre sur un territoire cinq fois plus grand pour à peu près le double de la population. Alors là, on va devenir carrément beaucoup moins rentable qu'on l'est présentement. Je ne vous dis pas qu'on est rentable aujourd'hui, mais ça va être encore pire; la situation sera encore plus dramatique dans une dizaine d'années.

Mme Marois: M. Aubertin.

M. Aubertin: Je ne voudrais pas...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Aubertin.

M. Aubertin: ...tout refaire la vieille histoire de la STRSM. Je suis devenu président en février 1989, suite à la crise qu'on avait connue. Je dois ici rendre hommage au ministère des Transports du Québec qui, à ce moment-là, m'a accordé toute l'attention nécessaire pour être en mesure d'examiner la situation à la STRSM. C'était dû à une sous-budgétisation, surtout au niveau de la capitalisation. Donc, avec les fonctionnaires du ministère des Transports du Québec et avec le ministre du temps, M. Côté, vous vous rappelez qu'en 1988 les enveloppes avaient été fermées et augmentées, par la suite, selon l'indice des prix à la consommation.

Donc, ce que ça a fait chez nous, c'est que vu qu'on avait sous-capitalisé dans le temps où on aurait dû acheter de l'équipement, on ne l'a pas fait. Donc, M. Côté a accepté de rouvrir l'enveloppe et de nous donner - je pense que ça représentait 3 100 000 \$ de plus par année - et de devancer certains programmes d'achat d'équipement, d'autobus, de réfection de garages, mais il fallait en même temps que les municipalités de la Rive-Sud acceptent.

Donc, devant la bonne volonté du gouvernement provincial de rouvrir l'enveloppe et d'investir avec nous - et moi, je peux vous assurer qu'on a eu, à ce moment-là, beaucoup de collaboration de la part du ministère des Transports du Québec - on est passés d'un budget de 69 000 000 \$ à 88 000 000 \$ à 97 000 000 \$ cette année et, l'an prochain, on s'en va à 114 000 000 \$. Ça, c'est le budget total d'opération avec la capitalisation. Et il fallait convaincre tous les maires de la Rive-Sud d'accepter un redressement important et nous sommes passés d'une quote-part de 24 000 000 \$ à 43 000 000 \$. Donc, ça faisait quelque 20 000 000 \$ d'investissements que les villes de la Rive-Sud acceptaient de mettre pour redresser la situation. On a reçu une lettre de M. Elkas nous disant que la bonne collaboration était pour continuer jusqu'en 1992.

C'est là qu'on a rencontré M. Elkas avec M. le ministre des Affaires municipales lui disant: Nous pensons, nous, que c'est un cas particulier parce qu'on s'était engagés ensemble à faire ce

redressement, je pense, qui était fort important. Et aujourd'hui, avec les 18 000 000 \$ que ça nous apporte, les municipalités de la Rive-Sud, juste pour le transport en commun, vont passer l'an prochain d'une facture de 33 000 000 \$ de quote-part qu'on a à se répartir entre les sept villes à probablement 60 000 000 \$. C'est beaucoup d'argent. En plus... Puis écoutez, là, il y a le quotidien qui se passe. Donc, il y a le redressement, il y a la réforme plus les engagements pris en 1980-1981 par votre gouvernement, madame, sur l'épuration des eaux qui nous amènent une autre facture. Ça fait que vous savez, les 0,10 \$ sont rendus à 0,25 \$ pour toutes les villes de la Rive-Sud, c'est beaucoup.

La Présidente (Mme Bélanger): Mme la députée de Marie-Victorin.

Mme Vermette: Oui. Alors, moi aussi, à mon tour, il me fait plaisir de vous accueillir ici. On partage les mêmes intérêts puisqu'on sert les mêmes populations. Je pense que c'est très important.

Moi, j'aurais un fait à soulever tout de suite d'entrée de jeu. C'est quand on regarde les statistiques que vous nous avez apportées, c'est la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal qui est la moins subventionnée par le gouvernement. Si on regarde pour 1992, la part du gouvernement est rendue à 14 %. Alors, il reste très peu, en fait, à ce niveau-là et l'augmentation au niveau de la part des villes est rendue à 54 %. Ce qui veut dire qu'actuellement, malgré les belles hypothèses que le ministre a pu mettre de l'avant et d'en choisir une pour vous autres en fait, j'aimerais bien, M. le maire de Longueuil, que vous nous disiez qu'est-ce qu'il vous reste comme marge de manoeuvre, compte tenu de l'augmentation substantielle constante à laquelle vous aurez à faire face à cause de ce désengagement, actuellement, au niveau des subventions de la part du gouvernement?

La Présidente (Mme Bélanger): M. Ferland.

M. Ferland: Bien, écoutez, qu'est-ce qu'il nous reste comme marge de manoeuvre? Je pense que, comme tout gouvernement, que nous sommes, avec le droit de taxer... On a virtuellement ou théoriquement le pouvoir d'aller chercher autant d'argent qu'on veut bien, sauf qu'il y a une question de décence. Il y a une question aussi. Jusqu'à quel point est-ce qu'on veut augmenter les taxes dans nos villes?

