



Assemblée nationale  
Québec

# journal des Débats

COMMISSIONS PARLEMENTAIRES

Troisième session - 32e Législature

Commission permanente des transports

Audition de personnes et d'organismes  
en regard du transport en commun  
dans la région de Montréal (1)

Le mardi 12 octobre 1982 - No 176

Président: M. Claude Vaillancourt

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Remarques préliminaires	
M. Michel Clair	B-8187
M. André Bourbeau	B-8192
M. Patrice Laplante	B-8195
M. Michel Bissonnet	B-8195
Mme Louise Harel	B-8196
M. Jean-Pierre Charbonneau	B-8196
M. Roland Dussault	B-8197
Audition de personnes et d'organismes	
M. Pierre Des Marais II, à titre personnel	B-8199
Ville de Montréal	B-8239
Ville de Laval	B-8264
Association des propriétaires d'autobus du Québec	B-8291
Association du transport écolier du Québec	B-8294

Autres intervenants

M. Jules Boucher, président

M. Jacques Rochefort  
M. Jean-Guy Rodrigue  
M. Reed Scowen  
M. Luc Tremblay

- \* Mme Justine Sentenne, ville de Montréal
  - \* M. Jean-Claude Le Lannic, idem
  - \* M. Claude Lefebvre, ville de Laval
  - \* M. Guy Poliquin, Association des propriétaires d'autobus du Québec
  - \* M. Yvon Saucier, Association du transport écolier du Québec
  - \* M. Michel Charlebois, idem
- \* Témoins interrogés par les membres de la commission parlementaire

Abonnement: 25 \$ par année pour les particuliers  
60 \$ par année pour les institutions et organismes publics

Chèque rédigé à l'ordre du ministre des Finances et adressé à  
Éditeur officiel du Québec  
Diffusion commerciale des publications gouvernementales  
1283, boulevard Charest-Ouest  
Québec G1N 2C9  
Tél. (418) 643-5150

0,75 \$ l'exemplaire - Index 5 \$ disponibles au  
Service des documents parlementaires  
Assemblée nationale  
Édifice H - 4e étage  
Québec G1A 1A7

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal  
Bibliothèque nationale du Québec  
ISSN 0709-3632

Le mardi 12 octobre 1982

**Audition de personnes et d'organismes en regard  
du transport en commun dans la région de Montréal**

(Dix heures dix-neuf minutes)

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

La commission des transports est réunie ce matin aux fins d'entendre les personnes et les organismes en regard de la proposition gouvernementale concernant l'organisation et le financement du transport en commun dans la région de Montréal, déposée à l'Assemblée nationale le 18 juin 1982.

Les membres de la commission sont: M. Bourbeau (Laporte), M. Charbonneau (Verchères), M. Clair (Drummond), M. Dussault (Châteauguay), Mme Harel (Maisonneuve), M. Léger (Lafontaine), M. Mailloux (Charlevoix), M. Bissonnet (Jeanne-Mance), M. Rochefort (Gouin), M. Rodrigue (Vimont) et M. Vaillancourt (Orford).

Les intervenants sont: M. Assad (Papineau), M. Caron (Verdun), M. de Bellefeuille (Deux-Montagnes), M. Tremblay (Chambly), M. Laplante (Bourassa), M. Fallu (Groulx), M. Maciocia (Viger), M. Mathieu (Beauce-Sud), M. Payne (Vachon).

**M. Bourbeau:** M. le Président, est-ce que vous pourriez substituer le nom de M. Fortier à celui de M. Vaillancourt comme membre de la commission pour l'Opposition, s'il vous plaît?

**Le Président (M. Boucher):** M. Fortier...

M. Bourbeau: Consentement.

M. Clair: Consentement

**Le Président (M. Boucher):** ... remplace M. Vaillancourt (Orford). Est-ce qu'il y a un rapporteur?

**M. Clair:** M. le Président, je voudrais proposer que mon adjoint parlementaire, le député de Vimont, puisse agir comme rapporteur.

**Le Président (M. Boucher):** Adopté?

**M. Bourbeau:** Consentement.

**Le Président (M. Boucher):** L'ordre du jour en ce 12 octobre 1982 est le suivant: la Communauté urbaine de Montréal représentée par M. Pierre Des Marais II, président du

comité exécutif...

**M. Clair:** M. le Président, simplement une correction. Je vois que c'est indiqué au nom de la Communauté urbaine de Montréal. En fait, il y a un mémoire qui est inscrit au nom du président de la Communauté urbaine, le maire d'Outremont, M. Pierre Des Marais II; mais comme tel, il n'y a pas de mémoire, à ma connaissance, au nom de la Communauté urbaine de Montréal. C'est simplement pour les fins du journal des Débats.

**Le Président (M. Boucher):** D'accord. En deuxième, la ville de Montréal représentée par M. Yvon Lamarre, président du comité exécutif; le troisième, la ville de Laval, représentée par M. Claude Lefebvre, maire, M. Gaston Chapleau, directeur de la recherche et de la statistique, M. Jean-François Longpré, chef du cabinet; le quatrième, la Commission de transport de la rive sud de Montréal, représentée par M. Jean-Guy Parent, maire de Boucherville et président du Conseil des maires de la rive sud; M. Georges Molini, président-directeur général de la CTRSM; M. Bernard Legaud, directeur des services financier et administratif; M. Armand Champagne, directeur du service de l'exploitation; M. Michel Goulet, consultant et Mme Jocelyne Gonthier, chef de cabinet, secrétaire. En cinquième lieu, l'Association des propriétaires d'autobus du Québec, représentée par Me Guy Poliquin et en sixième lieu, l'Association du transport écolier du Québec, représentée par M. Yvon Saucier, président.

Alors, M. le ministre, pour les commentaires préliminaires.

**Remarques préliminaires**

**M. Michel Clair**

**M. Clair:** Merci, M. le Président. Cette commission parlementaire, qui débute aujourd'hui, constitue un événement majeur dans le processus que nous avons amorcé depuis le dépôt de la proposition gouvernementale concernant l'organisation et le financement du transport en commun, le 18 juin dernier.

En effet, au cours des derniers mois, une période intense d'information a permis

aux principaux intéressés de prendre connaissance des implications de la proposition gouvernementale. Les fonctionnaires de mon ministère et moi-même avons eu l'occasion d'informer, au cours d'une centaine de rencontres publiques et de sessions de travail, les élus locaux de plus de 220 municipalités, des groupes d'usagers, des syndicats d'employés, des transporteurs privés et publics, des associations volontaires, des groupes à caractère économique et technique et de simples citoyens. Nous les avons informés des grands objectifs de cette réforme et de ses principales propositions.

Déjà, au cours de ces rencontres, se sont déroulés des échanges très stimulants avec les différents milieux concernés. Aujourd'hui, les quelque cinquante organismes, groupes de municipalités ou individus qui demandent à être entendus devant cette commission témoignent, à notre avis, de l'intérêt très vif manifesté et de l'importance d'un débat public sur cette question de l'organisation et du fonctionnement institutionnel, financier et organisationnel du transport en commun dans la région de Montréal. Les jours qui viennent nous permettront d'approfondir nos points de vue respectifs dans un climat d'échanges que je veux et souhaite ouverts et constructifs. En soi, la présentation de plus de cinquante mémoires, dans lesquels on retrouve toute la gamme des opinions, démontre d'ailleurs la nécessité d'un débat public qui débouche sur l'action, mais autant que faire se peut, sur le consensus ou, à défaut, sur le compromis, mais toujours dans un objectif précis: l'action. Nous sommes très conscients que la période d'information et de consultation a été courte pour une proposition d'aussi grande envergure et que la plupart d'entre vous ont fait des miracles pour arriver dans les délais de la production des mémoires. Je dois dire, d'ailleurs, que je procède moi-même à des miracles pour parvenir à en prendre connaissance aussi rapidement qu'on le peut.

Je voudrais donc remercier tous les gens qui sont présents ici ce matin de s'être déplacés à Québec pour discuter des problèmes concernant la région de Montréal et ce, malgré les nombreuses obligations professionnelles de tous et de chacun. Devant le peu de temps alloué, nous redoublerons d'attention dans l'analyse détaillée des mémoires qui nous ont été soumis et de prudence dans nos décisions.

La question essentielle que j'aimerais aborder avec vous au début de ces travaux est la suivante: Pourquoi présenter maintenant une proposition de réforme du cadre institutionnel et financier du transport en commun?

Premièrement, le fonctionnement actuel de nos institutions a fait en sorte que, dans

le domaine des transports urbains, la responsabilité politique de ce secteur est restée diffuse. Le ministre des Transports reçoit des pétitions des usagers protestant contre des modifications de circuits d'autobus ou contre des réductions de service, les élus locaux en reçoivent aussi, les présidents des commissions de transport également, les députés en sont saisis et les médias, à travers les courriers du lecteur, servent de soupapes aux insatisfactions. Cela démontre de la façon la plus simple, mais aussi peut-être la plus éclatante la nature éparpillée de la responsabilité politique en matière de transport en commun.

La responsabilité administrative du transport en commun est, quant à elle, bien définie et les commissions de transport s'acquittent de façon autonome de leur tâche. Mais ces décideurs n'ont pas de comptes à rendre directement à la population. Par ailleurs, les élus locaux, qui, eux, doivent être responsables de leurs actions devant leurs citoyens, n'exercent pas dans l'ensemble de contrôle déterminant sur les principaux paramètres financiers et organisationnels du transport en commun que sont, par exemple, la tarification et les niveaux de service.

La situation qui, par ailleurs, prévaut dans les municipalités desservies par les réseaux dits suburbains des commissions de transport illustre bien que l'on va à l'encontre de certains principes élémentaires de la démocratie. Encore aujourd'hui, le principe du "no taxation without representation" n'est pas respecté sur une très grande partie du territoire desservi.

À notre avis, la responsabilité politique à l'égard du transport en commun doit s'exercer non seulement là où des commissions de transport existent, mais aussi partout où la mobilité d'une collectivité nécessite qu'un service de transport en commun public soit offert et que les deniers publics y contribuent. C'est pourquoi nous proposons que l'organisation du transport en commun s'effectue sur la base de regroupements de municipalités aux besoins similaires. Ce que la proposition nomme conseil local de transport fait référence à cette organisation concertée du transport entre les municipalités d'un même corridor de transport ou d'une même MRC, selon le cas.

Je tiens ici à ouvrir une parenthèse afin de souligner publiquement l'effort immense de certains regroupements de municipalités qui, justement, dans l'esprit proposé par cette réforme, ont produit de façon concertée des mémoires. Je les remercie de cette démarche. En somme, ils ont déjà amorcé une concertation que l'on souhaitait en juin dernier lors de la publication de notre proposition.

En résumé, la proposition qui vous est

soumise aujourd'hui veut répondre clairement à une première question fondamentale: Qui est responsable? La réponse, qui a déjà été énoncée dans le rapport conjoint Québec-municipalités en 1979, définissait cette responsabilité du transport en commun comme étant municipale. Nous proposons aujourd'hui de donner aux élus de la région de Montréal les outils nécessaires de contrôle du transport en commun qui leur manquaient afin qu'ils assument pleinement cette responsabilité qu'ils sont, croyons-nous, les mieux en mesure d'exercer.

La deuxième notion centrale à cette proposition est celle de la préoccupation régionale. La réalité institutionnelle actuelle ne rend pas compte de la dynamique des déplacements de la grande région de Montréal. Alors que les parties de l'agglomération sont devenues inter-dépendantes au plan des déplacements, les organismes chargés des services de transport sont demeurés, quant à eux, cloisonnés dans leur juridiction propre, sans coordination réelle de leur service. La vocation carrément régionale de certains modes de transport et la nécessité d'assurer de façon intégrée la liaison entre les différentes parties de l'agglomération nous amènent à reconnaître l'importance d'un palier régional de décision. Actuellement, aucune table de concertation n'assure la nécessaire coordination et la planification des réseaux à l'échelle régionale. L'organisme régional de transport, ou table de concertation, proposé constituerait un instrument qui faisait défaut jusqu'à maintenant et qui permettrait aux élus de prendre des décisions concernant l'exploitation et le développement du transport en commun dans une perspective régionale.

(10 h 30)

Je sais, d'après les réactions entendues au cours des derniers mois, que certains mettent en question le rôle et les pouvoirs de cette nouvelle structure régionale, d'autres, son territoire de juridiction, d'autres encore, le mode de représentation proposé. Je trouve que ces réactions sont très légitimes et nous sommes ici aujourd'hui justement pour entendre les commentaires et les solutions que d'autres pourront proposer. Le gouvernement ne désire, en effet, nullement imposer une nouvelle structure à la région de Montréal qui alourdirait inutilement les mécanismes bureaucratiques existants. Il désire, au contraire, clarifier les responsabilités des divers intervenants, favoriser l'émergence de cadres d'intervention plus représentatifs de la dynamique régionale et permettre une meilleure identification de l'autorité décisionnelle, de même qu'un meilleur contrôle des coûts. Comme collectivité, nous ne pouvons plus nous permettre de payer

pour des services publics sans coordination ni intégration. De plus, les mécanismes de coordination doivent être décisionnels, sinon ils sont inefficaces. À ce sujet, j'avouerai avoir été déçu par le simplisme de l'argumentation de certains intervenants qui admettent la nécessité d'une meilleure intégration et coordination régionales, rejettent vivement la mise en place d'une table de concertation régionale et affirment que les institutions actuelles permettent de faire tout cela. On a oublié d'expliquer pourquoi cela est vrai en théorie, mais ne s'est pas réalisé en pratique depuis une dizaine d'années, disons. En somme, la proposition qui est soumise aujourd'hui veut répondre à une deuxième question, fondamentale également: Comment assurer une préoccupation régionale en matière de transport en commun dans la grande région de Montréal?

La proposition qui est faite, M. le Président, est celle d'une table de concertation décisionnelle au niveau régional et contrôlée par des élus de la région. Elle constitue, selon nous, une réponse à cette préoccupation et un défi important pour tous les intervenants, particulièrement les élus municipaux. La proposition gouvernementale est connue, soumise à la discussion, sans aucun doute perfectible. Je recevrai donc avec beaucoup d'intérêt toutes les réponses à cette question. Quant à ceux qui préfèrent ignorer ou nier l'existence de cette question, je comprendrai qu'ils ne font tout simplement pas la même lecture de la réalité, qui pourtant me semble bien évidente.

La troisième notion centrale à cette proposition est celle du partage équitable des coûts du transport en commun. Permettez-moi de vous rappeler que, malgré le contexte économique difficile, une croissance annuelle moyenne des coûts de l'ordre de 20% au cours des dernières années, le gouvernement de Québec a signifié très clairement sa volonté de voir les transports collectifs reconnus comme un mode de déplacement à part entière afin d'offrir, dans les grandes agglomérations, une alternative réelle au transport privé par automobile.

Le plan de transport intégré pour la région de Montréal, adopté par le gouvernement en 1979, la mise en application de la réforme de la fiscalité municipale et une nouvelle politique de subvention ont permis aux municipalités d'être en partie soulagées de leur fardeau financier à cet égard. Par ailleurs, l'introduction de la passe mensuelle a constitué une aide directe aux usagers quotidiens du transport en commun, mais aussi une aide indirecte très importante aux municipalités.

De plus, l'accord entre la Communauté urbaine de Montréal et le gouvernement du Québec concernant l'intégration des trains de

banlieue constitue le premier jalon d'une utilisation plus rationnelle et intégrée des infrastructures existantes. Il s'ensuit une offre de service accrue pour les usagers et à des tarifs raisonnables. Après quelques mois seulement, d'ailleurs, de l'intégration du train du CN Deux-Montagnes, on assiste déjà à une augmentation de l'achalandage de plus de 50%. En somme, depuis 1976, notre gouvernement a eu l'occasion de démontrer amplement sa volonté de préconiser le développement du transport en commun; je n'en reprendrai la démonstration que si quelqu'un remet ce fait en cause.

Toutefois, un dilemme demeure au coeur même de cette volonté de développer les transports collectifs: c'est celui de la croissance des coûts et de leur partage équitable. En 1982, après seulement huit ans de subventions directes au transport en commun, dans la région de Montréal, le gouvernement supporte 42% du coût du transport en commun dans cette région, c'est-à-dire près de deux fois la part supportée par les municipalités. Selon nous, la participation gouvernementale a atteint un seuil critique qui dépasse même ce que l'ensemble des citoyens du Québec, en particulier ceux de l'extérieur de la région de Montréal, devraient financer compte tenu de deux choses: premièrement, des bénéfices qu'ils en retirent et, deuxièmement, qu'il s'agit d'une responsabilité que tous considèrent comme étant de nature locale, municipale.

Quant aux municipalités, et elles nous l'ont à maintes reprises communiqué au cours de cette période de consultation, leur fardeau est déjà lourd et plusieurs affirment même qu'il est fort mal partagé. Les usagers, quant à eux, principaux bénéficiaires des services, ont vu leur contribution relative, par rapport au coût total des services, diminuer très rapidement jusqu'en 1980, date de l'introduction d'une nouvelle politique de financement et de rabais sur les cartes d'abonnement mensuel, ce qui a eu le triple avantage, premièrement, de limiter l'effondrement de la quote-part des usagers, deuxièmement, de leur fournir un titre de transport très attrayant qui a accru de façon importante l'achalandage et, troisièmement, de réduire la quote-part des municipalités puisque c'est le gouvernement de Québec qui en a assumé entièrement le coût. Mais la quote-part des usagers a néanmoins continué de diminuer, même si cela s'est fait à un rythme peut-être moins rapide. Il y avait donc une réflexion à faire sur la part que devaient assumer dans l'avenir le gouvernement, les municipalités et les usagers, ainsi que sur la contribution de bénéficiaires non usagers du transport en commun.

La proposition de réforme du cadre financier réitère le principe que le transport

en commun est une responsabilité partagée. Toutefois, le gouvernement continuerait à assumer une part majeure du fardeau financier dans la situation proposée. En effet, cela est normal en vertu de ses responsabilités en matière de transport des personnes, d'aménagement du territoire et de développement social ou économique.

Il ne s'agit donc nullement d'un désengagement financier du gouvernement par rapport à ce secteur, mais, bien au contraire, de la recherche d'un nouvel équilibre entre différents partenaires, un nouvel équilibre qui doit mieux refléter les bénéfices reçus et permettre de poursuivre la concrétisation de la priorité au transport en commun, largement acceptée par l'ensemble des intervenants.

C'est dans cet esprit, donc, qu'il faut comprendre la révision de la contribution municipale. Les municipalités sont appelées à contribuer uniquement pour les services qu'elles reçoivent sur leur territoire. Plusieurs municipalités de la Communauté urbaine de Montréal ont exprimé des craintes de payer à même leurs taxes foncières des services, tels le métro ou les trains, dont elles n'étaient pas les bénéficiaires directes. Il n'est nullement question dans cette proposition de donner à une entité quelconque un pouvoir de taxation extra-territorial. Au contraire, les municipalités paieraient en fonction des services qu'elles voudraient bien se donner et non qu'elles se verraient imposer.

C'est, d'ailleurs, la raison qui motive la recherche de nouvelles sources de financement perçues à l'échelle régionale. En effet, afin d'alléger la contribution gouvernementale et le fardeau financier des municipalités, nous proposons qu'une partie des équipements à caractère régional soit financée par un fonds régional de développement du transport en commun. Je rappelle les trois sources proposées pour ce fonds: premièrement, les revenus générés par les postes de péage de la région métropolitaine en excédent du tarif de base; deuxièmement, une partie des revenus provenant de la taxe sur l'essence déjà prélevée dans la région métropolitaine qui serait convertie progressivement en taxe régionale; troisièmement, une taxe sur les stationnements commerciaux dans la partie centrale de l'agglomération.

