



Assemblée nationale

journal des Débats

Deuxième session — 31^e Législature

Commission permanente des transports, des travaux publics
et de l'approvisionnement

Aménagement de la colline parlementaire (1)

Le 22 mars 1977—No 12

Président: M. Clément Richard

Table des matières

Exposé préliminaire du ministre, M. Lucien Lessard.....	B-527
Remarques de M. Raymond Garneau.....	B-528
Remarques de M. Fernand Grenier.....	B-530
Remarques de M. Camil Samson.....	B-530
Présentation de mémoires	
Communauté urbaine de Québec et commission d'aménagement.....	B-531
Commission de transport de la communauté urbaine de Québec.....	B-556

Participants

M. Alain Marcoux, président

M. Lucien Lessard
M. Raymond Mailloux
M. Jean-François Bertrand
M. Raymond Garneau
M. Fernand Grenier
M. Jean-Noël Lavoie
M. Denis de Belleval
M. Armand Russell
M. Richard Guay
M. Fabien Roy
M. Gilles Michaud
M. Michel Gratton

*M. Armand Trottier, Communauté urbaine de Québec et Commission d'aménagement
*M. Jean Cimon, idem
*M. Jean Rousseau, idem
*M. Pierre Mathieu, Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec

Témoins interrogés par les membres de la commission parlementaire

L'exemplaire, 35 cents - Par année, \$8 - Chèque à l'ordre du Ministre des Finances

Adresse: Service des Documents Parlementaires

Assemblée nationale

Hôtel du Gouvernement, Québec

G1A 1A7

Courrier de la deuxième classe - Enregistrement no 1762

Le mardi 22 mars 1977

**Aménagement
de la colline parlementaire**

(Seize heures cinquante minutes)

Le Président (M. Marcoux): La commission parlementaire des transports, des travaux publics et de l'approvisionnement est ouverte. Aujourd'hui, nous discuterons de l'aménagement de la colline parlementaire.

Les membres de la commission sont: M. Jean-François Bertrand, qui remplace M. Jules Boucher; MM. Brassard (Lac-Saint-Jean), Dussault (Châteauguay), Gratton (Gatineau), Grenier (Mégantic-Compton), Guay (Taschereau), Denis de Belleval, qui remplace M. Charles Lefebvre; MM. Lessard (Saguenay), Jacques Léonard, qui remplace M. Léonard Lévesque (Kamouraska-Témiscouata); MM. Mailloux (Charlevoix), Michaud (Laprairie), Guy Tardif, qui remplace M. Adrien Ouellette (Beauce-Nord); MM. Perron (Duplessis), Rancourt (Saint-François), Russell (Brome-Missisquoi), Samson (Rouyn-Noranda), Vaillancourt (Orford), Verreault (Shefford).

M. Mailloux: M. le Président, s'il vous plaît, si vous permettez, je voudrais suggérer que M. Garneau (Jean-Talon) remplace M. Caron (Verdun), et que M. Jean-Noël Lavoie (Laval) remplace M. Vaillancourt (Orford) pour la séance en cours.

M. Lessard: Adopté.

Le Président (M. Marcoux): Adopté. Est-ce que la commission a un rapporteur à suggérer?

M. Lessard: M. le Président, je suggérerais le député de...

M. Bertrand: De Vanier.

M. Lessard: ... de Vanier, M. le Président...

M. Bertrand: A côté du comté de Taschereau.

Le Président (M. Marcoux): M. Bertrand, de Vanier, est-ce que c'est adopté?

M. Garneau: Allez-vous rapporter également les résultats de la convention libérale d'hier?

M. Lessard: Non, je n'ai pas eu de rapport.

M. Bertrand: Avez-vous gagné vos élections?

M. Garneau: Moi, je gagne toujours mes élections, parce que cela a été fait dans l'unanimité. On avait la présence du député de Vanier à la convention libérale fédérale, imaginez-vous!

M. Bertrand: Il y avait beaucoup de Péquistes dans la salle.

M. Garneau: Il y avait vous, au moins.

M. Bertrand: Il y en avait plus que ça.

M. Garneau: On a même pensé qu'on vous avait convaincu.

M. Bertrand: Il y en avait plus que ça.

Le Président (M. Marcoux): A l'ordre, s'il vous plaît! M. Bertrand, de Vanier, est-ce que c'est adopté?

M. Garneau: Adopté.

Le Président (M. Marcoux): Aujourd'hui, nous entendrons les mémoires des organismes suivants: la Communauté urbaine de Québec, porte-parole, M. Armand Trottier; la Commission des transports de la Communauté urbaine de Québec, M. Pierre Mathieu; M. Claude Dubé, urbaniste-conseil, ainsi que Tremblay, Pinsonnault, Pothier et Morisset.

Je vais d'abord céder la parole au ministre des Transports, M. Lucien Lessard.

**Exposé préliminaire du ministre,
M. Lucien Lessard**

M. Lessard: M. le Président, quelques mots comme introduction à cette commission parlementaire qui siège pour analyser l'aménagement de la colline parlementaire.

Je voudrais tout d'abord vous souhaiter la plus cordiale bienvenue et remercier les quelque vingt personnes ou groupes qui ont accepté de rédiger un mémoire et de venir le présenter devant cette commission.

Il s'agit là d'une manifestation d'intérêt dont nous nous réjouissons au plus haut point, d'autant plus que vous avez dû agir à l'intérieur d'une très courte période.

Avant de procéder aux travaux de la commission, je voudrais vous rappeler, en quelques mots les raisons qui nous ont amenés à la convoquer. Il y en a deux. Au fond, nous avons décidé de tenir cette commission pour répondre à un engagement, à un engagement pris par plusieurs d'entre nous et je pense, notamment, aux nombreuses interventions du Parti québécois de la région de Québec et plus particulièrement à celles du député de Taschereau, M. Richard Guay, et du président du caucus régional, M. Jean-François Bertrand, selon lesquelles il était essentiel de revoir toute la question de l'aménagement de la colline parlementaire.

Il faut aussi se rappeler que, lorsque nous étions dans l'Opposition, nous sommes intervenus à maintes reprises pour poser des questions à l'ancien gouvernement sur certains développements qui nous apparaissaient, en fait, très mauvais dans l'aménagement de la colline parlementaire.

Je ne vous apprendrai rien en vous rappelant que la colline parlementaire constitue pour nous un site tout à fait exceptionnel. Qu'il me suffise

d'insister sur le fait que c'est le siège du gouvernement des Québécois et que nous nous devons de veiller à sa conservation et à son aménagement, d'autant plus qu'il deviendra peut-être un jour la capitale d'un pays qui sera le nôtre.

En fait, pour reprendre une expression exprimée dans le mémoire présenté par la Commission des monuments et sites du Québec et l'Ordre des architectes à cette commission, nous nous trouvons aujourd'hui dans une impasse, soit arrêter les travaux d'aménagement actuellement, ce qui nous laisserait dans un non-sens total. La circulation des piétons n'est pas organisée. L'agencement fonctionnel est incohérent. Il existe des barrières et des séparations brutales, par exemple le boulevard Saint-Cyrille, l'autoroute Dufferin. Le transport en commun n'est pas intégré. L'échelle des constructions et des espaces nous incite à les fuir plutôt que de nous y sentir à l'aise.

D'un autre côté, comme l'exprime toujours la Commission des monuments et sites du Québec et l'Ordre des architectes, "poursuivre les travaux tels qu'amorçés ne ferait que grossir les problèmes presque jusqu'à leur caricature.

Le plan guide n'existe plus. Les principaux intervenants, gouvernement provincial et ville de Québec, agissent indépendamment sur des secteurs contigus.

Les développeurs privés agissent aussi de façon individuelle et les pressions qu'ils exercent contraignent les décisions.

Le prix des terrains monte et personne ne sait comment réaliser l'intégration résidentielle tant souhaitée et pourtant partie des plans originaux. La densité et la concentration augmenteront encore et on accusera des tiers de ne pas régler les problèmes connexes, mais essentiels, de la circulation, du stationnement et du transport en commun." Une impasse difficile, mais avec un effort d'imagination, et de concert avec le plus grand nombre d'intéressés possible, deux choses que la commission devrait normalement nous apporter, il devrait y avoir moyen d'en sortir.

Ceci m'amène à la deuxième raison qui nous a amenés à convoquer cette commission parlementaire, soit souligner que c'est la volonté bien arrêtée du nouveau gouvernement de consulter la population avant de prendre des décisions qui engagent l'avenir. Nous voulons nous mettre à l'écoute de la population. Nous savons que la colline parlementaire est une chose importante pour les Québécois. Nous savons qu'ils ont des choses à dire et nous voulons les entendre avant d'adopter une politique et de mettre en place les structures requises pour sa mise en oeuvre. C'est donc avec la plus grande ouverture d'esprit que nous entreprenons les travaux de cette commission.

Je vous remercie, encore une fois, de la contribution que vous nous apporterez dans ces travaux et je termine en formulant l'espoir que nous arriverons tous ensemble à des résultats concrets et à la hauteur des aspirations collectives qu'ensemble nous portons. Merci.

Le Président (M. Marcoux): Le député de Jean-Talon.

Remarques de M. Raymond Garneau

M. Garneau: M. le Président, parmi tous les secteurs de la ville de Québec, ce qu'il est convenu d'appeler la colline parlementaire est certainement celui qui a été le plus étudié et réétudié. Le processus a commencé d'une façon plus précise au début des années soixante lorsque l'importance de la fonction publique québécoise a commencé à s'accroître, nécessitant l'addition d'espaces à bureaux pour fins administratives provinciales. Le rapport Martin avait été, en quelque sorte, l'autre bougie d'allumage en soulignant l'insalubrité d'un grand nombre des habitations de l'aire qui entoure la colline parlementaire et en soulignant la nécessité de doter ce secteur de la capitale provinciale d'édifices administratifs et commerciaux. Les administrateurs publics du début des années soixante ont senti la nécessité de constituer la Commission d'aménagement de Québec par une loi provinciale du gouvernement Lesage, sanctionnée le 10 juin 1961. Cette loi, modifiée en 1963 et de nouveau amendée en 1965, créa ainsi le comité directeur chargé de préparer, pour le compte de la Commission d'aménagement de Québec, un programme détaillé ayant pour objet la rénovation progressive de la colline parlementaire. C'est ainsi que fut institué un groupe de travail chargé de préparer le document qui fut déposé en avril 1969 sous la signature de M. Jean-Claude LaHaye, urbaniste et coordonnateur des études commandées par le comité directeur.

Ayant été témoin d'un bon nombre des débats qui ont entouré le développement de la colline parlementaire, une chose me frappe: c'est la difficulté de maintenir une continuité véritable entre, d'une part, les aspirations de la population, exprimées à diverses étapes de l'élaboration des plans et de leur réalisation, et, deuxièmement, la difficulté d'établir un lien entre une programmation sur papier et sa transposition dans les faits.

Ainsi, par exemple, à la fin de l'année 1965, début de 1966, il y avait, de la part de la population de la ville de Québec, une très forte pression pour trouver une solution à ce qui était, ce qu'on appelait le trou de place Saint-Cyrille et d'Youville. Trois gouvernements successifs ont travaillé à la recherche d'une solution et c'est finalement à la fin des années soixante ou au début de 1970 que place Québec a vu le jour avec, évidemment, ses avantages et ses inconvénients. Je dois constater également que certaines des données du rapport LaHaye, qui semblaient faire l'unanimité à l'époque, paraissent contestées aujourd'hui, une fois certaines de ces recommandations mises en place.

Le rapport LaHaye soulignait, entre autres: "Les prévisions pour les vingt prochaines années, 1969-1989, sont les suivantes: Premièrement, l'automobile demeurera le mode principal de transport pour aller ou revenir de la colline parlementaire. Il faudra construire une autoroute à grande capacité à proximité de la colline, ce qu'on appelait l'autoroute de la falaise. Une hiérarchie de routes devra être établie sur la colline elle-même de manière que les routes principales de transit

soient clairement distinguées des voies locales. Un système de minibus devrait être créé pour satisfaire les besoins du public et des banlieues. Un système de stationnement devra être établi."

Quand je regarde l'évolution de la colline parlementaire depuis le dépôt du rapport LaHaye, force m'est de constater que les administrations publiques qui se sont succédé ont tenu compte, sous un certain nombre d'aspects, de ces recommandations. Même si l'autoroute de la falaise a été mise de côté, le principe de l'accès motorisé à la colline parlementaire a amené la construction des routes et du système de stationnement suggéré, stationnement d'Youville, par exemple.

Quant au concept général, le rapport LaHaye souligne: "Un certain degré de congestion est considéré comme quasi nécessaire à la prospérité et à l'animation du centre des villes. Ce concept est soutenu par un grand nombre d'urbanistes. On ne peut vouloir éliminer la congestion sans éliminer, par le fait même, les bases de la prospérité des villes; l'activité commerciale ne dépend-elle pas des facteurs proximité et haute densité?" Et le rapport LaHaye continue en disant: "Mais il faut éviter la stagnation de la circulation automobile et résoudre ce problème n'entraîne pas la stagnation du commerce et de l'environnement, bien au contraire. Le principe d'une congestion modérée, d'une circulation ralentie, d'un système de voirie à capacité volontairement réduite, doit donc être retenu dans le cas de la colline, si ce concept fait en sorte qu'elle devienne un pôle d'attraction et une partie d'un centre-ville commercialement viable."

La mise en place de certaines des infrastructures soulignées ne semble pas avoir donné exactement ce qui était recherché. Est-ce que la réalisation s'est éloignée du concept de base ou si encore, transposées dans les faits, les infrastructures étaient beaucoup plus énormes, en réalité, qu'elles n'apparaissent en premier lieu, dans le concept général d'aménagement et sur papier?

Une chose est certaine, c'est à partir de la réalité de 1977 qu'il nous faut préparer celle que nous aimerions voir exister en 1985. Espérons que les plans qui seront précisés et les réalisations qui seront complétées n'apporteront pas à nos successeurs l'ambiguïté qu'a créé la réalisation de certains aspects des plans antérieurs.

En ce qui me concerne, je crois que le développement des secteurs administratif et commercial de la colline parlementaire ne doit pas dépasser la limite ouest du Grand Théâtre de Québec et que nous devrions favoriser, au premier chef, la réalisation de complexes d'habitation densifiés sur des terrains, comme celui qui est actuellement occupé par les services administratifs de la Sûreté du Québec, avec des stationnements souterrains correspondant aux besoins du nombre de logements. C'est d'ailleurs dans ce but que la Sûreté du Québec a été déplacée en périphérie de la ville, près des grands boulevards.

Afin d'assurer l'établissement de centres administratifs secondaires, l'administration précédente avait accepté la construction, sur la pointe de Sainte-Foy, de ce qui sera le nouveau centre administratif du ministère du Revenu.

Avec la même idée de décentralisation, nous avons accepté le principe de la centralisation des ministères de l'Agriculture, des Richesses naturelles et des Terres et Forêts, dans le secteur appelé Bourgneuf, près des grands boulevards périphériques. Cette dernière décision, entre autres, aurait permis de déterminer, après consultation, la vocation à donner aux immenses terrains, propriété du gouvernement du Québec, et situés sur le boulevard de l'Entente, qui se rend presque jusqu'au boulevard Charest.

Revenant plus précisément au secteur de la colline parlementaire, comme beaucoup de personnes, je déplore que l'on ait brisé le caractère pittoresque de la Grande-Allée, face à l'immeuble de l'Assemblée nationale. Le gouvernement provincial, sous les administrations précédentes, n'aurait pas dû, il me semble, permettre la construction des immeubles H et J. D'ailleurs, on se souviendra d'un vif débat qui avait eu lieu à l'Assemblée nationale, au cours des années 1967-1968, concernant la réalisation de ces immeubles et aussi, à un degré moindre, concernant la construction du complexe G.

Parmi les orientations importantes, celle de limiter à l'ouest le développement administratif et commercial du secteur de la colline parlementaire, m'apparaît la plus importante et, comme je viens de le mentionner, une vocation résidentielle devrait être retenue pour le secteur périphérique de cette colline parlementaire.

L'autre question à résoudre est, me semble-t-il, la vocation à attribuer au terrain et à l'immeuble communément appelé "le Bon Pasteur", et, deuxièmement, l'utilisation plus élégante des terrains vacants face au Grand Théâtre, du côté est, actuellement utilisés comme terrain de stationnement.

Dans la recherche de solutions à ces problèmes, comme à ceux qui pourront se présenter à l'avenir, je pense qu'il faut éviter de tomber dans la "structurite". Il m'apparaît toutefois que les consultations doivent être systématisées. Les commissions parlementaires comme celle d'aujourd'hui constituent une excellente tribune pour atteindre ces objectifs de consultation.

Quant à la prise de décision, elle doit être la moins diffuse possible et, surtout, elle doit permettre aux citoyens d'être en mesure de connaître exactement qui il faut blâmer et qui il faut féliciter et l'appuyer lorsque des choses concrètes sont réalisées.

Je crains des comités mixtes décisionnels, fussent-ils formés de représentants du peuple. On peut battre des députés, on peut battre des échelons comme on peut en élire, mais il est difficile de se prononcer démocratiquement sur des décisions prises par les comités qui, comme tels, ne tiennent pas leur juridiction de l'ensemble de la population.

En abordant l'étude des mémoires qui seront présentés, vous pouvez être assuré, M. le Président, que l'Opposition officielle maintiendra une ouverture d'esprit, sans oublier que ce qui paraissait bon hier peut être décrié aujourd'hui et que ce qui pourrait être considéré comme valable maintenant pourra être décrié d'ici cinq ou dix ans. Ce qui importe, c'est que les décisions soient prises

avec le plus grand éclairage possible, tant sur le plan de la sauvegarde du patrimoine et de l'esthétique que sur le plan économique. Faire l'unanimité complète ne sera jamais possible et surtout dans un domaine comme celui-là.

Il faut cependant prendre tous les moyens nécessaires pour atteindre le plus large consensus et c'est en vue de l'atteinte de cet objectif que les membres de l'Opposition officielle apporteront leur contribution à cette commission parlementaire.

Le Président (M. Marcoux): M. le député de Mégantic-Compton.

Remarques de M. Fernand Grenier

M. Grenier: M. le Président, je crois que tous sont unanimes pour reconnaître le bien-fondé de cette commission parlementaire. Il est non seulement normal, mais nécessaire, que l'Assemblée nationale étudie avec calme et sérieux l'aménagement rationnel du territoire qu'il est convenu d'appeler la colline parlementaire. Grâce à la diligence du secrétariat des commissions parlementaires, j'ai eu l'occasion de jeter un coup d'oeil rapide sur plusieurs des mémoires qui ont été déposés pour audition et étude par divers organismes de la région immédiate de Québec.

A la lecture de ces documents fort intéressants, j'ai noté, au passage, un bon nombre de recommandations qui vont du maintien plus ou moins formel du statu quo jusqu'à un développement commercial très poussé qui transformerait considérablement la situation qui prévaut à l'heure actuelle.

Cependant, tous sans exception s'interrogent à leur façon sur la vocation future de la colline parlementaire. Convient-il d'abord de donner priorité au caractère historique et proprement national de ces lieux qui regroupent non seulement l'Assemblée nationale, mais aussi divers ministères et organismes gouvernementaux? Devons-nous accélérer, comme cela a déjà été prôné dans le passé, la concentration des édifices gouvernementaux en vue de créer une véritable cité parlementaire? Est-il opportun de développer davantage le secteur commercial et touristique à proximité de la colline parlementaire? Est-il nécessaire, pour favoriser un aménagement rationnel du territoire concerné, de créer un organisme indépendant et responsable directement à l'Assemblée nationale, comme cela existe à Ottawa avec la Commission de la capitale nationale?

Voilà en somme toute une série de questions qui reviendront constamment à la barre de cette commission et sur lesquelles nous serons appelés à nous pencher dans les jours qui viennent. Je ne crois pas que le but ultime de cette commission soit de trancher définitivement le débat. Nous sommes ici pour entendre les opinions de la population concernée, pour analyser toutes les approches possibles pour prendre conscience de l'ampleur du problème et nous faire une idée sur les mesures les plus réalistes et les plus appropriées

qui permettront au gouvernement et aux autorités locales et régionales d'élaborer un plan d'aménagement à long terme de la colline parlementaire.

C'est un procédé qui est long, parfois agaçant, et dont il ne faut pas abuser, mais qui a l'avantage d'être démocratique, car il permet à tous ceux et celles qui ont quelque chose à dire de se faire entendre. Chose certaine, la colline parlementaire constitue un pôle d'attraction unique en Amérique du Nord, riche de 300 ans d'histoire. Tous les Québécois, qu'ils viennent de la Gaspésie, de la Côte-Nord ou de Montréal, y sont attachés et veulent préserver ce caractère du patrimoine national.

Pour reprendre une expression qui a maintenant fait le tour du continent, sinon du monde, ce serait un crime contre l'humanité si nous agissons trop brusquement dans ce domaine, sans tenir compte de la valeur culturelle du site lui-même. En conséquence, je crois que nous devons mettre à contribution toutes les ressources disponibles dans un esprit de collaboration où chacun pourra jouer un rôle positif et concret, que ce soient la ville de Québec, la Communauté urbaine de Québec, le gouvernement fédéral à cause des Plaines d'Abraham et de la citadelle, et, bien sûr, le gouvernement du Québec, qui a la tâche première de définir ses intentions quant à l'utilisation de la colline parlementaire. En fait, ce serait là, à mon sens, la première question. Ainsi, lorsque le temps viendra de décider définitivement de l'avenir de la colline parlementaire, il sera plus facile d'en arriver à un consensus parmi les principaux intéressés.

Le Président (M. Marcoux): Avant de céder la parole à nos invités, est-ce qu'il y a d'autres membres de la commission qui auraient de brefs commentaires ou des mots d'introduction à ajouter? Le député de Rouyn-Noranda.

Remarques de M. Camil Samson

M. Samson: Très brièvement, M. le Président, je pense que la question de l'aménagement de la colline parlementaire est une question qui, normalement, doit intéresser, bien sûr, le gouvernement, les membres de l'Assemblée nationale, mais la population qui demeure dans l'entourage immédiat de la colline parlementaire, également les gens de la ville de Québec, et aussi les citoyens qui doivent s'y rendre. Comme cela intéresse beaucoup de monde, je trouve absolument normal le processus de consultation qui est entamé aujourd'hui pour permettre à tous ceux qui sont intéressés de venir faire part de leur point de vue quant à ce sujet.

Bien entendu, par expérience, sachant que, généralement, à l'occasion de commission parlementaire, on manque surtout de temps pour écouter, je n'irai pas plus loin. Avec vous, M. le Président, et avec les autres membres de la commission, je suis disposé à écouter ceux qui ont des choses à nous dire.

Le Président (M. Marcoux): J'inviterais les représentants de la Communauté urbaine de Québec, entre autres, M. Armand Trottier, à nous présenter leur mémoire. Nous avons jusqu'à 6 heures, normalement. Je demanderais peut-être de faire une présentation d'une vingtaine ou d'une trentaine de minutes de votre mémoire pour permettre ensuite aux membres de la commission de vous poser le plus de questions possible.

Est-ce que vous pouvez identifier les autres personnes qui vous accompagnent également?

M. Lavoie: Etant donné que j'ai été retenu un peu plus longuement à l'Assemblée nationale elle-même, je voudrais réserver les commentaires d'ordre général que j'aimerais faire sur cette question. Le ministre des Travaux publics est au courant qu'il y avait eu un comité consultatif de formé en accord avec le président de l'Assemblée nationale de l'époque et le ministre des Travaux publics de l'époque. Je ne voudrais pas restreindre, justement, l'étude que cette commission entend faire, si je comprends bien, de tout... Cela déborde, je dirais que c'est un peu para ou extra, la colline parlementaire. Cela concerne, au premier plan, tout le coeur de la capitale provinciale. C'est plus même que la colline parlementaire. Ce comité consultatif, qui avait été formé l'année dernière, auquel participait, d'ailleurs, le député de Saguenay, ministre des Travaux publics d'aujourd'hui... J'aimerais réserver, justement, mes remarques que j'aimerais faire, assez brèves d'ailleurs, sur cette question, après les propos que pourrait tenir M. Trottier, de Québec, ici, étant donné que j'arrive un peu à la dernière minute.

M. Lessard: M. le Président, il n'y a pas de problème, je pense bien. D'autant plus que tous les députés ont le droit d'intervenir à cette commission parlementaire.

M. Lavoie: Du fait que le président avait déjà invité les témoins ou les corps représentatifs de la ville de Québec à se faire entendre, je ne voudrais pas perdre mon droit de parole. C'est la seule raison pour laquelle je suis intervenu à ce moment-ci.

Le Président (M. Marcoux): J'invite M. Trottier à nous présenter ses collègues et à procéder.

Présentation de mémoires

Communauté urbaine de Québec et Commission d'aménagement

M. Trottier (Armand): M. le Président, messieurs, vous avez, à la table ici, à ma gauche, M. Jean Guyard, qui est secrétaire de la Commission d'aménagement; M. Jean Cimon, qui en est le président; à ma droite, M. Jean Rousseau, qui est commissaire à la Commission d'aménagement, et, assis dans la salle, M. Hector Verret, qui est également commissaire à la Commission d'aménagement.

Dans le cadre de la loi constitutive de la Communauté urbaine de Québec, le mandat précis de préparer un schéma d'aménagement du territoire nous avait été confié, ce que nous avons fait préparer par l'intermédiaire de la Commission d'aménagement de la Communauté urbaine de Québec.

Dans le cas précis de l'aménagement de la colline parlementaire qui nous occupe aujourd'hui, la demande qui nous a été faite de faire connaître le point de vue de la Communauté urbaine a, évidemment, été transférée, là aussi, à notre Commission d'aménagement, de façon à pouvoir éclairer davantage notre point de vue à la lumière des études qui ont déjà été préparées dans le cadre du projet de schéma d'aménagement lui-même et, plus précisément, sur le cas de la colline parlementaire.

Avec votre permission, je demanderais à M. Jean Cimon, qui est le président de la commission d'aménagement, de bien vouloir procéder à la présentation de notre mémoire et, au cours des minutes qui suivront, s'il y a lieu, nous interviendrons selon les circonstances.

Alors, M. Cimon, s'il vous plaît.

M. Cimon (Jean): J'aimerais souligner immédiatement, parce que je considère que...

M. Garneau: M. le Président, j'aurais une question à poser parce qu'il y a une ambiguïté. M. Trottier, dites-vous que ceci est le mémoire de la commission d'aménagement ou est-ce le mémoire de la Communauté urbaine de Québec, seulement pour...?

M. Trottier: C'est un mémoire conjoint, dans le sens où la Communauté urbaine de Québec comme telle n'a évidemment, dans sa structure, aucune possibilité... N'ayant pas de service de planification de créé, elle a dû procéder, pour la confection du projet de schéma d'aménagement, en utilisant les services de la commission d'aménagement qui, elle, a, à ce moment, constitué une équipe de travail temporaire, à l'aide des spécialistes que nous avons retenus. Comme la commission est quand même encore en place et possède encore certaines ressources, nous avons cru que la seule logique que nous pouvions utiliser... Parce que la communauté urbaine — ce n'est certainement pas à vous, M. Garneau, que je peux en faire l'histoire — ne possède quand même pas, malgré toute la sagesse, je pense, qu'elle incarne, tous les outils.

Alors, dans cette optique, c'est la commission d'aménagement qui agit.

M. Garneau: ... là-dessus, M. Trottier, je veux seulement savoir si le mémoire en est un de la commission d'aménagement. En d'autres mots, le conseil de la Communauté urbaine de Québec n'a pas approuvé ou désapprouvé ce rapport?

M. Trottier: Sûrement pas, pas plus que la communauté urbaine a pu, d'une façon ou d'une

autre, approuver ou même regarder le projet de schéma d'aménagement qui a été soumis parce que nous n'avons pas réussi à franchir cette barrière de période de consultation nécessaire pour en arriver à un projet à soumettre pour fins d'approbation.