Si je prends juste Longueuil en particulier, je peux vous dire que l'augmentation qui nous est imposée représente grosso modo à peu près 4 % de mon budget global. Alors, que je le répartisse chez les commerces et industries, ou chez les résidents, ou que je le répartisse le plus équitablement possible, ou le plus uniformément possible, devrais-je dire, ça représente peut-être

4 % à 5 % de mon budget.

Mais 4 % à 5 % de mon budget, ça représente à peu près une augmentation annuelle moyenne depuis les sept, huit dernières années, ce qui veut dire que je devrai, cette année, enfin pour l'année 1992, au lieu de décréter une augmentation de 4 % globalement, ça sera une augmentation de l'ordre de 8 %. Et ce que M. Aubertin disait tantôt, quant à l'assainissement des eaux, je devrai aussi injecter un autre 3 000 000 \$, je pense, ou environ, ce qui va représenter un peu moins de 3 % parce que mon budget est un peu au-delà de 100 000 000 \$.

Donc, grosso modo, là, je peux vous dire que je devrai augmenter la facture de taxes en 1992 de l'ordre d'environ 12 %, sans avoir vraiment augmenté les services ou la qualité des services.

Mme Vermette: Oui, je m'excuse, j'ai été dérangée, M. le maire. Vous pouvez continuer.

M. Ferland: Non, j'ai terminé. Ce que je dis c'est que normalement je devrai augmenter les taxes. Au lieu de les augmenter de l'ordre d'environ 4 % par année comme je le fais depuis sept, huit ans, en moyenne, je devrai augmenter en 1992, au bas mot, 10 % au lieu de 4 %. Alors, entre deux et trois fois ce que j'augmente normalement.

Mme Vermette: Ce qui veut dire qu'on ne peut pas parler, en fin de compte, d'augmentation des responsabilités des municipalités, ou en tout cas se revirer sans vraiment mettre en cause sérieusement l'efficacité de l'économie, de la capacité aussi des contribuables au niveau de l'économie. Et ça, je pense qu'il faut que le ministre s'en rende compte aussi. C'est à tous les niveaux que ça va se jouer, ces effets-là, et qu'à un moment donné, il y a des limites aussi pour les contribuables à ce niveau-là.

La Présidente (Mme Bélanger): Mme la députée de Marie-Victorin, si vous voulez donner une chance à votre collègue...

Mme Vermette: Bien alors voilà.

La Présidente (Mme Bélanger): ...le député de Bertrand, il aurait trois minutes, si on veut donner le dernier mot au porte-parole.

M. Beaulne: Merci, Mme la Présidente. J'aimerais souligner la qualité des mémoires qui ont été présentés parce qu'au fond ça soulève les éléments essentiels de cette loi-là qui, plus je vous écoute parler, m'apparaît une loi essentiellement à courte vue. Maintenant, j'aimerais avoir vos commentaires sur la chose suivante. C'est que, d'une part, vous avez recommandé essentiellement deux mesures qui vous paraîtraient appropriées, c'est-à-dire la taxe sur

l'essence et l'élargissement à toute la province de l'augmentation des permis d'immatriculation.

Je pense que vous avez entendu aussi bien que moi que le ministre n'a aucunement l'intention de bouger là-dessus. Alors, face à cette position tranchée du ministre, j'aimerais savoir quels sont les autres moyens par lesquels vous pensez vous ajuster, d'une part. Et j'aimerais peut-être, en terminant, si vous pouviez nous livrer un peu spontanément vos réactions face à ce que le ministre de l'Éducation annonçait ce matin concernant la possibilité d'élargir encore plus la taxe scolaire.

M. Aubertin: Bon. Au niveau du transport en commun, M. le député de Bertrand, nous avons déjà commencé ce qu'on appelle une rationalisation. Nous avons rencontré, via notre directeur général, tous les employés de la Société, leur demandant de faire des efforts supplémentaires pour essayer de diminuer nos budgets d'opération. Dans un second temps, on est à la confection d'un plan de transport qui, nous l'espérons, nous permettra des économies importantes, tout en conservant un service adéquat à la population.
(11 h 45)

Maintenant, quand nous connaissons la loi, quand elle sera faite, on devra analyser en profondeur le côté tarification. Il va falloir regarder en profondeur jusque dans quelle mesure on peut taxer ce que j'appelle les cheminées, et dans quelle mesure on peut aussi aller dans l'augmentation des tarifs. Parce que c'est sûr qu'on peut aller dans une augmentation de tarif, mais à chaque fois que nous avons donné des augmentations de tarif, chaque 10 % d'augmentation de tarif représente une diminution de 3 % d'achalandage. Donc, là aussi il y a des limites. C'est toutes les mesures que nous envisageons prendre quand nous connaissons la loi dans son ensemble.

Maintenant, je réinvite le gouvernement à vraiment réfléchir sur la réflexion profonde que l'on fait en disant: Est-ce que le transport en commun c'est local ou c'est national? Je pense que c'est ça, la vraie question. Et tout le monde ensemble, on devrait trouver des moyens pour enfin trouver des sources de financement qui appartiendraient vraiment au transport en commun.