La contribution des bénéficiaires non-usagers du transport en commun, en particulier des automobilistes, apparaît comme une solution à envisager afin de diversifier les sources de financement du transport en commun. Certains pourront trouver que les sources identifiées sont inadéquates ou impropres à atteindre les objectifs visés. Je suis réceptif aux commentaires et aux alternatives susceptibles de mieux répartir sur l'ensemble de la région

le coût de la dimension régionale du transport en commun. Toutefois, permettez-moi d'insister sur le fait qu'il faut préserver, malgré la situation économique difficile que nous vivons tous, des choix fondamentaux. Nous ne pouvons pas nous permettre, comme collectivité, d'abandonner la promotion des transports collectifs dans la région de Montréal pour des raisons de mauvais partage de coûts croissants ou de contraintes institutionnelles. Pourtant, si nous ne révisons pas maintenant le partage des coûts et n'abaïssons pas les contraintes institutionnelles, l'évolution de la situation dans le cadre actuel bloquera, à mon humble avis, rapidement l'avenir et peut-être même le présent du transport en commun.

En somme, la proposition qui vous est soumise aujourd'hui veut répondre à une troisième question: Comment partager équitablement les coûts pour assurer la pérennité du transport en commun dans l'agglomération de Montréal? Nous croyons que la réforme proposée du cadre financier permettrait à l'ensemble des partenaires actuels et nouveaux une contribution mieux équilibrée, plus équitable en fonction des bénéfices qu'ils en retirent, sans pour autant remettre en cause nos priorités à l'endroit du transport collectif. J'étudierai donc avec beaucoup de soin toute autre proposition susceptible d'atteindre cet objectif de la réforme ainsi résumé, car il s'agit, à mon humble avis, de la question dont la réponse est la plus urgente pour tous.

Finalement, j'aimerais aborder une quatrième notion que je considère également au centre de cette proposition, c'est celle de la contribution des usagers et de la rationalisation tarifaire proposée. Il nous apparaît inévitable, compte tenu de la croissance des coûts, que la contribution des usagers augmente progressivement de manière qu'elle occupe la place qui lui revient par rapport à celle des autres partenaires. Le problème auquel nous sommes confrontés est que le régime tarifaire actuel ne permet pas de redressement modulé de la structure. À mon avis, le tarif de base doit être raisonnable puisque 80% des usagers du transport en commun effectuent de courts déplacements qui sont surtout concentrés au cœur de l'agglomération, c'est-à-dire dans la ville de Montréal. De plus, la structure tarifaire doit respecter un certain nombre d'objectifs, entre autres, assurer un niveau de contribution satisfaisant des usagers, encourager l'utilisation de tous les modes de transport en commun et respecter les orientations en matière d'aménagement du territoire.

Le régime tarifaire proposé dans le projet gouvernemental consiste en une tarification selon la distance parcourue et comporte donc un certain nombre de zones; de plus, il introduit une différenciation dans

les tarifs selon les grands territoires de service. Cette structure tarifaire proposée, j'en conviens, est complexe, mais elle comporte un grand nombre d'avantages dont le plus important est de permettre de maintenir, à moyen et à long terme, des tarifs plus bas pour ceux qui effectuent de courts trajets et qui, encore une fois, sont surtout concentrés au cœur de l'agglomération de Montréal.

Plusieurs intervenants municipaux et également des usagers ont exprimé leurs préoccupations touchant tour à tour le contrôle des titres, le découpage du territoire, la complexité du système pour l'utilisateur. Pourtant, ce principe est déjà mis en application ailleurs, en Europe et aux États-Unis; ici même, cette forme de tarification est appliquée sur les trains de banlieue et sur le réseau d'autobus suburbains.

J'admets que la tradition de tarif unique sur de grands territoires rend plus difficile pour certains la compréhension de l'équité sous-tendant un tel projet. Mais nous nous devons de trouver une solution qui permettra à la fois de rationaliser les niveaux de tarifs et de les intégrer tout en permettant des revenus suffisants aux commissions de transport.

La proposition qui est soumise depuis juin dernier veut donc répondre à cette quatrième question: Comment rationaliser les tarifs? Encore là, si tout le monde s'entend sur l'objectif, comment se fait-il qu'il ne se soit jamais matérialisé? Il faudra bien qu'on finisse par aboutir. On ne peut pas être d'accord pendant des décennies sur un objectif sans jamais rien faire.

Notre proposition, quant à nous, au gouvernement, est sur la table. J'attends celle des intervenants et leurs commentaires sur la nôtre, avec un seul et unique préjugé en tête, celui de l'action. Quant à nous, nous croyons qu'une politique tarifaire modulée sur la distance à parcourir fait contribuer plus équitablement les usagers aux coûts du transport et permettra dans le temps un redressement progressif de leur participation sans accroître indûment ou de façon trop abrupte leur fardeau. Je veux réitérer ici ma croyance ferme que le transport en commun est un service collectif à la population dans un domaine vital de la vie urbaine et que, par conséquent, le prix chargé à l'utilisateur doit être raisonnable.

(10 h 45)

Si l'on veut concrétiser certains choix en termes de qualité de vie, de préservation du tissu urbain et de conservation de l'énergie, on ne peut que privilégier une politique tarifaire favorisant carrément une utilisation accrue des services de transport collectif par rapport au choix de l'automobile privée. Sans quoi, nous tous, exploitants, gouvernants, élus municipaux, aurions, à mon

humble avis, lamentablement failli à la tâche à un moment où notre société est en mutation profonde quant à la question des transports et compte sur nous pour ménager l'avenir.

En conclusion, j'aimerais vous signifier qu'au cours des prochains jours la place est réellement ouverte à la discussion non seulement sur les questions fondamentales que je viens de soulever, à savoir qui est responsable politiquement, comment assurer une préoccupation régionale, comment partager équitablement les coûts et, quatrième, comment rationaliser les tarifs, mais également sur toutes les autres dimensions pertinentes que les intervenants jugeront utile de soulever, notamment sur les échéanciers de mise en place de cette proposition ou de celle qui sera retenue de façon définitive par le gouvernement après la commission parlementaire.

Permettez-moi, d'ailleurs, d'ajouter que cette commission parlementaire ne marquera pas la fin de nos échanges sur le sujet. Avant l'adoption d'un projet de loi, vraisemblablement au printemps 1983, je compte, en effet, poursuivre la discussion avec les principaux intéressés. Ces échanges pourraient prendre la forme de tables de concertation entre partenaires ou de tout autre moyen assurant la possibilité aux intervenants de s'exprimer sur un avant-projet de loi. Je n'écarte pas, non plus, la possibilité d'agir en deux temps, soit de procéder, dans un premier temps et rapidement, à un premier train de mesures législatives sur les questions, beaucoup plus nombreuses qu'on peut le croire à première vue, où il y a un haut niveau de consensus et, dans un deuxième temps, d'approfondir nos échanges et la discussion pour les dimensions plus discutées de la réforme proposée.

Dans le domaine des transports collectifs, il est nécessaire, je crois, de réserver une place, un espace, au débat public, à la démocratie et, par conséquent, aux choix politiques. C'est dans cet esprit que le ministère des Transports et votre humble serviteur ont travaillé à ce dossier depuis plus d'un an et demi et que j'entends continuer à le faire.

La proposition gouvernementale de réforme du cadre institutionnel et financier qui est soumise à la consultation constitue un moment privilégié pour tous les intervenants concernés de faire valoir leur point de vue sur le projet. Par ailleurs, je souhaite également connaître la vision de l'avenir des transports collectifs dans la région de Montréal des différents intervenants et les solutions que ceux-ci entendent proposer pour en garantir le dynamisme et le développement harmonieux.

En terminant, j'aimerais remercier mes collègues de la députation ministérielle qui,

comme vous le voyez, participent ce matin fort nombreux à cette commission parlementaire. Cela témoigne, comme je le disais tantôt, de l'importance de toute cette question du transport en commun pour la grande région de Montréal. Vous avez à la table, du côté ministériel, des députés de la Communauté urbaine de Montréal, des députés de la rive sud, des députés de la rive nord de Montréal, de Laval. Je pense que c'est, à la mesure du nombre de mémoires qui ont été présentés, démontrer, du côté de la députation ministérielle, tout l'intérêt qu'elle porte à cette proposition de réforme du transport en commun pour la région de Montréal et aussi, je pense, la possibilité d'avoir un débat public aussi serein, aussi en profondeur que possible.

Je termine donc mes remarques préliminaires là-dessus. Je sais qu'après l'intervention de mon collègue et vis-à-vis, le député de Laporte, certains collègues auront des remarques préliminaires à faire; quant à moi, je me réserve la possibilité de revenir à la fin, avant d'entendre M. Des Marais, président du comité exécutif de la Communauté urbaine de Montréal, afin que nous puissions l'entendre le plus rapidement possible.

Je vous remercie, M. le Président.

**M. André Bourbeau**

**Le Président (M. Boucher):** Merci, M. le ministre. Je demanderais au député de Laporte, porte-parole de l'Opposition, ses commentaires préliminaires.

**M. Bourbeau:** Merci, M. le Président. Je voudrais, au début des travaux de cette commission réunie pour entendre les personnes et les organismes impliqués par la proposition de réforme formulée par le gouvernement québécois au sujet du transport en commun dans la région de Montréal, vous faire part de quelques remarques d'ordre général.

Je voudrais, d'abord, remercier toutes ces personnes et ces organismes qui ont scruté le projet gouvernemental et qui ont accepté de venir se faire entendre devant les membres de la commission. Ce faisant, ils participent au processus d'adoption d'un éventuel projet de loi. Je suis persuadé que, pour peu que le gouvernement nous prête une oreille attentive, il saura améliorer sa proposition de réforme.

La partie gouvernementale avait fait état de la possibilité que cette commission puisse se réunir à Montréal plutôt que dans le cadre traditionnel de ses travaux à l'Assemblée nationale. En raison du caractère exceptionnel de cette requête, le Parti libéral du Québec a préféré, dans un premier temps, surseoir à son consentement, car cette entorse à nos procédures crée un

précédent dont les implications sont nombreuses. Certes, il eût été plus facile de se ménager une position plus confortable au plan politique en approuvant d'emblée le principe du rapprochement des institutions parlementaires des citoyens. En réalité, notre souci premier se situe moins au plan des communications qu'au niveau de la nécessité que le gouvernement donne suite effectivement aux critiques formulées d'ores et déjà par la plupart des agents et des groupes impliqués dans ce débat.

On a vu trop souvent dans le passé le gouvernement se servir du prétexte des commissions parlementaires comme d'une sorte de soupape servant d'exutoire à l'opposition formulée contre ses projets et ne retenir, somme toute, des recommandations qui lui étaient faites que celles qui s'harmonisaient, à toutes fins utiles, à ses propres orientations qu'il ne modifiait en rien. En fait, c'est moins le fait que les travaux de la commission se tiennent ou non à Montréal qui donnera suite au principe du respect de la volonté populaire qu'en corrigeant de manière sérieuse les lacunes que les nombreux mémoires viennent lui souligner. Nous espérons, du côté de l'Opposition, que l'idée des commissions parlementaires itinérantes ne soit pas strictement retenue que lorsque le gouvernement y voit certains bénéfices politiques, mais qu'elle soit plutôt encadrée dans un processus bien établi offrant certaines garanties quant à la qualité de la préparation et de l'organisation.

Dans cette perspective, c'est avec intérêt que l'Opposition à l'Assemblée nationale entrevoit d'apporter sa contribution à l'étude du projet de loi no 90, qui porte notamment sur cette question. Je profiterai de l'occasion pour faire état d'un communiqué qui a été émis très récemment par le leader parlementaire de l'Opposition et qui porte sur cette question. Il se lit comme suit: On a sollicité notre appui pour la tenue à Montréal des séances de la commission parlementaire décrite plus haut. Pour obtenir un éclairage le plus complet possible, voici quelques renseignements et considérations touchant cette question. Au cours du mois d'août, le président de l'Assemblée nationale informait officiellement l'Opposition du désir du gouvernement de voir cette commission se réunir à Montréal, lui demandait si elle donnait son accord à une telle expérience. Le président assura alors l'Opposition qu'il s'agissait avant tout d'une question de principe car, à la suite de certains arrangements, les coûts inhérents à la tenue de cette commission à Montréal seraient sensiblement les mêmes que ceux qu'entraînerait cette commission si elle siégeait à Québec, le consentement unanime des partis étant requis parce qu'il n'est pas prévu que l'Assemblée nationale et ses

commissions puissent siéger en dehors de la ville de Québec dans l'état actuel de nos règles et de nos traditions parlementaires.

L'Opposition officielle a refusé son consentement en faisant valoir principalement les quatre points suivants. Premièrement, il n'est jamais arrivé qu'une commission parlementaire régulière tienne des séances publiques ailleurs qu'à Québec. Le président lui-même a reconnu qu'il n'y avait aucun précédent. Le siège du Parlement et du gouvernement est à Québec, ce qui crée des contraintes et un environnement de travail qu'on doit évaluer avant d'en modifier les conditions de fonctionnement.

Deuxièmement, le seul élément pour appuyer cette demande était le caractère régional de la question qui sera étudiée par cette commission. Or, l'Opposition n'est pas convaincue que le sujet d'une commission parlementaire doive être l'élément déterminant quant au choix de l'endroit où elle devrait se réunir et, dans le cas où cet élément doit entrer en ligne de compte, l'Opposition demande qu'un cadre de fonctionnement soit établi d'avance quant au choix des commissions parlementaires qui pourraient, désormais, siéger ailleurs qu'à Québec et ce, dans le but évident d'éviter que ce choix ne soit fait uniquement à la discrétion d'un ministre.

Troisièmement, effectivement, cette demande fait suite à un voeu exprimé par le ministre des Transports, de bonne foi sans doute, mais inconscient de toutes les implications d'une telle initiative. L'Opposition ne croit pas que les réformes parlementaires doivent être faites sous le signe d'une telle improvisation.

Quatrièmement, en outre, les 19, 20 et 21 octobre 1982, la commission de l'Assemblée nationale entreprendra l'étude du projet de loi no 90, Loi sur l'Assemblée nationale, dont un des articles propose, justement, que l'Assemblée nationale et les commissions parlementaires puissent siéger à tout endroit du Québec. Les députés auront alors l'occasion, si le gouvernement le permet, d'étudier à fond toutes les implications d'une telle disposition, d'en évaluer les avantages et les inconvénients et d'adopter, le cas échéant, un tel cadre de fonctionnement de commissions itinérantes.

Voilà l'état de la question, mais elle pourra, pour la première fois, être formellement posée lors de l'étude du projet de loi no 90 et non plus de façon improvisée et arbitraire, comme c'est le cas actuellement. Et c'est avec un esprit ouvert que nous l'aborderons afin de trouver la meilleure formule qui permettra aux élus de consulter la population - car c'est bien de cela qu'il s'agit - le plus efficacement possible. La porte n'est donc pas fermée, au contraire. Si le gouvernement est sérieux, il ne tardera pas à soumettre à l'Opposition

officielle les conditions concrètes d'un tel projet avec des critères objectifs et un cadre de fonctionnement, et nous étudierons le tout de façon positive. L'Opposition n'a donc pas écarté la possibilité de donner son accord à la tenue éventuelle, à Montréal, de séances de la commission parlementaire des transports. Mais nous devons, en prenant une telle décision, tenir compte des intérêts de l'institution parlementaire et de l'efficacité de son fonctionnement.

En ce qui concerne la proposition gouvernementale concernant le transport en commun dans la région de Montréal, le Parti libéral du Québec a déjà fait connaître sa position. Il reconnaît, en particulier, deux des principes de base proposés par la réforme. Le premier a trait à un meilleur contrôle, au niveau local, des systèmes de transport en commun et le deuxième reconnaît, dans l'intégration tarifaire, une formule qui puisse tendre à une situation plus juste et équitable pour l'ensemble des usagers de la région. Ces principes, tout aussi valables qu'ils puissent être, ne doivent pas faire oublier que tant la décentralisation que l'harmonisation tarifaire ne constituent pas de garanties qu'effectivement le niveau des tarifs et la qualité des services seront améliorés. Le gouvernement du Québec s'est, en effet, engagé dans un processus qui l'a conduit à reporter sur le niveau municipal une part importante des engagements qu'il avait contractés ou des responsabilités qu'il avait jusqu'à présent assumées, avec l'espoir de réduire le taux de croissance de ses dépenses que l'inopportunité de ses politiques ou l'inefficacité de sa gestion rendent exorbitant. La décentralisation peut donc prendre la forme d'une fuite en avant qui, au niveau des contribuables et des usagers, n'améliore en rien la situation et qui même ne pourrait constituer qu'un déplacement du problème.

Le Parti libéral du Québec exprime son profond désaccord avec quatre aspects de la réforme qu'il souhaite pouvoir remettre en question tout au long des travaux de la commission. Il s'agit des pouvoirs étendus et de la taille de l'organisme régional de transport qui est proposé, des promesses reniées par le gouvernement quant au financement du métro sur le territoire de la CUM, des taxes imposées aux automobilistes au chapitre de la contribution régionale et, enfin, de la représentation disproportionnée des administrateurs du gouvernement au conseil d'administration et au comité exécutif de l'organisme régional de transport. (11 heures)

Nous sommes également déçus du silence du gouvernement sur le développement des systèmes légers articulés autour de l'automobile et des infrastructures routières existantes. Nous souhaitons que l'organisme qui sera éventuellement créé soit

moins un exploitant qu'un agent de concertation dans la réalisation d'une certaine intégration tarifaire. Dans cette perspective, le Bureau de transport métropolitain, ou BTM, chargé de la construction des infrastructures du métro devrait demeurer sous la responsabilité de la CUM qui en assume largement la note.

Quant au rôle gouvernemental auprès de ces organismes, le gouvernement doit être conséquent avec la philosophie décentralisatrice qu'il a adoptée, éliminer sa représentation au conseil d'administration et laisser le comité exécutif exécuter ses mandats reçus du conseil d'administration, sans le contraindre à la surveillance et à l'intervention constante d'un représentant gouvernemental.

Pour ce qui est du financement des coûts de construction du métro, il est tout à fait aberrant, surtout dans la conjoncture économique actuelle, que le gouvernement renie les engagements formels pris face à la CUM d'en financer les coûts à 100%. En ramenant sa contribution au niveau de 60%, et ce rétroactivement, dis-je, au 1er janvier 1980, il reporte sur les épaules des contribuables de la CUM une part importante de son propre déficit et diminue d'autant la marge de manoeuvre dont pourrait disposer la Communauté urbaine de Montréal pour la mise en oeuvre de ses autres programmes.

En ce qui a trait au sort réservé aux automobilistes, le gouvernement leur fait subir des augmentations de dépenses dont le caractère est très régressif, puisqu'il s'applique à tous les automobilistes indépendamment de leur niveau de revenu. Si les taxes sur l'essence, les péages autoroutiers et les taxes sur le stationnement avaient pour conséquence d'améliorer la qualité des infrastructures mises à leur disposition et que ces améliorations étaient réclamées par les automobilistes, on pourrait trouver une certaine justification à l'attitude du gouvernement. Celui-ci préfère plutôt en faire les têtes de Turc de sa réforme en les frappant indistinctement, sans tenir compte de l'existence ou non de solutions de rechange pour eux.

Enfin, malgré tous les vœux pieux exprimés par le gouvernement depuis plusieurs années, l'organisation de systèmes légers de transport, comme le covoiturage, les mini-bus, le taxi collectif, voies réservées systématisées etc., a été boudée par les planificateurs gouvernementaux comme si les citoyens de la région de Montréal ne pouvaient se satisfaire que d'investissements monumentaux qu'on ne parvient pas à compléter et, j'ajouterais aussi, à payer.

Tous ces aspects de la réforme, qui nous paraissent contestables, peuvent être améliorés dans la mesure où le gouvernement fera preuve d'ouverture. De son côté, l'Opposition écouterait d'une oreille attentive

les propositions des intervenants et n'hésitera pas à soutenir les recommandations qui lui apparaîtront judicieuses et à modifier au besoin ses prises de position.