Dans le cas de la colline parlementaire, il est évident que la commission d'aménagement procède pour la communauté urbaine parce qu'elle avait été mandatée pour trouver les éléments nécessaires pour nous permettre d'émettre notre opinion là-dessus.

Le Président (M. Marcoux): Avant que vous ne poursuiviez, une question du ministre.

M. Lessard: M. Trottier, étant donné que vous accompagnez M. Cimon, pouvez-vous nous dire si vous endossez le rapport qui sera présenté par le président de la Commission d'aménagement de la ville de Québec?

M. Trottier: M. le Président, M. Lessard, cela me fait plaisir de vous dire que cette question a été étudiée à l'exécutif de la Communauté urbaine de Québec et il a même été question, à un certain moment, de présenter conjointement avec la ville de Québec le mémoire que nous présentons, mais, à cause de certains aspects et de certains caractères, nous avons convenu qu'il était peut-être plus décent que la ville présente le sien et que la communauté, par le biais de la commission d'aménagement, présente le sien également.

C'est pourquoi nous sommes comme ceci devant vous.

M. de Belleval: M. le Président, une dernière question. Je veux bien comprendre. Il n'y aura pas de mémoire comme tel de la communauté urbaine.

M. Trottier: De la communauté, non. C'est celui de la communauté urbaine que nous vous présentons.

M. Cimon: Autrement dit, la communauté s'appuie sur la compétence reconnue de la commission d'aménagement.

M. De Belleval: C'est une chose de s'appuyer sur la compétence de la commission d'aménagement pour présenter un mémoire en son nom propre, M. le Président, et ne pas présenter de mémoire en son nom propre. Si je comprends bien le sens des réponses que vous avez données au député de Jean-Talon, il n'y a pas de mémoire de la communauté urbaine comme telle qui sera présentée à la commission.

M. Trottier: Pas d'autre que celui-là et comme communauté, si vous voulez être précis, non, parce que, officiellement, le conseil n'a pas voté de résolution d'approbation.

M. De Belleval: D'accord.

M. Trottier: L'exécutif est au courant, l'exécutif en a discuté, mais on ne pouvait pas aller outre ces barrières-là.

Le Président (M. Marcoux): Allez-y.

M. Cimon: Alors, une dernière clarification avant de nous enfoncer dans le mémoire, qui est bref. La commission d'aménagement que je préside n'est pas la commission d'aménagement qui a patronné le schéma de la colline ou de la cité parlementaire. Je crois qu'au départ c'est une mise au point très importante. La nouvelle commission d'aménagement qui a été reformée à l'occasion de l'établissement de la communauté urbaine a reçu, comme M. Trottier vient de le dire, le mandat de préparer un schéma d'aménagement global du territoire de la communauté urbaine, mais si nous intervenons et si la commission présente un mémoire, c'est qu'elle considère — et j'aimerais que ce soit l'objet essentiel de notre participation à vos délibérations — qu'il est essentiel de considérer tout aménagement de la cité parlementaire comme partie intégrante d'un aménagement global du territoire. Autrement dit, on ne peut aménager avec cohérence la partie sans s'assurer que le tout est harmonieux. Si cette mise au point est bien claire, je crois que notre message sera d'autant plus clair.

La commission actuelle n'a pu que constater l'indifférence des précédents gouvernements du Québec face au schéma d'aménagement de la capitale. En effet, rien dans la Loi de la Communauté urbaine de Québec n'oblige les municipalités constituant cette communauté et encore bien moins les ministères provinciaux, à se conformer audit schéma d'aménagement. Rappelons que c'est le gouvernement du Québec qui a sanctionné, en 1961, la loi créant l'ancienne Commission d'aménagement de Québec qui, en 1965, s'est vu confier, par l'entremise du comité directeur, le mandat d'élaborer un programme complet de rénovation progressive de la colline parlementaire et de coordonner les travaux nécessaires à la réalisation du programme approuvé de rénovation. Le concept général de réaménagement auquel M. Garneau a fait allusion il y a quelques instants, ce concept de la colline parlementaire, il ne faut pas le confondre avec le schéma d'aménagement dont je vais vous entretenir, qui englobe ce territoire.

Ce concept de la colline parlementaire préparé à l'époque s'articulait autour de concepts de base dont certains feraient encore l'unanimité actuellement. Pensons, par exemple, à la priorité devant être accordée aux piétons ou la préservation d'un environnement attrayant. Rappelons également que le premier projet d'aménagement de Québec et de sa région insistait, en 1956, pour que les gouvernements, tant provincial que fédéral, coordonnent leurs interventions sur le territoire en matière de construction afin d'éviter ces erreurs, conflits d'intérêts, ces encombrements et le chaos qui en résulte."

Or, le réaménagement de la colline parlementaire, jusqu'à maintenant, s'est effectué sans cadre

de référence, tant au niveau régional que municipal. Autrement dit, il s'est fait sans plan directeur de la région. Cette absence de planification d'ensemble explique dans une certaine mesure les contradictions souvent flagrantes au point de vue des composantes urbaines.

Mentionnons enfin que les plans du complexe G ont été, en 1968, désavoués par l'urbaniste-conseil et coordonnateur du comité directeur de la commission d'aménagement à cette époque.

Les gouvernements précédents, ayant ouvert toutes grandes les portes de la capitale aux développeurs urbains, ce sont les spéculateurs et les promoteurs qui ont façonné, au gré de leurs intérêts particuliers, le visage de la capitale que nous connaissons aujourd'hui. Le territoire de la Communauté urbaine de Québec est actuellement organisé autour d'un centre-ville fort, Québec, où l'on retrouve l'essentiel des activités administratives, culturelles, touristiques que l'on nomme centrales, car elles sont caractéristiques des centre-ville, en opposition aux banlieues essentiellement consacrées à l'habitation. Le projet de schéma d'aménagement préparé par la commission d'aménagement actuelle recommande que l'organisation urbaine de la région ne soit plus fondée sur le seul centre-ville de Québec, mais que soient aussi développés plusieurs centres secondaires, notamment Sainte-Foy, Lévis, Beauport, Charlesbourg, le Bourgneuf.

Les recommandations essentielles du schéma d'aménagement de la communauté urbaine et des différents travaux de notre commission d'aménagement sur le centre-ville de Québec sont de deux ordres: la nécessité, d'une part, de consolider le centre-ville et sa zone d'influence et, d'autre part, de réduire la congestion.

Premier élément, on doit consolider le centre-ville et sa zone d'influence en facilitant l'accessibilité par l'aménagement de corridors réservés aux piétons.

Jusqu'ici, une place de plus en plus grande a été faite aux automobiles au détriment des piétons. Il s'avère donc urgent de redonner la priorité aux piétons dans le centre-ville de Québec, en particulier en repensant plusieurs places, par exemple, le carré d'Youville, pour en faire non plus des stationnements, mais de grands espaces piétonniers. Certains axes piétonniers peuvent aussi être aménagés à peu de frais, comme, par exemple, le lien Grand Théâtre-parlement par la rue Saint-Amable, en direction du Vieux-Québec. Une attention particulière devra être apportée en matière de réaménagement paysager pour restreindre les effets des barrières physiques que sont le boulevard Saint-Cyrille et l'autoroute Dufferin.

Deuxième élément, en cherchant à promouvoir le maintien des fonctions centrales actuelles, siège du gouvernement, services, équipements de nature régionale et par l'implantation sélective d'activités nouvelles.

Certains équipements très spécifiques ayant, par leur nature, un impact régional, devraient être implantés au centre-ville, et, dans certains cas, sur la colline parlementaire. Les études et la consulta-

tion préliminaire à la préparation d'un plan directeur d'urbanisme pour le centre-ville de Québec, en conformité avec les orientations adoptées dans le schéma régional, permettraient de promouvoir des activités importantes et nécessaires au bien-être de la population métropolitaine.

Par exemple, compte tenu de l'importance de la fonction touristique dans la région de Québec, il serait souhaitable qu'un centre d'accueil touristique soit aménagé. Le site préférentiel proposé est l'actuel manège militaire de la Grande-Allée.

La proximité, tant de la cité parlementaire que du Vieux-Québec, offrira l'avantage de faire bénéficier de cette structure d'accueil aussi bien les visiteurs étrangers que les touristes québécois intéressés à explorer le centre administratif et décisionnel.

Le troisième élément.

En renforçant la fonction résidentielle, c'est-à-dire en préservant du pic des démolisseurs et des promoteurs les ensembles résidentiels homogènes et le patrimoine architectural, culturel et panoramique;

En adoptant une approche qualitative orientée vers l'intégration du nouveau à l'existant, en termes de caractère, de gabarit, de design et de fonction.

La fonction résidentielle, jusqu'à maintenant... Oui.

Le Président (M. Marcoux): Je vous suggérerais soit d'accélérer la lecture ou de résumer certaines parties, d'autant plus que les membres de la commission, sauf erreur, ont reçu ces documents auparavant, pour que la durée des échanges entre les membres de la commission et vous en soit davantage prolongée.

M. Cimon: Je vais simplement lire les titres.

On doit, en deuxième lieu, réduire la congestion au centre-ville, en prévoyant l'aménagement, d'une façon globale, avec l'idée de limiter les déplacements; en planifiant la cohérence entre les différents modes de transports; en implantant une politique d'horaires flexibles pour étaler, dans le temps, les arrivées et les départs; en donnant la priorité au transport en commun; en aménageant le stationnement.

Les recommandations principales: Que la Loi de la Communauté urbaine de Québec soit amendée pour rendre obligatoires la révision et l'adoption, par le conseil de la communauté, du schéma d'aménagement et permettre la mise en oeuvre et le contrôle subséquent de ce schéma.

Pour ce faire, nous considérons que la Communauté urbaine de Québec devrait posséder les structures nécessaires à cette fonction de développement urbain. Un service permanent de planification, au niveau du territoire, devrait être créé au sein de la communauté. Ce service serait chargé de la mise en oeuvre et du contrôle du schéma.

Avant d'entreprendre toute action sectorielle d'aménagement, tels les problèmes de la cité parlementaire, il est essentiel que le gouverne-

ment du Québec accepte, rejette, modifie, améliore, tout ce que vous voudrez, mais fasse quelque chose concernant le projet du schéma d'aménagement tel que proposé il y a déjà deux ans et qui s'ennuie sur les tablettes depuis ce temps-là.

Par ailleurs, la commission est d'avis que les décisions et les actions d'aménagement de tous les ministères, dans la région de Québec, devraient être conformes — c'est le bon sens — aux orientations de ce schéma. La nouvelle loi de la communauté devrait également prévoir des mesures d'aide financière pour défrayer le coût de la mise en oeuvre de ce schéma. Il serait illusoire de confier de nouvelles responsabilités à la communauté urbaine sans lui fournir, en même temps, les moyens financiers nécessaires à l'accomplissement de ce mandat supplémentaire.

Deuxième recommandation. Il y en a seulement trois. Que la commission d'aménagement actuelle de la Communauté urbaine de Québec soit remplacée par une commission d'aménagement de la capitale du Québec, qui relèverait du ministre d'Etat à l'aménagement et qui aurait des pouvoirs précis de contrôle et de coordination des actions majeures d'aménagement des ministères provinciaux dans la région de la capitale, tout en respectant l'autonomie de la communauté urbaine qui, elle, a juridiction sur les plans locaux d'urbanisme.

Une des plus graves lacunes dans l'aménagement de la cité parlementaire et des infrastructures de caractère provincial érigées dans la région de la capitale, c'est l'absence d'une philosophie globale d'aménagement et de développement, ainsi que la présence de nombreux acteurs dont les actions, souvent isolées, manquent de coordination et sont parfois contradictoires.

Nous croyons qu'un organisme indépendant des ministères et du conseil de la communauté urbaine serait le plus apte à penser la philosophie globale et à coordonner les actions sectorielles des ministères, à la condition que ledit organisme jouisse d'une grande liberté intellectuelle. Ce nouvel organisme coordonnerait les décisions et les actions des ministères dans la région de la capitale, de la même façon que le service de planification de la communauté urbaine devra coordonner les plans directeurs d'urbanisme des municipalités sur son territoire.

Troisième recommandation: Que les politiques des ministères des Transports, des Travaux Publics et de l'Approvisionnement face, entre autres, à l'aménagement de la cité parlementaire, soient établies à la lumière du schéma d'aménagement de la communauté qui est déjà déposé depuis deux ans, et, en collaboration permanente avec les structures nouvelles qui sont recommandées pour la région de Québec, c'est-à-dire un service permanent de planification à la communauté urbaine et une commission d'aménagement de la capitale du Québec.

En terminant, rappelons que les ministères des Transports, des Travaux Publics et de l'Approvisionnement sont des ministères clés dans l'aménagement du territoire et que leurs décisions ont

et auront un impact considérable sur la qualité de la vie dans la capitale du Québec.

Une Voix: Merci.

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

M. Lessard: M. le Président, si je comprends bien, c'est qu'en 1961, le gouvernement du Québec a créé la Commission d'aménagement de Québec. En 1965, cette commission s'est vue chargée de préparer, d'élaborer un programme complet de rénovation progressive de la colline parlementaire, etc. Ce serait en avril 1969 que cette commission aurait préparé un premier schéma d'aménagement.

Je voudrais d'abord, puisque vous avez remplacé cette première... Est-ce que la loi de 1961 a été abolie, lorsque vous avez créé le comité actuel d'aménagement? Cette loi a été abolie? Quand?

M. Trotter: A la création de la Loi de la Communauté urbaine de Québec.

M. Lessard: J'aimerais savoir maintenant ce qu'on a fait du premier rapport ou du premier schéma d'aménagement. Est-ce qu'on retrouve dans le premier schéma d'aménagement de 1969, par exemple, des préoccupations du deuxième schéma d'aménagement, soit celui de 1975? Si oui, est-ce que vous pourriez me dire, en fait, ce qui a résulté du premier schéma d'aménagement? Est-ce que la ville de Québec, est-ce que les différents ministères, est-ce que le gouvernement ont respecté ce premier schéma d'aménagement?

M. Cimon: Je reviens à ma précision du début. C'est que l'ancienne commission a fait un plan uniquement de la cité parlementaire. Elle a fait un schéma sectoriel. Nous, nous avons fait un schéma global, mais comme nous sommes arrivés après le petit schéma, nous avons, comme tous les urbanistes, été obligés d'accepter les contraintes. On ne pouvait pas suggérer de faire sauter le complexe G.

M. Lessard: Est-ce que les recommandations qui étaient faites dans le premier schéma d'aménagement, concernant la colline parlementaire, ont été dans l'ensemble respectées par les différents ministères du gouvernement, à votre connaissance?

M. Cimon: A mon avis personnel, elles ont été respectées à peine à 20%.

M. Lessard: Dans votre mémoire, vous dites que la commission n'a pu que constater — la Commission actuelle d'aménagement — l'indifférence des précédents gouvernements du Québec face au schéma d'aménagement de la capitale. Est-ce que vous pourriez expliciter ce fait, concernant par exemple un certain nombre d'actions, parce qu'il faut, je pense bien, en fait, essayer de concrétiser cette commission parlementaire si on veut en arriver à des résultats vraiment concrets?

M. Cimon: Je vous remercie de poser cette question, parce que c'est le coeur du problème. C'est que, quand un schéma d'aménagement a coûté presque \$500 000 aux contribuables et que le gouvernement n'a aucune réaction devant ce schéma, on ne peut que conclure à l'indifférence, parce que si ce schéma est mauvais, qu'on le dise, s'il est bon, qu'on l'accepte, mais il n'est pas en vigueur. Cela revient à dire que ce sont les promoteurs qui aménagent le territoire tout simplement.

M. Lessard: Si je comprends bien, les recommandations qui ont été faites dans le deuxième schéma d'aménagement, soit celui de 1975, n'ont pas été respectées dans leur ensemble par...

M. Cimon: Non seulement elles n'ont pas été respectées — c'est le résumé —

M. Lessard: D'accord.

M. Cimon: ...elles ne sont même pas reconnues. Cela n'a même pas été déposé. Le ministre des Affaires municipales ne l'a jamais accepté officiellement.

Une Voix: Ni le conseil.

M. Cimon: Ni le conseil de la communauté urbaine.

M. Lessard: Comment expliquer que le conseil de la Communauté urbaine de Québec n'ait pas accepté cela?

M. Trottier: C'est plus facile à vous expliquer, parce que, pour en arriver à une approbation du schéma d'aménagement, il y a dans la loi constituante une procédure qui est prévue, soit celle de la période de consultation. Or, pour réaliser cette période de consultation, le conseil doit créer une commission du conseil chargée, elle, de recevoir, évidemment, dans cette période de consultation, les recommandations, les suggestions et les critiques sur le projet qui a été déposé, de façon que cette commission puisse, à la lumière des consultations, faire les suggestions d'amendement ou de correction à apporter au projet de schéma pour que le conseil puisse en faire une approbation officielle.

Or, cette étape n'a jamais été franchie, parce qu'à la communauté urbaine, l'ensemble des membres du conseil s'y sont refusés, je devrais plutôt dire, au stade de l'exécutif, on s'y est refusé, prétextant qu'on n'avait pas à attendre que la communauté vienne dire aux municipalités quoi faire, mais que ce sont les municipalités qui devraient dire à la communauté ce qu'elles voulaient, et que chacune, à l'intérieur de ses limites, avait suffisamment d'autorité et de connaissances pour réaliser ses besoins.

On n'a pas compris, à ce moment, je pense, le processus de l'aménagement du territoire; alors que l'on doit partir d'un programme d'ensemble pour sectoriser graduellement, pour laisser, après

l'approbation d'un concept d'ensemble d'aménagement de territoire, à chacune des municipalités ses juridictions, son autonomie de façon à pouvoir réaliser dans ses limites sa conception d'utilisation du sol, mais toujours en fonction d'une acceptation globale d'un plan général établi.

Or, cette discussion est encore sur la table. Comme la communauté n'a quand même pas eu les pouvoirs nécessaires pour aller plus loin que cette phase, c'est comme dans plusieurs autres domaines — on n'est pas ici pour faire le procès de la communauté — mais où la communauté est quand même astreinte à certaines circonstances et à certaines obligations. C'est pour cette raison que cela n'a pas été plus loin.

M. Lessard: Si je comprends bien, nous avons mis sur pied un comité d'aménagement et la Communauté urbaine de Québec n'a absolument aucun pouvoir pour faire respecter ce schéma.

M. Trottier: Absolument pas.

Le Président (M. Marcoux): Le député de Charlevoix.

M. Mailloux: M. Cimon, j'ai été, pendant un couple d'années, à la direction du ministère des Travaux publics et j'ai souvenir qu'à ce moment, autant il y avait de centres d'études ou de décisions, autant il y avait des groupements dont les idées étaient disparates dans le problème de l'aménagement de la colline parlementaire. Je ne voudrais pas revenir sur les décisions qui ont prévalu pour la mise en place des édifices H, J ou G, qui précédaient ma venue à ce ministère, mais quand je regarde la recommandation 2, en faisant référence à la confusion que j'ai constatée à ce moment, où il était difficile d'obtenir un consensus... vous dites "que la Commission d'aménagement de la Communauté urbaine de Québec soit remplacée par une Commission d'aménagement de la capitale du Québec qui relèverait du ministre d'Etat à l'Aménagement et qui aurait des pouvoirs précis de contrôle et de coordination des actions majeures d'aménagement des ministères provinciaux dans la région de la capitale, tout en respectant l'autonomie de la CUQ." Vous ne faites pas mention, en aucune façon, de la ville de Québec. Qu'est-ce qu'elle fait dans tout cela, si on veut respecter les pouvoirs des municipalités?

M. Cimon: Avant de donner la parole à M. Trottier, je vais essayer de répondre en tant que membre de la commission. Le moteur principal de développement, dans la région de la capitale, c'est évidemment le gouvernement du Québec, par l'action de ses ministères, et, actuellement, il n'y a aucun moyen efficace connu de coordonner l'action de ces ministères dans la région de Québec, afin que ces actions sectorielles soient harmonisées dans un plan d'ensemble. Je crois que c'est au gouvernement de se coordonner lui-même. C'est pourquoi nous recommandons... Ce ne serait pas normal qu'une créature du gouvernement du

Québec, la communauté urbaine, coordonne le gouvernement. Les ministères seraient humiliés et ils auraient raison.

En fait, la commission d'aménagement, actuellement, elle a fini son utilité. Elle a produit un schéma, avec l'aide de consultants. Mais ce qui, à mon avis, est vital, c'est que de la même façon que la communauté, elle, représentée par les maires, représentée par la base, doit coordonner les actions municipales dans la région, je crois qu'il est très important, si on veut avoir une capitale qui a un peu de prestige et d'allure, que le gouvernement, si je peux employer une expression peut-être un peu simpliste, ait, lui aussi, une communauté urbaine pour se coordonner.

Comme je sais, ayant déjà été fonctionnaire dans ma vie, que les fonctionnaires — je les comprends — sont jaloux de leurs prérogatives et que chaque ministère a de petits empires, il faut qu'il y ait quelqu'un d'indépendant, c'est-à-dire qu'il ne soit pas prévenu pour un ministère plus qu'un autre, qui essaie... A ma connaissance il y a eu une expérience — je pense que M. Gameau s'en souvient — qui s'appelait le CPAR, le Comité permanent de l'aménagement des ressources, mais là, c'étaient des fonctionnaires. Donc, ils recevaient des ordres des différents ministères. Finalement, cela a fait une espèce de cipaille. C'est tombé à rien. Est-ce que ça répond à votre question, M. Mailloux?

M. Mailloux: Oui, disons que je ne ferai pas de réflexion supplémentaire. Je voulais simplement connaître votre opinion quant à l'organisme que vous pensez mettre en place pour qu'il ait un pouvoir décisionnel sur les actions futures de l'aménagement de la capitale du Québec.

Vous parlez, dans votre mémoire, abondamment de piétons qui doivent approcher la colline parlementaire. Cela me laisse un peu perplexe, parce que c'est probablement une des collines parlementaires les plus spéciales qu'on ait dans le Canada. C'est vrai que c'est une colline où les jeunes pourraient approcher facilement, étant donné leur âge. Mais je reste perplexe dans le fait que vous parlez tellement de piétons, alors que quelqu'un qui aurait à monter du centre-ville de Québec vers les édifices du parlement et qui dépasse la cinquantaine, ça devient assez compliqué ici, à Québec.

M. Trotter: Je ne suis pas au courant du mémoire qui sera soumis par la commission des transports, en soirée, mais si on se réfère à l'étude sur le transport au centre-ville qui a paru l'an dernier, il y avait des précisions apportées sur cette mécanique ou cette technique, si vous voulez, qui pourrait faciliter aux piétons, justement, l'accessibilité aux différents points du territoire, surtout sur l'aspect de la colline et du Vieux-Québec. Or, dans cette étude, vous retrouverez des suggestions de techniques évoluées pour faciliter, soit le tapis roulant...

Il y a plusieurs hypothèses d'apportées là-dedans. Evidemment, c'est une conception, une philosophie de base sur l'utilisation et la nature

des infrastructures que l'on connaît dans la région.

Il est clair que ce que vous apportez comme argument est fort logique parce que, dans les côtes que l'on trouve, les distances qu'on a à parcourir, il doit donc y avoir une conjonction entre les aménagements du transport en commun, les techniques de rapprochement physique et tous ces éléments constituant dans une technique évoluée.

Je pense que vous trouverez ceci comme réponse plus élaborée à l'étude de ce document et probablement, repensée dans l'étude ou dans le mémoire qui sera vraisemblablement présenté par la Commission de transport.

Le Président (M. Marcoux): Le député de Mégantic-Compton.

M. Grenier: J'ai entendu M. Cimon tout à l'heure, dans sa deuxième recommandation, répondant principalement au député de Charlevoix, où il parle du contrôle en spécifiant qu'il n'appartenait pas à une créature du gouvernement de contrôler le gouvernement.

J'aurais aimé que vous précisiez davantage le rôle de contrôle que vous entendez émettre à cette commission.

M. Cimon: Contrôle est un mot plutôt négatif. En fait, ce qu'on veut dire, c'est que cela peut être autre chose qu'une commission d'aménagement de la capitale, mais ce que nous croyons nécessaire — la façon de le faire est secondaire — mais l'objectif à rechercher est de trouver un moyen harmonieux et efficace de coordonner plutôt que de contrôler — évidemment, il y a une notion de contrôle là-dedans — mais surtout de coordonner l'action des ministères.

Je vais vous donner un exemple bien simple. Quand le ministère des Transports a construit l'autoroute des Grèves entre le pont de l'île d'Orléans et la Canardière, en même temps, le ministère des Richesses naturelles a préparé un plan d'aménagement pour mettre un peu de verdure là-dedans et on s'est rendu compte tout à coup que les bicyclettes, les cyclistes ne pouvaient plus se rendre à l'île d'Orléans.

Alors, si cela avait été coordonné, on aurait pu, en construisant l'infrastructure routière, prévoir des tunnels spéciaux pour les cyclistes. On a continuellement de tels exemples où il se produit un aménagement bâtarde. C'est du gaspillage parce que, lorsqu'il s'agit de corriger, cela coûte beaucoup plus cher que si on l'avait prévu.

Autrement dit, il n'y a aucun organisme, à ma connaissance, qui réussisse efficacement à coordonner l'action des ministères. C'est pourquoi nous avons eu une lueur d'espoir quand on a su qu'il y avait un ministre d'Etat à l'aménagement dont le ministère n'est pas un ministère traditionnel, donc avec ses préjugés, etc, on a espéré qu'il y aurait moyen d'avoir cela.

On ne suggère pas une autre structure. On trouve qu'on a trop de structures. On suggère un moyen, qui ne coûterait rien, de coordonner. Si vous avez de meilleures idées, nous...

Encore une fois ce qu'on suggère, c'est de coordonner les actions des ministères. On trouve cela vital.

M. Grenier: Vous avez raison. On voit que vous avez vécu dans le milieu des fonctionnaires assez longtemps pour savoir que la coordination entre les ministères est une chose assez compliquée. C'est ainsi qu'on félicitait le gouvernement, à la formation du cabinet, quand il est arrivé avec des superministres, ce qui permettra peut-être cette entente entre ministères et qui donnera probablement des effets dans quelques mois.

Vous avez parlé aussi de la fonction résidentielle de la colline parlementaire. Pensez-vous que cela va être possible, compte tenu de l'augmentation constante de la taxe foncière ici de garder quand même cette clientèle qui vit généralement autour de la colline?

M. Cimon: Premièrement, j'aimerais le souligner, parce qu'on n'a pas eu l'occasion de lire le mémoire, mais si vous le permettez, je vais vous lire simplement quatre lignes qui vont répondre à votre question et qui vont vous montrer la gravité du désastre.

"La fonction résidentielle, sur la colline parlementaire et autour, s'est avérée la plus faiblement pourvue face à l'agressivité des fonctions administratives, commerciales et routières qui contribuent largement à la fuite progressive de la population résidente." Ce n'est pas du roman et du drame que nous faisons. "A ce sujet, qu'il suffise d'indiquer les baisses dramatiques de population dans l'ensemble des quartiers Saint-Jean-Baptiste, Saint-Roch et Champlain, qui entourent la colline. De 45 000 personnes en 1961, on passe successivement à 38 000 en 1966, 33 000 en 1971 et 23 000 en 1976. Le centre-ville de Québec a donc perdu, en l'espace de 15 ans, la moitié de sa population." Cela veut dire que tous les équipements scolaires, etc., sont sous-utilisés. C'est du gaspillage.

M. Russell: Est-ce que ce n'est pas ce qui se passe dans la plupart des centres...

Le Président (M. Marcoux): Un instant! Le député de Jean-Talon, parce qu'il y a une dizaine d'intervenants déjà.