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

M. Ryan: Merci, Mme la Présidente. Après avoir écouté tout ce qui s'est dit, j'ai accumulé un certain nombre de commentaires que je vais être obligé de vous communiquer en toute ouverture, autant à nos invités qu'à nos collègues du groupe ministériel et de l'Opposition.

Tout d'abord, le député de Jonquière parlait des chiffres que le ministre garderait pour lui

seul. Le 0, 10 \$ par 100 \$ d'évaluation n'est pas un secret. C'est seulement le résultat d'une équation que n'importe qui peut faire avec les chiffres que nous avons mis en circulation. Vous connaissez cette publication du ministère des Affaires municipales: "Prévisions budgétaires, municipalités 1990". Le montant de l'évaluation dans tout le Québec, vous l'avez ici, 252 000 000 000 \$. Ça, tout le monde est supposé connaître ça.

Une voix: Milliards.

M. Ryan: Milliards, évidemment.

Deuxièmement, la part que les municipalités devront financer à même des décisions relevant de leur autorité, 252 000 000 \$. Ça, c'est connu depuis le 14 mai. Ça, c'est un chiffre que j'ai mis en circulation autant comme autant et qui n'a pas été contesté, à ma connaissance. Alors, 252 000 000 000 \$ par 252 000 000 \$, je pense que c'est facile à faire pour qu'on arrive à 0, 10 \$ des 100 \$ d'évaluation. C'est de là que ça vient. Par conséquent, tout ça est du domaine public et nous autres mêmes, si nous n'avons pas sorti ce chiffre-là avant, c'est parce que nous ne sommes pas aussi bons dans le "packaging" que vous l'étiez quand vous étiez au pouvoir. Nous ne sommes pas très habiles dans la manipulation de l'opinion. Nous n'avons pas consulté peut-être autant que... Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix:... arrêter de rire, hein? Vous êtes obligé de rire...

Mme Marois: Vous n'êtes pas capable de le dire sans rire.

Une voix: Voilà.

M. Ryan: Alors, par conséquent, ici, il n'y a pas de cachette. Le reste est tellement limpide que beaucoup de municipalités, à ma connaissance, ont fait des calculs à partir des ajustements que je rendais publics le 14 mai dernier. Elles sont arrivées, dans leurs inductions, dans les déductions qu'elles ont faites de ces annonces-là, au même résultat que nous autres. J'ai eu connaissance de beaucoup de cas au cours des deux dernières semaines où ils arrivaient exactement au même résultat parce que le calcul n'est pas difficile à faire.

Si nous ne le rendons pas public pour l'instant, je vais vous dire pourquoi. C'est parce qu'il y a encore certains éléments, comme la péréquation. Ça, c'est l'élément que vous allez ajouter en dernier. On ne part pas un bon matin et on réunit dix fonctionnaires et "Ce matin, péréquation." On conclut et, après ça, tu l'appliques sur la tête des gens. On essaie peut-être 50 formules de péréquation pour tenir compte de

toutes les arêtes que présente la situation à laquelle nous sommes confrontés et c'est seulement après avoir recueilli jusqu'au dernier moment possible le plus de suggestions possible qu'on ajoutera cet élément ultime et, là, ça viendra faire une synthèse que nous serons très heureux de dévoiler.

Mais, si on allait dévoiler toutes ces hypothèses-là actuellement, tout le monde va comprendre qu'on agirait de manière irresponsable. Mais les grands agrégats que j'ai livrés ne sont pas appelés à évoluer beaucoup, du moins selon les prévisions qu'il m'est donné de faire actuellement.

Le député de Jonquière s'est inquiété à propos d'une déclaration qui aurait été faite hier, je pense, par un de mes collègues. Je ne puis que lui rappeler à ce sujet qu'hier je n'ai pas cité le passage du document du 14 décembre, mais je vais le citer ce matin pour que tout soit clair entre nous concernant les futures interventions gouvernementales du type de celles que définit le projet de loi 145.

Dans le document du 14 décembre, il y avait le paragraphe suivant qui terminait toute la première partie: "Le gouvernement s'engage, une fois qu'il aura été disposé de ces propositions, à n'introduire aucune autre modification significative dans l'équilibre des responsabilités fiscales et financières entre les municipalités et le gouvernement pendant la durée du présent mandat, à moins que de telles modifications n'aient donné lieu, au préalable, à des consultations, voire, à un accord explicite, entre le gouvernement et les municipalités."

Alors, je pense que c'est important qu'on rappelle ce passage-là qui figurait en conclusion de la première partie du document du 14 décembre dernier et qui n'a pas été modifié par le Conseil des ministres, à ma connaissance. Et, alors, je vais vous dire... Non, le ministre de l'Éducation a pu faire une déclaration, il a droit à son opinion là-dessus et il a pu émettre des considérations et, là, vous parlez d'engagement du gouvernement. L'engagement du gouvernement, je pense qu'il est ici. D'ailleurs, je l'ai déjà rappelé en Chambre, ce passage-là du document, à propos d'une circonstance semblable, hein?