**Le Président (M. Boucher):** Merci, M. le député de Laporte. M. le député de Bourassa.

**M. Patrice Laplante**

**M. Laplante:** Seulement quelques mots, M. le Président. Je n'avais même pas l'intention de prendre la parole; mais étant donné que M. le député de Laporte a cru bon de faire valoir les motifs qui ont fait que le Parti libéral n'a pas voulu acquiescer à la demande du ministre pour que cette commission puisse siéger à Montréal, je suis dans l'obligation actuellement de faire une petite rectification dans l'intérêt des députés de l'Opposition concernant le problème de la réforme du transport dans la région de Montréal.

Lorsqu'il dit dans ses quatre critères "jamais arrivé", je dis: Pourquoi ne pas innover? Peut-être que cela aurait aussi donné la chance aux députés de l'Opposition de ne pas être deux seulement autour de la table lorsqu'ils ont le droit d'être six. OÙ sont les autres députés de l'Opposition, tel celui de Chomedey - si on va sur la rive nord aussi - les autres députés de la rive sud, les autres députés de Montréal, à partir de Viger en montant? On aurait aussi aimé avoir leurs commentaires sur les mémoires qui seront donnés par les citoyens de la grande région de Montréal. Vous doutez du caractère régional dans votre deuxième argument. Quant à moi, je n'en doute pas parce que, tout au long de la commission, près de 300 à 400 personnes de la grande région de Montréal viendront essayer de se faire entendre ici parmi les 54 mémoires qu'on a déjà reçus, à part les lettres personnelles de citoyens de la grande région de Montréal.

Vous dites aussi que le ministre était inconscient face à une telle demande. Je crois que le ministre a été très lucide, de voir à Montréal, pour la première fois, se poser un tel geste, d'entendre pour la grande région de Montréal, les Montréalais sur un problème qu'ils vivent tous les jours, à savoir la réforme du transport en commun de la grande région de Montréal.

On dit aussi, comme quatrième argument, qu'il y a un projet de loi devant l'Assemblée nationale soit la réforme de la loi no 90. C'est certain que les députés auraient mieux étudié le projet de loi no 90 s'ils avaient pu vivre une expérience à l'extérieur. Nous, ici, députés ministériels, trouvons regrettable que l'Opposition n'ait pas songé à venir à Montréal, sur le terrain, pour que le plus de gens possible puissent venir se faire entendre sur un problème aussi

aigu que le transport dans Montréal. On sait l'importance que cela peut avoir au point de vue des usagers, des automobilistes et des municipalités parce que ce projet concernera tout le monde. De plus, on aurait pu avoir des assistances très nombreuses, on aurait utilisé des salles assez grandes pour que les gens de toutes les régions puissent venir au moins écouter ce qui se passe, venir vivre avec nous l'argumentation des municipalités et de tous les intéressés.

Quant à moi, j'écouterai très attentivement les mémoires tout au long de la commission et je prendrai bonne note de toutes les argumentations qu'on fera pour qu'on puisse en faire un projet humain par lequel les usagers, les administrateurs, les municipalités pourront s'entendre éventuellement sur une vraie réforme du transport à Montréal. Merci, M. le Président.

**Le Président (M. Boucher):** Merci, M. le député. M. le député de Viger.

**M. Bissonnet:** Je m'excuse, le député de Jeanne-Mance.

**Le Président (M. Boucher):** De Jeanne-Mance, excusez.

**M. Michel Bissonnet**

**M. Bissonnet:** Remarquez bien que c'est un comté qui est très voisin du mien.

M. le Président, à la suite des propos du député de Bourassa, je me rappelle très bien que lors de l'étude du projet de loi no 37 concernant la fusion des villes de Baie-Comeau et de Hauterive, l'Opposition avait demandé au gouvernement qu'une commission parlementaire se tienne à Baie-Comeau ou à Hauterive, pour que 400 à 500 personnes ne viennent pas ici comme elles l'ont fait. C'est pourquoi nous avons, dans ce cas, préféré, pour que les règles du jeu soient objectives entre les deux partis, que cela se fasse par le biais de la loi no 90.

Quant à la députée de Chomedey dont le député de Bourassa mentionnait l'absence, c'est la seule députée de Laval, et elle est présentement en délégation parlementaire à Nassau, avec des membres du gouvernement. Donc, il était bien difficile, pour elle, d'être ici ce matin.

Quant aux membres de l'Opposition, d'autres députés se joindront à nous; je tiens à nommer les députés de Laporte et de la rive sud. Je suis un ancien maire de la Communauté urbaine de Montréal. Nous sommes très bien préparés pour entendre nos collègues de toutes les municipalités et tous les intervenants. Nous sommes prêts immédiatement à entendre les mémoires; je pense que nous sommes ici pour cela.

**Le Président (M. Boucher):** Merci.

Mme la députée de Maisonneuve.

**Mme Louise Harel**

**Mme Harel:** M. le Président, puisqu'on en est à l'ouverture de nos travaux, effectivement, comme députée d'une circonscription montréalaise, je déplore, je regrette infiniment l'absence de consentement du Parti libéral. Mon collègue de Jeanne-Mance, fait état de Baie-Comeau et de Hauterive. Ce que je trouve étonnant, c'est que, quand le gouvernement ne tient pas la commission parlementaire qu'il réclame, il le déplore et, quand il veut la tenir, il le lui refuse. Il faudrait avoir une ligne de conduite qui soit plus ordonnée.

**Une voix:** C'est ce qu'on réclame, exactement.

**M. Bissonnet:** C'est cela qu'on va faire.

**Mme Harel:** Tantôt, mon collègue de Laporte souhaitait la bienvenue, félicitait les intervenants d'être ici. Je pense bien qu'un bon nombre d'entre eux auraient préféré venir à cette commission, s'y faire entendre, mais à Montréal; peut-être pas ceux qui sont avec nous aujourd'hui parce qu'ils ont l'habitude, je pense, pour la plupart d'entre eux, de témoigner en commission parlementaire, mais certainement un bon nombre de ceux qui y seront demain, qui font partie des groupes d'usagers. C'était certainement parmi les objectifs de ce projet de réforme de rapprocher le plus possible les premiers intéressés, c'est-à-dire les usagers. Je sais que nous, les députés du Parti québécois de Montréal, à l'intérieur du caucus, avons écrit à nos collègues libéraux de Montréal pour leur demander de convaincre leur leader d'acquiescer à cette demande qui, je pense, allait dans le sens des intérêts des usagers montréalais.

**Le Président (M. Boucher):** Merci. M. le député de Verchères.

**M. Jean-Pierre Charbonneau**

**M. Charbonneau:** M. le Président, les membres de la commission auraient intérêt à se rappeler, en particulier nos collègues du Parti libéral, qu'il y a déjà eu une expérience de tentée il n'y a pas tellement longtemps. Cela n'aurait pas été un précédent d'accorder à une commission parlementaire élue de l'Assemblée nationale l'autorisation de se déplacer dans tout le Québec ou encore de siéger dans une région en particulier.

Je préside actuellement une commission parlementaire spéciale sur la protection de la jeunesse et c'est cette commission qui a donné le ton et innové en tenant au cours

des derniers mois une série d'audiences publiques en vertu de notre règlement de l'Assemblée nationale un peu partout au Québec. Je pense que nos collègues ici présents du Parti libéral auraient peut-être eu intérêt à consulter leurs propres collègues qui ont participé à cette commission parlementaire spéciale sur la protection de la jeunesse, qui ont vécu l'expérience d'une commission parlementaire itinérante, qui ont vu l'importance qu'il y avait maintenant au Québec de rapprocher l'institution parlementaire des gens dans leurs milieux respectifs pour que finalement les citoyens puissent avoir accès plus facilement aux députés, au Parlement et aux institutions qui composent le parlementarisme québécois.

Je pense que tous et chacun - on le verra dans le rapport de la commission - ont apprécié cette expérience et je crois que les gens qui ont pu assister à cette commission parlementaire dans différentes villes du Québec se sont rendu compte qu'il y avait intérêt pour les citoyens, pour la population à faire en sorte que les institutions parlementaires québécoises ne soient pas confinées dans la capitale.

Par ailleurs, je voudrais souligner aussi, à titre de député de la rive sud, l'importance des travaux qu'on va faire au cours des prochains jours. Pour nous, la proposition gouvernementale est importante parce que, pour beaucoup de municipalités de la rive sud, l'avenir est un peu lié à la situation du transport en commun. Dans la mesure où on n'arriverait pas au cours des prochains mois à trouver des solutions à des problèmes qui existent actuellement, on va finir par se retrouver dans des situations assez difficiles dans plusieurs secteurs de la rive sud, en particulier dans le secteur que je représente, c'est-à-dire un secteur qui est à la limite de la zone urbaine. Il y a beaucoup de danger pour nous qu'on ne trouve pas des solutions au problème, par exemple, du train de banlieue, au problème des structures confuses au niveau des décisions au plan municipal parce qu'on sait que sur la rive sud de Montréal il y a un conseil des maires. En fait, il y a un certain nombre de municipalités qui sont associées entre elles au sein d'une commission de transport qui est la Commission de transport de la rive sud de Montréal, mais il y a aussi d'autres municipalités qui sont desservies par la même commission de transport, mais qui n'ont pas voix au chapitre, qui sont des municipalités hors territoire et qui, au cours des dernières années, ont été amenées à payer des factures sans avoir un seul mot à dire.

Il y a tout le problème de la qualité des services, des horaires qui sont importants pour des gens qui, même si on peut le déplorer après coup, sont venus s'installer en banlieue; maintenant, ils y résident. Donc, ils

y ont fait leur vie et ils travaillent toujours à Montréal. On pourrait toujours essayer d'amorcer un mouvement de retour vers la ville, mais la réalité est que ces municipalités existent actuellement, ces communautés existent et il va falloir aussi faire en sorte qu'on ne crée pas sur la rive sud des problèmes qu'on a créés à Montréal il y a quelques années, parce que l'île de Montréal et la ville de Montréal ont vu une partie de la population émigrer vers l'extérieur. Si on amorçait le mouvement inverse, on se retrouverait avec des problèmes dans nos municipalités qu'on a déplorés à Montréal.

C'est dans ce sens-là que, comme député de la rive sud, comme député du comté de Verchères, je pense que les citoyens de mon comté, de ma région sont particulièrement intéressés, préoccupés par les travaux de cette commission parlementaire. On peut dire au ministre que les gens de mon comté espèrent qu'on va arriver le plus rapidement possible à des solutions qui vont leur permettre, par exemple, dans la région de Beloeil-Saint-Hilaire, de retrouver l'usage d'un train de banlieue qui est disparu. Il y avait deux trains, à deux heures différentes, le matin et le soir, et, depuis quelques semaines, depuis le début de septembre, à la suite d'une décision du gouvernement fédéral, ce train n'est plus disponible pour les citoyens de Beloeil et de Saint-Hilaire, et de la région de la rive sud. Les gens actuellement sont obligés de prendre leur auto, donc d'augmenter les problèmes sur les voies d'accès vers Montréal, plutôt que de se rabattre sur un train qui ne fait pas leur affaire, qui est le premier train, qui est à une heure qui est trop tôt pour leurs besoins. (11 h 15)

C'est dans ce sens que je veux participer le plus activement possible à cette commission. Je suis heureux déjà de constater, dans les mémoires qui ont été présentés devant la commission, qu'il y a un nombre important de mémoires de la rive sud et, en particulier, des municipalités de mon comté. Merci.

**Le Président (M. Boucher):** Merci. M. le député de Châteauguay.

**M. Roland Dussault**

**M. Dussault:** Merci, M. le Président. Je voudrais, non seulement à titre de député de Châteauguay, mais aussi à titre de président du conseil des députés de la région sud, intervenir ce matin pour déplorer que la formation libérale ait refusé de donner son consentement pour que la commission parlementaire puisse siéger dans la région de Montréal. Je pense que les cinq minutes que le député de Laporte a mises à intervenir

sur cette question ont rendu très suspecte son intervention de ce matin à ce sujet. Il était, d'ailleurs, dans notre intention à nous, du parti ministériel, de ne pas faire de plat avec cette affaire, mais puisque le député de Laporte a pris lui-même le soin ce matin de nous en parler, il faut en parler, nous aussi. L'esprit de notre règlement veut que, quand toutes les formations présentes à l'Assemblée nationale donnent leur consentement pour qu'un geste soit posé, cela devienne possible à ce moment. M. le député de Laporte et sa formation politique ont utilisé le règlement pour se cacher, alors qu'en réalité ils pouvaient utiliser ce règlement pour ouvrir la porte à cette commission parlementaire pour qu'elle siége dans la région de Montréal où se trouve la très grande majorité des intervenants concernés par la réforme que le ministre veut faire.

La formation libérale avait le pouvoir de nous rapprocher des gens concernés. Il est tout à fait déplorable qu'elle ait refusé cela. D'ailleurs, on a cru comprendre que c'était la décision du chef du Parti libéral de faire en sorte que cela ne soit pas possible. Aujourd'hui, la formation libérale essaie de cacher l'ineptie de son chef. Merci, M. le Président.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Laporte.

**M. Bourbeau:** M. le Président, très brièvement, une réplique avant de laisser le mot final au ministre. Je voudrais simplement, durant une minute environ, relever certains propos dans ce qu'a dit le député de Verchères. Le député de Verchères a été très subtil et aussi très prudent quand il a fait état d'un précédent. Il a dit qu'il présidait une commission parlementaire spéciale. Évidemment, dans le texte que j'ai lu tout à l'heure, qui émanait du Parti libéral, on a dit qu'il n'est jamais arrivé qu'une commission parlementaire régulière tienne des assemblées. Donc, si je comprends bien, nous sommes du même avis tous les deux et, en ce qui concerne les commissions parlementaires régulières, le Parti libéral a bien dit qu'il n'y avait jamais eu de précédent.

Maintenant, pour ce qui est d'autres points qu'ont soulevés tantôt le député de Châteauguay et la députée de Maisonneuve, je signale seulement qu'en ce qui concerne la députée de Maisonneuve, encore une fois, elle a décidé de voter avec l'Opposition et qu'elle corrobore les propos que nous avons tenus, à savoir que cela va prendre des critères objectifs et un cadre de fonctionnement pour qu'on puisse s'entendre, puisque, comme on l'a si bien souligné tout à l'heure, quand l'Opposition ou certains députés de l'Opposition ont demandé de tenir une commission parlementaire à Baie-Comeau

- ce qui ne faisait pas l'affaire du gouvernement - évidemment, le gouvernement a refusé et, aujourd'hui, quand le gouvernement veut tenir une commission parlementaire à Montréal, nous disons: Si on est pour commencer à décider à la pièce, on est aussi bien de faire comme le suggère la députée de Maisonneuve, c'est-à-dire trouver des critères objectifs et de s'entendre une fois pour toutes. Là-dessus, on s'entend. M. le ministre, je vous cède la parole pour qu'on puisse entendre le plus tôt possible le président de la CUM.

**Le Président (M. Boucher):** Merci, M. le député de Laporte. M. le ministre.

**M. Clair:** M. le Président, je serai assez bref sur la question de la commission parlementaire à Montréal. Peut-être étais-je inconscient de tout le débat qu'on allait soulever, mais je croyais simplement que, compte tenu que le transport en commun dans la région de Montréal concerne à peu près trois quarts de million d'usagers par jour, il me paraissait que c'était une idée valable, par-delà les fleurs du tapis parlementaire, qu'on puisse, sans attendre toute la réforme parlementaire, faire siéger cette commission à Montréal, puisque les usagers sont certainement les premiers intéressés et que, s'ils sont, dans un grand nombre de cas, des usagers captifs du transport en commun, cela aurait été avantageux pour eux qu'ils puissent venir se faire entendre à Montréal.

Quoi qu'il en soit, je n'avais pas soulevé moi-même cette question; je vous dirai simplement que dans ma pratique, j'ai toujours retenu que, quand quelqu'un se défend sans même être accusé, comme cela a été le cas lorsque le député de Laporte a pris la parole, c'est généralement parce qu'il se sent coupable et qu'il tient à confesser immédiatement une part de responsabilité.

**M. Bourbeau:** On avait été accusés à de nombreuses reprises, M. le ministre.

**M. Clair:** Sherlock Holmes n'aurait pas besoin de beaucoup plus d'indices pour trouver qui est le coupable. En tout cas! Sur les quatre points qui ont été soulevés par le député de Laporte, rapidement, je voudrais d'abord le remercier de son approche qui semble très positive sur l'ensemble de la problématique. Je pense que nous partageons au moins l'analyse des problèmes. Nous verrons en cours de route si nous pouvons partager l'analyse des solutions.

Je suis content de voir que sur deux des principes fondamentaux il annonce que son parti appuiera le nôtre. Cela pourra faciliter la mise en marche, sinon totale du moins partielle, de la réforme si jamais c'était le cas.

Quant aux quatre points qu'il soulève, je voudrais y aller très brièvement parce que je pense que c'est plutôt des points d'information. En ce qui concerne les pouvoirs et la structure de l'organisme régional de transport, le député de Laporte dit: On ne voudrait pas que ce soit un exploitant. Réponse du ministre des Transports: Nous non plus. On veut que ce soit une structure légère. Réponse du ministre des Transports: Nous aussi. Tout ce qu'on pourra étudier pour aller dans ce sens-là, nous sommes disposés à l'examiner. C'est une table de concertation que nous souhaitons, mais une chose est certaine, c'est que si on veut que cette table de concertation donne des résultats, il faut cependant, quant à nous, qu'elle soit décisionnelle, sans quoi, ce qui va se passer autour de la table de concertation, cela va être du placotage. C'est très utile pour la conversation, mais cela ne fait pas tellement avancer les décisions.

En ce qui concerne l'affirmation du député que le gouvernement reviendrait sur son engagement de défrayer 100% des coûts du service de la dette du métro, je lui rappelle deux choses. Premièrement, quant à l'accord qui a été signé entre la CUM et le gouvernement du Québec, cet engagement va maintenant pouvoir être tenu puisque c'était conditionnel à l'intégration des trains de banlieue. Première chose, le gouvernement n'a pas dit dans la proposition qu'il n'allait pas payer rétroactivement aux 717 000 000 \$ 100% des immobilisations courues pendant ce temps-là.

Quant à l'avenir, la proposition démontre clairement que, si l'on prend uniquement le service de la dette du métro, ce que nous disions dans la proposition gouvernementale, d'après les chiffres dont on disposait, c'est que cela allait constituer pour les trois prochaines années une économie d'environ 13 000 000 \$ pour les villes de la Communauté urbaine de Montréal sur la taxation foncière. Or, les chiffres qui nous sont soumis par la Communauté urbaine de Montréal et par la ville de Montréal démontrent, si j'ai bien compris les tableaux qui nous sont soumis, une économie de 18 000 000 \$ plutôt que de 13 000 000 \$ sur le service de la dette du métro. Donc, dire qu'on veut se décharger de nos responsabilités sur les municipalités, je pense que c'est inexact. Ce qu'on veut, c'est un nouvel équilibre des partenaires dans le transport en commun.

Troisième point, le député de Laporte reprend la rengaine que les automobilistes seraient la vache à lait du gouvernement. Là-dessus, je lui dirai simplement que c'est une question de philosophie et de vision du présent et de l'avenir. On ne veut rien faire contre les automobilistes, mais nous pensons que c'est notre responsabilité, à ce moment-

ci du développement de la société et des modes de transport, de faire à peu près ce qui se fait dans l'ensemble des grandes agglomérations, c'est-à-dire donner priorité au transport en commun et, plutôt que de faciliter la construction de nouvelles infrastructures routières, de faciliter l'utilisation du transport privé, nous croyons que nous devons faciliter celle du transport en commun.

Quatrièmement, le député s'intéresse aux questions de moyens de transport léger en utilisant les infrastructures existantes. Je lui dirai là-dessus que je ne vois pas le désaccord qui peut exister entre lui et moi sur cette question-là puisque c'est justement une volonté clairement affirmée du gouvernement dans plusieurs énoncés politiques d'aller vers le covoiturage. C'est déjà annoncé que dès cet automne, si vous y êtes disposés, la première loi qu'on pourrait adopter très rapidement, ce serait la légalisation du covoiturage. Cela prendrait 10 minutes, on va être prêt.