M. Garneau: Je voudrais revenir sur certaines des questions qui ont été posées et des réponses qui ont été données, parce que je trouve réellement votre mémoire très autoritaire si on peut dire; il traite d'une façon très cavalière les autorités locales autonomes. Vous parlez de la communauté urbaine comme si la communauté urbaine était un corps sans membres. Quand M. Trottier explique, par exemple, que les membres de la communauté urbaine, qui sont les municipalités, n'ont pas voulu, pour des raisons qu'il a mentionnées tout à l'heure, prendre en considération ou accepter d'une façon définitive le schéma d'aménagement proposé par la commission

d'aménagement, vous dites: Le gouvernement devrait décider en lieu et place et approuver le schéma ou le modifier ou faire des choses qui pourraient en faire définitivement un schéma d'aménagement obligatoirement applicable dans la région métropolitaine de Québec et en particulier en ce qui regarde la colline parlementaire. Je trouve que c'est là un jugement très sévère à l'endroit des autorités locales qui, à mon sens, doivent garder une autonomie et, cette autonomie, elles l'exercent à l'intérieur d'un conseil qui s'appelle la communauté urbaine. Si le gouvernement doit prendre des décisions en lieu et place de la communauté urbaine, il serait peut-être bon d'abolir la communauté urbaine et peut-être aussi abolir les municipalités en ce qui regarde leurs responsabilités face à l'aménagement du territoire.

C'est ma première observation, parce que je la trouve extrêmement sévère à l'endroit de ceux qui, depuis un certain temps, siègent à la communauté. Ils peuvent bien ne pas s'entendre ou s'entendre, je crois qu'il ne faut pas, on ne peut pas distinguer l'organisme, qui flotte dans les airs et qui pourrait porter le nom de CUQ, des membres qui composent cet organisme.

C'est donc dire que prendre une décision dans le sens que vous suggérez veut dire, à toutes fins utiles, faire porter par le palier provincial, le gouvernement du Québec, l'autorité de l'application d'un schéma d'aménagement et, si on le fait dans la région métropolitaine de Québec, on pourrait voir des raisons particulières pour la colline parlementaire, mais il faudrait faire la même chose pour Trois-Rivières, Sherbrooke; en fait, toutes les municipalités. Et il n'y a pas de raison d'agir différemment si on le fait pour les municipalités de la ville de Québec. C'est ma première observation qui n'est pas nécessairement une forme de question.

Le deuxième point que je voudrais souligner dans le mémoire, c'est que vous parlez des considérations que les gouvernements, soit municipaux ou provinciaux, ont pu apporter aux recommandations qui ont été faites subséquemment par les études; je pourrais prendre le rapport Martin qui est très important. Quand je vous entends citer des chiffres de la population de ce secteur qui entoure la colline parlementaire, on pourrait voir, par exemple, que le rapport Martin soulignait la désuétude de beaucoup d'habitations, disait qu'elles devaient être remplacées en partie par des édifices commerciaux, si ma mémoire est fidèle. Je n'ai pas relu le rapport Martin en vue de cette commission, c'est un document fort volumineux. On disait aussi qu'il fallait agir dans le sens de certaines des décisions qui ont été prises par les gouvernements successifs, pas plus celui dont je faisais partie que les gouvernements qui nous ont précédés. Je pense qu'ils ont agi de bonne foi.

Le rapport a été déposé en 1969 et, avant que le rapport ne soit déposé, je vois à mes côtés, M. Russell, qui était ministre des Travaux publics sous l'administration de l'Union Nationale, sous les gouvernements Bertrand et Johnson, il fallait bien qu'ils prennent des décisions, eux aussi. Lors-

qu'ils ont décidé d'aller de l'avant dans certains domaines, même si on était dans l'Opposition et qu'on n'était pas d'accord avec certaines de ces décisions, ils ont pris des décisions avant même que certains des rapports que l'on connaît et que l'on cite aujourd'hui aient été déposés.

Tout ça fait que des administrations publiques... Je comprends que les spécialistes qui regardent ça, à côté, peuvent avoir des réactions différentes. Mais quand on a à prendre des décisions, à un moment donné, il faut bien aller de l'avant parce qu'il y a des besoins qui sont urgents.

Aussi, je trouve très sévères vos analyses, surtout quand je vois, à vos côtés, celui qui est responsable de l'urbanisme de la ville de Québec. Je me demande comment il se sent lorsqu'il siège à la commission d'aménagement et lorsqu'il siège comme fonctionnaire de la ville de Québec.

Sous l'administration que j'ai connue, d'une façon plus précise, les complexes G, H et J étaient là, même si on avait voulu les démolir, je pense que cela n'aurait même pas été intelligent. En ce qui regarde l'autoroute Dufferin-Montmorency, cela correspondait, me semble-t-il, au concept général déposé par M. LaHaye. Ce qui a été véritablement ajouté sur la colline parlementaire, à l'exception des aménagements comme le parc qu'il y a ici, à côté du complexe G, certaines démolitions pour aérer un peu les environs qui m'apparaissent correspondre au concept général, le stationnement d'Youville également, qui a été réalisé... On aurait pu modifier la décision prise par l'ancien gouvernement, puisqu'il n'était pas commencé, mais cela m'apparaissait coïncider avec le schéma d'aménagement LaHaye.

Qu'y a-t-il eu de fait? La construction de Place Québec? Pour autant que je suis concerné, le service d'urbanisme de la ville de Québec avait donné son consentement quant à ce complexe. Pour l'autre ajout qui a été fait, c'est l'agrandissement de la Laurentienne qui est commencé depuis quelque temps. Là aussi, à ma connaissance, je ne sais pas au juste comment se font les liens entre la ville, la communauté urbaine, le service d'urbanisme de la ville de Québec et les élus de la ville de Québec, mais toujours est-il qu'il y a eu des accords de donnés. Je trouve assez sévère votre analyse de la situation en faisant porter cela sur les autorités gouvernementales qui ont été — celles dont je faisais partie — également formées par d'autres formations politiques et qui seront des décisions qui seront prises par l'actuel gouvernement.

On va se réunir ici dans cinq ans et il y aura des gens qui vont venir nous faire des rapports, en nous disant que les décisions qui ont été prises par M. Lessard n'étaient pas conformes à un autre schéma d'aménagement qui aurait pu exister quelque part.

Tout cela me fait voir une très grande sévérité et peut-être un certain manque de réalisme dans l'administration quotidienne des choses, si je peux me permettre, et peut-être aussi une méconnaissance des faits tels qu'ils ont été vécus, en tout cas pour la partie que je connais. Ce ne sont pas des questions, M. le Président, ce sont des obser-

vements. S'il y en a qui veulent faire d'autres observations, peut-être que M. Russell en a pour le bout qu'il connaît.

M. Lessard: ... si ce n'est pas le ministre qui témoigne ou si c'est la Communauté urbaine de Québec ou le comité d'aménagement qui témoigne.

M. Garneau: C'est pour cela que j'ai souligné dans mon mémoire d'introduction, dans mes remarques préliminaires d'introduction, la complexité qu'il y a. L'actuel ministre verra que chaque fois qu'il va avoir à prendre des décisions dans ce domaine... Je croyais que notre administration en avait pris une bonne dans le sens des recommandations d'aller vers le Bourgneuf plutôt que d'aller ailleurs. Peut-être que vous l'avez retardé pour toutes sortes de raisons, annulé complètement.

M. Lessard: Annulé.

M. Garneau: Si vous allez ailleurs, à un moment donné, il y en a qui, dans deux ans, viendront dire: Ce n'était pas conforme au plan d'aménagement, comme on vient nous le dire présentement, et peu importe. En fait, je pense bien que ce n'est pas uniquement une question de parti politique, mais de décisions qui se prennent, à un moment donné, dans le cours des choses.

Dans mon introduction, je mentionnais la difficulté de garder la continuité dans certaines des recommandations qui nous sont faites, alors qu'on pense qu'on prend des décisions dans le sens d'un plan d'aménagement quelconque et tout à coup, il y en a d'autres qui viennent nous dire que ce n'était pas cela, que c'était une autre affaire.

C'est pour cela que je trouve votre analyse très sévère.

M. Cimon: M. le Président, j'aimerais justement la justifier en trois mots, cette sévérité. Premièrement, sauf erreur, M. Garneau souligne qu'on n'est peut-être pas démocratique, parce qu'on ne s'occupe pas des autorités municipales et qu'on dit qu'il faudrait que ce schéma soit adopté par le gouvernement du Québec. J'aimerais rappeler à M. Garneau deux choses qui, sauf erreur, sont exactes: Premièrement, c'est le gouvernement du Québec qui a créé la communauté urbaine par une loi, sans consulter les municipalités. Les municipalités n'étaient pas d'accord, parce qu'elles se chicanent depuis ce temps-là.

M. Garneau: Vous n'avez pas assisté aux commissions parlementaires qui ont eu lieu dans cette salle-ci ou ailleurs, en 1969.

M. Cimon: D'accord. Disons que les municipalités étaient d'accord, mais il reste une chose, c'est que le mandat de produire un schéma d'aménagement était dans la Loi de la Communauté urbaine, c'était une obligation qui était créée par le gouvernement.

Quand le gouvernement dit: Vous allez faire un schéma qui coûte \$500 000, il me semble que le

même gouvernement doit avoir la décence, s'il s'occupe des contribuables dont il utilise l'argent, de ne pas le laisser dormir sur une tablette. Ou bien il est mauvais, n'est-ce pas?

A part cela, M. Garneau laisse entendre que si le gouvernement s'occupe de Québec, il va falloir qu'il s'occupe de Trois-Rivières, de Joliette, et de tout ce que vous voulez, mais je ferais remarquer qu'à ma connaissance, il n'y a qu'une capitale dans le Québec et c'est Québec. Je crois que c'est important que le gouvernement, qui en est le principal moteur, s'en occupe.

Maintenant, une troisième chose que M. Garneau semble oublier — encore une fois, je retirerais ce que je dis si je me trompe; je ne crois pas me tromper — quand on a décidé de construire la tour de la révolution tranquille, le complexe G, c'est le gouvernement du Québec qui a créé, qui a adopté une loi spéciale pour contourner les règlements municipaux de Québec qui s'opposaient aux édifices en hauteur. Cela a été les pressions des promoteurs, des spéculateurs, parce qu'ils ont dit: Si le gouvernement fait une tour, nous autres, on va faire des tours payantes à côté. Alors, c'est de l'entreprise qui est facile et c'est le gouvernement qui... Si on me contredit là-dessus, je suis prêt à retirer ce que j'avance, mais, jusqu'à nouvel ordre, j'ai l'impression que ce que je dis, c'est vrai. C'est pour cela que je dis et que je répète que ce sont les promoteurs qui aménagent la ville de Québec avec la complicité du gouvernement ou l'indifférence du gouvernement, que ce soit rouge ou bleu; là, on parle d'urbanisme. On ne fait pas de politique ici.

Le Président (M. Marcoux): Très brièvement, monsieur...

M. Garneau: Je ne veux pas engager de débat prolongé avec M. Cimon là-dessus, mais, quand vous parlez de la responsabilité du gouvernement, c'est évident que ce n'est pas le gouvernement d'abord, c'est la Législature, c'est l'ensemble de l'Assemblée nationale; il y a une distinction. Qu'est-ce qu'elle fait, cette Législature? Elle adopte une loi et elle établit les mécanismes administratifs à l'intérieur desquels les municipalités doivent oeuvrer. Vous nous dites ceci. Vous, M. Cimon, vous présentez un projet, vous y croyez, les autorités locales, les municipalités, j'imagine qu'elles ont eu des raisons, elles ont peut-être tort ou elles ont peut-être raison, je ne sais pas, mais elles avaient des motifs, ces municipalités, de ne pas vouloir accepter dans tous les détails, avec amendements ou sans amendement, votre projet. Je veux bien croire que vous y croyez, mais il y a des gens qui sont élus par la population et qui ont décidé de faire autrement. Vous voudriez que le gouvernement, celui-là ou d'autres, dise: Voici, il y a eu une loi de la communauté urbaine qui prévoyait une commission d'aménagement, la fabrication d'un plan, les méthodes de discuter ce plan parmi les autorités locales. Parce que ces autorités locales n'ont pas voulu se pencher et l'approuver, vous recommandez que le gouvernement

passe par-dessus la tête des municipalités et l'approuve obligatoirement, avec ou sans amendement. C'est cela, votre recommandation?

M. Cimon: Absolument pas.

Le Président (M. Marcoux): Une réponse brève, parce qu'il y a plusieurs questions.

M. Cimon: Justement, nous recommandons, puisque le gouvernement ne s'intéresse pas au schéma d'aménagement, sous un prétexte démocratique, parce que les villes n'en veulent pas, que le gouvernement s'occupe au moins de ses propres ministères et qu'il coordonne au moins ses propres ministères. Au moins, ce sera...

Le Président (M. Marcoux): Le député de Taschereau.

M. Guay: M. Cimon, lorsque vous disiez tantôt que le premier schéma d'aménagement, celui qui n'a porté que sur la colline parlementaire, si j'ai bien compris ce que vous avez dit, n'a été respecté qu'à 20%. N'est-ce pas le pourcentage que vous avez donné?

M. Cimon: Je suis généreux, 20%.

M. Guay: Est-ce que je comprends bien, à ce moment-là, en disant qu'en aménageant la colline parlementaire, comme cela a été fait sous l'ancien gouvernement ou les anciens gouvernements, et la critique qui se fait depuis lors à rencontre de cet aménagement, ne se fait pas parce qu'on a suivi un schéma d'aménagement, mais parce qu'à 80%, on n'a pas suivi un schéma d'aménagement. C'est plutôt ça?

M. Cimon: Je dirais ceci: C'est comme l'Apprenti sorcier, cette histoire.

Le Président (M. Marcoux): On me fait remarquer qu'il est 6 heures. Normalement, on doit suspendre les travaux. Est-ce que les membres de la commission préfèrent que nous finissions d'entendre ce mémoire peut-être jusqu'à 6 h 15, ou si vous préférez qu'on... Il faut revenir?

Une Voix: ...demanderais la suspension...

M. Roy: ... nous permettre de poser des questions. Je pense qu'il y a plusieurs questions à poser. Ce serait peut-être préférable...

Le Président (M. Marcoux): Bon! Nous allons suspendre nos travaux jusqu'à 20 h 15.

M. Lessard: Le droit de parole est à...

Le Président (M. Marcoux): Le droit de parole est au député de Taschereau, ensuite les députés de Vanier, Laprairie, Gatineau, Beauce-Sud et Brome-Missisquoi.

(Suspension de la séance à 18 h 4)

Reprise de la séance à 20 h 17

Le Président (M. Marcoux): A l'ordre, messieurs!

J'aimerais d'abord indiquer un changement parmi les membres de la commission: Le député de Jean-Talon sera remplacé par M. le député Vailancourt, d'Orford.

Je redonnerais la parole au député de Taschereau qui avait commencé à poser une question.

M. Guay: Sauf que je poserais une question à une personne qui n'est plus là!

Le Président (M. Marcoux): On peut attendre quelques secondes si... Peut-être pour indiquer aux membres de la commission, la parole sera donnée par la suite aux députés de Vanier, de Laprairie, de Gatineau, de Beauce-Sud et de Brome-Missisquoi. Il y a des absents mais... qu'ils reviennent.

M. Guay: M. Cimon, au moment où nous avons suspendu la séance, vous me confirmiez que vous aviez bien dit que 20% seulement du schéma d'aménagement — le premier, celui qui portait sur la colline parlementaire — avaient été effectivement suivis par le ou les gouvernements qui ont aménagé la colline parlementaire comme on peut le voir sur la photographie. C'est bien cela? C'est à peu près 20% qui ont été suivis?

M. Cimon: Parce que les éléments principaux, c'est-à-dire la circulation pour les piétons, la qualité des espaces verts, enfin la qualité générale de ce qu'on appelle le design urbain, a été complètement raté parce que justement, ce furent des constructions sectorielles par des promoteurs et l'idée d'ensemble...

On a créé, comme vous le savez, un tunnel à ciel ouvert, un courant d'air et, comme le disait M. Mailloux, tout à l'heure, c'est un environnement qui est absolument hostile aux piétons et qui n'est pas sécuritaire.

Ou bien on construit par-dessus cette tranchée béante des passerelles, ou même des édifices, parce que c'est un véritable courant d'air. La ville est coupée en deux. Il n'y a pas possibilité pour les piétons de passer à moins de descendre dans les catacombes, les espèces d'escalateurs et on se perd là-dedans.

M. Guay: Si bien que, si je vous comprends bien, à ce moment-là, 80% approximativement de l'aménagement de la colline parlementaire, avec les conséquences que cela a, vous parliez tantôt de la population qui a diminué de façon dramatique dans ce secteur, se serait donc fait sans plan directeur ou sans schéma d'aménagement, ou en tout cas en ne le suivant pas. C'est bien cela qui s'est passé?

M. Cimon: Pour le schéma, nous recommandons justement d'essayer de ramener de l'habitation dans ce quartier qui a déjà tous les équipe-

ments, afin que ce soit quelque chose de vivable et de vivant.

M. Guay: Ce que je veux bien saisir, c'est que ce qui s'est fait, cela s'est fait de façon improvisée, en fonction de décisions, ou cela s'est fait par des décisions prises en fonction d'impératifs qu'on ne peut pas identifier, ou cela s'est fait en suivant un plan directeur ou un schéma d'aménagement. Cela s'est fait comment, finalement?

M. Cimon: D'une façon simpliste, pour résumer — M. Trottier pourra ajouter ou rectifier au besoin — c'est qu'on a pris, dans ce schéma de la colline parlementaire, ce qui était le plus payant, le plus rentable pour les constructeurs. C'est évident que les tours à bureaux sont plus payantes que l'habitation et, justement, l'habitation a été... Parce que, dans le schéma d'aménagement de la cité parlementaire, il était bien compris et recommandé de façon très claire qu'il devait y avoir un équilibre entre les différentes fonctions, fonctions culturelles, fonctions résidentielles, commerciales et fonctions de bureaux. Ce qui est arrivé, c'est qu'on a eu, jusqu'à maintenant — il est encore temps de le corriger, ce n'est pas irrémédiable complètement — ce qu'on pourrait appeler une surspécialisation d'hôtellerie, avec le résultat qu'il semble y avoir une saturation, et de bureaux, avec une espèce de petite imitation très maladroite de place Ville-Marie, des boutiques, et on se demande ce qu'elles font là. C'est complètement artificiel. On a vidé le quartier. On a vu tout à l'heure qu'il a perdu au moins 15 000 de population, la moitié de sa population, dans l'espace de quinze ans.

M. Guay: C'est-à-dire que, lorsqu'on justifie aujourd'hui, les décisions d'hier en fonction de schémas d'aménagement d'hier qui seraient aujourd'hui critiqués; en réalité, ces décisions ont été prises en ne respectant pas le schéma d'aménagement. Il est fallacieux, en d'autres mots, de se retrancher derrière un schéma d'aménagement aujourd'hui, si on ne l'a pas suivi.

M. Trottier: Si vous me permettez, c'est qu'on ne s'est pas tellement retranché en arrière d'un schéma d'aménagement, mais on a été victime, je pense, de l'absence d'une loi qui imposait le respect d'un schéma d'aménagement, c'est ce qu'on déplore le plus aujourd'hui. Ce n'est pas tant de revenir en arrière sur ce qui s'est fait ou qui aurait dû être fait ou ne pas être fait, mais c'est que n'ayant pas de pouvoir décisionnel, aucun organisme, c'est sûr qu'on y va selon les circonstances du moment. Il n'y a pas de ligne directive qui soit imposée à qui que ce soit. Actuellement, la recommandation principale, c'est qu'un pouvoir soit dévolu à un organisme; en l'occurrence, actuellement, l'organisme qui a été créé et qui a reçu le mandat de préparer un schéma d'aménagement, c'est la communauté urbaine. C'est pourquoi on dit qu'il faut maintenant que des pouvoirs soient donnés à un organisme, la communauté urbaine, pour qu'une fois adopté, un schéma d'aménagement puisse être respecté.

C'est l'aspect principal de la recommandation.

M. Guay: Justement sur cette recommandation et celle qui suit, j'aimerais voir clair. Vous nous dites qu'avant d'entreprendre toute action sectorielle d'aménagement dans la région de la capitale, il est essentiel que le gouvernement accepte, modifie ou rejette le projet de schéma d'aménagement, donc que l'on modifie la Loi de la CUQ. Mais en même temps, la recommandation suivante a pour but... C'est donc dire que la commission d'aménagement qui a fait ce schéma devrait devenir un organisme gouvernemental, mi-municipal, mi-gouvernement du Québec et relever du ministre d'Etat à l'aménagement. Est-ce qu'il n'y a pas une contradiction? Vous dites, d'une part, ne procédez pas sans avoir accepté le schéma et d'autre part, l'organisme qui a fait le schéma, au fond, abolissez-le ou enfin, faites-en autre chose.

M. Trottier: Je pense qu'il y a une clarification assez facile à faire dans ce sens qu'une fois qu'est établi l'organisme qui a juridiction sur le respect d'un schéma d'aménagement, il faut être conscient, en même temps, à la lumière de tout ce qui a été élaboré cet après-midi, qu'à l'intérieur du gouvernement qui est le principal agent de développement de la région, il y ait une coordination entre les ministères pour établir une canalisation avec la communauté urbaine qui aurait cette responsabilité de respect de schéma, de façon que l'on puisse coordonner tout cela ensemble.

Actuellement, chaque ministère y allant de ses besoins et de ses objectifs, c'est sûr que, dans certaines circonstances, on a même vu des exemples où le gouvernement a décidé de le faire, nonobstant la présence de certains règlements de la ville de Québec.

Cette proposition d'une commission de la capitale, si vous voulez, cela pourrait être interprété autrement ou structuré autrement. Mais ce que l'on cherche, c'est qu'un organisme à l'intérieur du gouvernement soit, lui, mandaté pour coordonner les besoins des différents ministères et pour opérer, de concert avec l'organisme qui a les pouvoirs de respect du schéma. C'est la façon la plus simple de l'exprimer.

M. Cimon: Pour ajouter à cette explication de M. Trottier, cette suggestion d'une Commission d'aménagement de la capitale peut fort bien réunir des représentants politiques. Le vice-président, par exemple, peut être nommé par la Communauté urbaine; un député de la région de Québec pourrait y siéger, ainsi que des maires. Donc, ce serait très démocratique et ce serait une espèce de réunion de tous les paliers, dans la région de Québec, le municipal, les communautés et le gouvernement. Il ne faut pas oublier que les ministères, par leur action normale, sont et restent le plus gros développeur de la région de Québec. C'est pourquoi il est absolument essentiel que ce développeur soit coordonné avec la communauté urbaine, tout en respectant les autorités municipales.

M. Guay: Si l'on se réfère à la carte qui accompagne votre mémoire, à la fin, s'agit-il d'abord d'une carte qui accompagnait le schéma d'aménagement ou si c'est une carte que vous avez faite en fonction du présent mémoire? Qu'est-ce que c'est?

M. Trottier: Exactement.

M. Guay: En fonction du présent mémoire?

M. Trottier: Du présent mémoire, oui.

M. Guay: C'est simplement pour avoir une idée plus précise. Vous nous proposez de respecter le schéma d'aménagement, qui parle quand même en termes généraux. Pour ce qui est des fonctions précises de la colline parlementaire, si on prend chaque emplacement rapidement, vous nous proposez quoi au fond? On sait qu'à l'heure actuelle, il y a un certain nombre de projets dans l'air. Il y a place Québec, qui n'est pas terminée, il est question d'Atlific à côté de l'Auberge des Gouverneurs, il est question de la place de la Justice, à la place du couvent du Bon Pasteur ou recyclé en autre chose. Il est question d'un projet derrière le couvent des soeurs franciscaines missionnaires de Marie, et il est également question du projet de la Sûreté du Québec. Comment voyez-vous ces projets-là?

M. Trottier: L'illustration que vous avez devant vous montre, comme il est dit en titre, des éléments de base pour discussion. L'identification de chacun des secteurs que vous retrouvez sur les cartes n'est pas détaillée comme telle en fonction de son utilisation. Ce sont les grandes lignes de l'utilisation du sol pour ces secteurs, mais à l'intérieur, il faudra que cela soit...

M. Guay: C'est justement ce que je me demandais. Est-ce que la carte est censée indiquer, aux yeux de la Commission d'aménagement, des fonctions précises à l'intérieur du schéma d'aménagement?

M. Rousseau: La carte apporte un ensemble de suggestions.

M. Guay: Ah bon!

M. Rousseau: Le schéma général n'allait pas dans ce détail.

M. Guay: Non, je sais.

M. Rousseau: Le schéma disait qu'il fallait reconnaître, au centre, son caractère de centralité. On le reprend dans le mémoire pour préciser que si on doit implanter des fonctions en plus de ce qui existe et, pour ce faire, les différents sites que vous retrouvez sur la carte sont identifiés dans cette optique, il serait important que ces fonctions soient dorénavant sélectionnées.

De toute façon, il est impossible de croire que la fonction gouvernementale puisse continuer au rythme où elle s'est développée sans bousculer les territoires périphériques à la colline ou à la cité parlementaire. Pour les territoires où il reste des possibilités d'implantation, il y a différents scénarios qui peuvent se présenter.

Ce qu'on propose, en accord avec les recommandations générales du schéma, qui disaient que dans une région qui est celle de la capitale, en conjonction avec les édifices gouvernementaux déjà implantés, il y a d'autres fonctions qu'il serait intéressant de retrouver là, ce qui peut inclure également de l'habitation, tout cela repose cependant sur des choix politiques. C'est cela qu'on tente de faire voir, à savoir que, depuis que les mutations ont commencé sur la colline parlementaire, il n'y a jamais eu d'éclairage global qui a été apporté, et chacun, le gouvernement autant que les promoteurs ont agi chacun pour soi, en considérant uniquement son intervention et ses besoins de façon égoïste.

Quand on dit, par exemple, que le rapport de 1969 n'a pas été respecté à 80%, ce n'est pas en termes volumétriques qu'on parle, c'est surtout en termes d'importance des suggestions qui y étaient faites.

C'est qu'un équipement public de la taille du complexe G, il est impossible, à notre avis, ou il n'est pas souhaitable qu'il repose uniquement sur l'automobile comme alimentation. Il n'est pas normal qu'il se ferme à son entourage. Il n'est pas normal qu'on n'y retrouve pas d'autres fonctions qui créent une animation en périphérie et que le "design" dans ce sens, quoiqu'on ait mis beaucoup de sous dans le complexe G en termes de traitement paysager, ce soit tout à fait introverti, ces actions. Il en va de même pour chacune des fonctions ou des interventions qui sont passées sur la colline parlementaire. Au point de vue routier, c'est très évident aussi. Je pense que le gouvernement a voulu répondre rapidement aux besoins qu'il avait créés lui-même en créant cette identification. La façon de l'époque, c'était d'y répondre par les routes. Le rapport de la colline parlementaire en 1969 disait cependant que ce n'était pas la seule solution, qu'il fallait aussi donner un accent aux transports en commun. Là-dessus, il n'y a jamais une directive qui est venue. On peut dire que, récemment, il y a eu des efforts du gouvernement en termes d'assistance à l'équipement roulant de la communauté urbaine. En termes de politique claire, pour le centre-ville, notamment, et à l'égard du transport en commun, nous, on dit: Il n'y a rien qui existe. Le ministère des Travaux publics s'est implanté, comme il a implanté ses édifices. S'il vient continuer d'implanter des édifices et qu'il ne s'assure pas en même temps d'apporter les éléments de support, notamment les ressources pour assurer le transport en commun, les liaisons physiques pour traverser le boulevard Saint-Cyrille, pour traverser Dufferin, il vient sans se coordonner avec les autres. C'est dans ce sens qu'on dit que le rapport, notamment, est incomplet. Maintenant, il y a d'autres éléments

à suggérer, sur le plan culturel, sur le plan éducatif également, qui n'ont pas été réalisés. Il y a le Grand Théâtre, évidemment. Le rapport de 1969 faisait des recommandations au-delà de cela.

Le Président (M. Marcoux): Avant de céder la parole au député de Vanier, M. le député de Charlevoix a quelques petites explications.