M. Dufour:...

M. Ryan: Pardon? Mais ça... Nous autres, il y a beaucoup de liberté d'intervention entre nous et ça ne nous empêche pas de fonctionner ensemble, heureusement. J'écoutais la députée de Taillon, tantôt là, dénoncer la sollicitude bien légitime que je porte à mes commettants de Lachute. Je ne sais pas si elle s'est rendu compte en parlant qu'elle dénonçait également la position qui a été prise par nos invités de ce matin. Ils ont dit la même chose que moi. La Société de transport de la Rive-Sud et le président de la Conférence ont dit: On voudrait un

fonds à la grandeur du Québec, mais les contributions provenant de propriétaires de véhicules de promenade d'autres régions que celles qui sont immédiatement concernées par le transport en commun, on accepterait que ça aille, ça, pour un fonds d'amélioration de la voirie locale. J'ai dit que j'étais en accord avec cette suggestion et, là, vous êtes seule de votre côté. Je compte tout le monde autour de la table, ça me fait de la peine parce qu'on aimerait bien ça...

Mme Marois: J'aime bien ma solitude, Mme la Présidente.

M. Ryan:... vous annexer. Alors, là-dessus, je pense qu'on s'entend clairement. Il n'y a pas de problème. Ha, ha, ha!

Mme Marois: Je trouve que...

M. Ryan: C'est un autre point. Les conséquences négatives des mesures qui sont envisagées. Évidemment, nous avons entendu d'innombrables propos apocalyptiques au cours des derniers jours. Ça prend de solides dictionnaires, de solides livres de comptabilité et un solide contact avec la réalité pour ne pas être impressionné par une propagande aussi lourde. Mais je vais vous dire une chose à vous qui êtes nos invités de ce matin. On a entendu ces refrains-là, nous autres, à tellement de reprises qu'on est obligés de vérifier très, très soigneusement...

Je vais vous donner un exemple. Nous avons augmenté les frais de scolarité dans les universités il y a deux ans. Il n'y a pas un des députés de l'Opposition, qui nous font face ce matin, qui n'est pas intervenu dans le débat pour accuser le gouvernement de grossière négligence sociale, de grossière imprévoyance et de manque de calcul. Ils ont prédit les pires conséquences. On a été abreuvés d'injures pendant plusieurs jours. Il fallait faire quelque chose. Le Québec traînait de la patte par rapport à tout le reste du continent par une grosse marge. On l'a fait. Les résultats, aujourd'hui, vous n'en parlez plus. Les résultats, ça vous intéresse moins. Nous autres, nous les suivons, les résultats. Le député de Rimouski, qui est mon voisin, me disait qu'à l'Université du Québec à Rimouski, cette année, la hausse des inscriptions est de 30 %?

M. Tremblay (Rimouski): Oui.

M. Ryan: C'est plus fort qu'ailleurs, j'en conviens, mais c'est bon parce que c'est une des régions dont on nous avait dit qu'elle serait appelée à subir des conséquences particulièrement onéreuses. Ceci prouve une chose, c'est que quand on fait appel au sens de la responsabilité et qu'en second lieu on dit "On va donner un produit de qualité, vous allez payer un peu plus mais on va vous donner une qualité plus grande", ça vaut mieux que des affaires "cheap", des

affaires "cheap", les gouvernants qui refusent de prendre leurs responsabilités et les gens qui pensent qu'ils vont avoir tout gratuitement. On peut avoir tout gratuitement, mais la gratuité universelle conduit à la médiocrité "in the long term", à la longue.

Ça, nous en avons fait l'expérience et, plus nous restaurons le sens de la responsabilité dans les institutions, à tous les niveaux, plus nous pouvons avoir de résultats. Et des fois, nous pouvons le faire à peu de frais. Parce que je me rappelle, on a relancé le français dans l'enseignement primaire et secondaire. On n'a pas mis énormément, on a dit: Il va falloir renchérir les bibliothèques dans les écoles. Et nous avons donné un montant très minime par élève. Les commissions scolaires en ont mis quatre fois plus. Ça fait que là où nous mettons 6 000 000 \$, il s'est dépensé 25 000 000 \$ par année au cours des trois années où ce programme a été en marche pour le renforcement des bibliothèques. Si on n'apprend pas aux jeunes à lire, ils n'apprendront jamais à parler et à écrire correctement.

Alors, on a fait des choses formidables et on a dit à l'enseignant: C'est vous qui êtes la pierre d'assise de tout le programme. Comme il faut dire à l'usager du transport en commun qu'il est la pierre d'assise du système aussi et qu'il doit verser une contribution - je ne discute pas des quantités ce matin - quelque peu plus élevée que celle qui lui a été demandée jusqu'à maintenant.