Cinquièmement, en ce qui concerne le taxi collectif, nous avons une proposition de réforme qui propose d'aller justement vers le taxi collectif. En ce qui concerne les voies réservées, une voie est déjà en place sur la rive sud de Montréal et j'ai le plaisir de rappeler que, grâce à l'initiative du COTREM, de la commission de transport de Laval et de la ville de Laval, une deuxième voie réservée pourra être mise en application très prochainement avec la collaboration aussi de mon collègue, l'adjoint parlementaire, le député de Vimont. Je pense que sur cela il n'y a pas de désaccord, au contraire, c'est une question de savoir à quel rythme on peut introduire ces changements qui sont fondamentaux. Je pense que les désaccords sont beaucoup moins importants que ceux qu'on peut laisser voir à première vue.

En terminant, M. le Président, je rappelle simplement que l'ensemble de la proposition est soumis à la discussion. Ce que je souhaite le plus au cours des prochains jours, c'est que les intervenants viennent la critiquer, la modifier par des propositions, de la façon qu'ils le jugeront à propos. Le seul comportement qui m'apparaîtrait regrettable, ce serait simplement de nier l'existence des problèmes, de nier la nécessité de procéder à certaines réformes. Il y a peu de mémoires, mais il y en a quelques-uns où la position des intervenants c'est de dire: Ne changez rien, c'est parfait comme c'est là. Je vous dis, sur ce point de vue, que ce n'est pas la lecture que nous faisons de la réalité et j'espère que tous ceux qui viendront seront animés par cette volonté d'améliorer la situation actuelle; c'est cette volonté qui nous anime. Maintenant, nous sommes prêts dans cet esprit à entendre immédiatement M.

Des Marais.

**Le Président (M. Boucher):** Merci, M. le ministre.

Ceci étant dit, nous sommes bien à Québec. J'inviterais M. Pierre Des Marais II à s'approcher de la table du centre et à présenter son mémoire. M. Des Marais, est-ce que vous avez l'intention de le lire au complet ou d'en faire un résumé?

**M. Des Marais II:** M. le Président, de le lire en bonne partie. J'indiquerai le moment où je sortirai du texte pour permettre le suivi.

#### Audition de personnes et d'organismes

##### M. Pierre Des Marais II, à titre personnel

**Le Président (M. Boucher):** Allez-y.

**M. Des Marais II:** M. le Président, M. le ministre, mesdames et messieurs les membres de la commission, je vous remercie d'avoir accepté de me recevoir dans des circonstances peut-être un peu délicates vu la position que la Communauté urbaine de Montréal a prise eu égard à sa représentation ici devant cette commission. Pour tenter de satisfaire aux besoins de la commission, j'ai adopté la procédure suivante au comité exécutif, c'est-à-dire que j'ai formé un groupe de travail des différents techniciens qui, au cours de l'été, ont colligé des documents qui ont été remis et déposés au comité exécutif de façon que les différents intervenants, en particulier la ville de Montréal et la Conférence des maires de banlieue, puissent puiser à une source de haute autorité les renseignements dont ils auraient besoin pour se présenter devant cette commission.

Aujourd'hui, m'accompagnent, comme membres de ce comité technique qui a colligé les renseignements, différentes personnes de la communauté urbaine que je voudrais identifier: M. Joannette, le trésorier adjoint, M. Gascon du BTM, Me Bourgeois de l'étude légale de la Communauté urbaine de Montréal, M. Gravel directeur du service de la planification, M. Jean-Pierre Blais du secrétariat général et, enfin, M. Gamache qui a coordonné à l'intérieur de mon bureau les travaux de ce comité technique, lequel, en passant, a obtenu la collaboration totale et entière de deux autres organismes: un qui pour le moment échappe à la Communauté urbaine de Montréal en partie, la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal, et aussi le COTREM où il y a eu une excellente collaboration.

**Le Président (M. Boucher):** Si les personnes que vous avez nommées veulent

prendre place à la table du centre, ce sera à leur discrétion. Merci.

M. Des Marais II: M. le Président, j'attache d'autant plus d'importance au fait de pouvoir m'adresser à cette commission qu'au moment où j'ai été élu président du comité exécutif de la Communauté urbaine de Montréal j'avais mentionné que la question du transport serait primordiale et que je tenterais avec l'aide de mes collègues de remettre en marche les projets qui avaient été, pour toutes sortes de bonnes raisons, arrêtés; je dois dire que jusqu'à un certain point, cela s'est fait. Si on se retrouve aujourd'hui avec un projet, je vois de très bon augure la solution à ces problèmes. C'est une implication qui a été bien personnelle, mais qui s'est faite encore une fois après amples consultations.  
(11 h 30)

Nous poursuivons un but, celui de proposer la création d'une table de concertation entre les élus municipaux de la région de Montréal qui sont responsables des réseaux locaux de transport en commun pour un périmètre de transport donné, à la condition que soient améliorés les aspects inhérents à l'industrie du transport en commun, tout en respectant l'autonomie et la compétence des organismes politiques et administratifs de la région de Montréal. Cette table pourrait répondre aux besoins de concertation entre les élus de la région, en particulier en ce qui a trait à l'intégration tarifaire des réseaux. Depuis plus d'un an, la création d'un tel organisme fait l'objet de nombreuses réflexions, lesquelles ont abouti à d'heureuses initiatives entreprises par le gouvernement du Québec, telles que la publication d'une "proposition gouvernementale concernant l'organisation et le financement du transport en commun dans la région de Montréal" et la présente commission parlementaire.

Ce mémoire s'inscrit dans le contexte de cette réflexion et présente une analyse sommaire de la proposition gouvernementale. Il contient certaines informations complémentaires à celle-ci et il défend plusieurs points de vue, avance certaines mises en garde et, finalement, appuie la création d'un ORT - organisme régional de transport - mais d'un ORT léger qui respectera et complètera les pouvoirs et pratiques des structures politiques et administratives existantes. Enfin, il a été rédigé dans un contexte positif à l'égard des travaux entrepris par le gouvernement du Québec et, par conséquent, se veut une réelle contribution afin de conserver la présente efficacité de nos systèmes de transport en commun.

J'ai l'intention, M. le Président, de sauter les pages qui suivent, le cadre d'analyse, les principes directeurs,

l'autonomie locale des choses que nous connaissons, l'équité fiscale, la participation volontaire, l'efficacité, pour en venir au point 1.2, la Communauté urbaine de Montréal. Je voudrais rappeler, même si on la connaît, quand même pour la situer au début de ces travaux très importants, que la communauté est avant tout une forme de gouvernement régional couvrant le territoire de 29 municipalités qui regroupent plus de 60% de la population de la région métropolitaine de recensement de Montréal. On retrouve sur le territoire de la communauté 75% de l'activité économique, 78% des revenus, 78% des emplois, 73% de l'assiette imposable d'évaluation foncière élargie, 70% des destinations au centre-ville originent du territoire de la communauté et 92% du transport en commun est effectué par la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal. C'est un organisme mandataire qui possède toutes les compétences nécessaires en divers domaines, dont celui du transport en commun, pour réaliser des économies d'échelle.

La récente loi no 46 modifiant la loi de la communauté a amélioré et va en améliorer grandement le fonctionnement général. Par celle-ci, la communauté possédera d'ici peu des commissions consultatives dont une sur le transport en commun, un comité exécutif paritaire entre la ville de Montréal et les autres municipalités membres, des mécanismes de contrôle accrus. En résumé, la communauté est un organisme supramunicipal qui possède plus de douze années d'expérience, des ressources intégrées, surtout en transport en commun. La communauté urbaine est appelée à poursuivre un rôle de premier plan dans notre environnement.

Lorsqu'en mai 1981 je soumettais au ministre des Transports le document intitulé Proposition pour la création d'un organisme régional de transport, je mettais de l'avant certaines positions qu'il m'apparaît aujourd'hui nécessaire de rappeler. Je préconisais alors un ORT dont les compétences et les structures étaient les suivantes: organisme décisionnel pour la planification, la réalisation, la gestion, le financement, l'intégration tarifaire et la tarification du transport en commun rapide; organisme dirigé par les élus du territoire (communauté urbaine, ville de Montréal, villes de banlieue, MRC), délimité par un périmètre de transport; organisme composé d'un conseil de 20 membres, assisté d'un comité technique et, particulièrement, un organisme financé par la région, donc possédant une source de taxation autonome à partir d'une taxe régionale sur l'essence et les plaques d'immatriculation.

Il convient de dire ici que, si la proposition soumise par le gouvernement comporte des points de convergence, elle

compte également plusieurs éléments de différence avec le document de travail alors proposé. Il serait, évidemment, souhaitable qu'il existe une concordance parfaite des deux points de vue, mais, puisqu'il en va tout autrement, je dois faire connaître mes raisons aux membres de la commission parlementaire gouvernementale.

En résumé, le but que je poursuivais alors était de corriger un problème particulier à la communauté, soit les effets de débordement, c'est-à-dire de tenter de répartir équitablement le coût des infrastructures entre tous leurs bénéficiaires, y compris les non-résidents qui profitent grandement des services disponibles sur la communauté. Il est intéressant d'ajouter que si cette proposition avait été acceptée à l'époque, du moins sous ses aspects financiers, la répartition des coûts de la communauté urbaine à la ville de Montréal aurait été réduite de 42 000 000 \$ par année et de 37 000 000 \$ pour les autres municipalités de la communauté. Ainsi, le taux de la taxe foncière pour le transport en commun aurait diminué de 0,30 \$, environ, par 100 \$ d'évaluation pour se situer à un niveau comparable aux municipalités de Laval et de la rive sud. Cette réduction aurait donc permis de corriger en partie les problèmes inhérents aux effets de débordement, par ailleurs toujours existants et tout aussi aigus aujourd'hui qu'ils l'étaient hier. C'est pourquoi, comme vous le constaterez à la fin de ce mémoire, je propose encore une fois certaines solutions dans ce sens.

En terminant, M. le Président, sur cette question, j'insiste pour souligner que le présent projet gouvernemental de création d'un ORT est si différent de celui que je proposais en 1981 que je ne me sens aucunement lié par la proposition que je présentais alors.

L'objectif poursuivi par la proposition gouvernementale est, à ce qu'il paraît, de réformer le cadre financier actuel. Plus précisément, le gouvernement du Québec désire réduire sa contribution financière au transport en commun. La présente conjoncture économique, tout comme l'état général des finances du Québec conditionnent cette prise de position à laquelle on ne peut que souscrire et collaborer, pour autant que le déplacement du fardeau financier du Québec ne se réalise pas à l'encontre des intérêts de la population de la Communauté urbaine de Montréal.

Le second objectif vise à souligner la volonté du gouvernement du Québec de privilégier les transports collectifs dans la région de Montréal. À cette fin, la proposition ambitionne d'augmenter l'achalandage dans cette industrie par une intégration tarifaire entre les différents réseaux. Encore ici, je souscris à cet

objectif, mais je dois rappeler que cette intégration tarifaire est totalement réalisée entre les autobus, le métro et les trains de banlieue sur le territoire de la communauté.

Le troisième objectif poursuivi, ayant trait au cadre institutionnel, m'apparaît n'être que le prolongement d'une volonté encore plus grande d'une implantation de la bureaucratie gouvernementale qui, à ce jour, est déjà non fonctionnelle dans la région de Montréal en matière de transport en commun. Celle-ci désire contrôler, à tous les niveaux et à toutes les étapes, les systèmes politiques et opérationnels en matière de transport en commun établis dans la région de Montréal. On ne peut d'aucune façon souscrire à cette objectif, et ce, au nom des principes reconnus, des institutions existantes, ainsi que de l'efficacité. Autrement, le premier objectif, soit la réforme du cadre financier, ne sera jamais atteint.

Plusieurs autres objectifs se greffent à ces trois premiers, tels que la diminution de la consommation d'énergie, la consolidation du tissu urbain et l'amélioration de la qualité de la vie.

La description donnée dans la proposition gouvernementale décrit assez bien la problématique du développement urbain dans la région de Montréal. L'analyse de l'évolution démographique démontre clairement que l'accroissement de la population pendant les vingt dernières années a eu lieu en dehors du territoire de la communauté. La différenciation entre les lieux de résidence et ceux du travail engendre des déplacements quotidiens de plus en plus nombreux. La majorité de ces déplacements converge vers la zone centrale considérée comme la bassin d'emploi de toute la région. L'automobile est la grande responsable de l'éparpillement urbain, la source de cette fragmentation.

La partie de la proposition visant à inciter les gens à s'installer à l'intérieur des limites actuelles du territoire urbanisé, ceci afin de freiner l'étalement urbain, est conforme à l'option préférable d'aménagement de la région montréalaise. Le développement accéléré et prioritaire de l'île de Montréal est souhaité par tous. La communauté a exprimé dans le concept préliminaire du schéma d'aménagement, déposé au mois de mars 1982, sa priorité de développer l'île tout en améliorant la qualité de la vie. Je vous rappelle, à cet effet, que cette fonction correspond à certains principes correspondant à la loi 125, dont ceux affirmant que les décisions d'aménagement sont d'abord des gestes politiques, que la participation des citoyens doit être assurée tant par l'information que par la consultation, que le schéma d'aménagement lie le gouvernement du Québec, ses ministères et mandataires lorsque ces derniers désirent intervenir par l'implantation

d'un équipement, d'une infrastructure ou par la réalisation de travaux.

En abritant 80% des emplois tertiaires de toute la région, plus de 50% des emplois manufacturiers et en recevant plus de 70% de la main-d'oeuvre totale de celle-ci, les territoires de la communauté constituent, sans équivoque, la plus importante entité économique de la région. Certains territoires, Laval et une partie de la rive sud, à cause de l'existence de noyaux d'activités économiques, forment des liens importants avec la communauté. Mais ce qui ne cesse d'étonner, c'est de constater que plusieurs municipalités ne présentant aucun lien étroit avec l'île sont incluses dans les territoires de l'organisme régional de transport, alors que Mirabel, à titre d'exemple, en est exclus. Il faut, de plus, noter que le territoire proposé ne respecte pas les limites des MRC pour lesquelles le gouvernement a consacré des années d'efforts soutenus, efforts couronnés par une loi créant ces nouveaux organismes.

L'aire d'intervention ainsi affectée par la proposition se compose donc de plusieurs municipalités se situant dans un périmètre de 40 kilomètres de Montréal. Ces municipalités seraient intégrées par des liens à créer, liens susceptibles de former ainsi une entité socio-économique. De plus, la proposition raccorde à cette entité les municipalités éloignées desservies par l'une des commissions de transport. La région métropolitaine de recensement a donc été retenue en vue de la répartition des coûts du transport en commun à un plus grand nombre de municipalités. À cet égard, signalons qu'il est anormal que la proposition ne tienne pas compte de la provenance et de la destination de la majorité des déplacements. Le découpage proposé ne constitue pas ainsi une entité complète en termes de territoire urbain pour fins de transport. En somme, ce que je déplore, c'est la création d'un nouveau découpage qui ignore tous les autres.

La proposition permet une réduction de tarif appréciable à toutes les zones desservies en dehors du territoire de la communauté. Au total, le nombre d'usagers en provenance de la rive sud et de Laval qui bénéficient d'une baisse de tarif s'élève à 15 945 et 18 000, soit 30% et 55%, contre uniquement 5000 en provenance de la communauté, soit 2,2%. Par contre, 111 000 usagers de l'île subissent une hausse contre uniquement 26 000 usagers de la rive sud et 3395 usagers de Laval. D'ores et déjà, la Communauté urbaine de Montréal est défavorisée par ce modèle de tarification qui profite au reste de la région. Ainsi, ceux qui franchissent de courtes distances, généralement les plus démunis, bénéficient non pas d'une baisse, mais subventionnent les autres passagers. Cette situation va à l'encontre des principes énoncés par le

gouvernement.

D'une façon concrète, plusieurs villes de la communauté, en plus d'un morcellement aléatoire par l'établissement de zones, subissent une augmentation de tarif. Ainsi, par exemple, les villes de Saint-Pierre, Montréal-Ouest, Côte-Saint-Luc, Mont-Royal, Saint-Laurent, Saint-Léonard, LaSalle et le quartier Ahunatic de Montréal, de même qu'une partie de Lachine augmenteraient de 21 \$ à 23 \$. Anjou, Montréal-Est, Dollard-des-Ormeaux, Roxboro, Dorval, une partie de Montréal, de Montréal-Nord et de Lachine subiraient une augmentation de 4 \$, soit de 21 \$ à 25 \$. Pointe-Claire, Sainte-Geneviève, une partie de Kirkland, de Beaconsfield, de Pierrefonds et de Dollard-des-Ormeaux, le quartier de Rivière-des-Prairies et le quartier de Pointe-aux-Trembles subiraient une hausse de 6 \$. Enfin, Sainte-Anne-de-Bellevue, Senneville, Baie-d'Urfé, une partie de Kirkland, de Beaconsfield, de Pierrefonds, et l'île-Bizard se verraient infliger une augmentation de 8 \$.

De plus, comment peut-on ne pas imaginer les difficultés opérationnelles créées par ces zones? Elles ne déboucheront que sur un accroissement de frais engendrés par la nécessité des contrôles inhérents à la création de zones.

Cette critique, en plus de s'appuyer sur l'analyse d'aménagement du territoire, s'appuie surtout sur des principes d'équité fiscale. Comme vous le savez tous, l'ensemble des municipalités du territoire de la CTCUM participe, via le potentiel fiscal, aux frais du transport en commun sur le territoire de la commission et ce, indépendamment des distances effectuées, des modes utilisés par leurs contribuables.

Sachant que les coûts de transport ont un impact direct sur la localisation résidentielle, la structure tarifaire proposée dans certains secteurs nuirait au développement de ces derniers. Ne pas en tenir compte, c'est aussi ignorer les efforts et les intentions de la communauté en matière d'aménagement du territoire. Ces intentions, conformes à celles du gouvernement, définissent le concept préliminaire du schéma d'aménagement, lequel a fait l'objet d'une tournée de consultation dans la majorité des municipalités membres. Par conséquent, en termes d'aménagement du territoire et d'équité fiscale, compte tenu de la structure politique de la communauté, on se doit de soutenir le maintien d'une seule zone sur le territoire de la communauté, respectant ainsi l'entité politico-administrative qu'est la communauté. Aucun secteur n'est augmenté et, par conséquent, pénalisé. Le tarif unique est compétitif par rapport au plus bas de la région, 21 \$ contre 27 \$ pour Longueuil et Saint-Lambert.

Quant à l'organisation des services de

transport en commun, la proposition gouvernementale avance plusieurs jugements de valeur sur le fonctionnement des services de transport en commun dans la région de Montréal.

Je vais passer les statistiques du 2.2.1 pour aller, M. le Président, après les tableaux, à la page 24, sur la tarification.

Selon la proposition, le système de tarification unique en vigueur actuellement est en grande partie responsable du mauvais état financier des transports collectifs. On reproche aussi au système de financement actuel de ne pas être basé sur la distance parcourue, de sorte que les usagers se déplaçant sur une courte distance paient proportionnellement plus que ceux qui parcourent une distance plus longue. Cette sous-tarification entraînerait ainsi une perte de revenus pour les exploitants. Rappelons que la plupart des études démontrent que l'utilisateur est plus sensible à la qualité du service qu'au tarif. L'élasticité est de l'ordre de 30% en ce qui concerne la qualité de service, par rapport à une élasticité des tarifs de l'ordre de 15% à l'intérieur du territoire de la CTCUM.

(11 h 45)

Le système de tarification unique actuellement en vigueur n'est pas aussi inéquitable que le laisse entendre la proposition. En effet, l'enquête origine-destination 1978 de la CTCUM démontre que la majorité des usagers des trois commissions de transport se déplacent sur une courte distance. La distance moyenne de parcours est de 6,6 kilomètres et 90% des usagers se déplacent sur une distance inférieure à 10 kilomètres. Il est également affirmé que la double tarification actuelle entre les réseaux inciterait certains usagers à éviter les modes à grande capacité, tels le métro et les trains, entraînant ainsi une hausse des coûts d'exploitation. Cette affirmation fait abstraction du processus de décision rationnel du consommateur. En effet, ce principe dit que le choix du mode de transport est basé sur un coût généralisé bien différent du coût monétaire, soit le tarif.