M. Mailloux: M. Cimon, je voudrais que vous me donniez un éclairage assez direct. Quand on parle de la colline parlementaire, dans mon esprit de personne qui ne demeure pas à Québec, c'est dans un quadrilatère assez bien connu, borné par la rue Laurier, près des Plaines d'Abraham. Est-ce que c'est par la rue Saint-Jean ou par la rue Saint-Gabriel?

M. Cimon: Il faut distinguer. Il y a deux choses...

M. Mailloux: Je parle de colline et d'environnement, par la suite.

M. Cimon: La colline parlementaire est plus grande que la cité parlementaire.

M. Mailloux: Dans la colline, vous allez frapper jusqu'à la rue Saint-Jean ou la rue Saint-Gabriel par le nord?

M. Rousseau: C'est de cap à cap. La colline parlementaire, de même que la cité parlementaire, ont été définies dans une loi en 1965, loi, incidemment, qui amendait la loi de la Commission de l'aménagement de l'époque et qui enlevait à la ville de Québec des pouvoirs de contrôle sur la colline parlementaire. C'est très important, cela. C'est à cette époque que se sont établis d'autres éléments. Alors, la colline parlementaire, c'était de cap à cap. et de la rue Turnbull jusqu'aux fortifications. La cité parlementaire, c'était la partie qui était située au sud de Saint-Cyrille, entre Saint-Cyrille et Grande-Allée, dans le même périmètre à peu près.

M. Mailloux: Quand vous avez parlé tantôt des promoteurs qui, pour des intérêts privés ou autres, ont agi anormalement, pour toutes sortes de raisons, vous faisiez principalement référence à ceux qui ont oeuvré sur Saint-Cyrille, j'imagine?

M. Cimon: Nous faisons référence aux...

M. Mailloux: Parce qu'il n'y a pas de promoteur privé, je pense, à part du Concorde, qui est près de la colline et où il y a eu l'action de promoteurs privés.

M. Rousseau: Il y en a quelques-uns. Il y a place Québec, l'auberge des Gouverneurs, place Haute-Ville...

M. Mailloux: Saint-Cyrille.

M. Rousseau: il y a place Haute-Ville aussi, au coin de Turnbull et Saint-Cyrille.

M. Guay: C'est place de la Capitale, ça.

M. Mailloux: C'est sur Saint-Cyrille, ce à quoi vous faites allusion.

M. Rousseau: En général, c'est au nord seulement, parce qu'au sud, on retrouvait la cité parlementaire où le gouvernement contrôlait ou se proposait de contrôler l'ensemble des terrains.

Le Président (M. Marcoux): Mais le ministre...

M. Lessard: Suite à...

M. Cimon: Il y a une chose très importante que j'aimerais préciser, pour qu'on se comprenne. La commission d'aménagement et le schéma d'aménagement n'ont pas pour but de se substituer aux ministères. A mon avis, le ministère des Travaux publics, par exemple, en concertation avec la Justice, c'est à lui de décider où sera la place de la Justice, s'il y a besoin d'en avoir. Mais ce qui nous intéresse, nous, ce pourquoi on trouve qu'il est important d'avoir une espèce de commission pour coordonner, c'est que au gouvernement, en l'occurrence le ministère des Travaux publics qui est un ministère de services, quand un édifice est construit, cet édifice, de par son importance, de par le nombre de fonctionnaires qui vont y travailler, cette action d'aménagement sectoriel a un impact considérable sur la circulation, sur un tas de problèmes. C'est ça qui manque. La seule façon, c'est de trouver un moyen de coordonner ces actions. N'attendez pas de nous qu'on vous dise: Vous devriez construire à tel endroit. Ce n'est pas notre boulot. Je voudrais que ce soit clair: on ne vient pas vous dire quoi faire.

M. Lessard: Suite aux questions qui sont posées par le député de Taschereau, j'aurais une question qui demanderait une réponse assez claire; et cette question fait suite à une remarque qui m'apparaît très importante, à la page 31 de votre rapport, où vous dites: Moins rentable que les fonctions bureaux et commerces, tant pour les promoteurs que pour la fiscalité municipale, cette fonction d'habitation ne progressera pas sans intervention volontaire de la part des acteurs urbains.

La question que je vous pose est que, dans le fond, le problème de l'aménagement de la colline parlementaire, en tenant compte de ce qui était là et de ce qui existait, ne serait-ce pas un conflit de fiscalité municipale? C'est plus rentable d'avoir des édifices à bureaux. C'est plus rentable d'avoir de grand hôtels. C'est plus rentable d'avoir des grandes tours que de garder les édifices qui étaient là, les édifices historiques et autres.

Ne serait-ce pas là le véritable conflit, dans le fond, qui fait que, du côté de la ville de Québec, ces gens sont prêts à accepter de grands édifices, ils sont prêts à détruire, comme on l'a fait, le quartier Saint-Roch pour l'autoroute Dufferin, parce

que, lorsque vous en parlez, par ailleurs, à la page 11 de votre mémoire, vous dites à ce sujet: "Qu'il suffise d'indiquer les baisses dramatiques de population dans l'ensemble des quartiers Saint-Jean-Baptiste, Saint-Roch et Champlain: de 45 000 personnes en 1961, on passe successivement à 38 000 en 1966, 33 000 en 1971 et 23 000 en 1976. Le centre-ville de Québec a donc perdu en l'espace de quinze ans la moitié de sa population".

Pourquoi l'a-t-il perdue? Est-ce parce qu'on a détruit? C'est la question que je vous pose. N'est-ce pas une question de rentabilité fiscale et parce que c'est plus payant d'avoir des édifices, des grands édifices, que de conserver notre cachet historique ou de conserver, en fait, les édifices qui étaient là, qui étaient existants et qui étaient des résidences?

M. Cimon: Oui, mais il y a une chose à considérer, si vous permettez. Ce qui est important, à mon avis, c'est d'abord la rentabilité sociale qui est une rentabilité importante parce que, pour les 2000 logements qui ont été démolis, ces gens ne retrouvent plus de logements avec autant d'espace à cause de la hausse formidable du coût de la construction.

Donc, on a appauvri des gens pour enrichir une minorité. Maintenant, quant à la pseudo-rentabilité fiscale dont peut parler le maire de Québec, je n'ai jamais eu de réponse. J'ai demandé qu'on mette clairement dans deux colonnes ce que cela a coûté d'infrastructure pour permettre la construction de ces tours de béton, en aqueduc, égouts, élargissement de rues, etc., et de comparer avec ce que cela rapporte comme taxes municipales.

Cette étude a été faite à Toronto. Elle a été faite à Montréal et on a démontré, surtout à Halifax, que non seulement ce n'était pas rentable, mais déficitaire. C'est-à-dire que les coûts payés par tous les contribuables pour permettre ces tours-là, ce n'était pas rentable. C'est-à-dire que la taxe foncière ne couvrait pas les coûts d'investissement et d'entretien de tous les services.

M. Lessard: Donc, M. Cimon, êtes-vous d'accord avec l'affirmation que je fais, à savoir que la destruction de la colline parlementaire a été une question d'abord de fiscalité pour la municipalité, pour la ville?

M. Cimon: Je vais passer la parole à mon vice-président, parce qu'il est urbaniste de la ville de Québec.

M. Rousseau: Je pense qu'il faut vraiment se référer au contexte du temps et analyser jusqu'à aujourd'hui les motifs divers qui ont présidé à cela, qui ont justifié cela. Ce n'est pas si simple que cela. Sans vouloir atténuer cet aspect, de la même façon qu'aujourd'hui on pense que le développement périphérique... en tout cas, un certain nombre le croit encore, que le développement des infrastructures, la fourniture d'infrastructures même pour du développement unifamilial c'est

rentable, ce n'est pas rentable. Alors, on pourrait dire en gros que les infrastructures ne sont pas rentables.

Dans le cas de la colline parlementaire, il y a eu un ensemble de facteurs précis qui ont joué. Le gouvernement, entre autres, quand il a commencé à implanter la cité parlementaire, il a contribué aux infrastructures. Alors là, c'est difficile d'établir si c'était rentable ou non. Un autre des motifs importants qui a joué à l'époque, c'était la recommandation d'une commission d'étude, la commission Martin, qui avait balayé l'ensemble du territoire de la ville de Québec et dont les conclusions démontraient qu'il y avait 40% du territoire qui était taudifié dans la ville de Québec. Et, notamment, dans l'aire no 3, qui est la région où on a vu ces mutations importantes, on recommandait justement au gouvernement de procéder à ce qu'on appelait, à l'époque, du réaménagement urbain. Il y avait, en support à ces recommandations, des programmes articulés par la Loi nationale de l'habitation de l'époque et des programmes qui ont été repris et continués par la province de Québec, par la Loi de l'habitation, et toutes les villes faisaient de la rénovation urbaine. Dans le cas de la ville de Québec, ce qui accentue peut-être cette concentration violente sur la colline parlementaire, c'est que depuis un certain temps, il y avait évidemment une recherche de site propice, au centre-ville, et que le Vieux-Québec, entre autres, s'avérait un endroit où il était impossible de continuer à implanter des édifices importants. Alors, une fois que cela s'est fait à place d'Youville, cela a ensuite débordé et les premières interventions qui se sont faites, ce sont celles du gouvernement, celles de place Québec, le complexe G et c'est dans ce sens-là qu'on dit que cela a donné le ton à la hauteur, ensuite le complexe H, etc. Il y a un ensemble de circonstances qui ont joué dans ce sens-là.

La perte de population est sûrement attribuable, en partie, à cela, mais ce n'est sûrement pas la seule cause, parce que la chute de population qu'on constate, on la constate aussi dans le Vieux-Québec où on peut dire que les démolitions de logements n'ont certainement pas été massives. On constate aujourd'hui — c'est logique — avec un certain retard, que Sillery se vide et que Sainte-Foy se vide aussi. C'est le fait de tous les centre-ville. Alors, il y a des causes à cela et il ne faut pas fermer les yeux sur cela, mais je crois que c'est un peu simpliste que d'attribuer cela uniquement à la construction. C'est sûr que la démolition engendre des départs, c'est très sûr, mais il y a eu, au-delà de cela, une perte de population dans le territoire, par exemple, de Saint-Jean-Baptiste, au nord de la rue Saint-Jean, qui ne saurait pas s'expliquer par des démolitions.

Le Président (M. Marcoux): Le député de Vanier.

M. Bertrand: J'avoue n'avoir pas été particulièrement ému cet après-midi par les efforts de disculpation du député de Jean-Talon concernant

l'aménagement qui a été fait de la colline parlementaire au cours des dernières années. De toute façon, s'il n'y avait pas eu d'erreurs commises, on ne serait sans doute pas là pour essayer de les régler, aujourd'hui, ou les corriger. Je n'ai pas plus été ému par l'appel à l'autonomie municipale, d'autant plus que la constatation qu'on a faite ces derniers temps, lorsqu'on a abordé le dossier de la Communauté urbaine de Québec, c'est que, en ce qui concerne l'aménagement en tout cas, ça ne semble pas figurer parmi les priorités des municipalités de la région, et qu'à tout le moins, le schéma d'aménagement déposé par la CACUQ ne les a pas excitées outre mesure.

C'est tout à fait normal, je pense, qu'on se retourne vers le gouvernement provincial pour essayer de voir s'il ne serait pas intéressé par l'aménagement. C'est peut-être pour ça que, dans vos recommandations concernant la Commission de la capitale québécoise, vous invoquez surtout l'intervention des ministères du gouvernement plutôt que des municipalités.

Ce n'est pas plus, quant à moi, une garantie de savoir que des urbanistes, des architectes ou des ingénieurs préparent des rapports; pour moi, ce n'est pas une garantie. Cela ne l'était certainement pas quand on considère le schéma qui a été présenté en 1969 pour les vingt futures années, non plus que ce ne l'est nécessairement par l'intermédiaire du schéma d'aménagement de la CACUQ, tel que déposé en 1975.

En d'autres mots, l'homme politique là-dedans m'apparaît ne pas prendre conscience totalement de la place qu'il joue là-dedans, c'est-à-dire dans les choix politiques que suppose l'aménagement du territoire. Quant à moi, je ne suis pas prêt à le laisser ni aux urbanistes, ni aux architectes, ni aux ingénieurs, surtout pas quand j'ai le sentiment que, dans ces schémas qu'on nous présente, il y a éventuellement place pour un Hilton, pour une place Québec, ou pour un Concorde, qui ne sont pas, à ce que je puisse savoir, de grands symboles de la reconnaissance que les citoyens porteraient dans la ville de Québec à leur histoire. Je dirais plutôt que ce sont des monuments à la bêtise humaine, à tout le moins.

Je me dis qu'on a une responsabilité, nous les élus, dans ce contexte de l'aménagement. Vous nous faites des recommandations précises dont la plus importante m'apparaît être votre proposition d'une Commission que vous appelez la Commission d'aménagement de la capitale du Québec. Il y a deux questions auxquelles je voudrais que vous nous donniez des réponses. En premier lieu, est-ce qu'il n'est pas effectivement évident que si on veut que cette Commission de la capitale québécoise joue son rôle, c'est-à-dire remplir la responsabilité de l'aménagement du territoire, pour la colline mais aussi pour l'ensemble du territoire de la région urbaine de Québec, est-ce qu'il n'est pas normal — et ça va peut-être un peu à l'encontre de ce que vous dites là-dedans — que cela associe de façon très étroite et les représentants des municipalités et les représentants du gouvernement provincial? En d'autres mots, est-ce que ce n'est pas

absolument nécessaire, de telle sorte qu'au bout de la ligne, on ne sente pas que c'est uniquement une volonté du gouvernement provincial d'imposer aux municipalités des schémas d'aménagement pour lesquels elles n'auraient pas pu discuter ou faire valoir leur point de vue, et dans un sens inverse, non plus, que ce ne soit que la seule responsabilité des municipalités, alors qu'on sait fort bien que la capitale du Québec, par définition, le gouvernement y joue un rôle fort important?

C'est ma première question. Deuxième question, vous parlez de créer un service de la planification au niveau de la Communauté urbaine de Québec.

N'y a-t-il pas un danger — j'avoue que je ne suis pas sûr de ce que je pourrais affirmer — qu'en ayant une commission de la capitale québécoise formée à la fois de représentants des municipalités et du gouvernement provincial, d'une part, et, d'autre part, un service de planification relevant de la CUQ; n'y a-t-il pas un danger qu'en fin de compte, le service de la planification de la Communauté urbaine de Québec ne respecte pas, comme il se devrait de le faire, les impératifs qui seraient ceux contenus dans un rapport de cette commission de la capitale québécoise, par exemple? En d'autres mots, est-ce qu'il est pensable que le service de la planification relève de la commission de la capitale québécoise plutôt que de la Communauté urbaine de Québec, ou si, à votre avis, du seul fait qu'une commission de la capitale québécoise où seraient représentés les deux niveaux de gouvernement et qui fait des propositions impératives quant à l'aménagement, cela présuppose que, dès lors, le service de la planification de la Communauté urbaine de Québec, tout ce qu'il fait, c'est de la mise en oeuvre, de la mise à exécution et que le seul rôle qui reste à la commission de la capitale québécoise, c'est de bien contrôler que cela se fait selon les plans qui avaient été prévus à ce moment-là? Sur ces deux questions, M. Cimon ou M. Trottier.

M. Trottier: Je pense que les deux hypothèses peuvent s'envisager, dans ce sens que, lorsqu'on a précédemment élaboré cette structure de commission de la capitale provinciale à l'intérieur de laquelle on retrouve l'élaboration ou l'expression des différents besoins de l'ensemble des ministères et cette coordination nécessaire entre cet organisme et la communauté urbaine par son service de la planification, c'était justement pour assurer cette présence à laquelle vous faites allusion, pour éviter cette situation.

D'autre part, le service de la planification, dans notre esprit, c'est un outil de travail. C'est un outil de travail qui nous permet, non seulement d'élaborer la planification selon les directives générales qui sont énoncées par la voie de la sélection des priorités qui sont établies au niveau supérieur, mais qui permet également d'assurer le respect de l'ensemble des municipalités composantes dans l'élaboration de leur propre schéma interne d'aménagement.

Si l'organisme auquel vous pensez à ce moment-là comporte, dans sa structure, les éléments

nécessaires à l'outillage d'un service de planification qui, en même temps, assurerait le respect du schéma qui serait accepté, il est certain que cela implique, à ce moment-là, pour l'ensemble des municipalités du territoire, l'obligation de soumettre à cette commission, pour approbation, leur propre schéma ou leur propre programme de zonage.

C'est une question de conception idéologique, je pense, et, dans mon esprit, il n'y a pas d'objection, à prime abord, parce qu'il y a quand même l'élément de coût de cette mise en place. Il est évident que, même avec un service interne de planification, les programmes qui y seront développés devront faire l'objet, au préalable, de plans bien définis, de structures financières et d'apports financiers qui devront être discutés. Que cela se fasse d'une façon ou d'une autre, je pense que les deux sont envisageables. Je pense qu'en fait, on cherche la même fin.

M. Bertrand: Une dernière question, très brève. La constatation toute bête et toute simple de ce qui s'est fait depuis quelques années sur la colline parlementaire nous amène, à tout le moins, à constater un état de déséquilibre dans l'aménagement de la colline.

M. Trottier: Oui.

M. Bertrand: Je pense que, dans ce contexte, notre stratégie doit en être une de rééquilibre de l'aménagement sur la colline parlementaire.

J'aimerais savoir, très brièvement, dans la mesure où on peut être bref pour dire ces choses, si, à votre avis, cela signifie que cela doit être fini, les bureaux sur la colline parlementaire, j'entends les bureaux, les commerces, les hôtels, et que, très prioritairement, s'il y avait des choses qu'il faudrait faire au cours des deux ou trois prochaines années, c'est sur le côté prioritairement résidentiel qu'il faudrait axer nos efforts.

Par exemple, s'il y avait de la construction, si on disait: On a \$5 millions, \$6 millions, \$7 millions à investir dans la colline parlementaire, est-ce que c'est prioritairement du côté résidentiel qu'il faut le faire ou si on peut quand même envisager que, par exemple, entre le projet Atlicif d'édifices à bureaux, le projet Charlesbec d'édifices à bureaux derrière le couvent des franciscaines ou le projet Trizec, entre l'Auberge des Gouverneurs et le Hilton, à votre avis, vous autres, les urbanistes, il y aurait un choix à faire? On le fera ensuite comme hommes politiques, mais on peut quand même vous consulter. Est-ce que ce serait plutôt de dire: On va du côté résidentiel et c'est là qu'on met les cinq ou six premiers millions de dollars ou s'il y a quand même encore place, de façon égale au côté résidentiel, pour quelques édifices à bureaux de plus?

Le Président (M. Marcoux): Il faudrait que vos réponses soient les plus brèves possibles, parce que, dans cinq ou dix minutes — il y a encore trois autres députés qui voudraient vous poser des questions — il faudrait passer à un autre mémoire.

M. Cimon: M. le Président, acceptez que la réponse soit au moins aussi longue que la question.

Le Président (M. Marcoux): Oui.

M. Cimon: M. Rousseau.

M. Rousseau: Je pense, M. Bertrand, que...

Une Voix: La question, s'il vous plaît.

M. Rousseau: ... tout est en fonction des objectifs et des politiques que le gouvernement établira.

M. Lessard: Vous recommandez quoi?

M. Rousseau: Je vais m'expliquer. Le gouvernement doit prendre une décision majeure, à savoir ce qu'il compte exprimer dans la colline parlementaire, en tant que présence, ou alors l'exprimer ailleurs, à partir de ce choix fondamental qui sera fait, qui a été fait partiellement, puisqu'on a eu le complexe G, le complexe H, etc. Il pourra y avoir différentes modalités à cet égard. Il est évident que si le gouvernement choisit de décentraliser, par exemple, en totalité pour ses besoins, soit qu'il construise lui-même, soit qu'il aille en location dans des projets de bureaux qui sont réalisés par le secteur privé, cela peut donner l'indication qu'il y a un besoin de bureaux additionnels.

Je pense personnellement qu'un des éléments qui devraient sous-tendre une décision comme celle-là, c'est d'analyser s'il est opportun d'avoir sur la colline parlementaire, non pas nécessairement des bureaux pour des bureaux, mais un regroupement des centres décisionnels. Plusieurs ministères pourraient figurer sur la colline, peut-être en plus de ce qui existe présentement, mais ce qui n'a pas affaire sur la colline pourrait facilement aller ailleurs. Cela donnerait une indication valable.

Si je dispose encore d'une minute, je voudrais, pour illustrer cela, aborder le problème très éloquent de la localisation de la Place de la Justice. Il semble qu'à un certain moment il y eut un accroissement des besoins administratifs de la justice. On ne nous a jamais donné les éléments de base du programme, ni les orientations du gouvernement quant à l'administration de la justice. Est-ce essentiel de tout regrouper pour faire une bonne administration de la justice? Je pense que cette partie a été réglée à Montréal. Est-ce que, inversement, il est souhaitable de décentraliser la justice?

Là on peut voir peut-être que le palais de justice qui existe dans le Vieux-Québec remplit un rôle intéressant et peut subsister.

M. Guay: Vous faites un savant exposé des choix qui sont possibles. Ces choix, nous les ferons. Dans la question qui vous était posée, on vous demande, à vous, en tant qu'urbaniste ou en tant que citoyen, mais surtout en tant qu'urbaniste qui a étudié l'équilibre à maintenir dans les villes,

dans un centre-ville, dans un espace comme la colline parlementaire, si vous aviez à choisir, l'aménagement de la colline parlementaire, dorénavant pour les trois prochaines années ou les cinq prochaines années, ce que vous feriez, des bureaux, des résidences, des commerces, des hôtels?

M. Rousseau: A titre personnel, je pense qu'on devrait s'assurer de reconstruire les sites qui ont été démolis. On devrait y trouver, de façon sélective, des activités qui sont en relation avec les 20 000 fonctionnaires du gouvernement qui tournent dans le vide. Je pense que la région a été désarticulée. Il y a eu beaucoup de décentralisation sauvage, autant qu'il y a eu de la centralisation sauvage. Cela ne me paraît pas normal, dans une région urbaine, que les gens ne viennent que travailler au centre et doivent s'expatrier pour faire leurs achats. Cela ne me paraît pas normal. Il y a des réponses à cela. Cela ne me paraît normal non plus qu'on ait un vacuum autour de la fonction bureaux. Il devrait y avoir une meilleure intégration de la fonction résidentielle. Il y a eu des démolitions à l'excès. On peut trouver de tout.

Le Président (M. Marcoux): Très brièvement, monsieur, s'il vous plaît.

M. Rousseau: Il y a une question de dosage. Je pense que la variété est importante. Je n'opterais pas pour... Je pense que les bureaux figurent relativement bien jusqu'à maintenant.

Le Président (M. Marcoux): Les trois députés suivants, de Laprairie, Gatineau, Brome-Missisquoi et ce sera tout.

M. Michaud: M. le Président, j'aimerais poser mes questions à M. Cimon. Dans le mémoire, vous mentionnez que les plans du complexe G actuel ont été, en 1968, désavoués par l'urbaniste-conseil. J'aimerais savoir si d'autres édifices, — je pense au Concorde — qui ne cadrent pas du tout dans le contexte du Vieux-Québec ou de la colline parlementaire, ont été désavoués aussi par l'urbaniste-conseil. J'aimerais savoir de vous si ces édifices sont des "erreurs" causées par des conflits d'intérêts.

M. Cimon: Premièrement, on n'est pas venu ici pour faire le procès de ce qui est déjà fait. On essaie d'être constructif. Maintenant, le complexe G, vous pouvez consulter... On peut vous la fournir, mais on n'est pas intéressé à laver du linge sale ici. Il y a une résolution dans laquelle l'urbaniste de l'époque expose pourquoi il n'est pas d'accord sur le complexe G. Maintenant, votre deuxième question; pour ce qui est du Concorde, le Concorde a eu un permis de la ville de Québec, sauf erreur. Je ne sais pas si Jean Brousseau veut répondre. Le Concorde relevait de la ville de Québec.

M. Michaud: Une question très courte. Les encombrements et le chaos qui ont résulté de tout

ce qui s'est fait depuis à peu près dix ans, est-ce que cela peut être corrigé ou camouflé à courte ou à longue échéance pour améliorer la qualité de la vie dans la capitale?

M. Cimon: Cela peut certainement... **M. Rousseau,** si on l'avait laissé parler, parce que c'était très important, ce qu'il disait... On peut certainement remédier au problème, parce que la cité parlementaire, c'est un vacuum, comme a dit Jean Brousseau, c'est désarticulé. Alors, il s'agit de remettre la qualité de la vie là-dedans. On ne peut pas donner de réponse simple. On ne peut pas choisir comme on voudrait qu'on choisisse. Il faut redonner de que j'appellerais un humus spirituel à cela. Vous savez que l'humus non spirituel est censé prendre 10 000 ans avant... Quand on a scalpé un territoire, on ne peut pas s'attendre de le corriger en fin de semaine, mais ce n'est pas irrémédiable. Il n'y a pas de réponse simple. On ne peut pas nous demander: Si vous avez le choix, est-ce que vous allez mettre de l'habitation ou des restaurants? Il faut réfléchir, parce que, justement, on reproche au gouvernement ou aux autres de ne pas avoir réfléchi. Vous voudriez qu'on improvise. Nous autres aussi, on veut réfléchir. Notre rôle, les urbanistes, c'est de poser de bonnes questions. C'est à vous autres de trouver de bonnes réponses, parce que si on avait les réponses, vous n'auriez pas de raison d'être.

Le Président (M. Marcoux): Le député de Gatineau.

M. Gratton: M. le Président, j'aimerais demander à M. Trottier, vis-à-vis des recommandations... Dans la première, par exemple, vous recommandez que la Loi de la CUQ soit modifiée pour faire en sorte que d'abord votre schéma d'aménagement soit mis à jour — si je comprends bien, il date de 1975 — et qu'ensuite, vous ayez les possibilités de le faire adopter par le conseil de la CUQ. Est-ce que vous avez des précisions quant aux amendements qui seraient nécessaires et de quelle façon entrevoyez-vous le processus selon lequel vous en viendriez à adopter ce schéma d'aménagement?

M. Trottier: Je pense que le seul amendement que cela impliquerait et qui serait le véritable cheminement pour tout cela, ce sont les pouvoirs qui n'existent pas actuellement et qui devraient être donnés à la communauté urbaine pour assurer le respect du schéma, et dans les mêmes termes qu'on a donné des pouvoirs à la communauté, de le...

Actuellement, on l'a fait dans l'Outaouais, mais dans la Loi de la Communauté urbaine de Québec actuellement, on lui a donné non seulement le pouvoir, mais l'obligation de réaliser le schéma d'aménagement. Mais on ne lui a pas donné le pouvoir d'en assurer le respect. A compter du moment où ce pouvoir sera existant, la réaction, évidemment, des municipalités sera différente, parce qu'elles auront l'obligation de

soumettre leurs projets à la communauté urbaine pour approbation. Cela va nécessiter nécessairement un projet d'ensemble.

M. Gratton: Si je comprends bien, je présume que vous devez connaître le cheminement qu'on a suivi pour la Communauté régionale de l'Outaouais, par exemple.

M. Trottier: De Hull, oui, la loi 54.

M. Gratton: Essentiellement, c'est à peu près à ça que vous...

M. Trottier: C'est sensiblement ça, peut-être amélioré aussi, si possible, mais c'est ça d'abord.

M. Gratton: Bon! Quant à la deuxième recommandation, on se demande — quant à moi, je me le demande, en tout cas — si une fois que la CUQ avait adopté son schéma d'aménagement et de par les amendements à sa loi, elle aurait créé cette... vous l'appellez le Service permanent de planification, qui assurerait le contrôle vis-à-vis des municipalités membres de la CUQ et tout ça, et ensuite, que vous créez cette Commission d'aménagement de la capitale du Québec. A ce moment-là, quel organisme voyez-vous exercer le contrôle et même faire l'action prédominante? Vous avez parlé, par exemple, de réunir... **M. Cimon** disait tantôt que cette Commission d'aménagement de la capitale du Québec pourrait peut-être réunir les divers paliers du gouvernement. On sait et vous savez sans doute que c'est l'objet de longues discussions présentement au gouvernement fédéral devant la commission mixte du Sénat et des Communes vis-à-vis de l'avenir de la capitale canadienne. On sait que les communautés régionales, tant du côté de l'Ontario que du côté du Québec, mises à part les querelles constitutionnelles et les querelles de juridiction fédérale et provinciale, la principale chose qu'on reproche à la Commission de la capitale nationale, c'est justement d'être trop présente dans l'aménagement du territoire et de priver les municipalités et les communautés régionales comme telles des moyens d'action pour répondre aux aspirations des populations concernées.