Par conséquent, là-dessus, là, on a beaucoup d'éléments pour répondre à vos questions. Puis quand on agit... Les études technocratiques qui vont nous dire jusque dans le détail là... Prenez la hausse des frais de scolarité, on aurait bien pu commander une étude à SECOR. Je n'avais pas d'argent pour le faire, puis je n'en avais pas besoin. Je n'en avais pas besoin parce qu'on avait assez de documentation sur tout ça. On avait fait assez de contacts, et puis on avait été assez en contact avec les dirigeants du monde étudiant et puis tout pour savoir qu'une bonne partie des arguments qu'ils nous apportaient ne tenaient pas debout. L'expérience a confirmé la justesse de notre position.

Je pense que dans ce cas-ci, il y a des désaccords sur des chiffres d'après ce que je crois comprendre. On va se rencontrer. On ne pourra pas régler ça autour de la table ici, mais il ne se peut pas qu'on soit dans l'erreur sur toute la ligne. C'est impossible. C'est impossible. J'ai trop confiance à notre appareil pour ça.

Sur ce point-là, par conséquent je pense... Je vous écoutais tantôt, il y a un de mes collègues qui m'a fait une remarque intéressante et qui m'a servi, je vais vous laisser un petit peu de temps pour commenter ça tantôt, je le souhaite bien. Des fois, on est un petit peu abondant, mais c'est la fin de nos travaux, nous autres là, d'auditions publiques, et puis on est un

petit peu plus prolixe vers la fin.

Il y a un de mes collègues qui me disait: Beaucoup des arguments qu'on entend ne se plaignent que pour certains regroupements de services ou même de structures. Vous nous dites, bien telle ville va prendre telle décision, puis telle autre telle décision, puis telle autre telle décision, puis telle autre. Peut-être qu'à un moment donné il va falloir avoir un peu plus de concertation, ou même de regroupements. Ça serait plus facile, à ce moment-là, s'il y avait des structures qui se prêtaient mieux au genre de solutions que vous désirez à juste titre, à juste titre.

Je n'annonce rien, je ne fais pas part de préjugés, mais je vous écoute parler et puis on peut déduire des choses en écoutant, des fois, qui nous éclairent sur certains aspects de la réalité. J'ai remarqué que dans les mémoires qui ont été présentés ici depuis cinq jours, il n'y a personne du monde municipal qui a soulevé ce problème-là sérieusement, sérieusement. Puis ça je trouve que c'est pénible. Et le rapport Parizeau, dans sa grande sagesse, concluait qu'il ne fallait pas toucher à ça. C'était ça, le rapport Parizeau, au point de vue regroupement. Il disait: Tout marche bien comme c'est là, que chacun s'occupe de son affaire, s'occupe de sa petite popote, puis tout ça, puis il n'y aura pas de problèmes. Voyons donc, c'est dans le rapport Parizeau, ça. Vous le savez.

Alors, je pense bien que vous nous avez éclairé là-dessus. Il va falloir qu'on travaille ça. Je l'ai dit, quand on aura fini cette opération-ci, il va falloir qu'on regarde le problème de nos structures municipales un petit peu aussi, qu'on voit s'il n'y a pas quelque chose à faire pour mettre plus de rationalité là-dedans. Alors, je suis content parce que vous nous avez apporté des éléments intéressants de ce point de vue-ci.

M. Aubertin, je voudrais vous dire encore une fois ce que je vous ai dit plus tôt, là: le transport en commun est une responsabilité qui m'apparaît comme étant principalement locale et régionale, mais pas exclusivement. Il y a une dimension qui va au-delà de la dimension locale et régionale dans le transport en commun. Le gouvernement le reconnaît en maintenant un engagement substantiel dans le financement du transport en commun, sous des formes qui sont sujettes à discussion évidemment, à un degré qui peut être sujet à contestation, nous l'acceptons volontiers. Mais il le maintient et je ne voudrais pas que vous pensiez un instant... Il peut y avoir des paroles que nous avons dites à un moment donné qui ont laissé entendre ça. Si les propos que j'aurais tenus, moi, avaient pu conduire à justifier une telle conclusion, je profite de l'occasion que vous me fournissez pour les nuancer. Je vous en remercie à part de ça.

Le stationnement, là, vous l'avez tourné un petit peu en caricature tantôt dans vos propos. À la suite de ce que nous avons entendu depuis

quatre jours, je ne pense pas qu'il reste grand-chose de ce projet-là. On n'est pas des entêtés, quand on nous fait la démonstration qu'une affaire ne colle pas à la réalité, il faut bien l'écouter. Je veux vous assurer que de grosses interrogations se sont élevées dans mon esprit à la suite des représentations qu'on nous a faites. Je les connaissais déjà par certains maires de banlieue qui sont assez proches de moi. Mais c'est toujours bon de les entendre d'une manière plus large. Et je pense qu'on a eu de très bonnes choses.

(12 heures)

J'aimerais que vous examiniez encore attentivement l'implication... Il faut prendre le projet dans son ensemble. S'il y a des injustices envers votre région dans ce projet-là, il faudrait le dire. Vous nous aviez soulevé un point, M. Aubertin, quand nous vous avons rencontré, M. Elkas et moi, il y a quelque temps. J'ai lu la lettre que M. Elkas vous a adressée à la suite de cette rencontre-là. Je ne veux pas m'étendre là-dessus ce matin. Je pense qu'il y a une chose qu'il faudra clarifier entre nous. Mais il y avait un grand nombre des engagements du gouvernement qui ont été tenus d'après la lettre de M. Elkas, mais je ne veux pas engager de débat parce que je pense que nos collègues ne sont pas au courant de tous les éléments techniques de ceci. Je ne voudrais pas les embarrasser avec ceci à la fin de notre discussion. Je vous dis simplement que j'ai noté ceci. J'en ai pris note. Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Ryan: Combien me reste-t-il de temps?