Pour ce qui du choix modal, cette fonction de coût généralisé se définit à partir des paramètres suivants: le tarif, le temps d'attente, le temps de transport et le confort. Toutes les études sur le sujet démontrent alors clairement que les paramètres sont beaucoup plus importants aux yeux de l'utilisateur que le tarif. Par exemple, pourquoi pénaliser par une augmentation de tarif le petit nombre d'utilisateurs qui se déplacent entre Sainte-Anne-de-Bellevue et le centre-ville, alors qu'ils le sont déjà par un temps de déplacement relativement long.

Il est estimé, dans la proposition gouvernementale, que le système tarifaire proposé entraînerait une hausse

d'achalandage globale de 3%, tout en augmentant légèrement les revenus. Comme la théorie économique et les études empiriques démontrent que le taux d'élasticité est inférieur à l'unité, il est impossible d'en arriver, sans commettre d'erreur de méthodologie, à une augmentation simultanée d'achalandage et de revenus.

La structure tarifaire proposée, en plus d'être fondée sur une mauvaise base analytique, tant au niveau de l'élaboration qu'au niveau de l'évaluation, entraînerait de nombreux désavantages pour l'utilisateur, tels que l'implantation d'une billetterie complexe, pouvant même faire augmenter son coût généralisé.

La CAM. Les transports collectifs ont connu une hausse d'achalandage importante au cours des dernières années, hausse causée, selon la proposition gouvernementale, par l'augmentation du prix de l'essence et l'introduction des laissez-passer mensuels. Bien que l'effet positif de ces facteurs pour l'achalandage ne peut être mis en doute, il est cependant permis de croire que le facteur prédominant est l'introduction du laissez-passer, contrairement à ce qui est avancé par le ministère. En effet, on estime que l'introduction de la CAM a fait augmenter l'achalandage de la CTCUM d'environ 10%. Il est permis de conclure que la hausse de contribution du gouvernement au financement du transport en commun a été causée par l'introduction du laissez-passer mensuel, initiative émanant d'une des politiques de financement du ministère des Transports du Québec. La structure tarifaire actuelle n'est aucunement responsable de cette hausse de contribution gouvernementale, car les déplacements effectués par les usagers se font généralement sur de courtes distances, comme il a été souligné.

L'analyse présentée par la proposition et portant sur l'effet de l'intégration des tarifs et des modes sur les coûts d'exploitation est très incomplète. En effet, plusieurs éléments, comme le non-contrôle des voyageurs, le coût d'équipements supplémentaires (émettrices de billets et tourniquets sophistiqués) et l'augmentation de la fraude n'ont pas été évalués. De plus, la mise en place éventuelle des métros de surface, ainsi que leur intégration au système actuel, n'entraînerait pas nécessairement les économies d'échelle anticipées. Par exemple, la ligne de métro de surface Deux-Montagnes intégrée entrerait en concurrence directe avec la ligne de métro 2, la ligne 2 est et la ligne 2 ouest.

Rappelons que les lignes de transport rapide comme les métros de surface commandent des réseaux de rabattement adéquats, ce qui représente une augmentation des coûts d'exploitation. Il y aurait aussi augmentation des coûts d'exploitation causée

par le dédoublement des réseaux de rabattement. Par exemple, la CTL se verrait dans l'obligation d'offrir un premier réseau de rabattement orienté sur la ligne Deux-Montagnes et un second orienté sur la ligne de métro 2. Une partie de la clientèle de Laval se verrait même dans l'obligation d'utiliser le métro de surface en dépit de sa préférence naturelle à utiliser le réseau du métro.

Rapidement, M. le Président, quant aux infrastructures et à leur historique pour se rappeler que le Bureau du métro, qui avait été créé par la ville de Montréal à même une division du Service des travaux publics, en 1961, s'est vu confier la responsabilité de diriger les études et la construction du réseau initial du métro, un projet qui, à ce moment, datait d'une cinquantaine d'années. Adaptant une technique française au contexte nord-américain, les ingénieurs du Bureau du métro ont réalisé avec succès leur mandat et ont particulièrement rencontré l'échéancier qui était le leur, c'est-à-dire d'ouvrir à temps pour desservir l'Expo 67.

Les succès obtenus ont mené à des études additionnelles et, à la suite de la création de la Communauté urbaine de Montréal en 1970, le bureau devient alors le Bureau de transport métropolitain, chef de file du transport en commun sur le territoire de la communauté. Le BTM entreprend l'implantation des ouvrages dans plusieurs villes membres de la CUM en se souciant particulièrement de respecter le plan d'aménagement des villes concernées. Un comité d'aménagement de surface permet au BTM de réaliser cet objectif sans heurt avec les autorités locales.

La croissance imprévisible des coûts de construction oblige le gouvernement à imposer soudainement un moratoire sur la construction du métro, perturbant le programme établi. Par la suite, le gouvernement a formé le Comité des transports de la région de Montréal et ce comité a présenté son rapport en septembre 1977. Il annonçait son accord avec le plan de transport, rapport qui s'intitulait Le transport public, un bond en avant, proposé par le BTM et approuvé par la communauté. Éventuellement, il y a eu la création du COTREM, le Conseil des transports de la région Montréal et, en 1978, le BTM complète, à la demande de la communauté, son plan de transport.

Nous en sommes en décembre 1979, où le plan de transport de la région est dévoilé par le ministre des Transports du Québec. Selon la proposition gouvernementale: "Le plan de transport a été préparé sans une véritable participation des autorités municipales. Cette lacune est sans doute un des principaux facteurs qui expliquent certains tiraillements et piétinements dans sa réalisation." Nous connaissons les données

principales du plan de transport.

M. le Président, un mot du BTM et du BTM International. Au BTM, qui compte maintenant 300 employés dont une centaine d'ingénieurs et une dizaine d'architectes, on retrouve toutes les compétences nécessaires pour répondre aux besoins de planification et de construction des différents réseaux. C'est une expérience qui est basée sur la construction d'un réseau très important. Le BTM, compte tenu de sa compétence, s'est maintenant fait reconnaître à l'échelle mondiale et le gouvernement du Québec a accepté la proposition de la communauté de mettre sur pied une société, BTM International, qui s'occupe de marketing et de consultation à l'étranger, avec profits pour les contribuables de la communauté et profits aussi pour les entreprises québécoises qui oeuvrent dans ce domaine.

La proposition gouvernementale reste à peu près muette quant à l'avenir du BTM à l'intérieur de l'ORT; elle mentionne qu'il y aurait regroupement avec les quelques employés du COTREM.

La première hypothèse se traduirait inévitablement par une perte importante de l'expertise que le BTM s'est acquise au prix d'efforts soutenus pendant plusieurs années. Ce qui fait sa force, c'est d'abord la complémentarité des connaissances possédées par les individus qui le composent, d'une part, et l'esprit dans lequel le travail s'accomplit, d'autre part. Ces éléments, fruits d'un travail commun et de longue haleine, ont engendré de saines relations sur le plan humain et un réseau de communications rapide qui crée, à la fois, un climat de collaboration et de bonne entente, de même qu'une grande efficacité au niveau des réalisations.

La seconde hypothèse, soit le transfert du BTM à l'ORT comme une entité monolithique, entraînerait la perte de son nom et, donc, de son identité. Sa renommée chèrement acquise et qui est reconnue mondialement mourra aussi avec son nom. Pourtant, c'est grâce à cette réputation bâtie à coups d'efforts que des entreprises québécoises ont récemment décroché d'importants contrats sur le marché international. Le BTM étant un organisme à vocation spécialisée, il s'est doté de méthodes de travail et de gestion axées sur la réalisation concrète des projets qui lui sont confiés. Contrairement au COTREM, il possède un personnel qu'il a lui-même aguerri et, partant, accorde peu de mandats à des entreprises extérieures pour l'aider à réaliser son travail. Le BTM est sûrement capable d'oeuvrer sur l'ensemble de la région. Il faut certainement laisser le BTM à la Communauté urbaine de Montréal qui possède, avec ses autres services et son organisme mandataire de gestion du service de transport en commun, la CTCUM un

système opérationnel intégré pour bien construire les infrastructures nécessaires. À cela, ajoutons que ce système intégré est largement orienté par les élus, que ce soit par le conseil, la prochaine commission consultative sur le transport en commun et le comité exécutif de la communauté.

Le texte de la proposition conclut, après une analyse sommaire, que le présent cadre institutionnel en matière de transport en commun dans la région de Montréal est inadéquat sous plusieurs volets. C'est également sur cette conclusion qu'est proposée la création d'un organisme régional de transport ayant des pouvoirs locaux propres aux municipalités, des pouvoirs régionaux propres à la Communauté urbaine de Montréal et aux MRC et, enfin, des pouvoirs suprarégionaux.

La discussion présentée dans la proposition apparaissant incomplète sous certains angles, permettez-moi d'y apporter quelques réflexions additionnelles en ce qui a trait aux usagers. À l'examen de la législation applicable en cette matière, on peut constater que certaines dispositions favorisent l'exercice, par les usagers, de représentations ou de suggestions auprès des élus municipaux, notamment en matière de transport en commun.

En effet, la commission permanente du transport en commun qui sera créée en vertu de la Loi sur la Communauté urbaine de Montréal telle qu'amendée par la loi 46 devra, dans l'exercice de ses compétences, tenir des auditions publiques et recevoir des mémoires, commentaires et propositions des usagers des systèmes de transport en commun. D'autre part, en ce qui concerne les usagers disséminés hors du territoire de la communauté, le mécanisme prévu à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme pourrait, à l'occasion des consultations publiques, servir aux fins de consultations sur le transport en commun. Rappelons que la même possibilité existe lors des séances des conseils municipaux à l'occasion de la période de questions.

Ces mécanismes sont souples et surtout efficaces puisque la population peut intervenir directement, en plus de mettre en pratique l'énoncé du principe de la valorisation des institutions municipales mis de l'avant par le gouvernement du Québec au cours des dernières années. Il existe donc des forums de consultations en matière de transport en commun et, par conséquent, il n'est sûrement pas utile de créer une commission consultative régionale pour la population.

Au niveau des municipalités, la loi actuelle donne juridiction aux conseils municipaux d'instituer des services de transport en commun à l'intérieur de leur territoire. Au niveau intermunicipal, il est possible pour plusieurs municipalités de

conclure des ententes relatives au transport en commun pour desservir plusieurs d'entre elles par un seul service.

Les municipalités régionales de comté, dans l'élaboration du schéma d'aménagement, traiteront de la mise en place des infrastructures et des outils de développement que sont les services de transport en commun. Il est relativement aisé de s'apercevoir que la mise en place des politiques de transport en commun dans ce cadre institutionnel est source de conflits, plus particulièrement dans la région de Montréal où viennent s'ajouter trois des plus importants transporteurs au Québec: la CTCUM, la CTL et la CTRSM.

Un survol des dispositions législatives applicables au transport en commun nous permet de constater qu'il est très important d'en imbriquer les politiques et leur application avec les structures déjà mises en place au prix de maints efforts. À titre d'exemple, je suis d'avis qu'il serait imprudent de laisser de côté les limites des municipalités régionales de comté dans l'administration du transport en commun. Autrement, chacun des organismes concernés aurait peine à cerner le territoire de l'exercice de sa compétence, problème qui dégènerait en conflit de juridiction et donc en une impossibilité d'agir.

En conclusion, il m'apparaît clair que l'on doit respecter les organismes déjà existants tant au niveau local qu'au niveau intermunicipal et supramunicipal.

Quant à la Communauté urbaine de Montréal, elle dispose de larges pouvoirs en matière de transport en commun. Le conseil de la communauté a créé le Bureau de transport métropolitain et, en élaborant son mandat, le conseil a pourvu la communauté d'un outil efficace et souple en plus de générer des retombées économiques pour l'ensemble des manufacturiers d'équipements de transport.

La loi 46 a institué la création d'une commission permanente appelée la commission du transport en commun et celle-ci tiendra des séances publiques au cours desquelles elle pourra entendre les citoyens.

Enfin, à l'article 296.1 de la loi sur la communauté, un pouvoir d'importance y est souligné: "La communauté peut conclure une entente avec une entreprise de transport en vue de la fourniture d'un service de transport en commun à l'intérieur du territoire de la commission entre un point situé à l'intérieur de ce territoire et un autre situé hors celui-ci. La communauté a tous les pouvoirs nécessaires à l'application de cette entente."

En conclusion de ce paragraphe, M. le Président, la communauté a aujourd'hui tous les pouvoirs nécessaires pour coordonner les différents services de transport en commun, répondre aux attentes des citoyens et les

entendre quand elle doit le faire.  
(12 heures)

Je passe rapidement sur l'industrie du taxi qui fait indirectement partie du débat actuel. Quant aux transporteurs ferroviaires, nous en sommes rendus aujourd'hui à des ententes signées et conclues avec eux. À mon avis, c'est une excellente solution aux problèmes qui sont devant nous, en particulier en ce qui a trait aux relations de travail alors qu'on se retrouve avec des organismes qui ont des représentants syndicaux différents, ce qui nous permet de garder, en cas de conflit, un minimum de services offerts à une partie de la population.

Enfin, le gouvernement du Québec, par son cadre institutionnel, surveille les projets de la communauté. Le COTREM est déjà impliqué depuis quelques années et le ministère des Affaires municipales, de par les approbations qu'il doit accorder dans le cadre du programme triennal d'immobilisations, est évidemment un partenaire important.

Quant à l'environnement politique, en septembre 1980, le gouvernement a fait connaître sa politique globale d'aide au transport en commun en octroyant des subventions établies par les revenus générés par les services réguliers du transport en commun et d'autres pour l'implantation des laissez-passer. De plus, au chapitre des immobilisations des organismes de transport, le gouvernement a établi plusieurs types de subventions: achat d'autobus, contrat location-acquisition, etc. Quant à la communauté, une subvention de 60% est maintenue pour le réseau initial du métro de Montréal, ainsi qu'une subvention de 100% pour les travaux de prolongement du métro selon un protocole d'entente entre la communauté et le gouvernement du Québec. Encore là, c'est une situation qui a évolué ces jours derniers puisque la subvention à 100%, au moment où on se parle, n'était payable qu'au moment de la conclusion de certaines ententes. Ces ententes sont maintenant conclues et nous attendons les approbations gouvernementales qui doivent suivre. Ces politiques ont été modifiées, il suffit de le rappeler.

Enfin, le comité conjoint Québec-municipalités, qui a oeuvré à la réforme qui prévoyait l'élargissement de l'assiette fiscale municipale et un certain accroissement des revenus des municipalités par le biais du paiement d'"en lieu" pour les immeubles du réseau gouvernemental, scolaire ou des affaires sociales. Cette réforme entraînait, de plus, une réorganisation complète des politiques d'aide aux municipalités, notamment en matière de transport en commun. Cette dernière considération fut l'un des motifs de l'élaboration de la politique d'aide au transport en commun

mentionnée plus haut. J'insiste sur le lien qui unit la nouvelle politique fiscale et la politique d'aide au transport en commun qui était intimement liée au moment de sa mise en application.

Il y a eu aussi la revalorisation des institutions municipales, ce qui m'amène au cadre institutionnel proposé. Se justifiant des principes de décentralisation, de concertation régionale et de représentation démocratique, le ministère des Transports élabore les grandes lignes d'un nouvel organisme suprarégional doté de pouvoirs décisionnels relatifs à la planification, à la définition des niveaux de services de tarification, de redistribution des revenus, d'information et de coordination.

Un sujet fort important est absent de cet exposé, soit le point de vue du contribuable à qui il revient le droit de définir lui-même les services qu'il désire et qu'il défraie en partie. Afin de bien identifier la mesure de ce besoin au caractère local ou régional des désirs de l'utilisateur comme du contribuable, rappelons que 95% des déplacements s'effectuent par les trois commissions de transport. La CTCUM, à elle seule, véhicule 92% de ces passagers. Les systèmes de transport collectif rapide à haute capacité se retrouvent à l'heure actuelle en grande partie sur le territoire de la communauté. L'étendue du réseau initial, avant la création de la communauté, correspondait à un besoin local limité sur ledit territoire. Les prolongements plus récemment construits et ceux en construction correspondent à ce même besoin.

À la mesure des besoins régionaux, l'utilisateur requiert un accès facilité entre les divers réseaux et une intégration tarifaire; il est à noter que cette intégration, comme je l'ai déjà mentionné, est complètement réalisée sur le territoire de la communauté.

La définition des niveaux de services, ainsi que la planification des systèmes de transport à haute capacité demeurent dans ce contexte une responsabilité correspondant à des attentes locales dont les contribuables défraient une importante proportion des coûts. Les services offerts par les commissions de transport actuelles dans leur territoire respectif, de même qu'à l'extérieur de ceux-ci, en raison de leur nature, ont un caractère municipal ou intermunicipal. C'est pourquoi je suis d'accord avec la proposition gouvernementale que le contrôle de ces organismes soit confié aux élus locaux. C'est, d'ailleurs, là une importante innovation de la loi 46, à la différence que le conseil de la Communauté urbaine de Montréal garde aussi la responsabilité de l'adoption des tarifs. Plus encore, le contrôle de la CTCUM par le conseil et le comité exécutif de la communauté est essentiel pour une saine administration; il lui est donc important de

contrôler l'administration du transport en commun en instaurant un contrôle plus serré par les élus. Ainsi, la CTCUM devrait être dirigée par des élus tout comme à la CTCUQ, à la CTRSM et à la Commission de transport du Toronto métropolitain.

La planification d'un réseau de transport en commun et les coûts de production qui en résultent sont d'abord fonction des besoins des usagers qui, nous l'avons vu, revêtent un caractère à prédominance locale. Aussi, la proposition gouvernementale de régionaliser certains équipements ne correspond nullement au caractère local de la prise de décision pour la planification et le développement des systèmes de transport.

L'élaboration du territoire juridique applicable aux éléments régionaux des besoins de transport en commun doit tenir compte des véhicules institutionnels existants. Ainsi, lorsque le gouvernement arrête son choix sur la région métropolitaine de recensement comme territoire de l'organisme régional, il met de côté les territoires organisés des MRC, fruit d'ententes et de discussions des municipalités qui les constituent. Le rôle premier de ces organismes étant d'élaborer les schémas d'aménagement du territoire, il existe un risque énorme de confier l'étude des puissants outils de développement d'aménagement que sont les systèmes de transport en commun à un organisme qui exerce sa juridiction sur un territoire différent et qui ne respecte pas l'option préférentielle d'aménagement. Par contre, les MRC constituent des outils fort précieux de discussion auprès des usagers sur les besoins locaux, offrant à cette occasion une table de concertation sous-régionale.

Afin d'éviter, comme le rappelle le gouvernement, la création de nouveaux organismes de transport, il est souhaitable de favoriser l'octroi de contrats de services à un transporteur existant, sous le contrôle du conseil local ou des conseils municipaux locaux concernés par l'organisation du transport en commun sur leur territoire. De cette façon, le conseil local garde le plein contrôle (adoption de tarifs, de niveaux de services, adoption du budget) en lui confiant, de plus, le soin d'élaborer les plans et devis. Tel qu'énoncé dans la proposition, la responsabilité financière de ces réseaux demeurera à un niveau local, selon les priorités et les moyens des conseils municipaux.

Par contre, il me semble que le gouvernement dénature son option décentralisatrice en se réservant plusieurs pouvoirs au sein de l'organisme régional proposé ou en confiant audit organisme des responsabilités de nature locale ou sous-régionale. La planification et le développement au sein de cet organisme deviennent une option régionale dont les

décisions d'immobilisation d'importance sont prises par le gouvernement dans l'exercice de son droit de veto.