J'aimerais que vous nous précisiez comment cette... Parce qu'en fin de compte, c'est une commission de la capitale nationale, comme disait le ministre tantôt, s'il fallait qu'on en vienne là et, Dieu nous en garde! mais vous préconisez, en fait, la création d'une commission de la capitale nationale pour Québec, avec quels pouvoirs?

M. Cimon: Oui, si vous permettez. Justement, pour éviter les erreurs antidémocratiques de la Commission de la capitale nationale — la CCN — nous proposons, justement, que le pouvoir décisionnel de cette commission soit pris conjointement par les autorités municipales, par le biais de maires qui siègeraient à la commission, par un député de la région de Québec, qui pourrait être le président du caucus ou choisi, enfin... de sorte

que ce serait démocratique au sens où les décisions qui seraient prises par cette commission seraient représentatives et des maires des municipalités, et de la communauté urbaine, et du gouvernement du Québec lui-même, parce qu'actuellement, à la CCN à Ottawa, les députés de la région, vous le savez, se plaignent. Ils ne participent pas aux décisions. On fait venir des gens de toutes les provinces canadiennes. On leur paie un bon repas, à peu près quatre fois par année. On les met devant des faits accomplis. Cela a été décidé par des technocrates. C'est absolument antidémocratique.

M. Gratton: Si on voulait faire le débat là-dessus, on pourrait être ici longtemps. Il faudrait qu'on admette quand même que, dans le cas de la capitale canadienne, on a un plan d'aménagement qui date de 25 ou de 30 ans, soit le plan réber, et que le tout a été fait en fonction de ça. J'admets, bien entendu, qu'il y a eu des lacunes, que cela a créé des problèmes et que cela en crée encore. Mais le fait demeure qu'indépendamment du schéma d'aménagement qu'on pourrait adopter pour la capitale du Québec, il y aura toujours des problèmes qui vont survenir et il faudra un plan. En fait, il faut le modifier en cours de route. Je pense que je n'ai pas besoin de faire de leçon à ces gens-là à ce sujet-là.

M. Cimon: Si vous permettez un dernier mot là-dessus. Ici, dans la région de la capitale du Québec, nous avons l'avantage de n'avoir qu'un seul schéma, tandis qu'à Ottawa, ils en ont trois.

M. Gratton: Oui.

M. Cimon: Il y a le schéma de la municipalité d'Ottawa-Carleton, la CCN et le schéma de la Communauté régionale de l'Outaouais.

M. Gratton: C'est ce qui m'inquiète d'ailleurs dans le cheminement de votre pensée. Nulle part, on mentionne le plan directeur de la ville de Québec...

M. Cimon: La ville de Québec n'a pas de plan directeur.

M. Gratton: Non, mais, si on parle d'un cheminement semblable à ce qui s'est fait dans la Communauté régionale de l'Outaouais par rapport à l'adoption du schéma d'aménagement de la CUQ, cela présuppose que la ville de Québec devra se donner un plan directeur qui sera conforme au schéma d'aménagement régional.

M. Cimon: Absolument.

M. Gratton: A partir du moment où la ville de Québec a son plan directeur, est-ce cette super-structure, avec des représentants de chaque palier... Et je vous dis tout de suite qu'on rêve en couleur si on pense que cela sera plus démocratique parce que c'est plus haut parce qu'en définitive, qui doit répondre à la population si ce n'est

pas le niveau le plus près de la population, c'est-à-dire la ville de Québec elle-même?

Et cela m'inquiète parce qu'on ne parle pas du tout de la ville de Québec dans tout cela et il me semble que c'est à elle, en premier lieu, qu'on devrait donner la responsabilité, l'autorité d'avoir un plan directeur conforme au schéma d'aménagement de la CUQ.

M. Trottier: La présence de la ville de Québec est nécessaire. C'est évident. Dans notre esprit, on a toujours compris que la ville de Québec, étant le pôle principal de la Communauté urbaine, était présente non seulement à la Communauté urbaine, mais était présente également à l'intérieur des pôles de décision ou des centres de décision. Si on ne l'a pas exprimé aussi clairement, c'est que déjà on conçoit que la ville de Québec est présente.

Le Président (M. Marcoux): Le député de...

M. Gratton: Un instant, M. le Président. Je n'en n'ai pas pour longtemps. J'ai quand même attendu assez longtemps pour poser des questions! Je vais faire ça très brièvement. Je vous le promets.

Le Président (M. Marcoux): Une ou deux brèves questions, parce qu'on a peut-être déjà dépassé d'une demi-heure le temps de...

M. Gratton: Pourrait-on me préciser de quelle façon on entend faire évoluer et agir cette Commission d'aménagement de la capitale du Québec? Serait-ce elle qui aurait le pouvoir définitif de décision ou serait-ce la CUQ ou serait-ce la ville de Québec?

M. Trottier: Nous avons présenté une structure qui peut prendre, comme l'a exprimé M. Bertrand, deux aspects: Un aspect décisionnel où cette commission serait responsable de l'aménagement de l'ensemble du territoire en incluant l'outillage nécessaire ou le service de la planification dans sa structure et, par conséquent, où l'ensemble des coûts serait là, et une structure qui serait représentative des éléments gouvernementaux et régionaux pour l'expression des besoins, l'analyse des priorités et, en fait, l'approbation de l'ensemble du schéma d'aménagement, et le service de planification de la communauté urbaine qui serait chargé de la réalisation des différents programmes ou du respect du schéma d'aménagement tel qu'énoncé et accepté.

M. Gratton: N'est-ce pas la CUQ de par son schéma d'aménagement qui imposerait certaines contraintes au gouvernement du Québec ou est-ce le contraire?

M. Trottier: C'est la communauté urbaine qui assurerait le respect du schéma qui serait approuvé conjointement et par les concepteurs du schéma et ceux qui ont le pouvoir de décision et

qui expriment également les besoins des différents ministères du gouvernement.

M. Gratton: Alors, vous voulez subordonner l'adoption du schéma d'aménagement de la CUQ à une approbation gouvernementale, de la part du gouvernement du Québec.

M. Trottier: A cause des besoins et de l'impératif des besoins qui sont exprimés par la présence du gouvernement comme capitale.

Le Président (M. Marcoux): Le député de Brome-Missisquoi.

M. Russell: M. le Président, je ne veux pas brusquer les choses, mais, si je n'ai que deux minutes, cela ne me donne rien de poser des questions. Je préférerais laisser terminer... Je ne veux rien enlever. Je ne veux pas bousculer les questions non plus.

M. Bertrand: Non. Disons que, si cela prend trois, quatre ou cinq minutes...

M. Russell: J'ai écouté depuis quelques minutes et je me rends compte qu'on est à peu près quinze ans en retard pour former cette commission. Actuellement, j'ai l'occasion ou la malchance de participer à d'autres réunions de commissions un peu semblables, parce que, si ma mémoire m'est fidèle et les documents vrais, il y avait quand même une commission d'aménagement du Québec qui avait été formée légalement.

Il y avait la Commission d'urbanisme de la ville de Québec, il y a eu des décisions qui ont été prises à la connaissance, à la vue et avec le consentement du conseil de la ville de Québec. Si je comprends bien, malgré tous ces gens-là qui y ont été impliqués, tant urbanistes, ingénieurs, architectes, administrateurs locaux, on a fait une erreur monumentale et on a fait un désastre de l'aménagement de la colline parlementaire jusqu'à maintenant. Donc, actuellement, si je comprends bien, avec tout ce désastre, vous voulez former une autre commission qui va tâcher d'apporter des correctifs qui vont faire en sorte que cela va devenir la place idéale dans la ville de Québec, ceci à coups de plusieurs millions. Je suis très sensible à la responsabilité locale. En autant que je puisse imaginer la conception de la colline parlementaire, elle demeure encore dans la ville de Québec et les erreurs qui vont être faites localement vont certainement retomber sur les édiles locaux qui sont les échevins et le maire de la ville de Québec et, entre autres, être sujettes à la critique du gouvernement en place qui aura permis que ces aménagements se fassent et soient probablement payés par lui. C'est une chose qui est une vérité de La Palice qui se répète constamment. Actuellement, la commission qu'on veut former va être sous la responsabilité... C'est la Commission de la communauté urbaine qui aura la responsabilité, vous aurez une autre commission qui va faire la planification de cela et le gouvernement aura un droit de veto là-dessus parce

que c'est lui qui paie et que ses services seront distribués un peu dans toute la ville, de la façon que cette commission le concevra.

Donc, si dans dix ans on se réveille avec une autre commission qui viendra nous dire que des erreurs ont été faites par celle-ci qui a été formée, parce que cela ne répond pas à ses aspirations, c'est là que je me mêle un peu. J'aimerais que ce soit clarifié parce que tout à l'heure on a tâché d'obtenir une réponse très précise à une question qui a été posée, je pense, par un député, à savoir: Quel est le prochain pas, actuellement? Qu'est-ce que cela va coûter? Qu'est-ce que vous voulez avoir pour corriger ces erreurs monumentales? Pour les arrêter, qu'est-ce qu'on veut avoir? C'est cela qui n'a pas encore été précisé.

M. Cimon: Je vais essayer de préciser et M. Trottier va repréciser.

M. Russell: ...nécessaire.

M. Cimon: Oui. J'admets que c'est complexe et qu'on n'a pas le génie universel. Je n'ai pas le monopole de la vérité, mais je fais un effort...

M. Russell: Je suis content de vous entendre dire cela.

M. Cimon: ...sincère. Ce qu'on propose, c'est tout simplement... Etant donné qu'il y a maintenant un ministre d'Etat à l'aménagement, c'est déjà la moitié de la commission qu'on propose. Je trouve qu'il est normal — et vous êtes d'accord avec moi — que les actions des ministères soient coordonnées par le gouvernement et non pas coordonnées par une structure inférieure à laquelle les pouvoirs sont délégués par ce gouvernement. Ce n'est pas normal que ce soit la communauté urbaine qui dise au ministre quoi faire. Vous admettez cela? Alors, cette commission...

M. Russell: En ce qui concerne l'aménagement des bâtisses gouvernementales, oui.

M. Cimon: Oui. La commission que nous proposons ne contrôle que les actions d'aménagement du gouvernement du Québec, tandis que la communauté urbaine contrôle les actions des municipalités et c'est démocratique parce que le conseil de la communauté est formé de maires des municipalités, mais il faut un interlocuteur. Le problème, c'est que la communauté urbaine, actuellement, est forcée de négocier avec une quinzaine de ministères. C'est là que cela ne marche plus, parce que l'impact de chaque ministère, il n'y a personne pour le voir et c'est justement le rôle... Ce qui nous manque, ce n'est pas de l'argent, c'est de la réflexion. Je ne veux pas dire que les ministres ne réfléchissent pas, mais ils réfléchissent de façon sectorielle. C'est cela, le problème. C'est un problème de coordination. Vous allez peut-être dire que c'est une obsession de ma part, mais c'est cela mon témoignage. Je n'ai pas de

réponse, mais je crois que je pose bien le problème. Enfin, c'est mon opinion.

Le Président (M. Marcoux): Sur un point précis, avant de vous céder la parole, le député de Gatineau.

M. Gratton: Justement sur ce point-là, est-ce que le député me permettrait...

Ne craignez-vous pas, si vous confiez à cette nouvelle commission du gouvernement du Québec, un droit de regard et presque un droit de veto, comme a dit le député tantôt... Etant donné que le gouvernement du Québec est celui qui, financièrement, est le plus apte à pouvoir se permettre de faire certaines choses, à partir du moment où le gouvernement décide que c'est à tel endroit qu'il construit le complexe G, par exemple, comment allez-vous subordonner cette décision du gouvernement à un contrôle de la population, de la CUQ ou de la ville de Québec?

M. Cimon: Je vous remercie de cette question, je vais y répondre brièvement, parce que M. Trottier va y répondre. On veut que, démocratiquement, la communauté urbaine et les maires qui en font partie, acceptent un schéma, pas nécessairement celui qu'on a soumis, et que le comité qui coordonne les ministères accepte également ce schéma et les deux organismes vont baser leur action sectorielle en fonction de ce schéma. Autrement dit, je n'aime pas le mot veto, parce que le seul pouvoir de cette commission serait de voir que les actions sectorielles des ministères soient conformes au schéma, de la même façon que la communauté va voir à ce que les actions des villes de Québec, de Sillery, de Sainte-Foy, etc., soient conformes au schéma.

M. Gratton: Est-ce que le gouvernement du Québec ne doit pas, avant même que le schéma soit adopté, préciser ses intentions?

M. Cimon: C'est justement ce qu'on lui demande.

M. Gratton: Alors, vous demandez à cette commission provinciale de se pencher, de réfléchir, de dire à la CUQ ce qu'elle entend faire, quelles sont ses intentions, pour l'incorporer à votre schéma, et vous, la CUQ, en contrôler l'application.

M. Trottier: C'est ça.

M. Cimon: Exactement.

M. Gratton: Bon, je pense que vous devriez le préciser, parce que les gens de l'autre côté, ce n'est pas ce qu'ils ont compris.

M. Trottier: Là, ce sont eux qui vont répondre.

Le Président (M. Marcoux): M. le député de Brome-Missisquoi.

M. Russell: Voici, je tente de comprendre ce qu'on veut obtenir, en principe...

M. Cimon: Est-ce que vous me permettez que je vous interrompe une seconde? Quand Jacques-Cartier est parti avec ses bateaux, il n'était pas sûr d'arriver au Saint-Laurent. M. Mailoux en sait quelque chose, il connaît ça, la navigation. Nous ne sommes pas certains qu'on va arriver. On n'est pas certain que c'est bien, mais on croit qu'il faut essayer quelque chose dans l'espoir d'améliorer. Si on dit: les autres commissions ont failli, ce n'est pas une raison pour se croiser les bras. Mais je crois que c'est une aventure qui vaut la peine d'être tentée, si vous êtes d'accord.

M. Russell: Vous m'avez donné une réponse qui me satisfait, vous n'avez pas le monopole de la vérité. Cela me satisfait parce que ça redore le blason des autres groupes qui se sont fait entendre avant nous, qui étaient formés d'architectes, d'urbanistes et d'ingénieurs et les conseils municipaux qui étaient en place dans le temps.

M. Trottier: Si vous me permettez, il n'en reste pas moins que ce schéma, dans le temps, n'a jamais eu un processus d'approbation comme celui qui est proposé par la communauté urbaine où on va directement consulter les intéressés là où ils sont. On insiste sur les pouvoirs de mise en oeuvre et de respect de ce schéma, ce qui n'a jamais existé antérieurement non plus.

M. Russell: C'est-à-dire qu'on a tenté, avec les moyens qu'ils avaient à leur disposition, dans le temps, de consulter au maximum, chose qui n'est pas toujours facile.

M. Trottier: Non, non.

M. Russell: Si je comprends bien, les pouvoirs que vous obtenez là... trois paliers, le gouvernement au-dessus de tout ça, qui semble être une demande raisonnable. Maintenant, l'autre effort qui va être fait, parce qu'il y a déjà eu des plans d'aménagement pour la ville de Québec. On les a vus, ils ont été déposés.

M. Cimon: La ville de Québec, je le répète, n'a pas de plan directeur. Son seul plan directeur...

M. Russell: Vous avez eu des plans routiers, des plans d'aménagement, des esquisses qui ont été soumis, qui ont été discutés... jamais?

M. Cimon: Je regrette de vous contredire, il n'y a jamais eu de plan directeur depuis Samuel de Champlain. Le seul, c'était le plan directeur de l'habitation à Place Royale. Depuis ce temps-là, il n'y en a jamais eu. Si vous voulez savoir, le plan directeur de la ville de Québec, ce sont les promoteurs qui le font, à leur façon.

M. Russell: De toute façon, je n'ai pas les dossiers ici, mais il y a des plans qui ont été dépo-

ses, je ne sais pas si ce sont des esquisses qui ont été soumises et qui n'ont jamais été adoptées ou acceptées par la ville de Québec, qui ont été proposées de toute façon. Est-ce qu'elles ont été acceptées, je n'en sais rien. Mais l'aménagement qui a été fait l'a été à la connaissance de la ville de Québec, avec son approbation et sur la recommandation du conseil d'aménagement du temps.

M. Trottier: Dans des approbations sectorielles.

M. Russell: Sectorielles, oui, je suis d'accord là-dessus. Actuellement, vous voulez corriger tout ceci.

M. Trottier: On l'a rationalisé.

M. Russell: Rationalisé ceci. On est arrivé avec des questions très précises qui demeurent sans réponse actuellement.

Pour essayer de clarifier ou comprendre un peu, ce qu'on verrait pour compléter cette colline parlementaire, c'est quoi? Vous nous avez demandé: Est-ce que ce sont des magasins, si vous voulez employer un mot plus cruel, ou des commerces, ou de l'habitation? Si on peut répondre à cette question, j'en aurai une couple d'autres après.

M. Cimon: C'est l'élaboration de schémas.

M. Russell: C'est le palais de justice qu'on veut déménager ici. Cela fait vingt ans que je suis ici et cela fait vingt ans que j'entends dire qu'on veut déménager le palais de justice.

M. Cimon: Si vous me permettez un dernier mot, M. Rousseau avait commencé à très bien expliquer que si vous voulez absolument une réponse, étant moi-même urbaniste, ce qu'il faut sur la colline parlementaire, c'est un ensemble de fonctions. Il y a peut-être encore de la place pour des bureaux, des magasins, des équipements sportifs pour les fonctionnaires, des bistros, pour que ce soit humain, cette histoire-là, et des habitations. Mais le dosage demande de la réflexion. On ne peut pas vous répondre.

Le Président (M. Marcoux): Le député de Charlesbourg.

M. de Belleval: M. le Président, au tout début de cette commission, le député de Jean-Talon avait exprimé l'opinion que la colline parlementaire était peut-être l'endroit au Québec qui avait été le plus étudié et sur lequel on avait formulé le plus de plans de toutes sortes.

Effectivement, la responsabilité du gouvernement du Québec, dans tous ces plans et dans toutes ces études, n'a jamais vraiment été mise en cause. S'il y a eu de l'improvisation dans le développement de la colline parlementaire — il y en a eu, de l'improvisation — le seul plan qui n'a jamais été mis en application a été celui de l'improvisation, c'est-à-dire de l'inspiration au jour le jour. Il

n'y a jamais eu un seul plan qui a été édicté comme tel, qui a été discuté, et sur lequel un seul gouvernement, quel qu'il soit — je ne veux pas blâmer nos prédécesseurs à ce point de vue, je veux simplement exprimer un fait — ait jamais indiqué quels étaient ses véritables plans en ce qui concernait le développement des activités gouvernementales sur la colline parlementaire, ait jamais voulu rendre de plans publics ni s'engager à les respecter.

De ce point de vue, je trouve très intéressant le début de réponse qu'a fourni M. Rousseau et je pense qu'on pose mal la question aux experts. On l'a toujours mal posée. On pense que ce sont des experts, des urbanistes, etc., qui vont nous fournir des réponses magiques. C'est d'abord au gouvernement de dire ce qu'il veut.

Par exemple, pourquoi le ministère des Transports est-il sur la colline parlementaire et pourquoi le ministère des Richesses naturelles n'y est-il pas? J'ai une réponse, toute personnelle. Je vais simplement vous conter une anecdote, et cela ne met pas en cause l'ancien ministre des Transports qui est ici, puisqu'il n'est pas responsable du fait que le ministère des Transports soit sur la colline ou n'y soit pas, puisque ce sont ses prédécesseurs qui ont fait le choix. Le sous-ministre des Transports était un homme très puissant, qui avait des relations très particulières...

M. Mailloux: L'actuel?

M. de Belleval: L'ancien sous-ministre; l'actuel, bien sûr, l'actuel, toujours.

Une Voix: Il l'est encore.

M. de Belleval: Et je le dis sans méchanceté. Cela a été mon patron et j'ai été très heureux avec lui, je le dis sans méchanceté. Il avait donc des relations très étroites avec l'ancien premier ministre et l'ancien conseiller principal de l'ancien premier ministre et il désirait avoir son bureau le plus près possible du bureau de l'ancien premier ministre et de l'ancien conseiller du premier ministre. Dans ce sens-là, cela explique largement pourquoi, finalement, le ministère des Transports est allé dans l'édifice J et n'est pas allé au boulevard Pierre-Bertrand, par exemple.

Autrement dit, les préférences personnelles de certains ministres d'avoir leur bureau proche ou, dans le cas qui nous concerne, d'un sous-ministre, d'avoir son bureau proche du centre de décision, tenait lieu de critère de décision. Je pourrais raconter pas mal d'anecdotes de ce genre pour expliquer d'autres choix.

M. Gratton: Cela ne se fera plus, ce genre de choses?

M. Grenier: Est-ce que le ministre me permettrait une question?

M. de Belleval: Non, je ne vous permets pas. Laissez-moi finir. De ce point de vue, il va falloir, une fois pour toutes, et je pense que c'est ce que

nous voulons faire, que le gouvernement dise ce qu'il conçoit comme son siège social, quelles sont les fonctions qu'il désire véritablement voir se situer sur la colline parlementaire. A la limite, il peut décider que tous les ministères doivent être sur la colline parlementaire et on se retrouvera avec 30 000 ou 40 000 fonctionnaires. S'il dit qu'il ne faut pas nécessairement que 40 000 fonctionnaires soient sur la colline parlementaire, il va falloir qu'il dise quels sont ceux qui y seront et pourquoi ceux-là y seront et les autres n'y seront pas.

Quand il aura, de ce point de vue, exprimé ses choix, les aura justifiés publiquement et les aura discutés avec les autorités municipales responsables, bien sûr, la ville de Québec, mais aussi la Communauté urbaine de Québec, parce que ces choix auront des conséquences sur le développement de la ville, mais aussi de la communauté... Je dirais aussi qu'il doit le faire publiquement pour l'ensemble de la province, parce qu'il y aura des choix importants qui pourront être faits et qui auront des conséquences sur d'autres villes du Québec, entre autres le concept de déconcentration de certains édifices administratifs ou de certains services administratifs à l'extérieur même de la ville de Québec, dans le cadre d'une politique d'ensemble de développement régional où on pourrait très bien retrouver des administrations complètes à Trois-Rivières, à Sherbrooke, etc.

Donc, de ce point de vue, il devra expliquer vraiment ses concepts et il devra dire au nom de quelle même politique, non seulement de développement urbain et régional à Québec, mais de développement régional dans l'ensemble du Québec, il fait ses choix. C'est cela, un processus démocratique. C'est cela, le processus qui n'a jamais été fait. Je le dis sans vouloir nécessairement minimiser et discréditer ce qui s'est fait avant. Cela s'est fait dans un certain contexte. Les gouvernements jusqu'à présent, au Québec, n'ont pas été habitués à fonctionner dans un contexte de planification. Ils ont eu peur de la planification, en général, dans tous les domaines, et, au premier chef, dans le domaine du développement urbain, parce que toute planification implique des critères et des contraintes qu'on se donne à soi-même.

Je ne peux pas dire que la tradition démocratique de nos hommes politiques au Québec a été dans ce sens. Elle a plutôt été dans le sens contraire et, en particulier à Québec même où, on le sait, la plupart des choix ont été faits pour des raisons folkloriques, comme celle que je mentionnais tantôt, pour d'autres raisons aussi qui ne sont pas nécessairement inavouables ou criminelles, mais qui répondaient quand même à un style de fonctionnement que je n'ai pas besoin de mentionner, le style de fonctionnement de l'ancien ministre des Finances et du maire de Québec, encore le maire actuel, où, au fond, sur des appels téléphoniques et dans les fonds de bureaux, on décidait de choses qui, au fond, auraient dû être décidées sur la place publique.

Je ne veux pas le dire de façon méprisante ni de façon méchante, mais c'est le cas. Il faut l'admettre, je pense. C'est le style de fonctionnement qu'on a observé durant les dernières années et

c'est de ce style de fonctionnement qu'il faut sortir. Il faut cesser de demander aux urbanistes de nous fournir les solutions. Ce ne sont pas les urbanistes qui vont nous fournir les solutions, ce sont les hommes politiques quand ils auront fait leurs choix et qu'ils les auront défendus.

Bien sûr, les urbanistes, les experts peuvent nous aider à défendre nos choix. Ils peuvent nous fournir des éléments de décision. Ils peuvent nous indiquer quels sont les traquenards dans lesquels on s'en va si on privilégie tel choix ou tel autre, mais il reste qu'il faut mettre, nous, les hommes politiques, nos choix sur la table. C'est ce qui m'amenait à dire au tout début de mon intervention que, finalement, la colline parlementaire, elle est ce qu'elle est aujourd'hui, d'abord et avant tout, à cause du caractère d'improvisation et, au fond, de ce refus de s'engager dans lequel les gouvernements provinciaux, les gouvernements du Québec jusqu'à maintenant ont fonctionné.

D'autres corps ont peut-être leur responsabilité, dans le passé ou dans un passé plus lointain ou récent, bien sûr, la ville de Québec, mais, fondamentalement, quand même, le gouvernement provincial.

Là-dessus, je veux reprendre, en terminant, M. le Président, un seul point; le schéma de la Communauté urbaine de Québec n'est pas, comme vous le savez, obligatoire. La communauté peut faire un schéma, mais il est purement consultatif, ce schéma, dans l'état actuel de la loi, contrairement d'ailleurs au schéma de la CRO, que connaît bien le député de Gatineau, qui est obligatoire, contrairement à la pratique généralement observée dans toutes les grandes villes du monde où il existe un schéma régional, qui est obligatoire pour les municipalités locales.

De ce point de vue, l'ancien gouvernement — je ne peux pas faire le procès de l'ancien gouvernement, ni des anciens ministres, mais il faut quand même dire les choses telles qu'elles sont; c'est le député de Jean-Talon qui, lui-même, a mis le sujet sur la table tout à l'heure — s'est refusé, depuis plusieurs années, depuis six ans, à faire en sorte qu'autour du schéma de la Communauté urbaine de Québec, s'agissent d'autres personnes que de simples urbanistes, avec toute la déférence que j'ai pour eux, et de simples experts, mais d'abord et avant tout des hommes politiques.

Comment des hommes politiques pourraient-ils porter intérêt à un schéma d'aménagement s'ils savent que ce sera tout simplement un document consultatif?

Mais s'ils avaient su que le document était obligatoire, leur réaction aurait été tout autre, parce que l'enjeu aurait été important. C'est le cas de la CRO, en particulier, où les hommes politiques locaux, dans la région de l'Outaouais, se sont intéressés de très près aux aménagements, parce qu'ils savaient qu'un jour, ce schéma serait obligatoire et aurait des conséquences importantes sur chacune de leurs villes. Il y a de nombreuses recommandations qui ont été faites à l'ancien gouvernement à ce sujet, mais il s'est toujours refusé, pour des raisons qui lui sont propres et qui sont propres au style de fonctionnement de l'an-

ancien gouvernement, et, en particulier, de l'ancien ministre des Finances, à faire en sorte que la situation de la communauté urbaine soit régularisée à ce point de vue.

M. Mailloux: M. le Président, si vous me permettez...

Le Président (M. Marcoux): La parole avait été demandée dans l'ordre suivant: le député de Brome-Missisquoi, après, M. Mailloux...