La Présidente (Mme Bélanger): Six minutes.

M. Ryan: Il me reste six minutes. Je vais vous dire franchement, si vous voulez prendre trois ou quatre minutes pour me répondre, moi, j'aurai peut-être deux minutes à la fin. On est convenu de ça, le député de Jonquière et moi-même. Chacun... Vous aurez trois ou quatre minutes, moi, deux minutes me suffiront. J'ai à peu près tout dit ce que je pouvais dire de constructif, sauf de vous remercier tantôt.

La Présidente (Mme Bélanger): Qui veut faire des commentaires sur les propos du ministre?

M. Aubertin: Moi, écoutez, je n'ai pas de chiffres en main, mais je vous pose la question: Combien le gouvernement ontarien participe au transport en commun en Ontario? Parce que quand on visite les infrastructures de transport en commun et l'opération du transport en commun dans la région d'Ottawa et de Toronto, on fait un peu parent pauvre. Mais je n'ai pas la réponse à cette question-là, M. Ryan, et si on

veut faire avancer le transport en commun, il faut se poser de sérieuses questions.

M. Ryan: Et ça ici, je pense bien que je ne prétendrai pas répondre à votre question ce matin. Je prends note de la question. Nous avons d'abondantes données là-dessus. On en a des organismes qui se sont présentés hier devant la commission, qui sont venus ajouter des données. Il faut faire attention. On va regarder ça dans l'ensemble. On l'a déjà regardé. Hier, la Conférence des maires de la banlieue de Montréal nous est arrivée avec une soi-disant démonstration que le fardeau municipal est moins lourd en Ontario qu'au Québec. Savez-vous qu'il y a du vrai là-dedans? Ce qu'ils ont oublié d'ajouter, c'est le fardeau scolaire qui est bien plus lourd en Ontario qu'ici.

M. Aubertin: Il s'en vient bien ici aussi.

M. Ryan: Pardon?

M. Aubertin: Il s'en vient bien ici aussi.

M. Ryan: Non, mais là-bas il nous dépasse d'emblée. Dans le Toronto métropolitain, le ministre de l'Éducation me disait, il y a deux ans, que le gouvernement ne payait rien pour les écoles. C'est tout payé avec la taxe foncière. Il faut tenir compte de tout l'ensemble. Et quand nous disons qu'il y a un écart qui justifie le gouvernement, il faut tenir compte de toutes les données, et hier, on est venu nous seriner une chanson. Il n'y avait pas ces données-là dedans et vous regarderez les documents, messieurs, mesdames, vous allez voir ça.

Quand ça vient du ministère des Finances du Québec, qui est obligé, lui, quand il présente des chiffres, de les justifier devant le gouvernement fédéral, pour les fins de la péréquation, les programmes à frais partagés, il me semble qu'on devrait avoir un minimum de confiance. Ce n'est pas n'importe quel économiste au coin de la rue qui va être capable de tout refaire ça dans un soir.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre, si vous voulez avoir vos trois dernières minutes.

M. Ryan: Merci, très bien. On va aller au fond de ça. J'ai noté votre question, M. Aubertin.

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

M. Dufour: Oui, Mme la Présidente, on est à la fin des travaux. On pourrait peut-être soulever encore toutes sortes de questions. On aura l'occasion sûrement de le faire en commission parlementaire, si le ministre persiste tou-

jours dans son idée de procéder à l'étude du projet de loi. Ce qu'on peut conclure, c'est que le ministre des Affaires municipales et son gouvernement ont dû se sentir bien seuls depuis les derniers jours avec la tenue des audiences qui se terminent tout à l'heure.

Parce qu'il y a tous les intervenants. Il y a une unanimité... unanime, je pourrais dire, de tous les intervenants qui se proposent ou qui se démontrent contre la réforme, mais ceux qui ont mis un peu la pédale douce ont plus de réticences. Ceux, ça peut être un ou deux, parce qu'il y en a qui sont venus présenter des dossiers techniques.

Donc, on a fait la preuve, à mon point de vue, que ces propositions n'étaient pas une réforme, elles ne reposaient pas sur des principes comme ceux sur lesquels on s'appuie d'habitude pour proposer des changements. C'est vraiment un cours de caisse de la part du gouvernement. C'est vraiment une constatation que l'argumentation gouvernementale ne repose pas sur des principes très, très forts. C'est qu'on profite de certaines occasions pour défendre le gouvernement, les politiques qu'il nous a imposées depuis les dernières années.