De par sa nature, le COTREM échappe au contrôle des élus. Au lieu de remédier à ces déficiences pour améliorer son fonctionnement à un niveau technique, la proposition amène une nouvelle structure avec l'élargissement du rang des intervenants. Ce faisant, il éloigne l'usager de son répondant local et dilue sa représentation démocratique. Le mode de représentation de l'organisme proposé ne tient compte ni du poids démographique de la communauté, ni de son poids économique malgré les responsabilités financières d'importance qu'elle assume déjà. La rationalité de ce mode de représentation est absente comparant les déplacements pris en charge par son mandataire, la CTCUM. En effet, la représentativité proposée pour la communauté au sein du conseil est de 45% pour 92% des déplacements, alors que les MRC obtiendraient 25% des votes pour 5% des déplacements.

La comparaison, selon les données de la proposition, de la représentation du conseil versus la population de la communauté démontre la même faille. La population de la communauté 62,3%, la représentation 45%; Laval, population 9%, représentation 9%; groupes nord, population 9%, représentation 16%; Charles-Lemoyne, population 10%, représentation 9%; groupes sud, population 8%, représentation 9% et, enfin, le gouvernement n'étant pas représenté par la population comme telle ayant une représentation de 9%. En effet, il est pour le moins étonnant de constater que les représentants de 18,2% de la population détiennent la balance du pouvoir dans une situation où la communauté est confrontée aux votes du gouvernement, de la ville de Laval et de la MRC Charles-Lemoyne, alors que le développement et la planification du réseau de transport dit régional se feront sûrement sur son territoire et à partir d'un réseau lui appartenant déjà. Il serait inutile de faire une démonstration plus élaborée sur les possibles situations conflictuelles au sein du futur organisme.

En confiant la responsabilité de mener des consultations publiques pour la réalisation de tout projet d'envergure, le gouvernement prétend compléter le rôle à être joué par la future commission du transport du conseil de la communauté. Bien au contraire, la proposition vient substituer l'organisme à ladite commission sans que celle-ci ait eu la chance de faire ses preuves ou encore même d'exister.

Aux termes de la proposition, le gouvernement entend retirer à la communauté les ressources humaines et les compétences techniques du BTM. Comment la nouvelle commission du conseil pourra-t-elle

fonctionner sans le support technique et les appréciations venant du personnel de sa constituante? L'organisme proposé est un décideur supplémentaire s'ingérant dans les affaires de la communauté, alors que celle-ci s'efforce de faire connaître son rôle et qu'elle pratique une politique de rapprochement avec la population du territoire. Qui plus est, il s'agit d'un retrait pur et simple d'une juridiction de la communauté, juridiction que le gouvernement du Québec vient tout juste de renforcer.

Quant au financement, la question financière est, comme il a déjà été mentionné, le problème le plus urgent à résoudre. Pourquoi? Parce que ce service public coûte très cher à la population et que les divers partenaires financiers, le gouvernement du Québec et les municipalités y contribuent largement. C'est pourquoi un examen attentif du financement de cette industrie est nécessaire.

La part des contribuables. Le fardeau fiscal, assumé par les contribuables des municipalités de la Communauté urbaine de Montréal, a été traditionnellement plus élevé que celui des autres municipalités du Québec. Durant la période des quatre années qui précèdent l'entrée en vigueur de la réforme de la fiscalité municipale, soit de 1975 à 1979, les municipalités ont été le partenaire le plus durement touché par les hausses considérables des coûts qu'ont eues les moyens de transport en commun. En effet, le fardeau assumé par les municipalités avait triplé en quatre ans. Durant cette période, le fardeau du gouvernement s'est aussi accru considérablement, alors que celui des usagers a diminué dans la même proportion. Les graphiques apparaissant aux pages suivantes illustrent bien cette réalité.

Il est souvent mentionné dans la proposition que les municipalités situées hors de l'île de Montréal profitent des services de transport de la CUM sans contribuer au coût de ces services. Nous comprenons très mal que la proposition gouvernementale n'ait pas donné suite à cette affirmation.

Quant à la part des usagers, l'implantation de la politique d'aide à l'usager au cours de 1980 a eu pour effet de faire baisser sa part relative dans le coût du transport en commun. En 1978, les revenus provenant des usagers couvraient 48,5% des coûts d'opération, alors qu'en 1982 ce pourcentage n'est que de 41,2%. De plus, celui-ci ne participe pas au financement des immobilisations du métro.

Quant au gouvernement du Québec, sa part est passée de 26,4% à 36,3% des dépenses d'opération. La cause principale de cette augmentation substantielle a été la diminution accentuée de la participation des usagers par l'introduction du laissez-passer mensuel. Quant à la diminution de la participation des municipalités, de 25% en

1978 à 22% en 1982, elle s'inscrit à l'intérieur du cadre prévu par la réforme de la fiscalité municipale. M. le Président, je pense que les deux tableaux suivants indiquent bien la différence de répartition dans les deux cas.

Compte tenu de l'entrée en vigueur de la réforme de la fiscalité municipale, l'impôt foncier devenait, à toutes fins utiles, la seule source de financement des municipalités. Le gouvernement a donc réaménagé sa politique d'aide au transport en commun. Puisque cette réforme ne corrigeait pas les effets de débordement, j'ai proposé en 1981 de faire participer pleinement toute la région montréalaise au déficit et au service de la dette des réseaux de transport rapide, ainsi qu'au coût de l'intégration tarifaire. Cette proposition n'a pas été retenue.

Quant à la réforme de la fiscalité municipale, sur la base des données de 1979, la politique d'aide au transport en commun devait procurer à la CTCUM des contributions gouvernementales supplémentaires estimées à 15 000 000 \$, tel qu'il apparaît au tableau VII. Cet objectif n'a pas été atteint puisque les gains nets ont été de 7 600 000 \$ en 1980, de 14 800 000 \$ en 1981 et celui estimé pour 1982 est de 5 700 000 \$. Compte tenu de l'inflation depuis 1979, le gain net aurait dû s'élever à environ 20 000 000 \$ en 1982.

En contrepartie, la réduction accordée aux usagers par le truchement de la subvention relative aux laissez-passer a été beaucoup plus coûteuse que prévu pour le gouvernement. De 6 600 000 \$ qu'elle était estimée par le gouvernement en 1979, elle passait à 30 000 000 \$ en 1982. (12 h 15)

Le gouvernement introduit plusieurs nouvelles mesures en regard du financement des opérations, mesures qui méritent d'être examinées attentivement. Mesure de plafonnement. L'analyse des solutions proposées par le gouvernement nous permet de constater que même si, au cours de la dernière décennie, la part des usagers a littéralement fondu la contribution de ces derniers demeurera à peu près au même niveau. Le total des subventions gouvernementales pour fins de fonctionnement - et celles qui s'appliquent aux laissez-passer - sera plafonné au niveau de la contribution des municipalités. Pour la CTCUM, cette proposition signifie qu'en pratique le gouvernement assumera à l'avenir 50% du déficit, sans tenir compte du fait que le manque à gagner occasionné par l'escompte sur les laissez-passer est une mesure qu'il a introduite lui-même en 1980. Cette proposition aura donc pour effet de faire absorber par les municipalités une partie des coûts occasionnés par la politique gouvernementale de subvention aux laissez-

passer. Il est important de mentionner que seules les municipalités de la Communauté urbaine de Montréal devront faire face à ce coût supplémentaire, tel qu'indiqué au tableau VIII, soit près de 15 000 000 \$.

La subvention pour fins de fonctionnement devient une contribution au déficit résiduel, ce qui est l'opposé de ce qui était proposé par le gouvernement dans la réforme de la fiscalité municipale, et je cite: "Donc, l'aide au déficit d'exploitation des organismes de transport est remplacée par une subvention versée en proportion des revenus générés par les services réguliers de transport en commun des organismes."

Quant à la répartition des revenus, la révision proposée de la contribution relative des municipalités au transport en commun avance que la participation financière des partenaires s'appuiera désormais sur les bénéfices reçus. Comme le réseau d'autobus urbains de la CTCUM dessert le territoire de la communauté, les bénéfices qui en découlent resteront la propriété de la CTCUM. Pour le réseau du métro, il en sera autrement puisque ce dernier est considéré, dans la proposition gouvernementale, comme un réseau régional dont une portion significative des bénéfices s'étendra à l'ensemble de la région.

Le problème de la répartition des revenus provenant des usagers du métro et de l'autobus devient donc majeur. Quelle sera la base de répartition qui fera l'unanimité parmi les bénéficiaires? Se servir uniquement des résultats de l'enquête origine-destination, tel que proposé, enquête effectuée par le Service de planification de la CTCUM, comme base de répartition semble dangereux pour les raisons suivantes. Premièrement, cette enquête n'est effectuée qu'à tous les quatre ans, ignorant donc les changements survenus entre les enquêtes. Deuxièmement, l'enquête ne porte que sur un échantillonnage de 5% alors que 95% des déplacements se font sur le territoire de la CTCUM, CTRSM et CTL. Troisièmement, on doit assumer que les usagers qui utilisent à la fois le métro et l'autobus sont répartis 50-50 pour chacun des modes utilisés.

Plusieurs compilations provenant des résultats réels des revenus et dépenses du nombre de voyageurs transportés par la CTCUM, répartis entre le métro et l'autobus pour les années 1977 à 1981, révèlent une similitude dans les pourcentages obtenus, soit 70% pour la surface et 30% pour le métro. Ce résultat est aussi confirmé par l'enquête origine-destination qui portait sur les modes de transport utilisés par les voyageurs. La méthode de la répartition des dépenses encourues entre métro et autobus pourrait donc être utilisée afin de répartir également les revenus. Cette méthode repose sur le système d'information uniforme parrainé par le gouvernement à l'échelle du Québec.

Quant aux bénéficiaires non-usagers, actuellement ils ne participent pas directement au financement du transport en commun. Le gouvernement propose que ces derniers soient comptés parmi les partenaires devant contribuer au coût du transport en commun. Cette proposition permettrait aux partenaires présents d'ajuster leur participation en fonction de leur capacité financière. Cependant, ces nouvelles formes de paiement devraient être utilisées pour corriger les effets de débordement car, selon les mesures retenues, la population de la communauté pourrait être appelée encore une fois à assumer une bonne partie des nouvelles contributions. Le tableau IX indique, pour les sources de financement régional à l'étude, que les recettes perçues sur les taxes sur l'essence et sur le stationnement seraient défrayées par la population de la communauté dans la proportion de 62% à 68%. Ceci est complètement inacceptable. Cependant, si le gouvernement désire utiliser la taxe sur l'essence pour financer le transport en commun, en particulier sur le territoire de la communauté, il faudra, premièrement, qu'il garantisse que le prix de l'essence dans la région de Montréal n'augmente pas; deuxièmement, que la proportion des revenus de cette taxe devra excéder la part payée par les citoyens de la communauté et soit suffisante pour corriger les effets de débordement.

La mesure qui concerne les poste de péage apparaît beaucoup plus équitable et c'est pourquoi j'y reviendrai. On espère que les nouvelles formules de financement ne seront retenues par le gouvernement ne viendront pas sérieusement diminuer l'unique source de financement des municipalités, soit l'impôt foncier. Advenant que les résultats escomptés dans la proposition gouvernementale soient plus défavorables aux municipalités, la répercussion automatique d'une telle politique sur les contribuables se ferait sentir au moment où l'impôt foncier ne permet plus de marge de manoeuvre supplémentaire.

Quant à la tarification interzonale, il est proposé d'appliquer dans la région de Montréal une structure tarifaire interzonale différenciée selon les territoires desservis. Le non-fondement de ce découpage du territoire de la communauté a été critiqué au début de ce mémoire en termes d'aménagement du territoire. Il a été aussi mentionné à quelques reprises que les contributions relatives des usagers a baissé de manière significative. Or, il ressort de la proposition gouvernementale que la participation de l'utilisateur ne sera pas modifiée en pourcentage des coûts totaux. Ainsi, environ 7% des usagers verront leur participation augmenter de 10% et 15% subiront une hausse de tarif de moins de 10%. En contrepartie, 7%

bénéficieront d'une baisse de tarif et, enfin, 71% des usagers verront leur participation maintenue au présent niveau.

Il est, de plus, étonnant de remarquer que 56% des usagers en provenance de Laval et 31% en provenance de la rive sud immédiate jouiront d'une baisse de tarif lors de l'implantation de cette proposition. De plus, une analyse approfondie des effets des propositions financières sur les municipalités de la communauté quant à l'exploitation démontre une perte nette de 1 100 000 \$ pour la communauté lorsqu'on soustrait du gain net les suppléments zonaux à la charge des citoyens de la communauté, soit 3 100 000 \$ et lorsque les revenus attribués à la CTCUM rive sud sont ajustés pour corriger un défaut de compilation. Ces résultats ne tiennent pas compte des coûts d'exploitation additionnels nécessaires pour l'émission de nombreux titres de transport différents et des mesures de contrôle qui seraient à implanter. Soulignons également qu'il serait anormal de constater qu'un organisme contrôlerait les revenus, un second les voyageurs et un troisième émettrait les jetons de transport.

Enfin, il est également mentionné dans la proposition que cette intégration tarifaire interzonale entraînerait des économies d'échelle et éliminerait la concurrence entre les modes de transport. Les réseaux des commissions de transport dans la région de Montréal ne sont aucunement en concurrence, puisqu'elles desservent des territoires différents. Quant à l'intégration tarifaire, qui constitue, en définitive, le seul problème à régler présentement, rappelons, au passage, qu'il est, à toutes fins utiles, résolu pour la grande majorité des usagers habitant le territoire de la communauté. En ce qui concerne les autres usagers, rien n'empêche actuellement les autorités locales de la région de se concerter pour élaborer un plan d'intégration tarifaire entre la communauté et Laval, la communauté et la CTRSM.

Quant aux immobilisations, le gouvernement du Québec, par sa proposition, change certaines règles de sa politique d'aide au financement des transports en commun établie en 1980. Je pense que tous les membres de cette commission sont bien au courant de cette politique et j'irai à la planification des infrastructures.

La planification des infrastructures dans la région de Montréal est réalisée par plusieurs intervenants, dont le COTREM qui tend à imposer immédiatement un modèle de réseau de transport collectif rapide ne correspondant pas aux besoins de la population parce qu'il dépasse largement ses besoins immédiats. Dans cette optique, je crois que la construction de certains projets devra être remise à plus tard et selon un ordre de priorités très sévère. Ainsi, la ligne 6, parallèle à la ligne 5, devrait faire l'objet

d'études en profondeur quant à son coût et à sa nécessité en fonction des besoins immédiats de la population à desservir et de son utilisation future par rapport aux coûts de fonctionnement et d'immobilisations. Il en est de même pour le métro de surface sur la ligne Deux-Montagnes, dont on aurait également avantage à retarder les investissements majeurs.

Cette remarque concernant la planification des infrastructures mérite qu'on s'y arrête puisque ces investissements auraient des conséquences d'importance car, d'après la proposition, les coûts engendrés par de telles immobilisations seraient supportés à 60% par les contribuables du Québec, à 30% par la communauté et à 10% par la région.

C'est pourquoi j'insiste pour que soient révisés les travaux de planification en cours. Je crois que nous devrions compléter, dans l'immédiat, le projet du métro actuellement en construction, dont la ligne 5 vers Anjou, et moderniser les trains de banlieue. Cette activité de planification devrait également demeurer à la communauté qui, avec ses services, possède toutes les compétences voulues en cette discipline.

Quant à la planification des investissements de la communauté, c'est une compétence que la communauté assume et qui est vérifiée par le gouvernement du Québec.

Quant aux opérations de financement, le livre blanc ne traite pas de cette question fondamentale; cependant, il faut se poser des questions à savoir si l'ORT assumerait maintenant le suivi, d'une part, de la ville de Montréal, d'autre part, de la communauté dans le financement des infrastructures.

L'élargissement de la base de la garantie des titres, évidemment, est importante puisque, aujourd'hui, on a bâti à la communauté une réputation sur les marchés nationaux et internationaux qui est importante et qu'il faudrait recommencer, si on suivait une proposition de transporter à un autre organisme la responsabilité des opérations de financement, toute cette communication qui a été faite au cours des années et où la communauté est vue comme un emprunteur important et valable sur les marchés.

Quant aux éléments de solution, il y en a plusieurs et je me permettais d'en souligner quelques-uns qui pourraient être utilisés, soit exclusivement, soit les uns avec les autres, soit partiellement.

Au plan financier, les dépenses en matière de transport en commun sont de deux ordres. Le premier concerne l'exploitation. Plus de 75% des dépenses sont versés en salaires, ce qui signifie un budget difficilement compressible. Le second concerne des dépenses d'immobilisations, où il est possible de réduire le fardeau, soit en

complétant les travaux de construction du métro tels qu'actuellement planifiés et en reportant à un moment plus propice les projets du métro de surface, ne gardant que la modernisation des trains de banlieue. Quant au financement, le gouvernement a une flexibilité qui est moindre qu'elle était et nous cherchons, municipalités et gouvernement, de nouvelles sources de financement. L'utilisateur, sans doute, doit contribuer davantage au financement du transport en commun. Une intégration tarifaire entre les réseaux est souhaitable afin d'encourager une plus grande utilisation de ce mode de déplacement.

Sur le plan institutionnel, la Communauté urbaine de Montréal se doit de posséder un meilleur contrôle sur la gestion de son organisme mandataire qu'est la CTCUM. Une table de concertation régionale entre élus est nécessaire pour autant qu'elle respecte les compétences des organismes existants. Conséquemment, le COTREM, tel qu'il existe, doit disparaître. Cette demande se justifie à partir de la philosophie du respect de l'autonomie municipale et résout un problème de duplication quant à la planification des réseaux de transport en commun.

Enfin, un des problèmes importants à corriger concerne les effets de débordement et l'étalement de la population dont seule la population de la communauté défraie les coûts.

Il y a certains faux problèmes. On mentionne, à la page 74, le résultat d'un sondage effectué auprès des usagers qui indique que les usagers du service de la CTCUM sont, je dirais, très satisfaits du service qui est le leur, dans les circonstances actuelles. Quant aux infrastructures, nous pensons que la communauté possède tous les outils pour régler les problèmes qui sont devant nous.

Quant à ces solutions, elles se veulent des suggestions. Le cadre institutionnel. La création d'un organisme régional de transport, s'il est jugé nécessaire de le créer, doit avant tout être basée sur la notion de besoins, laquelle se divise en besoins de nature locale et régionale. Les besoins locaux de transport en commun peuvent se définir à partir d'un service offert à l'utilisateur qui habite et se déplace sur des territoires organisés en transport en commun. Cet usager ou contribuable finance ainsi un service de nature locale selon ses besoins, lesquels s'expriment par son comportement. Celui-ci s'est également donné une structure conforme à ses besoins. Dans le cas de la communauté, le comité exécutif et le conseil approuvent la tarification et les réseaux d'autobus, le BIM construit les infrastructures et la CTCUM exploite le réseau. Bref, à un besoin local correspond une structure intégrée de services

locaux.

Quant aux besoins régionaux, la notion de besoins régionaux est donc absente auprès de l'utilisateur, mais peut être présente auprès des organismes politiques supramunicipaux et des transporteurs, soit pour fins de concertation, de partage de services afin de réaliser des économies d'échelle et de participation financière. C'est ainsi qu'il peut être très avantageux pour l'utilisateur que ses représentants politiques se concertent occasionnellement afin de préparer des positions communes en matière de transport en commun. D'autre part, il peut aussi être nécessaire que les différents intervenants dans le transport en commun puissent se rencontrer afin de mieux coordonner leurs ressources respectives toujours dans le but de satisfaire les besoins de l'utilisateur. Enfin, on peut également retenir que tout processus conduisant à l'intégration des correspondances entre réseaux serait productif à l'égard des usagers et des transporteurs impliqués.  
(12 h 30)

On peut résumer la notion de besoins en matière de transport en commun dans la région comme suit: au niveau local, des besoins de systèmes de transport par autobus, de systèmes de transport collectif rapide, des besoins de contrôler directement ces services. Au niveau régional, besoins de coordination des ressources, de concertation, de correspondance intégrée, de ressources financières pour les projets communs, telle l'intégration tarifaire. Or, aux besoins précédents doivent correspondre les ressources nécessaires pour y répondre. Nous avons vu qu'aux exigences de nature locale du transport en commun correspondent des services intégrés et appropriés dans le cas de la communauté. On doit, d'une part, respecter le statu quo quant aux compétences exercées par les organismes municipaux en place. Ceux-ci existent depuis un certain temps. Ils sont complètement intégrés, jouissent de l'appui et du support de la population. D'autre part, un organisme régional de transport devrait être avant tout une table de concertation entre les élus responsables et les gestionnaires des ressources existantes oeuvrant dans le transport en commun dans la région de Montréal. Par conséquent, les compétences de cette table de concertation seraient la concertation entre élus et gestionnaires, la coordination des ressources, l'intégration tarifaire, l'utilisation des ressources financières pour des projets communs. Cet organisme serait un organisme de regroupement supramunicipal. De par la nature même du domaine de ses compétences, on comprendra qu'on devra uniquement compter à son conseil les élus provenant de la région et que les membres du comité technique seraient les représentants des organismes concernés par

le transport en commun de la région.