M. Russell: ...je ne veux pas prolonger le débat du tout. J'ai écouté avec beaucoup d'attention les remarques du ministre de la Fonction publique. Je pourrais ajouter beaucoup à ce qu'il a dit. Il y a une seule chose, et je termine là-dessus en disant: Espérons que cela va fonctionner. Je souhaite bonne chance au ministre qui est responsable actuellement.

Le Président (M. Marcoux): M. Mailloux.

M. Mailloux: M. le Président, si vous le permettez, suite à ce que vient de dire mon collègue de Charlesbourg, et en raison de l'absence du député de Jean-Talon, comme il semblerait que tous les gestes qu'a posés le précédent gouvernement ont été sous l'effet de l'improvisation, je voudrais quand même apporter quelques corrections, si vous me le permettez. Je conviens que nous n'avions pas devant nous un schéma d'aménagement qui nous permette de poser tous les gestes que nous aurions espérés, mais je me rappelle quand même que, lors des discussions auxquelles la ville de Québec a été partie de même que devant les urbanistes de la ville de Québec, il y avait une volonté bien arrêtée depuis quelques années qu'aucune autre construction ne pourrait être permise sur la colline parlementaire ou dans son bassin immédiat. C'est la raison pour laquelle j'avais demandé, au moment où j'étais ministre des Travaux publics, suite à l'étude qu'avaient faite les fonctionnaires de ce ministère — je vois que M. Careau est ici — et devant les demandes syndicales et l'expansion possible de services gouvernementaux, que, pour les espaces dont on parlait à ce moment qui rejoignaient autant que 3,5 millions de pieds de plancher, et qui ont été ramenés, et par le précédent gouvernement et par l'actuel gouvernement, à des proportions plus raisonnables, en dehors de l'agrandissement de La Laurentienne, ce soit vers la pointe ouest de Sainte-Foy que soit dirigée la construction d'un édifice important. Il y avait une raison quand même primordiale à cela, sur laquelle tout le monde était d'accord: chaque édifice à construire ne devrait pas apporter de construction routière supplémentaire. Je pense que le bassin du Québec métropolitain était parfaitement pourvu. Il n'y avait aucun investissement à faire dans la pointe ouest de Sainte-Foy. Nous avions également, en raison de difficultés financières de la basse-ville de Québec, émis l'opinion, qui était d'ailleurs partagée par la ville de Québec et par la communauté urbaine, que c'était le temps de donner un coup de barre pour que

des édifices soient construits soit dans le quartier Saint-Roch, soit près du boulevard Dufferin-Montmorency, de même que sur le boulevard Pierre-Bertrand, dans le comté du député qui vient de par là.

M. de Belleval: C'est le comté de Vanier. Cela ne fait rien, c'est voisin.

M. Mailloux: Le comté de Vanier. Il est indiscutable que le gouvernement avait fait son lit et qu'aucune construction ne pouvait se faire sur la colline parlementaire tant et aussi longtemps qu'une étude ne serait pas complétée. Quant à l'affirmation qu'a faite le député de Charlesbourg, au sujet de celui qui agissait comme sous-ministre principal durant le temps où j'ai été et que lui-même était au service, je dois dire qu'il y avait peut-être des sous-ministres influents dans les ministères, mais il y a d'autres critères qui faisaient que certains ministères devaient être sur la colline parlementaire. Il ne faut pas avoir été très longtemps dans la vie parlementaire — je pense que c'est un phénomène que connaîtront les députés du Parti québécois — pour savoir qu'il y a certains ministères vers qui les gens vont tous les jours, toutes les semaines, tous les mois. Je ne sais pas qu'un ministère comme celui du Revenu, même s'il n'est pas près de la colline parlementaire, amène des difficultés profondes à tous les citoyens de la province de Québec et des déplacements profonds. Je ne suis jamais allé, dans quatorze ans, au ministère du Revenu et je pense que vous n'irez pas souvent non plus. Alors, qu'il soit en banlieue de la ville, il n'y a pas de problème particulier. Mais il y a des ministères, comme les Affaires sociales ou d'autres, qui sont près des préoccupations des gens et c'est un peu dans cet esprit qu'on avait décidé que certains ministères devaient être plus près des préoccupations des citoyens du Québec.

M. Gratton: M. le Président, question de règlement. Je suis très intéressé par les propos tenus par le ministre de la Fonction publique, aussi bien que par mon collègue de Charlevoix, sauf que je me demande si le mandat de la commission n'est pas d'entendre les invités. Je les vois là qui s'endorment presque, parce que, eux, ils ne sont peut-être pas aussi intéressés. Je me demande si on ne pourrait pas conclure vis-à-vis d'eux.

Le Président (M. Marcoux): Une minute! Puisque vous voulez qu'on mette fin plus rapidement ou qu'on revienne à nos invités, une minute au député de Mégantic-Compton, ensuite le ministre et ce sera tout.

M. Grenier: Les propos du ministre de la Fonction publique nous intéressent. Je suis heureux de constater... Je le savais un homme intelligent, mais je viens de me rendre compte que c'est un homme de grand jugement, parce qu'il a pris à son compte les paroles que j'avais prononcées, cet après-midi, quand je suis intervenu en disant que le rôle du gouvernement, c'était d'avoir une

définition d'abord de ses intentions et de l'utilisation de la colline parlementaire. Je pense que le ministre des Transports avait dit qu'on venait ici pour entendre des gens, c'est bien sûr, mais vu que cela a été, avec pas mal de vérité, du va-comme-je-te-pousse pour les dernières années qu'on a passées dans l'aménagement de la colline parlementaire, il serait peut-être bon qu'à partir de maintenant, ces gens, qui sont devant nous, sentent que ce nouveau gouvernement, avec un nouveau style, a l'intention de se faire un nid et de décider que l'utilisation se fera de telle façon, pour donner une certaine orientation, afin que ces gens disent: A partir de maintenant, il y a quelque chose qui se fera.

M. de Belleval: Question de privilège, M. le Président. Je regrette, cependant, mais je ne veux pas, non plus, me laisser charrier. Tout à l'heure, nous avons posé une question, entre autres, à l'urbaniste de la ville de Québec. Je veux bien croire qu'on est ici pour écouter les gens. Mais justement, on a coupé l'exposé qu'il allait nous faire. A mon avis, une chose tout à fait cruciale, à nos questions: il a commencé à nous répondre qu'il ne pouvait pas nous donner les réponses. C'était d'abord à nous, au fond... C'est là-dessus que j'ai voulu expliciter. Je m'en excuse si je vous ai ennuyé et si j'ai pris le temps de la commission.

M. Gratton: Au contraire, le député de Mégantic-Compton a trouvé que vous aviez raison.

M. Grenier: Je m'excuse. ...dérangé par quelqu'un. J'ai dit que vous étiez un homme très brillant et un homme de jugement.

M. Lessard: M. le Président, en commentaire et en conclusion du témoignage qui nous a été donné par le Comité d'aménagement de la ville de Québec et en relation avec la Communauté urbaine de Québec, je voudrais quand même revenir aux objectifs que j'avais fixés au début de cette commission parlementaire.

Je voudrais dire que notre objectif n'était pas de se retrancher derrière cette commission parlementaire pour éviter de prendre des décisions. Nous aurons des décisions à prendre et nous les prendrons. Mais j'ai souligné que c'était la volonté du nouveau gouvernement de consulter la population avant de prendre ces décisions qui devront être prises. J'ai même dit qu'après la commission parlementaire, il importera d'avoir en tête que le gouvernement du Québec devra, au terme de cette commission et dans un délai le plus court possible, se donner une politique d'aménagement de la colline parlementaire.

Nous avons l'intention de nous donner une telle politique, mais nous avons eu l'intention aussi de consulter les organismes qui sont impliqués dans ce secteur. Comme ministre des Travaux publics, à la suite de cette commission parlementaire, j'aurai à prendre des décisions non pas dans les nuages, mais concrètement. Le député de Vanier, je pense, a posé un certain nombre de questions concrètes.

Il me semble qu'il n'appartient pas aux urbanistes de prendre des décisions à notre place, mais il appartient aux urbanistes, qui ont quand même un schéma d'aménagement — c'est même le deuxième — de nous préciser si, oui ou non, le dosage ou l'équilibre actuel de la colline parlementaire doit rester stable ou doit être modifié.

C'est dans ce sens-là que nous aurons, nous, comme... En fait, j'aurai, comme ministre des Travaux publics, à prendre des décisions, par exemple, concernant la Sûreté du Québec, concernant le projet Atlific, concernant le projet Québec, concernant le couvent des soeurs du Bon-Pasteur, vis-à-vis, par exemple, de Place de la Justice. Ce sont des problèmes qui sont concrets, qui sont là. Ils ne sont pas dans les nuages. C'est dans ce sens que j'ai convoqué cette commission parlementaire. En temps et lieu, je prendrai des décisions. Mais il me semble que, quoique votre mémoire ait été très bien préparé, je vous dis que j'aurais pu avoir beaucoup de questions à poser, j'ai l'impression qu'on joue, à un certain moment, qu'on ménage la chèvre et le chou.

Il me semble que l'objectif de cette commission est de vous consulter. Peut-être ne serons-nous pas d'accord avec vous. Peut-être dirons-nous que vos recommandations, par exemple, ne sont pas valables, mais nous aurons à dire quelque chose; par ailleurs, on vous pose des questions bien précises et je suis habitué de travailler concrètement.

Je comprends que des schémas d'aménagement, c'est important et qu'il y a des choses concrètes là-dedans, mais vous en avez un. On a le résumé ici du schéma d'aménagement et les questions que je pourrais vous poser — et j'arrête ici — en relation avec votre schéma d'aménagement, schéma 1975 par rapport à l'autre schéma 1969...

Si vous aviez à prendre une décision concernant Trizec, à prendre une décision concernant le couvent Bon-Pasteur, vous feriez quoi? Ou à prendre une décision, par exemple, concernant les édifices à bureaux? Est-ce assez ou non? Continue-t-on dans le sens où cela a été fait depuis quelques années ou bien dit-on: Stop? On dit: On arrête?

C'est ce que j'ai besoin de savoir de vous. Si je ne le sais pas, à ce moment, je prendrai mes décisions avec mes collègues et après cela, ne venez pas nous dire qu'on n'a pas pris nos responsabilités. On les prendra, mais il me semble qu'il y a moyen de se consulter et de se dire ouvertement: Voici, c'est cela qu'on pense et il me semble que cela aurait pu être plus clair que ce ne l'a été ce soir.

M. Cimon: Est-ce possible, en trente secondes, M. le Président, de remercier d'abord...

Le Président (M. Marcoux): Plus qu'en trente secondes. Vous pouvez évidemment réagir à...

M. Cimon: Vous devenez généreux avec...

Le Président (M. Marcoux): C'est la première

fois que je préside. Je me réajuste. Je constate que les députés ont été très intéressés par votre mémoire et qu'ils préfèrent peut-être aller plus au fond de votre mémoire, quitte à reporter d'autres mémoires à demain, mais... On essaie de se rajuster.

M. Cimon: La seule parole que je désire prononcer est de remercier d'abord le ministre des Transports, des Travaux publics et de l'Approvisionnement de nous avoir invités. Nous regrettons; apparemment, notre témoignage ne l'a pas complètement satisfait et je crois que peu d'urbanistes peuvent satisfaire à des questions précises parce que l'urbanisme est quelque chose de continu. Mais, ce qui me reconforte comme président de la commission d'aménagement, est l'éclairage assez formidable de certains députés qui ont parlé avec une grande limpidité, soit dans l'Opposition ou dans le parti au pouvoir. Et, j'aimerais simplement ajouter à l'exposé tellement clair et limpide du ministre de la Fonction publique que toutes les décisions que le ministre des Transports, des Travaux publics et de l'Approvisionnement aura à prendre et qu'il nous a énumérées, sont des décisions sectorielles et qu'il doit d'abord, à mon humble avis, prendre une décision globale et une fois que la décision globale qui a été fort bien expliquée par M. de Belleval sera prise, les décisions sectorielles seront faciles parce qu'elles auront une référence à une philosophie globale.

Alors, si notre message n'est pas assez clair, je regrette, mais je crois que dans les choses complexes... Je laisse la parole à M. de Belleval. J'ai peut-être mal interprété.

M. Lessard: Si nous avons pris cette décision globale, nous n'aurions pas de commission parlementaire.

M. Cimon: Oui, parce que la commission parlementaire est pour éclairer la décision globale que vous aurez à prendre.

Le Président (M. Marcoux): A l'ordre! Je pense que le débat pourrait... Sur une question de contenu?

M. Gratton: Oui, en fait...

Le Président (M. Marcoux): Une remarque finale?

M. Gratton: Au nom de l'Opposition officielle, je voudrais remercier ces gens de la CUQ et leur dire que personnellement, j'ai très bien compris et je partage entièrement leur avis. Ce n'est pas aux urbanistes à répondre à des questions précises avant de connaître les intentions du gouvernement et je note également que du côté du gouvernement, on ne semble pas être d'accord entre le ministre de la Fonction publique et le ministre des Transports, des Travaux publics et de l'Approvisionnement.

Avec plaisir je dis au ministre de la Fonction publique que son exposé, je le partage quant au contenu de ce que devront être les décisions du gouvernement et j'inviterais le ministre de la Fonction publique à renseigner son collègue des Travaux publics à ce sujet.

Le Président (M. Marcoux): Alors, je crois que la commission va atteindre son objectif de susciter...

M. de Belleval: M. le Président, je m'excuse, mais juste une chose, quand même...

Le Président (M. Marcoux): Non. Je m'excuse. A moins que vous n'invoquiez, soit une question de règlement ou... On ne peut accepter les questions de privilège en commission. Alors, je vais remercier, au nom de tous les membres de la commission...

M. Cimon: M. le Président, je souhaite, pour mettre une touche d'humour là-dedans, parce que cela a été assez ardu, au nouveau gouvernement de ne pas prendre la décision de ne pas prendre de décision.

Le Président (M. Marcoux): En commission parlementaire, je pense que ce sont les invités qui ont le dernier mot, je pense que vous avez conclu. Je vous remercie beaucoup, au nom de tous les membres de la commission, d'être venus témoigner et je crois que par les questions que vous avez eues, les membres ont manifesté leur intérêt pour votre mémoire. J'inviterais maintenant M. Pierre Mathieu ainsi que les personnes qui l'accompagnent, au nom de la Commission de transport de la communauté urbaine de Québec, à s'approcher et à nous présenter leur mémoire.

M. de Belleval: M. le Président, pendant que ces gens s'approchent, j'aimerais tout simplement souligner au député de Gatineau que je comprends l'impatience du ministre des Transports et des Travaux publics. Il a devant lui une dizaine de dossiers bien particuliers sur lesquels il aimerait, le plus tôt possible, avoir des réponses très particulières. Je pense qu'il faut comprendre aussi son impatience et son souci d'avoir une réponse à des problèmes très immédiats qui se posent.

Le Président (M. Marcoux): Avant que... Je m'excuse...

M. Gratton: Tout en comprenant, moi aussi, son désir de régler des problèmes au jour le jour et qu'on ne peut pas les régler de la façon que regrettrait le ministre de la Fonction publique tantôt, parce qu'on retomberait dans les mêmes défauts des anciens gouvernements dont il a tellement parlé. Il va comprendre.

Le Président (M. Marcoux): Alors, j'invite...

M. de Belleval: ... des Travaux publics, un éclairage...

Le Président (M. Marcoux): A l'ordre, messieurs! J'invite M. Pierre Mathieu à présenter le mémoire de la Commission des transports de la Communauté urbaine de Québec et à nous présenter la personne qui l'accompagne.

**Commission de transport
de la Communauté urbaine
de Québec**

M. Mathieu (Pierre): M. le Président, si vous me le permettez, je vais vous présenter M. Hinse, qui est directeur du transport à la Commission du transport.

Le Président (M. Marcoux): Il faudrait être certain qu'on ait le temps d'entendre votre mémoire au complet et que les membres aient le temps de poser des questions. Donc, il faudrait que vous présentiez votre mémoire le plus rapidement possible, dans une vingtaine ou une trentaine de minutes, pour que la période des questions soit la plus complète possible.

M. Mathieu: Je vais me plier à votre demande. Alors, M. le Président, messieurs les membres de la commission, je veux remercier la commission parlementaire des travaux publics d'avoir invité l'organisme que je représente à donner son point de vue relativement à l'aménagement de la colline parlementaire. Nous nous en réjouissons d'autant plus que c'est une première pour nous de pouvoir nous exprimer publiquement, voire de nous impliquer avant qu'une décision définitive ne soit prise eu égard aux responsabilités que nous devons assumer a posteriori.

Trop souvent, messieurs les membres de la commission, les organismes responsables du transport en commun ont été les derniers à être saisis des intentions de changements dans l'aménagement urbain, alors que nous aurions dû être parmi les premiers à nous y impliquer dans les modifications pouvant, à la limite, perturber le système de transport des citoyens et leur environnement. Qu'il nous suffise de mentionner l'exemple de la ville de Charlesbourg — ici j'ai pris une municipalité, j'aurais pu en prendre d'autres — qui, il y a quelques années, avait aménagé tout un secteur dans l'optique de dissuader la circulation automobile par une configuration toute particulière des rues. Aujourd'hui, c'est au prix de combien d'efforts que nous pouvons, tant bien que mal, desservir ce secteur. Ce jugement de valeur ne s'inscrit aucunement dans une volonté de se substituer à qui que ce soit dans le processus de la prise de décision. Cependant, nous manquerions un tant soit peu aux responsabilités de notre rôle en nous en abstenant.

Point n'est besoin de rappeler, M. le Président, l'importance sans cesse croissante de notre rôle dans le cadre des solutions de rechange, principalement la crise actuelle de l'énergie. De ce

fait, nous observons depuis quelques années une reprise de l'intérêt à l'égard du transport en commun, tant au niveau gouvernemental qu'à celui de la collectivité en général et nous nous en félicitons. L'essor de l'automobile, particulièrement depuis le début des années soixante, a relégué le transport en commun à un rôle secondaire ou, au demeurant, de ceux qui n'avaient pas d'autre choix.

Dès lors, l'utilisation du sol par l'envahissement du flot automobile, la diminution du nombre d'usagers dans le transport en commun et l'augmentation des coûts d'exploitation ne permettraient plus d'offrir un transport collectif adéquat sur une base financièrement rentable, d'où la création d'organismes publics de transport.

En outre, cette augmentation du nombre de véhicules automobiles a accéléré l'aménagement d'infrastructures en plein centre des milieux urbains, ce qui a eu pour effet de dégrader l'environnement et de faire disparaître les espaces verts et tout ça, à quel prix?

La pollution de l'air, le bruit, la poussière et le dérèglement psychologique des individus engendré par la congestion automobile, les risques d'accidents, etc., semblent de plus en plus difficiles à supporter. Qu'il nous suffise de mentionner les pressions sans cesse croissantes et constantes et combien de fois, justifiées, de groupes de citoyens et d'un grand nombre d'organismes impliqués à l'égard de la protection de l'environnement pour nous en convaincre. Il ne s'agit pas, estimons-nous, de remplacer intégralement l'automobile qui continuera à assumer une bonne part des déplacements urbains. Il faut, néanmoins, concevoir un système de transport en commun qui permettra d'éviter de continuer de développer des infrastructures routières et minimiser les inconvénients qui en découlent comme la dégradation du milieu.

Il faudra, comme conséquence d'une telle orientation, assurer aux organismes de transport public les fonds nécessaires à leur développement et trouver le moyen de leur transférer des investissements d'autres secteurs pour éviter que nous ne soyons les seuls à supporter les dépenses du développement des services de transport.

Ainsi, la volonté des ministères concernés par l'aménagement de la colline parlementaire, telle qu'exprimée dans le communiqué d'accompagnement, nous invitant aux présentes audiences, coïncide avec les objectifs socio-économiques de la commission de transport. Bien que sensibilisés aux problèmes très particuliers du projet de démolition du couvent des religieuses du Bon-Pasteur et des incidences socio-économiques, nous ne saurions nous satisfaire de traiter cet aménagement sans regarder l'ensemble du problème de l'aménagement, non seulement de la colline parlementaire, mais aussi celui de tout secteur dans leur interrelation directe avec le transport en commun.

Cette façon d'envisager le problème s'explique, croyons-nous, par le type de services que la commission de transport doit maintenir et devra

développer, pour permettre à tous ceux qui, quotidiennement, auront à se rendre principalement, pour leur travail, au centre-ville de Québec.

Il y a quelque temps déjà, on inaugurerait l'ouverture de l'autoroute Dufferin-Montmorency afin de faciliter l'accès de l'automobile au centre-ville de Québec. Bien que cet objectif demeure valable en soi, il n'en demeure pas moins que cet élément d'une politique de développement urbain devrait, pour nous, être le dernier.

Dorénavant, nous estimons que toute augmentation du nombre des déplacements doit être assumée par le système de transport collectif, sinon on devra encore continuer à faire couler le béton en plein centre-ville. A l'heure actuelle, la répartition modale par transport en commun est de 37%. Ce pourcentage exprime la proportion des déplacements au centre-ville de Québec au moyen du transport collectif. Si on veut éviter des investissements considérables pour les années qui viennent, le transport collectif devra assurer 47% des déplacements en 1987 et 50% des déplacements en 1995, ce que nous pouvons considérer comme conservateur.

A la lumière de ce qui précède, nous allons tenter de voir dans quelle mesure la construction éventuelle de nouveaux édifices sur la colline parlementaire influencerait sur le service que notre organisme est appelé à donner aux usagers potentiels de ce territoire spécifique et cela, dans une optique de minimisation des coûts.

L'addition de plusieurs milliers de nouveaux emplois sur la colline parlementaire se traduirait en appliquant le principe de la répartition modale par une augmentation des usagers assumée par le transport en commun.

Or, les ressources que nous possédons actuellement ne pourraient nous permettre de satisfaire à la demande. Par contre, nous prenons présentement des décisions importantes et ce problème va être réglé. A moins qu'il y ait une volonté collective de la part de tous les niveaux de décision de donner priorité aux investissements dans le transport collectif, de permettre le développement de certaines techniques et de prendre certaines décisions qui sont souvent simples et qui permettent d'améliorer la qualité du service et, par le fait même, favoriser son utilisation.

Parmi les listes des moyens techniques et des décisions que nous souhaiterions voir s'appliquer, nous mentionnons les principales: suppression du stationnement sur les voies empruntées par le transport collectif, surtout aux heures de pointe, tenant pour acquis qu'une rue est faite pour y circuler.

Programme de voies réservées qui a été fort concluant jusqu'à ce jour, voire réserver des rues ou sections de rues uniquement au transport collectif.

Aménagement privilégié des zones d'arrêt et de correspondance.

Priorité aux autobus aux carrefours.

Enfin, c'est un ensemble de suggestions ou de décisions qui peuvent être prises. Quelles que soient les techniques et les décisions qui pour-

raient être arrêtées, s'il y a augmentation de la clientèle à cause d'une augmentation des emplois, ceci se traduirait directement par une augmentation du nombre de véhicules et des frais d'exploitation.

Afin de minimiser les coûts, la collaboration des grands employeurs sur la colline parlementaire, au niveau de l'utilisation à une plus grande échelle des horaires variables d'emploi, pourrait favoriser, tant le matin que le soir, un plus grand étalement des déplacements.

L'expérience de l'instauration d'une telle politique à Ottawa, où le principal employeur est le gouvernement, comme ici, à Québec, a permis d'étalement près de 15% des déplacements sur une période plus longue qu'auparavant. Un tel décalage a eu comme effet de réduire le nombre de véhicules en service et, par voie de conséquence, réduire les dépenses au niveau du fonctionnement et au niveau des équipements.

Par ailleurs, si l'intention des autorités gouvernementales est de trouver des solutions de rechange pour localiser ses besoins futurs, nous serions enclins, en tant qu'organisme responsable, à proposer ces localisations à des endroits situés sur les axes forts de circulation empruntés par les parcours du transport en commun. Ce faisant, nous favoriserons un échange des déplacements permettant à chaque autobus, tant à l'aller qu'au retour, sur un parcours donné, de cueillir une plus grande proportion d'usagers.

A l'heure actuelle, les déplacements sur le plateau haute-ville, entre Québec et Sainte-Foy, nous permettent d'en voir les effets bénéfiques. L'attraction créée par l'Université Laval et le centre-ville de Sainte-Foy et celle créée par la colline parlementaire nous permettent de visualiser ce que nous expliquons.

Incidemment, en localisant ces nouveaux édifices dans la basse-ville de Québec ou à Charlesbourg, on favoriserait un phénomène analogue à celui de la haute-ville. Actuellement, nous remplissons à pleine capacité nos autobus se dirigeant vers un seul lieu principal générateur d'emplois comme la colline parlementaire et ceux-ci reviennent presque vides. En privilégiant des points de localisation, on diviserait la clientèle en permettant une meilleure utilisation des ressources.

M. le Président, que l'on cesse, une fois pour toutes, de nous situer des centres d'emplois dans les champs, ce qui nous oblige, comme c'est le cas pour le complexe scientifique de Sainte-Foy, à conduire les usagers le matin et à aller les chercher le soir, sur des bases contractuelles dispendieuses, étant dans l'impossibilité d'y donner un service régulier de transport en commun, vu la sous-utilisation des ressources en dehors de ces heures.

Il va de soi que de telles approches aux problèmes ne diminuent en rien la mise en application des autres moyens que nous préconisons pour favoriser le transport en commun. De plus, si toutes les autorités concernées collaborent à la mise en oeuvre des approches citées, elles contri-

bueront non seulement au mieux-être des usagers du transport en commun, mais à celui de tous les citoyens.

Nous sommes conscients, M. le Président, que la présente réflexion ne vous apportera qu'un éclairage à l'intérieur du cadre général de vos préoccupations. Toutefois, aurions-nous réussi à l'orienter dans une direction favorable que nous aurions joué notre rôle en tant qu'organisme responsable et nous vous remercions de nous avoir donné cette occasion.

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

M. Lessard: M. le Président, disons que je vais changer de chapeau et que je vais parler un peu en tant que ministre des Transports. L'approche qui nous est faite par la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec entre exactement dans les priorités de ce gouvernement.

En effet, je pense bien que nous sommes rendus à un point où nous devons envisager le développement du transport en commun. Que ce soit dans les villes américaines ou que ce soit ici, au Québec, chaque fois que nous avons tenté de développer des axes routiers qui se dirigeaient vers les centre-ville, nous avons tout simplement eu comme résultat d'engorger de plus en plus les centre-ville.

Que ce soit à Montréal...

En fait, un rapport devra être présenté d'ici le mois de juillet, soit le rapport du comité de transport de la région métropolitaine, qui a d'ailleurs été mis en branle par l'ancien ministre des Transports, nous aurons des décisions très importantes à ce sujet, mais ceci met aussi en cause des ressources considérables.

Par ailleurs, il faut toujours envisager, lorsque nous investissons des ressources considérables dans le transport en commun, que nous devons couper d'autres investissements, que ce soient les autoroutes ou d'autres constructions. Dans la région de Québec aussi, nous devons essayer d'avoir une politique d'intégration de l'ensemble des Transports en commun. Il est certain que, d'ici deux ou trois ans, la véritable préoccupation du ministère des Transports, si on excepte la continuation d'un réseau routier dans les régions périphériques où le réseau nécessite quand même d'être complété, ce sera de nous pencher sérieusement sur une politique de transport en commun. Nous aurons d'ailleurs, au cours de cette session, à présenter une loi, la loi constituant les corporations intermunicipales, qui devait être présentée sous l'ancien gouvernement, afin justement d'associer les communautés urbaines au gouvernement pour le développement du transport en commun.

C'est donc vous dire que les objectifs que vous poursuivez s'identifient, je pense bien, aux objectifs du ministère des Transports.