3 300 000 000 \$ de taxes dans deux ans, c'est beaucoup. Toute la question de bon gouvernement est tombée. Et le dossier s'est alourdi. Il n'y a pas beaucoup d'avancés du gouvernement qui peuvent continuer de se maintenir vis-à-vis de la pesanteur et de la lourdeur des arguments qui ont été amenés par les différents intervenants. L'Ontario, c'est tombé. La question de la capacité de payer de la part du gouvernement est tombée puisque les intervenants ont dit: On est prêts à en subir un peu plus pour une étude supplémentaire. Ce qu'on doit retenir, c'est définitivement la demande du retrait du projet de loi.

Moi, j'implore le ministre des Affaires municipales de retirer son projet de loi. Qu'il permette un véritable dialogue. Qu'il rétablisse la confiance avec l'ensemble des intervenants du Québec. On ne peut pas décevantement remettre en question le transport en commun, la viabilité de nos régions rurales. Elles aussi sont venues crier. Il y a du désespoir à travers ça. Ce n'est surtout pas le temps d'imposer une réforme quand la situation économique est à son pire. Quelqu'un nous disait hier: On pensait voir le bout du tunnel, mais ce n'est pas le bout du tunnel, c'est la lumière du train qui avance sur nous qu'on a vue. Si vous pensez que ce n'est pas dérangeant, des choses de même, quand on voit que, dans nos comtés, les gens sont affamés, sont assoiffés, il n'y a plus rien. Les pauvres s'appauvrissent et les riches, à la longue - peut-être qu'on pourrait dire - s'enrichissent, mais ça va finir qu'on va faire - et je me demande si ce n'est pas concerté - qu'il n'y aura plus de riches tantôt, qu'il y aura seulement des pauvres au Québec.

On pourra dire qu'on est apocalyptique,

mais on ne peut pas frapper toujours de la même façon. On ne peut pas toujours reporter ses problèmes sur les autres. On ne peut surtout pas changer les règles du jeu pendant qu'on est engagé dans une démarche. Il n'y a rien de plus mauvais autant... Puis on cherche... Il y a autant de mauvais, surtout lorsqu'on est à la recherche de partenaires. On a entendu parler, dans les dernières années, qu'on va demander un effort à l'ensemble de la population. Mais elle est partie, cette concertation; elle n'existe plus. Seul, le gouvernement peut décider c'est quoi l'effort que les gens peuvent faire. C'est ça, la discussion qu'on vous propose.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Jonquière, je vous ai oublié et vous êtes rendu à cinq minutes.

M. Dufour: Bon. Seul le gouvernement peut décider...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, conclusion et ça presse!

M. Dufour: Donc, moi, je dis qu'après la tenue de ces audiences - je vais conclure immédiatement - pour moi, pour le gouvernement, la comédie est finie, le masque est tombé.

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

M. Ferland: Me permettriez-vous...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Ferland, là...

M. Ferland: ...un tout dernier commentaire, s'il vous plaît? Je vais être le plus bref possible.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Ferland: J'aimerais faire un commentaire sur ce que dit M. le ministre, à savoir qu'il faudrait peut-être penser à se regrouper et ainsi de suite. Depuis que je fais de la politique municipale, j'ai entendu parler que tous les gouvernements qui se sont succédé souhaiteraient voir des fusions de villes, souhaiteraient voir le nombre de municipalités réduit au Québec. Je partage cet avis-là et je suis très sensible à ça.

Encore faudrait-il, me semble-t-il, que le gouvernement montre une volonté très forte à cet effet-là parce qu'on sait fort bien que les fusions, ça ne se fait pas tout seul. On vient de voir un essai qui a été raté dans la région de l'Outaouais et c'est très difficile de réaliser des fusions. Je pense que, si c'est là la volonté du gouvernement, vous allez trouver des gens qui sont prêts à examiner ce genre de choses-là, mais il faudrait que le gouvernement intervienne, nous incite et mette un petit peu d'"incentive"

pour qu'on puisse réaliser ce genre de choses-là.

Alors, je suis sensible à ce que vous dites, M. le ministre, mais il faudrait que ce soit plus que des paroles que vous nous donniez.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. Ferland. Alors, étant donné que le député...

M. Aubertin: Je m'excuse, madame. C'est plus fort que moi.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, mais là, écoutez, c'est parce qu'on a déjà dépassé le temps.

M. Aubertin: On est deux voisins, mais je ne partage pas tout à fait les mêmes opinions.

M. Ryan: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Ah bon!

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, vous allez comprendre pourquoi l'Opposition et le parti ministériel ne sont pas de la même idée.

M. Ferland:...

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

M. Ryan: Il y a une vieille...

La Présidente (Mme Bélanger): Étant donné que le député de Jonquière a pris 5 minutes 12, M. le ministre, je peux vous laisser aller jusqu'à 5 minutes 12.

M. Ryan: Mme la Présidente, il y a une vieille maxime latine qui dit: Redit difficultas. La difficulté revient dès qu'il y en a deux qui parlent et on a eu une belle illustration de ceci. Mais nonobstant ces deux expressions d'opinion, j'ai pris bonne note de ce qui a été dit et je vous assure que c'est une préoccupation très importante dans mon esprit. Je sais les limites inhérentes à un tel exercice, mais on va l'examiner très attentivement dès qu'on aura disposé de cet exercice-ci.