On pourrait se demander, à première vue, s'il faut réunir un très grand nombre d'élus pour finalement discuter de responsabilités importantes, mais limitées. Le tableau XII propose la création d'un conseil minimum de cinq représentants; d'autres représentants, par exemple ceux des MRC voisines, pourraient également assister aux réunions si elles le désirent. Le président du conseil serait choisi parmi les membres du conseil. Cette table de concertation fonctionnerait en termes de consensus: il ne serait aucunement nécessaire d'élaborer des modalités de votation pour fins de décision.

Quant au comité technique, c'est un comité qui fonctionnerait également par consensus et qui regrouperait au minimum cinq personnes, dont un représentant du gouvernement du Québec. Les MRC pourraient y déléguer un représentant. Le président est choisi parmi les membres en excluant le représentant du gouvernement du Québec.

En conclusion, M. le Président, le conseil de l'ORT suggéré serait composé de représentants de la Communauté urbaine de Montréal, le président du comité exécutif, le président de la commission du transport en commun, ainsi que son vice-président, l'un venant de la ville de Montréal et l'autre des municipalités membres. Pour Laval, la rive sud et la MRC intéressée, un représentant. Cet organisme correspondrait aux besoins des élus locaux et des gestionnaires des ressources impliqués dans le transport en commun dans la région de Montréal.

Quant à la planification, cette importante fonction correspond à des règles de base de l'autonomie des municipalités, soit celles qui soutiennent qu'il revient au contribuable de définir lui-même les services qu'il désire. De plus, rappelons que, si 95% des déplacements de personnes en transport en commun s'effectuent par les trois commissions de transport de la région, la CTCUM, à elle seule, véhicule 92% de ces usagers. Comme la CUM a toutes les ressources nécessaires pour planifier, construire et gérer adéquatement ses réseaux, on comprend alors l'inutilité, voire les dangers de confier cette importante responsabilité à un organisme régional de transport.

Quant au comité technique, il est suggéré qu'il soit composé d'un représentant de la CTCUM, du BTM, de la CTL, de la CTRSM, de la MRC intéressée et du gouvernement du Québec.

En résumé, la planification doit demeurer de nature municipale ou communautaire et non suprarégionale, voire nationale. Cette constatation amène à reconnaître que le plan de transport de la région de Montréal ne sera que le reflet de la Communauté urbaine de Montréal, de

Laval, de la rive sud, ainsi que des MRC impliquées. L'organisme régional de transport ainsi défini respecterait l'autonomie politique et gestionnaire des organismes existants dans la région de Montréal.

Il sera léger, simple et peu coûteux à administrer.

La légitimité de contrôler par les élus les services publics à caractère local est admise depuis fort longtemps au Québec. On reconnaîtra la nécessité d'appliquer ce principe à la Communauté urbaine de Montréal en regard du transport en commun. Tel que je l'ai mentionné à plusieurs reprises, je recommande que le conseil d'administration de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal soit composé par les élus provenant de municipalités de la Communauté urbaine de Montréal.

Quant au périmètre de transport, j'entends proposer un périmètre qui engloberait les territoires des trois commissions de transport de la région de Montréal tels que reflétés sur la carte au document. Le périmètre correspond aux critères suivants: il comprend les territoires urbanisés où la densité de population permet une organisation des services de transport collectif socialement économique; il respecte le périmètre de l'option concentration; il correspond à la meilleure localisation des activités en fonction d'un équilibre fiscal entre les différentes municipalités de la région métropolitaine; il permet l'établissement de politiques intégrées de développement des modes de transport.

Quant à l'élargissement de la base fiscale, une proportion importante des déplacements quotidiens provenant de l'extérieur de la communauté, soit 20%, s'effectue vers l'île de Montréal. Ces 20% de personnes, environ 200 000, se déplaçant vers le territoire de la communauté ne sont pas des contribuables et, pourtant, ils retirent des bénéfices. C'est pourquoi, comme antérieurement expliqué, il est impératif de rétablir une justice répartitive du fardeau financier de la CTCUM. Par conséquent, il est proposé de répartir à l'ensemble de la région couverte par les trois commissions de transport les coûts d'exploitation des trains de banlieue, du métro, ainsi que le service de la dette de ces équipements, lesquels sont à la charge des municipalités. D'ailleurs, lorsqu'on examine le potentiel fiscal des municipalités desservies par ces trois commissions, on observe qu'il correspond approximativement aux mêmes proportions que la répartition des déplacements de personnes de leur territoire respectif en direction de celui de la communauté. Par conséquent, il serait équitable que la population de la communauté, qui représente environ 80% des déplacements en transport sur le territoire

de la communauté, défraie 80% des dépenses du transport collectif rapide.

Il est donc proposé que les dépenses des modes de transport collectif rapide soient financées par chacune des municipalités du territoire des trois commissions de transport selon leur potentiel fiscal respectif. Vous avez trois tableaux qui donnent le résultat d'une opération de ce genre.

Cette répartition du financement du transport collectif rapide résout ainsi un problème important en rétablissant un meilleur équilibre fiscal entre les contribuables de la région métropolitaine de Montréal. Elle correspond également aux divers principes d'autonomie locale reconnus en matière de fiscalité municipale. Les montants à être financés par les municipalités indiquées pourraient être réduits si des revenus additionnels provenaient de la région.

Le transport collectif interurbain. Un second aspect du problème financier du transport en commun concerne les réseaux d'autobus interurbains exploités tant par la CTCUM, la CTL que la CTRSM. Or, dans le cas de la CTCUM, les déficits d'exploitation de ces réseaux ne sont toujours pas financés par les municipalités desservies. Par conséquent, il devient urgent de rétablir dans ce domaine une certaine normalité. Rappelons, en premier lieu, que ces réseaux peuvent être remis à certaines municipalités desservies par les présentes commissions qui en feraient la demande. En effet, il est peu logique pour la CTCUM d'offrir un service de transport interurbain aussi loin du centre de sa région sans recouvrer totalement ses frais d'exploitation.

Comme ce transport interurbain offre en plus du service du long parcours un service local, il revient donc aux municipalités concernées de l'exploiter. Si nous appliquons le raisonnement développé pour le financement régional du transport collectif rapide, il est donc souhaitable de répartir les dépenses occasionnées par ces modes de transport aux régions concernées. Cette position peut laisser entendre qu'il y a nécessité de constituer des commissions de transport interurbain. Or, il existe un autre moyen de parvenir aux fins désirées. Il s'agirait de confier cette responsabilité à une municipalité régionale de comté ou, mieux encore, à une association suprarégionale de MRC. Ainsi, chacune des MRC pourrait être libre de déterminer la nature des services requis dans son territoire, en plus d'exercer cette compétence de transport interurbain en association avec les MRC voisines.

La contribution des différents partenaires. Le pourcentage de participation des partenaires s'est modifié considérablement au cours de la dernière décennie, créant ainsi des variations

budgétaires importantes tant au niveau du gouvernement provincial que des municipalités et de leurs contribuables. Afin d'assurer une répartition plus stable des coûts, il est recommandé que des pourcentages fixes soient établis quant à la part de chacun dans le coût du transport en commun. L'agglomération du Toronto métropolitain utilise une telle approche et obtient des résultats concluants.

Depuis l'entrée en vigueur de la réforme de la fiscalité municipale, l'impôt foncier est devenu, à toutes fins utiles, la seule source de financement des municipalités. La tarification s'avère donc un outil privilégié de répartition des coûts selon les bénéfices reçus. On est en droit de souhaiter que l'usager supporte progressivement jusqu'à 50% des frais d'exploitation puisqu'il est le premier bénéficiaire. Les bénéficiaires non-usagers devraient contribuer à 20% des mêmes frais. Les municipalités et le gouvernement verraient alors leur contribution totale diminuer à 30%, soit 15% chacun. Cette formule aurait l'avantage de diminuer l'impact des effets de débordement sur les finances municipales. L'utilisation d'une formule prédéterminée de pourcentage de participation aura aussi pour effet de diminuer les pressions qui surgissent de toutes parts lorsqu'il faut réajuster les tarifs. L'automatisme prévu dans cette formule se compare à celui de la taxe sur l'essence ou de certains biens de consommation.

On a précédemment identifié la cause de la diminution de la participation des usagers aux dépens du transport en commun. L'introduction du laissez-passer est responsable de cette baisse. Plusieurs analyses démontrent que les tarifs en vigueur sur le territoire de la communauté se comparent très avantageusement à la moyenne des tarifs existant dans d'autres grandes villes du monde. Ces mêmes analyses démontrent même que, par rapport à ces villes, le prix de la passe mensuelle sur le territoire de la communauté est nettement inférieur. On voit au tableau suivant que de 40 \$ à Chicago par rapport aux 21 \$ de la communauté, on passe par Calgary à 28 \$, Edmonton à 27 \$, Cleveland à 24 \$, Ottawa à 24 \$, Toronto à 30 \$ et Vancouver à 30 \$.

Il serait également opportun que le gouvernement songe à réduire l'escompte accordé à l'achat de la carte mensuelle. Une diminution de 30% à 20%, et même davantage, aurait pour effet d'augmenter la participation de l'usager d'environ 2,5% et de diminuer la participation du gouvernement du Québec de plus de 10 000 000 \$. Afin de faciliter la mise en application de cette mesure, les principaux intéressés pourraient convenir d'une solution globale d'augmentation de tarifs et d'une diminution

d'escompte qui serait acceptable à l'usager.

Enfin, un fonds régional pourrait être constitué à partir uniquement du péage aux points d'entrée routiers du périmètre de transport subdivisé en trois régions. La mise en avant d'une telle proposition permet de tenir compte de l'effort financier fourni par chaque administration supportant une organisation de services collectifs.

Le périmètre de transport proposé comprendrait une première ceinture à l'intérieur de laquelle les points d'entrée se situeraient entre deux territoires où le transport collectif est organisé. Un tarif proposé pourrait être de 0,25 \$. La seconde ceinture comprendrait des points d'entrée entre un territoire où le transport collectif est organisé et un territoire où il ne l'est pas. Un tarif de 0,50 \$ serait applicable. La carte suivante, qui est annexée, représente le territoire. Cette proposition, si elle était retenue, pourrait générer des revenus de l'ordre de 80 000 000 \$ pour la première ceinture et des revenus appréciables, quoique moindres, pour la seconde ceinture. Ces estimations sont préliminaires et devraient être utilisées avec prudence. Cette tarification devrait être appliquée aux heures de pointe uniquement, laissant ainsi les autres heures de la journée, de même que les fins de semaine, libres de toute imposition. La proposition contribue à appliquer certains principes d'économie; de plus, elle a l'avantage de prélever uniquement sur les utilisateurs l'argent indispensable au bon fonctionnement d'un ORT. Elle a également le mérite d'être simple dans ses structures. Cette proposition devrait, à mon avis, être sérieusement analysée à fond.

En conclusion, la proposition gouvernementale concernant l'organisation et le financement du transport en commun dans la région de Montréal contient de nombreux éléments qui affectent entièrement le cadre législatif, opérationnel et financier du transport en commun. Par conséquent, je me devais d'analyser tous les aspects soulevés par cette proposition, de même que les conséquences qui risquent fort d'en découler. De plus, étant donné l'approche de certaines positions, je tenais à apporter des éléments de solution, éléments, me semblait-il, susceptibles de bien orienter l'important débat du transport en commun. Ma démarche vise essentiellement à garantir à la population de la Communauté urbaine de Montréal un partage financier équitable pour tous les citoyens de la région.

En terminant, M. le Président, j'espère que les propositions avancées pourront être considérées par le gouvernement comme un apport positif à la réforme entreprise. Je m'excuse de la longueur du document, mais je pense qu'il était important de le déposer sur la table.

**Le Président (M. Boucher):** Merci, M. Des Marais. M. le ministre.

**M. Clair:** M. le Président, je commencerai par la fin des propos du président du comité exécutif de la Communauté urbaine de Montréal, qui dit: "En terminant, j'espère que les propositions avancées pourront être considérées par le gouvernement comme un apport positif à la réforme entreprise." J'aimerais, d'ores et déjà, lui dire que oui, je considère qu'il s'agit là, effectivement, d'une contribution très positive, puisque, finalement, si on regarde les trois grands points fondamentaux qui sont en question dans la proposition de réforme, premièrement, en ce qui concerne la création d'un organisme régional de transport, je retiens surtout que le président de la communauté urbaine est d'accord avec l'idée de créer un organisme régional de transport, mais qu'il le voit constitué différemment. Quant à la question d'un nouveau partage financier, il va plus loin que la proposition de la réforme que nous avons mise de l'avant. Troisièmement, en ce qui concerne la nécessité d'une intégration tarifaire, je pense que tout au long de son mémoire il la retient et appuie cette option du gouvernement du Québec.

M. le Président, la tentation serait grande pour celui qui vous parle, après avoir consacré tant de temps à la préparer, de se porter plutôt à la défense de la proposition gouvernementale. Cela prendrait beaucoup de temps, cela ne ferait pas nécessairement, non plus, avancer le débat, puisque beaucoup des questions qui sont soulevées sont techniques et méritent plutôt d'être traitées par des comités techniques. Alors, au risque de décevoir mes collègues ou les médias, je n'ai pas l'intention, tout au cours de cette commission, de défendre la proposition gouvernementale, mais plutôt de poser des questions sur les propositions qui sont avancées.

Tout au long du débat - ce qui sera particulièrement intéressant - on aura l'occasion de voir que les points qui sont soulevés par certains intervenants, qui sont interprétés par certains intervenants d'une façon, le seront d'une manière tout à fait différente par d'autres intervenants. J'en cite seulement un exemple. Dans l'exposé de M. Des Marais, la question de retenir des corridors de transport pour fins de représentation des élus en dehors de la CUM plutôt que les MRC. M. Des Marais souhaiterait que ce soit plutôt le découpage des MRC qui soit retenu, alors qu'on verra que, en dehors du territoire de la communauté urbaine, de la CTRSM, de Laval et de la rive sud immédiate, la plupart des gens préfèrent, effectivement, l'approche des corridors de transport, plutôt que le découpage des MRC, à cause de la réalité

des déplacements, de la réalité des corridors de transport. Alors, je donne ceci uniquement comme exemple et je pourrais en reprendre toute une série à ce point de vue.

Sur les interprétations, donc, de la proposition, je ferai très peu de commentaires. Je ne toucherai qu'un point parce qu'il m'apparaît fondamental; c'est qu'à la suite de la réforme de la fiscalité municipale et de l'introduction de la carte d'abonnement mensuel, il semble qu'on soutient assez vigoureusement que ce soit cela qui ait occasionné l'effondrement de la contribution relative des usagers, alors que l'interprétation que nous faisons est totalement différente; et je m'inspire même d'un tableau qui est compris à la page 52 du document. Ici, M. Des Marais - je ne sais pas si les autres membres le voient - à la page 52 du document, on voit la répartition des dépenses du transport en commun sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal depuis 1970 en pourcentage des dépenses totales. J'ai tracé deux lignes: une première à 1975, année d'introduction du programme de subvention du gouvernement du Québec au transport en commun, et une autre en 1980, année de la réforme de la fiscalité municipale et du nouveau programme d'aide au transport en commun. Ce que l'on constate, c'est que, effectivement, la quote-part relative des usagers s'effondre à un rythme très rapide de 1970 à 1975; elle se stabilise légèrement autour de 1976-1977, pour continuer de décroître rapidement par la suite; et on voit qu'elle a tendance à se stabiliser, justement, à compter de 1980 même si, comme je l'ai reconnu dans mes remarques préliminaires, on voit qu'elle a tendance à continuer de diminuer.

Je veux simplement replacer les choses à ce point de vue, faire part de notre interprétation très différente de l'introduction de la CAM qui a contribué, quant à nous, c'est vrai, à améliorer l'achalandage, c'est vrai à donner un type de transport plus alléchant, mais c'est sa nature. Quand on dit que c'est une mesure de nature uniquement "sociale" entre guillemets c'est certainement une mesure sociale. Elle a été voulue comme telle par le gouvernement. Mais comme elle comble 110% du manque à gagner, c'est déjà au moins 10% qui contribuent à améliorer la situation des municipalités, d'une part, qui a contribué à stabiliser la quote-part des usagers en accroissant l'achalandage; deuxièmement, comme le calcul est basé sur cinq ans de voyages mensuels et qu'on sait qu'il n'y a que les 44 premiers, me dit-on, qui occasionnent un coût marginal réel aux exploitants, il y a donc, là encore, une part de cette contribution qui vient améliorer la situation des municipalités. C'étaient donc mes commentaires sur les interprétations et

celle-là nous apparaissait particulièrement importante.

Quant à la proposition comme telle, c'est sur cela que j'aimerais questionner M. Des Marais. Si je comprends bien, ce que vous proposez, c'est une table de concertation non décisionnelle. Quant aux responsabilités de l'organisme régional de transport, j'admets que c'est très discutable de savoir si c'est vraiment nécessaire que le BTM passe sous le contrôle de l'ORT; est-ce qu'un contrat de services ne pourrait pas suffire? J'admets que, en termes de contenu, c'est certainement discutable; on peut donner plus ou moins de responsabilités à un palier régional de concertation. Mais, là où le point m'apparaît fondamental, c'est de savoir si cet organisme régional de transport doit, sur les mandats qui seraient siens, avoir une responsabilité décisionnelle. À mon avis, il m'apparaît, à ce moment-ci, avec l'expérience du COTREM, l'expérience de la réalité vécue depuis une dizaine d'années, que, s'il s'agit seulement d'une table de concertation sans pouvoirs décisionnels, à toutes fins utiles, ça risque fort d'être le statu quo, parce que rien n'empêchait, par exemple, les élus de Laval, de la rive sud de Montréal de la Communauté urbaine de Montréal, de procéder à un objectif que nous avons en commun: l'intégration tarifaire.

Pourquoi l'intégration tarifaire ne peut pas se réaliser? Parce que, de toute évidence, cela entraîne un changement important dans les revenus, dans les modes de fonctionnement, dans la coordination des réseaux; c'est évident qu'il y a quelqu'un qui y perd un peu et un autre qui y gagne. On parle, depuis longtemps, de la nécessité que la CTCUM se retire pour les fins d'exploitation du Vieux-Longueuil parce que je pense qu'il n'est pas souhaitable que, sur un même territoire, trois réseaux d'autobus différents circulent: métro sud, CTRSM, CTCUM. Je pense qu'il y a là un manque d'efficacité important.

Pourquoi cela ne s'est-il pas réalisé de façon consensuelle? Encore là, parce qu'il y a des questions d'importance qui sont en jeu, que quelqu'un va devoir trancher. L'essentiel de la proposition, à cet égard, uniquement en termes de constitution de l'organisme régional de transport, c'est que, plutôt que de proposer d'emblée au gouvernement de trancher, le gouvernement aurait pu fort bien dire: La question de l'intégration tarifaire, nous allons la décider, forcer le retrait de la CTCUM de Longueuil: la même chose, le rabatement sur certaines lignes de trains de banlieue également. On préfère avoir une autre approche et dire: Confions cette responsabilité à un organisme régional de transport. Une table de concertation, soit, on s'entend là-dessus, mais qu'elle soit décisionnelle.