Par ailleurs, suite à votre mémoire, je m'interroge un peu et je voudrais que vous explicitiez un peu un certain nombre d'affirmations. Je souscris entièrement aux recommandations de la page 6 et

de la page 7, les cinq recommandations que vous faites, et qui ne nécessiteraient pas des investissements considérables. Mais lorsque vous dites, à la page 6: "L'addition de plusieurs milliers de nouveaux emplois sur la colline parlementaire se traduirait, en appliquant le principe de la répartition modale, par une augmentation des usagers assumée par le transport en commun", la question que je me pose — je pense que vous y répondez un peu plus tard dans votre mémoire — c'est s'il n'y a pas conflit entre, d'une part, la rentabilisation du transport en commun par la construction d'édifices au niveau de la colline parlementaire et la décentralisation, comme vous le dites un peu, vers les champs.

Comme responsable de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec, quelle serait pour vous, en tenant compte de cette politique de transport, la meilleure politique de localisation des édifices administratifs?

Vous dites: D'une part, il ne faut pas que cela aille vers les champs. Je suis d'accord, il faut rentabiliser les infrastructures existantes, mais, par ailleurs, vous dites: Si on localise les édifices administratifs sur la colline parlementaire, on rentabilise encore notre système de transport en commun. J'aimerais que vous me précisiez un peu quelle serait votre politique à ce sujet.

M. Mathieu: Je pense que s'il y avait concentration des emplois au niveau de la colline parlementaire, c'est-à-dire de l'addition de nouveaux emplois, si, à ce moment, cette décision était prise et qu'on veuille minimiser les coûts d'exploitation du transport en commun, il faudrait, à ce moment, agir au niveau des heures de travail. Sinon, ce qu'on appelle nous autres, l'heure de pointe, celle qui devient la plus onéreuse, va grimper dramatiquement et, à ce moment, il reste qu'il y a un équipement ou des ressources qui seront moins utilisés en dehors de ces heures. S'il y avait possibilité, par des décisions, d'étaler les heures de travail, il est définitif qu'à ce moment, on peut au moins minimiser les coûts de fonctionnement. Je fais une restriction là-dedans et je me dis que cet étalement des heures de travail, c'est ni plus ni moins adopter un nouveau mode de vie. Si les gens sont prêts à se payer ce nouveau mode de vie, à étaler leurs heures d'entrée au bureau comme leurs heures de sortie, on va sauver au niveau du transport en commun ou au niveau des investissements, mais, par contre, si on ne veut pas accepter ce nouveau mode de vie, d'un autre côté, il faudra accepter les investissements qu'on devra faire au niveau du transport en commun.

Par contre, si, au lieu de prendre cette formule de centralisation dans un lieu donné qui serait la colline parlementaire élargie — pas seulement l'édifice du gouvernement — on veut, à ce moment, décentraliser les édifices du gouvernement ou d'autres ou les édifices publics, je pense qu'il y a une décision à prendre. C'est d'aller les placer vers les axes forts de transport, de façon à pouvoir, avec l'équipement que nous avons ou que nous aurons, si vous voulez, maximiser l'utilisation

de tout cela, de nos ressources, pour être capable, par un mouvement pendulaire, de toujours avoir nos véhicules avec une utilisation maximale, tandis que, comme j'expliquais tantôt, dans le cas de Charlesbourg, le plateau de la haute-ville correspond un peu à cette formule. On a tout de même des pôles d'attraction à l'est comme à l'ouest. A ce moment, cela nous permet d'utiliser nos parcours de la haute-ville de façon assez intéressante.

Par contre, à la basse-ville, on sait que c'est un mouvement vers le centre-ville. Quand on retourne vers le nord, vos véhicules sont presque vides.

M. Lessard: Autrement dit, si je vous comprends bien, pour la Commission de transport de la région urbaine de Québec, nous sommes, au niveau de la colline parlementaire, rendus à un maximum. Même là, il faudrait probablement envisager la possibilité d'étaler les heures de travail.

M. Mathieu: Assurément.

M. Lessard: Si on décide de construire, là, le problème peut devenir considérable pour votre commission de transport.

M. Mathieu: A moins qu'on prenne des décisions importantes au niveau du décalage des heures.

M. Lessard: D'accord. Maintenant, vous dites, à la page 8 de votre mémoire, qu'en tant qu'organisme responsable, vous seriez enclin à proposer ces localisations à des endroits situés sur les axes forts de circulation empruntés par les parcours du transport en commun. J'aimerais que vous me précisiez un peu quels sont, selon vous, selon la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec, ces axes forts.

M. Mathieu: Je pense que si on regarde actuellement les axes forts du transport en commun, il y a d'abord deux axes extrêmement importants, c'est celui du plateau de la haute-ville, qui est l'axe est-ouest, les trois principaux parcours, le 7, le 8 et le 11 y donnent le service; au niveau de l'axe nord-sud, c'est la première année, en partant dans Charlesbourg et en montant. Cela se comprend, c'est peut-être le seul axe routier intéressant et qui va pénétrer jusqu'au nord. Or, on sait qu'actuellement, toute la concentration du transport se fait sur cet axe. D'ailleurs, il suit aussi le développement. Il y a deux axes secondaires. Il y en a un qui va vers l'agglomération de Beauport, et un autre qui va poursuivre vers l'Ancienne-Lorette et Loretteville. Alors, ce sont d'abord deux axes extrêmement importants et deux axes secondaires. Le reste, c'est là que les problèmes sont, au niveau du transport en commun à Québec. Ce sont des axes où la population est décimée et où, bien des fois, on retrouve un centre d'emplois, à un moment donné, qui est ni plus ni moins dans un champ et qui nous occasionne de drôles de problèmes.

M. Lessard: J'aurai une dernière question concernant les champs, à la page 9. "Que l'on cesse, une fois pour toutes, de nous situer des centres d'emplois dans les champs". J'aimerais que vous nous donniez des explications à ce sujet. Par exemple, dans le cas de l'Industrielle ou dans le cas de Bourgneuf, pour vous, en relation avec la politique de rentabilisation du transport en commun, est-ce qu'il s'agissait là de décisions qui ne seraient pas conformes à ce que vous affirmez à la page 9?

M. Mathieu: Enfin, ce qui a été préconisé dans le Bourgneuf, le plus que je peux vous dire, c'est que la commission de transport a été peu consultée. On a prévu une forme de développement. Lorsque mes gens ont regardé peut-être le rapport du Bourgneuf, on s'est posé des questions. Ce qui est intéressant pour nous ici, ou ce dont on peut faire part, c'est que lorsque l'on projette des plans d'aménagement de nouveaux secteurs ou ces choses, je crois qu'on devrait être une partie extrêmement intéressée, parce qu'on peut, d'une part, nous mettre de côté dans ces choses. Par après, on nous demande d'aller donner un service.

Cela ne correspond pas nécessairement aux techniques, si vous voulez, ou aux moyens de transport qu'on peut y placer. Tantôt, je parlais du cas de Charlesbourg, ce n'est pas pour... On a fait un paquet de rues, si vous voulez, pour réduire la vitesse de l'automobile. Mais, par contre, après, on veut y avoir du transport en commun. Là, on est — excusez le mot — dans des culs-de-sac, dans des petits bouts de rues et ces choses-là. C'est impossible de donner satisfaction à toute la clientèle.

Je pense qu'on est toujours pris, et à venir jusqu'à présent, c'est malheureux. On est un peu à la remorque du développement. On n'était pas présent au moment où le développement était planifié. Je ne veux pas regarder les raisons pour lesquelles cela s'est fait. Je pense qu'il y a une raison historique. Le transport en commun comme tel, cela a toujours été le dernier. C'est lui... Prométoï dans ce qu'on te donne et ça finit là. Je pense que ça, c'est tout de même intéressant, parce qu'on voit qu'aujourd'hui, on est consulté.

M. Lessard: Autrement dit, vous êtes obliques de payer les pots cassés ou payer les déficits quand on décide d'un développement dans des régions ou dans des coins, en fait, qui, ne sont pas véritablement couverts ou rentables pour vous autres, alors que, par ailleurs, on pourrait rentabiliser d'autres axes.

M. Mathieu: Oui, et il n'y a pas seulement une question de coût d'exploitation aussi là-dedans. Il y a une question de bons services, parce que si ce n'est pas propice au transport en commun, c'est définitivement la qualité du service aussi qui en mange et en prend pour son rhume. C'est là qu'on nous accuse, si vous voulez, de ne pouvoir donner un bon service, de ne pas aller vite ou de transporter nos gens quasiment dans des cercles et des

circuits infernaux. Cela se comprend. On est obligé de suivre la trame urbaine qui nous est dessinée.

Le Président (M. Marcoux): Le député de Charlevoix.

M. Mailloux: Je m'efforcerai d'apporter des questions qui concernent directement le transport par rapport à la colline parlementaire. Avant de poser ces questions, je voudrais faire deux observations. La première concerne directement le président de la Commission de transport, M. Mathieu. Ce n'est pas par flatterie que je voudrais dire toute l'appréciation que j'ai du travail qu'a fait M. Mathieu depuis qu'il est à la présidence de la commission. Je pense que depuis sept ans — je n'ai malheureusement pas connu ses prédécesseurs — il ressort que la préoccupation de tous les instants de M. Mathieu a été de faire en sorte que le transport en commun dans la région de Québec soit le meilleur possible, en tenant compte des difficultés auxquelles on a à faire face avec la concurrence de l'automobile. De toute façon, je pense que les améliorations qui ont été apportées, les tentatives qui ont été faites de couloirs réservés ou d'abris pour les usagers et autres tentatives semblables ont quand même donné un essor nouveau au transport en commun dans le difficile bassin que la Commission de transport de Québec a à desservir.

Avant de venir à la colline parlementaire, je voudrais faire une remarque, parce que c'est la deuxième fois qu'on revient avec la structure du boulevard Dufferin-Montmorency. Quand on vient de Charlevoix, avec une nature aussi verdoyante et aussi plaisante à regarder, je dois avouer que, sans être urbaniste moi-même, ni architecte, ce n'est pas la meilleure. Mais je pense quand même que cette construction reflétait un besoin pour tout le bassin des gens de Limoilou, de Beauport, de Giffard, de Charlevoix ou de la Côte-Nord, et tous ceux qui, principalement, en venant de la colline parlementaire, avaient à circuler à deux reprises, soir et matin sur les artères, et qui ont, comme moi et bien d'autres, constaté que cela prenait une heure, avec les artères qu'on avait auparavant dans ce circuit, avant d'atteindre les limites mêmes de Giffard. Je pense que si ce n'est pas une structure plaisante à voir, elle correspondait quand même à des besoins.

M. le Président, il est indiscutable, que ce soit la Commission de Transport de Québec, celle de Montréal ou d'ailleurs, que vendre la marchandise des transports en commun, ce n'est pas facile avec les habitudes des Nord-Américains. On n'est pas à Paris, ici. On est dans un contexte tout à fait spécial, et probablement que les moyens dont disposent les Nord-Américains sont tels qu'on veut le meilleur transport possible, toujours à sa disposition, sans temps d'attente. C'est encre dans les moeurs des gens.

Tantôt, vous avez fait référence à la colline parlementaire, aux heures de pointe, où il y a surcharge, et à une volonté que vous exprimez de

voir le gouvernement aller vers des horaires différents. En traitant de ce sujet devant le ministre de la Fonction publique, je pense que c'est un bon témoin.

Je pense que, dans les toutes dernières années, il y a eu une tentative de faite dans ce sens. Dans la plupart des ministères, il y a eu un décalage d'heures qui est assez difficile à faire, je l'avoue, parce que faire commencer les fonctionnaires avant huit heures du matin, cela devient extrêmement pénible. L'on sait qu'avec les syndicats, cela a été très difficile d'aller plus loin que huit heures. Les faire entrer après neuf heures, cela devient très difficile également, parce que cela les fait sortir beaucoup plus tard, et il y a un autre phénomène que j'ai constaté durant la discussion qui prévalait à ce moment avec les syndicats. Depuis les dix ou quinze dernières années, souventefois, l'homme et la femme travaillent au parlement. Ils ne travaillent pas toujours dans le même ministère mais ils empruntent le même véhicule et n'aiment pas toujours demeurer sur la colline parlementaire pour prendre leurs repas. Je pense que c'est normal. Ils veulent aussi retourner chez eux par le moyen le plus rapide. Vous n'avez qu'à regarder devant chacun des édifices, tous les jours on voit des hommes qui ramènent leur femme ou vice versa.

Il est indiscutable que le ministre de la Fonction publique aura énormément de difficulté à convaincre les syndicats que l'étalement des heures de pointe puisse être plus large que celui que je viens de décrire. S'il est en mesure de convaincre les syndicats, forcément, que les heures de pointe, on peut les élargir davantage, je pense que cela serait souhaitable pour les transports en commun et que cela serait souhaitable pour éviter la congestion que l'on retrouve à ces heures. Sans qu'on n'en ait fait un comité spécial d'étude, dans les derniers mois, je vous avouerai franchement que j'ai fait faire une analyse de certains coûts par rapport aux déficits énormes que l'on rencontre dans toutes les commissions de transport, dans tous les services de transport en commun, déficits qui vont s'accumulant d'année en année et qui ne sont pas près de se résorber, je pense.

Je me suis toujours demandé si, pour éviter la congestion des artères qu'on a mises en place vers les centre-ville, pour éviter la pollution, pour éviter les nombreux accidents, pour tâcher de rentabiliser davantage les commissions de transport, le ministre de la Fonction publique ne devrait pas continuer une étude personnelle que j'avais fait entreprendre par certains fonctionnaires à savoir qu'on devrait primer tout fonctionnaire qui ferait la preuve qu'il ne se sert pas de son propre véhicule pour se rendre à son lieu de travail. Je pense que cela mériterait une étude approfondie. Les quelques millions qu'on investirait seraient assez vite sauvegardés si l'on pense à la congestion, à la pollution, à l'encombrement, aux victimes d'une trop nombreuse fréquentation des routes, je pense que cela mériterait d'être poussé plus loin.

Vous m'excuserez si je fais des observations. Vous pourrez apporter les vôtres par la suite. On a

parlé également, dans le mémoire qui a précédé, d'une clientèle à conduire sur la colline parlementaire et d'un retour à vide des véhicules. Comme vos prédécesseurs, vous aimeriez que la clientèle qu'on retrouve sur la colline soit diversifiée de manière que, dans les deux sens, vous puissiez avoir des gens à reconduire. Mais, à écouter tantôt les urbanistes et ceux qui vous ont précédé de même qu'à vous écouter, je demeure perplexe à l'idée de trouver des clientèles qu'on pourrait amener sur la colline parlementaire et qui seraient suffisantes aux fins que vous recherchez. Quand on me parle d'habitations à proximité de la colline parlementaire, j'ai beau regarder les quelques capitales où je suis allé, je ne vois pas tellement de types de foyers d'habitation, de quelle nature qu'ils soient, à proximité des édifices gouvernementaux. Si on amène des commerces dans le complexe G ou dans des édifices semblables, il y a un fort risque que ces commerces périssent dans l'immédiat et que la clientèle n'aille pas vers ces lieux parce qu'ils ne sont pas propres au commerce, ce sont plutôt des lieux administratifs ou des lieux à bureaux.

De toute façon, il ne sera jamais facile de rentabiliser les transports en commun et j'émetts également l'opinion que, pour favoriser l'utilisation plus grande, et non pas maximale, des transports en commun, autant dans la périphérie de Montréal que dans la région de Québec, je pense qu'il serait nécessaire qu'aux abords des villes, d'immenses terrains de stationnement permettent, à tous ceux qui ont à entrer au centre-ville, d'avoir des stationnements gratuits. Je pense qu'on en est rendu là. Je pense que vous avez une recommandation dans ce sens. C'est un impératif qu'a le gouvernement actuellement, je pense, d'aller dans ce sens, d'arrêter la construction de routes qui vont vers le centre des villes. C'étaient les quelques observations que je voulais faire sur un mode de transport qui ne sera jamais facile à rentabiliser, à l'endroit duquel les gens ont des réserves parce qu'on sait que l'automobile de chaque individu peut rendre, peut-être plus facilement, plus vite à destination. De toute façon, c'étaient les quelques observations que je voulais apporter sur le sujet et, ayant vécu non pas tous les jours dans Québec... Mais je pense que les gens de la Commission de transport de Québec auraient peut-être aujourd'hui la nostalgie des couloirs réservés qu'avaient les anciens tramways qu'on a connus il y a 30 ans. Ce serait un moyen de transport, je pense, très sécuritaire, qui ne polluerait pas les villes, des couloirs réservés, et qui aurait peut-être un attrait touristique incomparable. Cela veut dire que, quelles que soient les opinions qu'on peut avancer, à tous les cinq ou dix ans, les moeurs des gens changent et ce n'est pas facile d'avoir des décisions, quel que soit le gouvernement en place, qui soient sages pour les cinq ou dix prochaines années. C'étaient les quelques observations que je voulais faire.

M. Mathieu: Je peux peut-être apporter quelques commentaires. J'ai pris quelques notes. Il est

sur que, d'abord, la rentabilité du transport en commun, si on regarde l'entreprise comme telle, on n'y verra plus de rentabilité, ce sera déficitaire et ce sera en croissant. Je ne voudrais pas m'embarquer dans ce qu'on appelle la rentabilité économique au niveau d'une région, parce qu'à ce moment-là, on pourrait faire de grandes études et en arriver, peut-être, à une rentabilité économique, peut-être pas, mais, à ce moment-là, on se retrouverait toujours avec le même problème, c'est-à-dire le déficit réel opérationnel des commissions de transport.

Vous avez mentionné les cas des infrastructures et en particulier celui de l'autoroute Dufferin-Montmorency. Même si, aujourd'hui, on trouve que c'est une offense à l'environnement ou à ces choses-là, on est tout de même heureux de toutes ces voies d'accès qui ont été créées depuis quelques années dans l'agglomération de Québec, qui vont nous permettre, demain, de donner aussi un service rapide au niveau des autobus. Justement, l'autoroute Dufferin-Montmorency va nous permettre d'aller chercher les gens dans l'agglomération de Beauport et de les amener rapidement au niveau de la colline parlementaire. Il est sûr que si cet accès n'était pas là, on en prendrait d'autres; actuellement, on peut s'en plaindre, mais, tout de même, on va s'en servir.

J'ai parlé aussi de la colline parlementaire. Je vois qu'il y a une chose qui est extrêmement importante et que je voudrais souligner. La colline parlementaire, au niveau du transport en commun, pour nous, on la voit comme une plaque tournante extrêmement importante et cela se comprend. D'abord, si vous voulez, ce serait le pivot de notre axe est-ouest et nord-sud. A ce moment-là, c'est sûr que, face à une concentration des emplois, il y a une possibilité que les usagers en profitent énormément. Cela va devenir, avec les années, le déplacement qui, à cause de l'historique des entreprises antérieures qui se situaient à la basse-ville ou à certains points comme cela, va se déplacer vers la haute-ville, vers la colline parlementaire, parce que c'est tout de même un lieu d'emploi intéressant et cela va devenir la plaque tournante de nos services est-ouest et nord-sud. Cela va aussi nous permettre, j'espère, de prendre des décisions à court terme sur le tramway — si on pouvait avoir la nostalgie de sa disparition, sur une décision qui pourrait être prise à court terme si on veut l'avoir demain, sur un mode ou un équipement de transport à capacité beaucoup plus importante que celle de l'autobus, qui va aussi nous permettre de régler les problèmes de capacité que nous éprouvons à cause de la centralisation de l'emploi au niveau de la colline parlementaire.

Ensuite, il y a la question des heures flexibles. Je pense bien que c'est clair que c'est peut-être quelque chose qui est extrêmement souhaitable, qu'on pourrait le souhaiter, mais il reste que là, comme vous le disiez si bien, c'est une question de mode de vie.

L'homme qui va au travail, qui entre à 8 heures, la femme qui va au travail, qui entre à 9 heu-

res, le petit bonhomme qui va à l'école et qui devrait rentrer à 7 heures, je pense que ça pourrait peut-être finir par faire un drôle de mode de vie et je ne sais pas si les Québécois sont prêts à l'accepter. Si on l'accepte, tant mieux, mais si on ne l'accepte pas, il faudra aussi accepter les coûts que ça engendre.

Je pense que ce sont un peu des réflexions comme ça, mais il reste qu'à la commission de transport, présentement, on fait tout de même des études extrêmement importantes qui vont aboutir cette année. On n'a qu'à regarder ce qui se fait avec le concours du ministère des Transports et je profite de l'occasion pour le remercier. On a fait une étude sur les normes de service cette année. Le résultat sera disponible pour tous les maires de la région et tous ceux qui voudront en prendre connaissance afin justement de voir ce que peut être le transport en commun à Québec.

Présentement, on est en train de préparer non pas un schéma d'aménagement, mais un plan d'aménagement du réseau qui tient compte de ce qui existe actuellement. Avec l'enquête "Origine-destination" qu'on va entreprendre le 4 avril prochain, peut-être l'enquête majeure qui sera faite sur le territoire de la commission de transport depuis le moment où elle existe, on va pouvoir connaître les déplacements des gens, les raisons de leurs déplacements pour cristalliser ça dans un plan directeur qui va être la ligne guide de l'avenir au niveau du transport en commun.

Pour le transport en commun, il faut faire une planification au maximum pour cinq ans à dix ans, parce qu'on ne connaît pas les grands déplacements. Même si on décidait aujourd'hui qu'on va avoir un édifice là demain et un autre édifice là demain, tant et aussi longtemps que ces édifices ne sont pas construits, on ne peut tout de même pas aller y mettre du transport en commun. Il faut qu'il y ait entre les décisions d'aménagement ou les décisions de construction soit de lieux domiciliaires ou de ces choses, une espèce de concertation avec les décisions et avec ce que nous pouvons donner. Quelquefois, on peut aller trop vite et on ne peut pas le donner; parfois, on pourrait le donner et on n'y va pas. Je pense que c'est une question de se parler, c'est une question de s'entendre et de collaborer ensemble, et là-dessus, au niveau de la commission de transport, on est prêt à discuter avec tous ceux qui s'occupent de l'aménagement pour en arriver à pouvoir donner du transport en commun, étant donné que c'est tout de même une des bonnes solutions de l'avenir, je crois. Peut-être que, dans vingt ans, on dira qu'on a fait erreur, mais je ne crois pas.

Le Président (M. Marcoux): Le député de Vanier.

M. Bertrand: Je voudrais m'associer aux remarques du député de Charlevoix concernant le travail tout simplement formidable qu'accomplit M. Mathieu, le directeur général de la CTCUQ.

M. Mathieu: On pourrait transmettre les félicitations à toute l'équipe qui travaille chez nous.

M. Bertrand: A tout le monde? Vous travaillez fort en équipe chez vous.

M. Mathieu: Oui.

M. de Belleval: On ne veut pas vous encenser.

M. Bertrand: Ce sont des choses qui valent la peine d'être dites à l'occasion, surtout que vous avez le mérite de ne pas avoir trop d'hommes politiques qui fouillent dans votre bergerie. C'est peut-être pour ça que ça fonctionne.

M. de Belleval: Pas de démagogie, s'il vous plaît!

Une Voix: Pas de mouche dans la soupe.

M. Bertrand: Il me semble que si on regarde ça, votre problème du transport en commun, je m'excuse, je vais terminer par une question qui peut paraître très candide et très naïve, mais j'ai le goût de la poser et je ne vois pas pourquoi je n'en profiterais pas ici, il me semble qu'il y a trois moyens de se promener d'un endroit à l'autre sur la colline parlementaire à l'heure actuelle ou de se rendre à la colline. Ou bien on est piéton et, à ce moment-là, ça nous prend des résidences autour de la colline, Dieu sait que c'est ce qui manque à l'heure actuelle. Quand on parle de priorité à accorder aux piétons, le moins qu'on puisse dire, c'est quel piéton. Pour devenir un piéton sur la colline parlementaire, il faut partir de Charlesbourg ou de partout ailleurs pour se rendre à la colline.

Le transport en commun, c'est un autre moyen, c'est le deuxième, sauf qu'il faudrait, pour s'en servir, que les gens laissent d'abord leur voiture chez eux, et que, laissant leur voiture chez eux, ils puissent avoir un bon transport en commun qui leur permettrait de se rendre à la colline parlementaire et d'en revenir.

Troisièmement, l'automobile, Dieu sait, et c'est là que je vous pose ma question, qu'on a tout fait à l'heure actuelle pour elle. L'autoroute Dufferin-Montmorency donne la possibilité à la voiture de se rendre à la colline parlementaire; le boulevard Saint-Cyrille maintenant élargi permet de s'y rendre assez facilement; il est même question d'un tunnel qui traverserait le cap Diamant. Il y a même une chose dont on ne nous a jamais parlé, j'ai été le premier surpris d'apprendre qu'il y avait deux voies qui piquaient dans le cap Diamant, qui étaient prêtes à s'enfoncer là-dedans...

M. Lessard: Modérez vos transports.

M. Bertrand: Oui, j'ai l'impression que c'est le genre de projet stoppé d'avance.

M. Mailloux: Il l'était.

M. Bertrand: Oui. La question que je me pose, M. Mathieu, c'est la suivante: Est-ce que c'est possible de penser à rentabiliser le transport en commun, pas simplement pour la colline parle-

mentaire, mais pour toute la région de Québec, quand dans une ville comme Québec ou dans une région comme celle de Québec, on a nettement le sentiment qu'il est possible, pour n'importe quel individu avec sa voiture, de se promener d'un bout à l'autre dans l'espace de 20 minutes, dans l'espace de 15 minutes, je dirais même de plus en plus dans les points qualifiés de congestionnés, même cinq heures et même huit heures le matin?

En d'autres mots, d'après vous, le seul moyen d'arriver à rentabiliser le transport en commun, dès lors qu'on constate qu'avec nos voitures, on peut se rendre à peu près partout dans la région de Québec assez vite, parce qu'on a mis l'accent sur l'utilisation de la voiture, est-ce que ce n'est pas carrément de s'embarquer, comme le disait tantôt le député de Charlevoix, dans une politique de dissuasion de l'utilisation de l'automobile? Dieu sait qu'un gouvernement qui s'embarquerait là-dedans va devenir drôlement contraignant sur l'individu et que la Ligue des droits de l'homme va sans doute nous embarquer sur le dos, contestant ce droit d'un gouvernement d'abolir presque la pratique libre de l'automobile.

Est-ce que c'est un peu comme cela que vous le voyez? En d'autres mots, si on ne dissuade pas les gens de prendre l'automobile, ils vont continuer à le faire. Est-ce que c'est un peu comme cela que vous le voyez? Si on ne dissuade pas les gens de prendre l'automobile, ils vont continuer à le faire.

M. Mathieu: Actuellement, à Québec particulièrement, on a 250 véhicules à l'heure de pointe, malgré peut-être quelques rares cas, ces autobus sont remplis. En dehors de l'heure de pointe, il y a sous-utilisation. Je me dis que si, avec un système comme cela, on est déficitaire et si on veut encore transporter plus de gens demain, il faut dire que cela va être encore à l'heure de pointe, parce que c'est là que les mouvements de masse se font, ce sera encore avec plus d'équipement. Logiquement, cela devrait être encore aussi déficitaire.

Si on veut parler de faire ses coûts et de faire ses frais, on va parler d'augmentation des tarifs. Il y a seulement une façon et c'est clair. On se pose la question: Est-ce que c'est la rentabilité de l'entreprise qu'on veut ou si c'est la rentabilité économique ou socio-économique au niveau d'une région et qu'on se fait des transferts d'investissements d'un secteur à l'autre ou toutes ces choses-là?

Je pense que c'est clair que si l'entreprise comme telle est déficitaire, elle va continuer à être déficitaire et que ses déficits vont continuer à augmenter. Par contre, si on veut regarder plutôt la rentabilité économique au niveau de la région, on est tout de même une entreprise qui transporte des gens vers des milieux d'emploi, vers des milieux de loisir, vers des centres d'affaires, ces choses-là, on participe à une vie économique, on aide cette vie économique et ce sont des coûts qui sont engendrés.

Les compagnies privées, je suis bien d'accord, faisaient de l'argent. Mais elles donnaient quand

même des services restreints, et plus cela allait, plus elles donnaient des services restreints, et moins c'était payant, plus elles réduisaient les services. Je pourrais sortir ici toutes les coupures de services, la réduction de la clientèle aussi au niveau de ces compagnies. C'était quelque chose qui était vrai. C'est pour cela, d'ailleurs, qu'on a pensé aux commissions de transport, parce qu'à un moment donné on s'en allait dans un cul-de-sac.