À ce moment-ci, je ne veux pas reprendre des arguments qui ont été invoqués, je veux d'abord signaler le climat de distinction remarquable dans lequel se sont déroulés les travaux de la commission. Je veux remercier en particulier nos collègues de l'Opposition qui ont fait une opposition vigoureuse, là, devant des témoins très importants, mais qui l'ont faite avec une distinction qui était exemplaire. Je remercie mes collègues aussi de l'appui qu'ils m'ont donné. J'aurais voulu qu'ils disposent de plus d'espace pour intervenir, mais comme les mémoires ne

nous étaient pas adressés d'avance, ce n'était pas facile de faire une préparation coordonnée de notre côté; mais ils ont suivi les travaux de la commission avec une application exemplaire et plusieurs d'entre eux, vous le savez, M. Ferland, sont d'anciens maires. Il y en a trois, ici, qui sont d'anciens maires; alors quand nous parlons d'affaires municipales, même si le ministre n'a pas été maire, il y en a deux qui l'ont été et le député de Jonquière, je l'ai souvent dit, en matière municipale, sur le terrain concret, il a beaucoup plus d'expérience que moi. C'est pour ça que je l'écoute toujours avec beaucoup d'intérêt et, chaque fois qu'il est constructif, avec beaucoup de profit.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Ryan: Juste un point que je voudrais souligner, de portée plus générale. Nous assistons à une évolution de la fiscalité, ces années-ci, qui m'a moi-même dérouté comme acteur public dont les racines remontent à l'époque de l'après-guerre. À l'époque de l'après-guerre, nous sommes entrés dans un régime où l'impôt sur le revenu et l'impôt sur les bénéfices des sociétés étaient devenus les grandes sources de financement des gouvernements. Il est arrivé toutes sortes de complications avec ces formes d'imposition, des échappatoires inscrites dans les lois étaient devenues tellement nombreuses et complexes. Ensuite, l'effet de "désincitation" sur le travail était devenu tellement fort qu'il a fallu regarder dans d'autres directions et c'est aujourd'hui un mouvement très largement répandu. Il dit: Il faut aller vers d'autres formes d'imposition et les deux formes les plus importantes, c'est évidemment une forme ou l'autre de TPS, de taxe sur les produits et services et des taxes à la consommation.

Mon collègue de Viger me signalait, lui qui est très familier avec certains pays européens, qu'on pratique sur une autre échelle cette forme d'imposition, mais peut-être de manière plus graduée, plus nuancée qu'on ne l'a fait avec la TPS ici. On ne met pas exactement et nécessairement le même taux sur toutes les sortes de produits pour tenir compte d'avantage de certains besoins, des éléments moins favorisés de la société, mais on va dans cette direction-là et il s'agit de l'aménager, ce passage-là, de la manière qui serait la plus équitable et qui apportera les résultats les plus satisfaisants pour les pouvoirs publics, et l'effort que nous faisons s'inscrit dans cette recherche d'équilibre.

Il y a un léger déplacement que nous proposons, léger dans l'ensemble à construire parce que vos revenus et les nôtres représenteront l'an prochain à peu près 47 000 000 000 \$ et le montant dont nous discutons, qui va relever de décisions à être prises par vous, est de 252 000 000 \$ pour tout le Québec. Je ne pense pas que ce soit apocalyptique encore - je

m'excuse de revenir sur cette expression - et mon souhait le plus vif, c'est que nous disposions de ça le mieux possible et que nous abordions tous les autres problèmes qui sont là.

Je remarque une chose, malgré les désaccords qui se sont érigés entre nous autour du projet de loi 145, dont je suis obligé de prendre note parce que j'ai des oreilles pour écouter et une plume pour noter ce qui est dit, malgré ces désaccords-là et par delà eux, je suis convaincu que les éléments qui nous sont communs sont infiniment plus nombreux et plus importants et que nous allons nous remettre à la tâche autour de ces éléments dès que nous aurons disposé de celui-ci. Et je vous dis une chose: Toutes les améliorations que nous pouvons apporter au projet de loi, nous allons les apporter et je veux rassurer... Je ne sais pas qui a dit ça tantôt, je pense que c'est le député de Jonquière. Dans l'espace de quelques jours, nous pouvons travailler très vite là-dessus, dès les prochaines heures, j'aurai des mises en commun avec nos fonctionnaires qui ont noté tout ce qui a été dit de même que mes collaborateurs et nous allons essayer d'incorporer au maximum les bonnes idées qui nous ont été communiquées, et si des effets pervers...

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

M. Ryan:... allaient se manifester de manière imprévue, en cours d'application de cette loi que l'Assemblée nationale sera appelée à adopter, le gouvernement garde toujours sa souplesse, son ouverture d'esprit pour procéder aux ajustements nécessaires. Merci beaucoup, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le ministre. Nous vous remercions, M. Ferland, M. Aubertin et vos invités. La commission de l'aménagement et des équipements, ayant accompli son mandat, ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 12 h 15)