A partir de là, on nous accuse d'être déficitaires quand celles-là étaient rentables. Mais je pense bien que c'est mal situer le problème, très mal situer le problème, parce qu'on ne sait pas où elles seraient rendues aujourd'hui, et à quel prix pour l'utilisateur.

Il reste qu'hier, on transportait quelqu'un de Boischatel à la pointe de Sainte-Foy et cela pouvait peut-être lui coûter \$1.50 ou \$2 pour s'y rendre; aujourd'hui, cela lui coûte \$0.35. Il reste tout de même des choses qui sont vraies. Dans un territoire de 160 milles carrés, on transporte nos gens pour \$0.35, avec les droits de correspondance et tout cela. Cela implique tout de même des choses qu'on a oubliées depuis le temps. Je pense que les gens commencent tout de même à s'apercevoir de ces affaires-là et que cela apporte tout de même des éléments positifs au niveau de la collectivité, le transport en commun. Là, il faut oublier la rentabilité de l'entreprise comme telle. Elle n'existe plus, elle n'existera jamais et je pense que c'est très clair. Il faut penser cela plus globalement.

M. Bertrand: C'est alors qu'on sait que ce n'est plus rentable. C'est vrai que de penser rentabiliser le transport en commun, c'est, quant à moi, tout à fait utopique. Mais dès lors qu'on sait cela, il y a quand même des choix politiques qu'il faut arrêter. Je ne vous demande pas de les faire. Tantôt, on a presque demandé aux urbanistes de le faire, ce n'était pas du tout la question, d'ailleurs, mais, sans être obligé, pour autant, de faire des choix politiques, vous administrez un service de transport en commun.

De deux choses l'une: ou bien on dit: Il faut améliorer le service de transport en commun et le rentabiliser davantage. A ce moment, on essaie de convertir la mentalité du citoyen qui est porté vers l'utilisation de l'automobile pour l'axer vers l'utilisation du transport collectif. A ce moment, c'est un peu comme si on disait: La société, mettez-vous au service du transport en commun, parce que le transport en commun remplirait une fonction sociale qui nous permettrait peut-être, je ne le sais pas, de respecter un certain nombre de principes, entre autres, quant à l'écologie, quoique je n'en suis pas toujours certain. J'ai l'impression, quand je suis un autobus de la Commission de transport, j'en sens davantage que quand je suis dix voitures qui me précèdent. En tout cas, c'est une autre paire de manches.

Ou bien c'est l'inverse. On dit: Dans la ville de Québec et dans la région de Québec, c'est bien simple, la voiture permet de se rendre partout. Faisons notre deuil de la non-rentabilité du trans-

port en commun et ne nous imaginons pas que Québec est Montréal et qu'à cause de cela, on va pouvoir mettre dans la région de Québec des services de transport en commun équivalant à ce qu'on a à Montréal où il y a vraiment des problèmes de congestion tels que l'individu, tu n'as même pas besoin de le motiver de ne pas prendre sa voiture, il ne la prend pas.

En conséquence, on a installé des services de transport en commun qui lui permettent d'avoir un service suffisant, en tout cas, qui lui plaît, qui lui plaît assez pour qu'il laisse sa voiture à la maison. Ici, il n'y a rien à l'heure actuelle qui motive qui que ce soit, selon moi en tout cas, à laisser sa voiture à la maison.

M. Mathieu: Il est sûr que l'automobile aura toujours sa place, que ce soit à Montréal, à Québec ou ailleurs. On a une clientèle qui est tout de même, actuellement, ce qu'on pourrait appeler une clientèle captive. Il y a tout de même 45 000 personnes qui, régulièrement, chaque jour, prennent le transport en commun. On peut accroître cette proportion de façon assurée, d'abord en offrant de bons services, des services de qualité, attractifs, rapides. On va en parler avec toutes les techniques qu'on veut mettre sur pied. Il y a aussi le problème qu'avec le temps... Je pense que je peux vous référer au rapport sur les transports au centre-ville de Québec qui prévoit qu'avec les années, il va y avoir tout de même un accroissement des déplacements. Même avec le réseau actuel, je me réfère tout de même à eux, les spécialistes là-dedans, qui prédisent que le réseau, la structure ou l'infrastructure routière ne suffira pas à la demande. Je me dis; C'est alors que le transport en commun connaîtra une congestion, à un moment donné. Que ce soit aujourd'hui ou que ce soit dans dix ou dans quinze ans d'ici, il y aura congestion à un moment donné à Québec, parce que si on prend la décision d'arrêter ou de laisser comme il est le réseau routier, c'est le transport en commun qui devra suppléer au déplacement ou au surcroît de déplacement. Mais si on attend dans quinze ans pour prendre cette décision, on va être en retard. C'est pour cela que c'est aujourd'hui dans le fond qu'il faut prendre des décisions au niveau du transport en commun, de décider des investissements qu'on aura à y faire pour que demain justement, on n'ait pas à investir dans des infrastructures qui, au niveau de l'environnement ou au niveau de la dégradation du milieu ou de tout cela, ont peut-être contribué à rendre le milieu moins vivable. C'est là qu'on aura peut-être trouvé la réelle rentabilité du transport en commun.

Le Président (M. Marcoux): Le député de Taschereau, s'il vous plaît.

M. Guay: Je voudrais à mon tour dire combien je trouve votre mémoire excellent, notamment les principes qui s'y dégagent, et combien je regrette au fond que cette perception des choses qui est, depuis le 15 novembre, partagée désormais par le

gouvernement national du Québec ne soit pas encore malheureusement partagée par le niveau d'administration qui est le premier responsable jusqu'à un certain point de l'aménagement du territoire urbain.

Je veux parler, bien sûr, du niveau municipal, ainsi qu'on a eu l'occasion de le constater à maintes reprises, notamment lors de la conférence des priorités régionales de caucus des députés de la région de Québec où deux maires de deux importantes municipalités de la région de Québec ont trouvé le moyen d'affirmer en 1977 que le transport en commun constituait un service social.

Je voudrais aussi m'inscrire en faux, sans vouloir partir de débat là-dessus, contre l'affirmation du député de Charlevoix, suivant laquelle l'autoroute Dufferin correspondait à un besoin et constituait une chose utile et nécessaire. Je conçois fort bien que l'autoroute étant là, la commission de transport l'utilise au maximum; c'est bien normal. Pour ce qui est des citoyens, des résidents, du comté de Montmorency et du très beau comté de Charlevoix, lorsqu'ils viennent à Québec, de la même façon que lorsque je vais dans le beau comté de Charlevoix, il existe toujours le boulevard de la Capitale et le boulevard Laurentien. Il n'était pas nécessaire de construire une autoroute qui impliquait le délogement massif d'une population de tout un quartier, l'enlaidissement de ce qui était, à mon avis, la plus belle ville d'Amérique, et qui continue encore à l'être, mais elle en a mangé un sacré coup, et qui peut le devenir de nouveau pourvu que le gouvernement et les municipalités agissent en conséquence. C'est un peu, d'ailleurs, le but de cette commission parlementaire sur l'avenir de la colline parlementaire.

Sur le mémoire même, il y a une couple de questions qui me viennent à l'esprit, une qui a été évoquée par le ministre des Transports. J'aimerais avoir une réponse un peu plus précise là-dessus. Je parle du projet de déplacement du ministère du Revenu à la pointe Sainte-Foy. Vous avez évoqué l'axe privilégié que constituent en haute-ville la colline parlementaire, l'université, le centre-ville de Sainte-Foy. Est-ce que cet axe, pour l'instant, s'étend jusqu'à la pointe Sainte-Foy, ou est-ce que la pointe Sainte-Foy, pour vous, compte tenu du fait que sous réserve d'inventaire, si on peut dire, le personnel du ministère du Revenu est un personnel qui habite, en grande partie, le centre-ville, sous cette réserve... Compte tenu que vous iriez donc à déplacer beaucoup de gens vers cet endroit, est-ce que cela constitue un aboutissement de ce parcours privilégié, ou si, au contraire, on s'en va encore s'établir dans les champs?

M. Mathieu: Là-dessus, je pense qu'il y a tout de même quelque chose d'extrêmement important qu'on peut souligner. Nous avons rencontré des gens du gouvernement qui sont venus nous parler justement du problème de la pointe de Sainte-Foy. À ce moment, nous avons discuté avec eux. Ils nous ont parlé des restrictions de stationnement qu'ils voulaient y apporter. Ils voulaient s'assurer que nous autres, du transport en commun, on

pouvait au moment venu donner les services. Alors, dans ce cas particulier, c'est tout simplement une extension de notre axe fort est-ouest à ce moment, et avec les moyens que nous allons y développer durant les prochaines années, je pense qu'il n'y aura pas de problème comme tel, parce qu'il est déjà, si vous voulez, dans l'axe est-ouest. C'est tout simplement au niveau de son prolongement, et tout probablement aussi avec le développement qui s'y fera à cause du centre d'emplois, il y a tout de même des gens qui vont vouloir peut-être aller résider près de leur centre d'emploi. Cela va tout simplement continuer à nourrir de façon plus intéressante notre réseau. Cela a été tout de même quelque chose de bon. Ils sont venus nous voir, nous en parler. A ce moment, on leur a dit les contraintes qu'on pouvait avoir. Actuellement, ce sont des contraintes d'équipement, mais là, on règle ces problèmes. A ce moment, quand l'édifice va être là, on va être capable de le faire. Ce qui est intéressant aussi, c'est qu'au niveau du développement ou de l'aménagement de notre réseau, on a pu identifier d'avance ce développement et dire que lorsqu'il se fera, ce sera cela, et cela qui s'y rendra. Alors, il n'y aura pas de difficulté.

Pourquoi? Parce qu'il y a eu concertation ou, au moins, il y a eu dialogue. Ce n'était pas à nous de prendre la décision, mais il y a eu un dialogue et, à ce moment-là, je pense qu'on va pouvoir répondre aux besoins.

Le Président (M. Marcoux): Le député de...

M. Guay: Une seconde...

Le Président (M. Marcoux): Pardon, excusez-moi!

M. Guay: ... j'en ai encore une, si vous permettez, M. le Président. Dans la rentabilisation et l'utilisation maximale des véhicules de la commission de transport, vous dites que vous amenez à la colline parlementaire, le matin en tout cas, des autobus pleins et que vous repartez les autobus vides; le soir, j'imagine que c'est le processus inverse. En vue d'équilibrer cela si le gouvernement accordait à la colline parlementaire une priorité résidentielle dorénavant, compte tenu de tout ce qui est construit, c'est-à-dire maintenant et évitait de toucher davantage au quartier Saint-Jean-Baptiste déjà malheureusement très lourdement hypothéqué et accordait ailleurs la priorité aux résidences, tout en établissant des centres administratifs le long des axes routiers et non pas dans les champs, est-ce que cela serait, pour vous, une solution qui contribuerait à rentabiliser davantage l'équipement de la commission de transport?

M. Mathieu: Certainement. Parce que, si on regarde le secteur de Charlesbourg et qu'on va plus loin, Notre-Dame-des-Laurentides et ces choses-là, si on développait, par exemple, des résidences au centre-ville et si on y mettait des centres d'emploi sur l'axe majeur de transport ou de circulation, il y aurait de fortes chances, à un mo-

ment donné, que les pôles pourraient en venir, avec le temps, à équilibrer l'utilisation du transport.

M. Guay: Une toute dernière question qui n'est pas dans le mémoire, mais qui concerne quand même les abords de la colline parlementaire, jusqu'à un certain point. Il a souvent été question de faire de Place d'Youville une espèce de terminus, compte tenu du mode de transport en commun qu'on pourrait être appelé à développer dans le Vieux-Québec, étant donné les caractéristiques propres au Vieux-Québec. Où en sont les choses à l'heure actuelle de ce côté-là? Quelles sont les perspectives de ce côté?

M. Mathieu: Bon! Je pense bien que ça va peut-être éclaircir le point de vue de la commission de transport sur le transport dans le Vieux-Québec. Il est définitif qu'y mettre une autre forme ou une autre sorte de véhicule actuellement, dans le Vieux-Québec, c'est tout simplement une question de protection de l'environnement où le caractère visuel, un moment donné, est d'y voir circuler plutôt un véhicule plus petit qu'un gros. Mais, au niveau de la qualité des services pour l'utilisateur, ce n'est nettement pas une amélioration, parce que cela va nécessiter un point de correspondance, peut-être des points d'attente et peut-être aussi une marche qu'il y aura à faire pour joindre les services.

Ce qui nous a empêchés de le faire, ce n'est pas ça, parce qu'on était tout de même prêt à accepter, par étapes, à habituer l'utilisateur à faire ce point de correspondance près de Place d'Youville, mais il y a une chose qui est importante. C'est qu'actuellement, on discute avec certaines municipalités pour l'aménagement de Place d'Youville pour nous permettre justement d'établir cette plaque tournante et faire le joint avec le service des véhicules intermédiaires qui pourraient circuler dans le Vieux-Québec. Là, c'est une question de temps et d'investissements. Nous, on est prêt, mais elles n'ont pas les budgets pour faire l'aménagement. Là, on s'attend l'un et l'autre.

Il y a un autre facteur qui est important. Avec l'autoroute Dufferin-Montmorency et sa suite vers la colline parlementaire, on a oublié le piéton là-dedans. On l'oblige à traverser des axes de transport automobile. Ce n'est pas seulement là. C'est ailleurs aussi et de façon assez dramatique. On n'a qu'à parler du boulevard Laurier, face aux centres commerciaux. Les gens sont obligés de faire des pirouettes monumentales pour essayer d'aller prendre l'autobus de l'autre bord. Parfois, ils arrivent et l'autobus est parti. On a oublié le piéton dans tout ça.

On fait de beaux échangeurs pour les automobiles. On fait des carrefours. Appelez cela comme vous voudrez, mais le piéton là-dedans, toi, débrouille-toi. Que cela soit le piéton pour aller d'un point à l'autre ou que cela soit le piéton qui prendra le transport en commun, cela demeure une personne et, pour elle, on ne fait pas grand-chose.

On s'est dit: C'est bien de valeur, mais on ne

demandera pas à nos usagers, pour des raisons de faire le joint entre deux circuits, d'aller faire des pirouettes au carrefour ou autour de l'autoroute Dufferin-Montmorency. Qu'on fasse un tunnel, qu'on fasse une passerelle, qu'on fasse ce qu'on voudra, mais si on dépense des millions pour l'automobile, on est sûrement capable d'en dépenser au moins un pour le piéton ou l'usager.

C'est cela qui est tout le fond du problème.

M. Guay: Que la ville de Québec vous entende, M. le Président.

M. Mathieu: Je ne sais pas à qui appartient la juridiction.

Le Président (M. Marcoux): Le député de Charlesbourg.

M. de Belleval: Ayant travaillé pendant les trois dernières années au niveau des transports en commun, en particulier bien sûr dans les liaisons de banlieue, je suis à même d'apprécier à sa juste valeur votre mémoire sur le plan technique comme sur les aspects un peu plus généreux que vous avez soulevés. Je dois dire que j'y concours entièrement.

J'ai bien aimé en particulier les éléments que vous avez développés en ce qui concerne la relation entre le développement urbain et le développement des axes de transport à savoir que jusqu'à présent, les axes de transport, bien sûr, ou les moyens de transports sont toujours venus en réaction à des décisions en matière de développement urbain qui étaient loin d'être rationnelles en elles-mêmes et souvent encore moins rationnelles en rapport avec les moyens de transport possibles et l'efficacité des moyens de transport.

En ce qui concerne quand même la colline parlementaire comme telle, il n'y a pas simplement une question d'augmentation de la clientèle, mais il y a aussi l'amélioration du service comme tel. Je pense qu'on ne pourra pas y arriver à long terme à moins de remettre dans nos rues les bons vieux tramways.

De ce point de vue, sur les axes importants, le transport en sites propres, en particulier le tramway moderne nous offrira, je pense, beaucoup plus de possibilités que ce que nous offre actuellement l'autobus, du moins sur les axes principaux. Je vois que vous avez commencé à étudier l'implantation d'un pareil système. Je suppose qu'entre autres, sur les deux ou trois axes forts en question, il sera possible bientôt d'avoir vos suggestions à ce sujet.

Vous avez souligné aussi qu'à ce moment, ces moyens étant plus puissants, pour les rentabiliser, il faudra avoir une clientèle pour aller avec ces moyens-là et il sera important, à ce moment-là, de bien calibrer le développement de la colline parlementaire en termes d'emplois et la capacité des moyens de transport que nous allons pouvoir envisager dans les cinq, dix ou quinze prochaines années. La question des horaires flexibles que soulevait le député de Charlevoix à ce sujet-là est

importante, parce que selon qu'on prend un système d'horaires flexibles ou non, le calibrage du nombre d'emplois et la capacité du système de transport est différent. De ce point de vue, je pense que malgré les remarques très justes, très réalistes qu'a soulevées le député de Charlevoix, il reste qu'il y a des expériences assez heureuses qui ont été faites ailleurs et je ne sais pas pourquoi, finalement, au Québec, on ferait moins bien que, entre autres, ce qui a été fait dans la région d'Ottawa-Carleton, de ce côté-là ou dans d'autres grandes villes, je pense à Washington, etc. Je me fais fort, de ce point de vue-là, de faire en sorte qu'on finisse, en faisant toutes les consultations qu'il faut, par établir un système d'horaires flexibles qui rentabilise au maximum le système de transport en commun. Je pense qu'on n'aura pas le choix, de toute façon. Les investissements vont être trop importants, les coûts vont être trop forts et il va falloir que les gens finissent par modifier tranquillement leur mode de vie, malgré les difficultés que cela implique. Je pense qu'on va y arriver. Après tout, comme je le disais, il y a d'autres villes où l'on y est arrivé durant les dernières années.

Il y a aussi la question, bien sûr, des fameux parkings. Dans la région de Hull-Ottawa, le gouvernement fédéral a pris une politique, une position très stricte de ce côté-là et très radicale. Tous les ans, il augmente le prix des parkings qu'il fournit à ses fonctionnaires et je dois dire que de ce côté-là on a un peu de chemin à faire du côté du gouvernement québécois. Les prix des parkings sont dérisoires. Quand on parle de la subvention au transport en commun, à Québec, on subventionne grassement le transport privé quand on voit que le prix du parking pour les fonctionnaires n'a pas évolué depuis plusieurs années et de ce point de vue-là, il va falloir faire des gestes importants. Non seulement il va falloir augmenter le coût des parkings et cesser de subventionner indirectement le transport privé, mais je pense aussi qu'il va falloir adopter la politique fédérale qui a été de réduire graduellement le nombre même des parkings disponibles: On a fermé des parkings. On a augmenté le prix d'un côté et on a diminué graduellement, 2%, 3%, 4%, 5% chaque année, on diminue le nombre de parkings disponibles. Alors, tous ces éléments doivent être pris en compte dans l'aménagement de la colline parlementaire pour que, d'une façon la plus précise possible, on calibre très bien notre futur système de transport en sites propres, parce qu'il va falloir y venir. Cela va augmenter la capacité, cela va augmenter le confort, donc l'attrait du système et le développement de la colline parlementaire.

De ce point de vue-là, je ne suis pas certain, et vous l'avez mentionné dans votre mémoire, c'était la première question du ministre des Transports, s'il ne faut pas, d'une certaine façon, augmenter un peu, encore dans des limites acceptables, bien sûr, le nombre d'emplois, de bureaux sur la colline parlementaire. Mais on le verra quand on sera en mesure de voir quelles sont les capacités que vous pouvez nous donner, quel est le niveau optimal de

rentabilité et quel est le niveau optimal, donc, des espaces de bureaux ou résidences qui vont nourrir tout ça.

On voit qu'il faut des actions précises, concrètes, pas simplement des voeux pieux pour que la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec et le gouvernement du Québec et les autres intervenants privés, mais c'est surtout le gouvernement du Québec et, bien sûr, la ville de Québec, calibrent très bien leur volume d'emplois dans le centre-ville, tout en respectant entre autres les axes forts dont vous avez parlé pour essayer d'établir un système de balancier qui rentabilise l'ensemble, quoique, là-dessus, j'aie mes réserves, comme le député de Charlevoix, il y a peu de villes qui ont réussi, malgré tout, à réaliser ça, mais sur l'axe du boulevard Saint-Cyrille, il y a moyen de le faire. Je suis moins optimiste en ce qui concerne l'axe de Charlesbourg, parce que, de toute évidence, ce serait incroyable de penser à implanter un centre d'emplois important dans la région nord de la capitale actuellement.

Tout cela, ce me semble des choses intéressantes. Je voudrais terminer simplement sur les éléments qu'a apportés mon collègue de Vanier, tout ça implique un changement de mentalité. Ce n'est pas simplement technocratique ou technique, ces choses-là. Il y a peut-être eu des erreurs qui ont été faites, où on a répondu à des besoins dans un cadre mental aussi qui était différent et qui a évolué dramatiquement peu après ces décisions. Je pense que l'ancien ministre des Transports est d'accord là-dessus, si l'autoroute Dufferin-Montmorency n'avait pas été commencée il y a trois, quatre ou cinq ans, je pense qu'il n'y a personne aujourd'hui qui proposerait de construire une pareille autoroute. C'est vrai que l'autoroute répondait à des besoins, mais répondait mal, d'une mauvaise façon, à ces besoins. On aurait pu y répondre d'une autre façon.

Là encore, je ne veux pas critiquer inutilement ce qui s'est fait dans le passé; dans le temps, il y avait une mentalité et on pensait que seulement le transport urbain, au fond, motorisé, privé, serait la solution. Aujourd'hui, je pense qu'on se rend compte qu'on a fait une erreur de bonne foi, dans un sens, et je ne veux pas blâmer mes prédécesseurs de ce côté. Mais on a mal répondu, on s'en rend compte aujourd'hui, à un besoin réel. On aurait pu y répondre d'une autre façon, à un coût beaucoup moins élevé, en favorisant un système de transport en commun plus efficace, où le réseau urbain de rues actuelles aurait pu voir sa capacité effective augmenter et donc répondre aux besoins réels.

Il reste qu'il va falloir changer puisque, de toute façon, si on ne change pas, les mêmes problèmes auxquels on a répondu temporairement par ce nouveau réseau d'autoroutes vont se retrouver, quand la capitale va avoir doublé, à toutes fins pratiques, de population, d'ici une vingtaine d'années. Il faut donc, dès maintenant, prévoir le nouveau système dont vous avez parlé.

Le Président (M. Marcoux): Oui.

M. Mathieu: Si on veut me permettre, en terminant. Pour la colline parlementaire, il reste que l'an prochain, nous allons adopter des mesures intéressantes. Nous allons déplacer des circuits qui avaient leur point d'arrêt à la basse-ville. Nous allons maintenant les diriger vers la colline parlementaire, pour permettre à tous les gens qui y travaillent de pouvoir s'en aller chez eux plus facilement.

Par exemple, il y a des parcours qui arrêtent à Place Jacques-Cartier, que nous allons amener jusqu'à la colline parlementaire. On va y faire une plaque tournante intéressante. Cela va faire la jonction entre le plateau de la haute-ville et l'axe nord-sud de la basse-ville.

Je pense que nous avons essayé, dans tout cela, de créer une nouvelle image du transport, d'enlever un peu la poussière qu'il y avait sur la formule du transport en commun, qui était plutôt vieillotte; on veut aussi travailler énormément à sécuriser l'usager par nos kiosques d'information et ces choses-là. Je sais bien qu'un réseau de transport en commun, c'est toujours complexe. L'usager comme tel veut se sentir sécuritaire, même celui qui ne prend l'autobus qu'occasionnellement. Je pense bien qu'avec tout cela et surtout avec les solutions que le gouvernement préconise, additionnées avec le dialogue et la compréhension de tout le monde, on va finir par réussir.

M. Mailloux: M. Mathieu, une question d'information. Sur l'ensemble des voyageurs qui circulent sur les routes que vous desservez, quel a été le nombre de personnes qui ont été blessées?

M. Mathieu: Qui ont été blessées?

M. Mailloux: Oui, dans le transport.

M. Mathieu: Dans le transport?

M. Mailloux: C'est insignifiant.

M. Mathieu: Disons qu'à part les accidents qui peuvent arriver avec des automobiles, malheureusement, il y a des incidents. Il y a des gens qui, à l'occasion, peuvent trébucher, peuvent se blesser, mais dans l'ensemble, des choses majeures, je pense qu'il y en a...

M. Mailloux: Ce que je veux vous faire dire, c'est que par rapport au volume de personnes que vous transportez, c'est un des transports les plus sécuritaires qu'il y a.

M. Mathieu: C'est quasiment...

M. Bertrand: C'est un élément à ajouter à votre excellent discours de l'autre jour, M. le député de Charlevoix.

M. Mailloux: Exact.

M. Lessard: M. le Président, très brièvement,

je voudrais féliciter, au nom de tous mes collègues, le président de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec pour son excellente intervention.

Je n'ai pas le plaisir de le connaître personnellement, puisque nous devons nous rencontrer et que nous avons dû annuler en fait notre rencontre, mais j'espère être capable, d'ici quelque temps, avec le ministre des Affaires sociales d'ailleurs, qui avait sollicité cette rencontre, de vous rencontrer et d'échanger beaucoup plus longuement sur le transport en commun. Merci beaucoup!

M. Mathieu: On vous remercie infiniment.

Le Président (M. Marcoux): Je vous remercie au nom de tous les membres de la commission. Maintenant, si la commission est d'accord pour prolonger ses travaux, nous allons entendre M. Claude Dubé et Mme Andrée Gendreau. Ce sont deux courts mémoires, si vous êtes d'accord. Est-ce qu'il y a accord de la commission? On pourrait accorder une demi-heure, jusqu'à 11 h 30.

La commission est maître de ses travaux. Elle peut les prolonger jusqu'à 11 h 30, minuit, comme elle le veut. Est-ce qu'il y a accord pour prolonger la commission jusqu'à 11 h 30?

M. Lessard: Cela dépend. J'aimerais bien avoir une réponse de M. Dubé. C'est que son mémoire est quand même un mémoire assez étoffé, qui a quatorze pages. Mme Gendreau a aussi un mémoire qui est un extrait de sa thèse intitulée: Anthropologie culturelle de l'espace, étude comparative des deux lieux touristiques. Si on fait la lecture intégrale de ces deux mémoires, cela peut être très long. En fait, s'il n'y avait pas de problème de votre côté, étant donné le déplacement qu'on vous impose et surtout étant donné le fait que le mémoire de la Commission de transport

de la Communauté urbaine a été un sujet assez long, et je pense que c'était assez important que la commission parlementaire puisse interroger cet organisme qui est un organisme clef dans l'élaboration d'une politique de la colline parlementaire, si vous n'aviez pas d'objection, étant donné qu'il est quand même 11 h 5 et que la plupart des députés sont en réunion ou à différents comités depuis 8 heures ou 9 heures ce matin, on pourrait, je pense, M. le Président, retarder à demain...

Le Président (M. Marcoux): Est-ce que, M. Dubé...

M. Lessard: ... à moins qu'on puisse dans l'espace de 25 minutes passer à travers les mémoires.

Le Président (M. Marcoux): M. Dubé, pourriez-vous revenir à un autre moment, soit cette semaine ou la semaine prochaine, à un moment que le secrétariat des commissions déterminerait?

M. Dubé: D'accord.

Le Président (M. Marcoux): C'est possible?

M. Dubé: Oui.

Le Président (M. Marcoux): C'est bien d'accord. Est-ce que Mme Gendreau est ici?

M. Dubé: Je ne crois pas. De toute façon, je ne crois pas qu'il y ait de problème de sa part, non plus.

Le Président (M. Marcoux): De sa part, non plus. Alors, la commission ajourne ses travaux à demain après-midi, après les affaires courantes.

(Fin de la séance à 23 h 8)