Alors, ma question sur ce premier point

est la suivante: Quelle serait la différence, dans le fond, entre le statu quo et un ORT, - organisme régional de transport - de type purement consensuel? Parce que l'expérience ne nous amène pas à voir la nécessité, quel que soit le mandat de l'ORT - si on veut le réduire, on peut le réduire - que cet organisme ait un pouvoir décisionnel.

Le Président (M. Boucher): M. Des Marais.

M. Des Marais II: M. le Président, je suis d'accord avec M. le ministre que si l'on était il y a trois ou quatre ans, dans une situation différente, on pourrait se poser des questions et dire: Il y a plusieurs problèmes auxquels on n'a pas trouvé de solution, mais je pense que la situation a évolué et elle a évolué très rapidement. Il suffit de se rappeler qu'avant 1980 il n'y avait pas dans le décor ce plan de transport; il n'y avait pas cette entente avec la communauté et le gouvernement du Québec; il n'y avait pas cette réalisation, par les différents intervenants, qui est encore plus grande aujourd'hui, au moment où l'on se parle, et qui le serait encore plus à la suite des travaux de votre commission, de gens qui ont dû se mettre à table, avec l'aide d'autres. J'ai mentionné tantôt que le COTREM avait été très utile, même si j'en propose la disparition, au niveau de la collaboration et des renseignements pour prendre état de la question.

Je me demande si l'on n'est pas plutôt aujourd'hui très près de la solution, sans création d'un organisme décisionnel et sans modification très importante. Je prends l'un des points que le ministre a soulignés. Le départ du BTM de la communauté, à notre avis, crée beaucoup plus de problèmes qu'il n'en résout, que ce soit - je l'ai mentionné - au niveau financier, au niveau humain, au niveau de la planification et aussi au niveau de ceux chez qui les décisions vont avoir la plus grande importance, c'est-à-dire le territoire de la Communauté urbaine de Montréal.

L'intégration tarifaire. Il est vrai de dire que les intervenants auraient pu, avant aujourd'hui, s'asseoir et déterminer des formules d'intégration tarifaire. Là encore, je pense que les travaux que le COTREM a menés et a mis entre les mains des différents intervenants nous permettraient peut-être plus aujourd'hui, élus et représentants politiques, de nous asseoir à une table et d'accepter d'abord le principe de l'intégration tarifaire, ce qui, je pense, est en train de se faire. Les intervenants sont en train de mentionner: Oui, sur le principe, cela fonctionne.

Est-ce que, réellement, on ne peut pas s'entendre sur les modalités? Je dois vous dire, M. le Président, que des rencontres

préliminaires avec, en particulier, le maire de Laval sur cette question me portent à croire qu'il y aurait avantage et très rapidement, possiblement, à s'asseoir à une même table et à déterminer si peut-être, même dans les mois qui viennent, avant que soit adoptée la législation, on ne peut pas en venir à une solution de l'intégration tarifaire avec la CTL et je présume que cela pourrait très bien se faire avec la CTRSM par la suite.

Le retrait du Vieux-Longueuil, M. le Président - le ministre a complètement raison - là aussi, j'ai l'impression qu'il y avait une volonté politique puisque la communauté a pris position là-dessus et à la simple condition qu'elle a fait parvenir à la ville de Longueuil, elle a dit: Oui, nous sommes prêts, en principe, à nous retirer du territoire. Malheureusement, il n'y a pas eu de négociation; cela n'a pas avancé beaucoup et cela a mené, éventuellement, à un article de la loi no 46 où le gouvernement s'est maintenant réservé le pouvoir de soustraire la ville de Longueuil aux services de la CTCUM. À cet égard, je dois dire que nous sommes prêts, à la communauté, à nous asseoir avec les gens de Longueuil, étant d'accord sur le principe, et de la CTRSM pour déterminer les modalités du retrait du territoire. Chez nous, il n'y a pas de principes qui nous font penser que nous devrions y rester. En conséquence, si on élimine ces problèmes qui sont les plus importants, cela ne vaudrait-il pas la peine de tenter l'exercice - au lieu de bâtir une autre structure importante pour régler des problèmes qui appartiennent en particulier à la communauté - d'asseoir les élus autour de la même table et de voir s'il n'y a pas moyen de régler ces problèmes?

Je termine, M. le Président, en soulignant que j'avais déjà suggéré à quelques reprises au gouvernement - il y a déjà trois ans au moins - de transformer la composition du conseil d'administration du COTREM pour que les présidents de commissions de transport qui forment ce conseil avec le président du COTREM soient remplacés par des élus des trois territoires pour voir si on ne pourrait pas vivre cette expérience de concertation et de consultation. Malheureusement, ma proposition n'a pas été retenue par le gouvernement et aujourd'hui c'est devenu caduc. Nous sommes dans une situation différente aujourd'hui de ce que nous étions il y a quelques années et très différente de ce que c'était même il y a deux ans, à toutes fins pratiques.

**M. Clair:** Pour quelqu'un qui nous écoute tous les deux - vous proposiez l'élargissement du COTREM, vous en demandez aujourd'hui l'abolition - je pense que ce qu'il est important de clarifier là-dessus, c'est qu'effectivement de plus en plus

avec le déroulement des événements le COTREM peut être vu comme un organisme bicéphale puisqu'il avait un mandat de coordination avec les commissions de transport et, d'autre part, une fonction de conseil auprès du ministre des Transports. Je pense qu'en tout état de cause il faudra - peu importe ce qui sera retenu à la fin de la commission - clarifier les deux rôles différents du COTREM, organisme consultatif partie, à toutes fins pratiques, intégrante du ministère des Transports, deuxièmement, forum de discussions ou d'échanges entre les commissions de transport ou à un niveau politique.

Maintenant, juste pour aller un peu plus loin dans l'hypothèse - je ne veux pas vous fâcher - d'un organisme consensuel, j'ai en main une lettre que vous m'adressiez le 29 octobre 1981 concernant, par exemple, le retrait de la CTCUM de Longueuil. Les conditions - vous aviez raison de dire que cela a certainement évolué, les mentalités ont évolué depuis ce temps-là - je les lis: a) les contributions des villes de la communauté au déficit d'opération de la CTCUM ne doivent pas augmenter; b) la CTCUM se retire avec ses biens matériels; c) aucune correspondance entre les réseaux; d) institution d'une contribution des municipalités de la rive sud au service de la dette du métro au même titre que les municipalités de la communauté; e) le règlement - cela va de soi - du différend en ce qui concerne les coûts de la réalisation de la station de métro à Longueuil. Je ne vous mets pas cela sur la table pour vous mettre dans l'embarras - je sais que votre position a évolué là-dessus et celle de la communauté probablement - mais simplement à titre d'exemple pour démontrer à quel point, s'il n'y a pas de caractère décisionnel au niveau d'un organisme, d'une table de concertation, les discussions risquent fort d'achopper sur des positions irréductibles de l'un ou l'autre des intervenants. C'est évident que telles que présentées certaines conditions apparaîtraient clairement inacceptables à la rive sud de Montréal. Par contre, s'il s'agissait d'une position de principe devant laquelle la communauté urbaine ne se démentirait aucunement, ne s'assouplirait pas, c'est évident aussi que la table de concertation pourrait durer jusqu'à nécessité de faire quelque chose.

**Le Président (M. Boucher):** Alors, mesdames, messieurs, il est l'heure de la suspension. Est-ce qu'on laisserait M. Des Marais répondre sur la dernière question ou si...

**M. Clair:** Je pense qu'il faudrait au moins que M. Des Marais réponde.

**Le Président (M. Boucher):** ... on

suspend immédiatement?

**M. Clair:** Je pense qu'il faudrait au moins qu'il réponde.

**Le Président (M. Boucher):** Alors, M. Des Marais, si vous voulez répondre.  
(13 heures)

**M. Des Marais II:** Oui, M. le Président. Évidemment, les circonstances ont évolué. Quand on disait au nom de la communauté - parce que c'est une lettre que j'écrivais au nom du comité exécutif - qu'il n'y avait aucune correspondance, c'était avant l'application de la correspondance d'aujourd'hui entre les différents modes sur le territoire de la communauté et une prise de position à regarder qui est bien différente. C'est peut-être le seul point sur lequel il pourrait y avoir achoppement. D'autre part, nous avons aujourd'hui devant nous le plan de transport. Nous avons devant nous des propositions qui sont mises en place. Il ne reste plus à l'ORT tellement de responsabilités. Pour la fixation des tarifs - j'ai mentionné que, localement, cela devrait demeurer là - il s'agit de déterminer comment va être réparti le déficit. Cela peut se faire par une table de concertation avec éventuellement l'approbation du gouvernement.

**Le Président (M. Boucher):** Merci. La commission suspend ses travaux jusqu'à 15 heures.

(Suspension de la séance à 13 h 01)

(Reprise de la séance à 15 h 06)

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

Lors de la suspension, à 13 heures, nous en étions à la période des questions sur le mémoire du président du comité exécutif de la Communauté urbaine de Montréal, M. Des Marais. M. le ministre, vous en étiez à vos questions.

**M. Clair:** Oui, M. le Président.

**Le Président (M. Boucher):** Alors, je vous cède la parole.

**M. Clair:** Donnez-moi seulement deux petites minutes.

**Une voix:** Pourrait-on avoir un peu d'ordre, M. le Président?

**M. Clair:** M. le Président, si on reprend là où on en était, à savoir une période d'échanges avec le président du comité exécutif de la Communauté urbaine de Montréal, M. Pierre Des Marais, on avait eu

l'occasion de discuter au cours des dernières minutes de la constitution d'un organisme régional de transport dit léger, table consultative plutôt que non décisionnelle. Avant de passer à une deuxième question, j'aurais une sous-question là-dessus. On connaît le débat qui a entouré l'adoption de la loi no 46 concernant la Communauté urbaine de Montréal et toute la dimension de la parité entre les villes de banlieue de la CUM et la ville de Montréal. De la même façon, j'avoue que c'est moins important si l'organisme est seulement consultatif, mais, s'il devait avoir quelque rôle décisionnel que ce soit, la question de la représentation devient fondamentale.

J'aimerais entendre le président du comité exécutif de la communauté urbaine sur cette question-là, à savoir: Est-ce qu'un organisme régional, décisionnel ou non, mais sans parité, sans représentation paritaire entre les gens de la CUM et les gens hors CUM, s'il n'y a pas parité, ne se retrouvera pas dans un cul-de-sac? Je souligne, en passant, par exemple, que même certains organismes de promotion économique de l'île de Montréal - pour le nommer, le COPEM - dans leur mémoire soutiennent que la seule façon d'envisager un organisme régional de transport opérationnel, c'est d'accorder la parité à la représentation des élus de la Communauté urbaine de Montréal et de la périphérie. J'aimerais entendre les commentaires de M. Des Marais là-dessus.

M. Des Marais II: M. le Président, il est vrai que, si on fait le parallèle avec la loi no 46, on peut justement se poser la question, sauf que, dans la loi no 46, le principe que je défendais ici, c'est que les villes de banlieue et la ville de Montréal au point de vue de la population étaient déséquilibrées, la ville de Montréal en ayant environ 1 000 000 et les villes de banlieue en ayant 800 000. Comme la Communauté urbaine de Montréal est particulièrement un organisme de services auquel participent par leurs taxes les contribuables et les municipalités, que cette contribution est de 52% à 53% actuellement pour Montréal versus 46%, 47%, 48% pour les villes de banlieue et que les projections que nous avions indiquaient que ce serait moitié-moitié très rapidement, et probablement plus pour les villes de banlieue, c'est sur cette base que je disais qu'à cause de la nature de l'organisme il devait y avoir parité.

Quand on revient à l'ORT, cependant, cela est bien différent. Là, on se retrouve avec 90% et plus des coûts et de la responsabilité à assumer qui est sur le territoire de la communauté. À mon avis, de ce côté, l'argument de parité ne doit pas être retenu, même si dans la proposition, évidemment, à titre consultatif, j'y voyais six personnes dont trois de la Communauté

urbaine de Montréal et trois des autres territoires. À titre consultatif, à mon avis, cela n'a pas la même importance.

**M. Clair:** À mon avis, si l'on veut obtenir une contribution positive de la part des intervenants de l'extérieur de la CUM, si le seul pouvoir qu'on leur donne, c'est le pouvoir de parler et de le faire minoritairement, il m'apparaît que rapidement cela va conduire à l'échec. D'autre part, étant donné qu'on est dans un domaine très sectoriel, limité, à savoir les questions de transport en commun et, d'autre part, que de toute façon la facture qui est impartie au gouvernement du Québec va demeurer la plus importante jusqu'à un certain point, si l'on regarde en termes de répartition de la facture globale, je pense qu'il pourrait y avoir avantage à ce qu'un organisme, qu'il soit consultatif ou décisionnel, comporte la parité.

**M. Des Marais II:** Sur cela, M. le Président, personnellement, je n'ai pas d'objection. On a vécu, au conseil de la sécurité publique, pour des raisons différentes que des raisons d'ordre financier, la participation d'un représentant du gouvernement et cela a très bien fonctionné. Cela pourrait fort bien s'ajouter ici, sauf qu'il faut se rappeler que le gouvernement du Québec a imposé un train de mesures qui contrôlent, à toutes fins pratiques, les faits et gestes de cet organisme, de la Communauté urbaine de Montréal, du BTM, que ce soit par l'adoption des programmes triennaux de transport, que ce soit par les échanges qui ont été très nombreux au cours des dernières années sur ce que devraient être ces plans. Je pense que le gouvernement du Québec, via le ministère des Affaires municipales pour le programme triennal, via le ministère des Transports pour l'approbation du détail du plan d'investissement à l'intérieur du programme triennal, a aujourd'hui le contrôle complet; et on l'a vécu. On l'a vécu avec un contrôle qui était exercé de façon incomplète jusqu'à dernièrement. Depuis un an, on a tenté d'ajuster les intérêts des élus et de la communauté avec ceux du gouvernement, étant donné que c'est un payeur important; et je pense que cela a fonctionné. Nous en sommes au début. Qu'il y ait un représentant du gouvernement du Québec à un conseil comme celui-là, personnellement, je n'y vois pas d'objection.

**M. Clair:** Sur une autre question, j'aimerais partir d'une phrase que je retrouve à la page 32 du mémoire, concernant le BTM et, plus largement que le BTM, l'ensemble de la planification des équipements de transport dans la région de Montréal. On y lit au troisième paragraphe: "Le BTM est

définitivement capable d'oeuvrer sur l'ensemble de la région." À partir de cette affirmation, on voit que vous concevez qu'il y a une dimension régionale du transport en commun. Or, si on retourne en arrière, au cours seulement des cinq dernières années, si on remonte à 1978, en termes de planification, la capacité, je dirais intellectuelle, du BTM de planifier a été abondamment démontrée, comme vous en avez fait la preuve. Il y a une expertise sur le plan international qui est reconnue; alors, je pense que cela ne fait pas de doute. Maintenant, en termes de planification pour les besoins de la grande région métropolitaine de Montréal, la proposition que nous faisons, ce n'est pas du tout d'aller dans le sens de la destruction du BTM, de son annihilation, de le détruire; au contraire, c'est non seulement de le maintenir, mais de l'enrichir si souhaité, si accepté par un certain nombre de personnes qui sont présentement au COTREM, afin d'avoir une seule fonction de planification régionale. Je pense que l'objectif d'avoir un seul endroit où l'on planifie serait à l'avantage de toute la région. Et dans ce sens, je pense qu'effectivement "le BTM est définitivement capable d'oeuvrer sur l'ensemble de la région". Mais s'il doit oeuvrer sur l'ensemble de la région, le contrôle du BTM, comment pourrait-il relever d'une partie de l'agglomération, à savoir la Communauté urbaine de Montréal, seulement avec mandat de planifier pour l'ensemble de la région, sans que l'ensemble de la région puisse avoir plus qu'un droit de regard, mais de partager un pouvoir de contrôle sur un organisme très important?

(15 h 15)

J'ajouterai que - et non pas en mettant, encore une fois, en cause les capacités techniques du BTM ou du COTREM, mais simplement en termes de choix politique - si on regarde au cours des dernières années, j'ai en main un document de 1978, produit par le BTM, intitulé Intégration des modes de transport public sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal, qui proposait, en termes d'investissement de métro, par exemple, de prolonger la ligne 5 vers Montréal-Nord et vers LaSalle. Finalement, ce document a été, sauf erreur, relégué au second plan. C'est en 1979 que le gouvernement a adopté le plan de transport en commun intégré qui avait été présenté par mon prédécesseur, le député de Charlesbourg, M. de Belleval. Aujourd'hui, en 1982, certains éléments, qui à ce moment-là avaient passablement reçu l'agrément de l'ensemble du milieu montréalais, sont remis en cause. Vous parliez vous-même tantôt du métro de surface vers Deux-Montagnes, du métro de surface vers Pointe-aux-Trembles et, aujourd'hui encore, de façon plus immédiate,

il y a un dilemme à trancher tôt ou tard en ce qui concerne le choix au sujet de la ligne 5 ou la ligne 6.

Ma question est la suivante: Justement, si on a connu tous ces changements de planification sur le plan politique dans la grande région de Montréal, est-ce qu'il n'y aurait pas avantage à ce que celle-ci se fasse sous le contrôle des élus de l'ensemble de la région métropolitaine de Montréal avec l'expertise conjointe, fusionnée du BTM et du COTREM, un seul endroit de planification, sous le contrôle d'élus de toute la grande région de Montréal? Sans cela - je termine ma question - ma crainte est qu'il continue à y avoir de la planification qui se fasse, pour certains cas, à la ville de Montréal, dans d'autres cas, à la Communauté urbaine de Montréal, à la CTCUM, au COTREM, au BTM et même en périphérie, ce qui, à mon avis, n'est à l'avantage de personne. C'est ma question.

**M. Des Marais II:** M. le Président, que le BTM chapeaute toute l'opération, je pense qu'on s'entend là-dessus. Là où j'ai une certaine réserve, cela dépend où on ira ensuite placer le BTM. J'ai suggéré, dans mon mémoire, qu'il demeure sous la communauté. M. le ministre des Transports indique que oui, mais si cela va à l'extérieur, peut-être que les élus devraient être là et il y a un peu un historique de planification qui a été modifié. Mais je pense qu'il faut se rappeler, quand on parle de ces modifications-là, tout d'abord, pour le prolongement du réseau du métro, qui n'était que sur le territoire de la communauté que ça s'est fait d'une façon extrêmement démocratique puisque c'est un plan qui a été approuvé, après recommandation du comité exécutif, par le conseil de la communauté, pour autant que je me rappelle, à peu près unanimement.

Alors, nous sommes partis avec ce plan-là; nous avons donné le mandat au BTM de procéder. Par la suite, il y a eu l'implantation ou peut-être en même temps l'obligation pour la communauté de présenter un programme triennal d'immobilisations et là, on a vu, pour des raisons qui étaient les siennes et que je ne discute pas, le gouvernement du Québec approuver notre plan triennal d'immobilisations, mais en coupant des morceaux. Par exemple, LaSalle et Lachine, si je me souviens bien, ont été coupées lors de l'approbation ou de l'adoption par le gouvernement du programme triennal d'immobilisations. Cela n'a pas fait de bruit parce que, je l'ai mentionné - vous me pardonnerez cette parenthèse pour la bonne compréhension, M. le Président - la communauté a été assujettie à l'adoption d'un programme triennal d'immobilisations. Contrairement à la plupart des autres municipalités du Québec, il faut qu'il soit

approuvé officiellement pour qu'il soit en vigueur et que nous puissions procéder aux travaux et aux emprunts, alors que dans les autres municipalités on ne fait que déposer le plan triennal et l'on procède. Les approbations sont revenues de Québec vers la communauté avec des modifications. Mais la loi ne prévoyait pas que ces modifications revenaient vraiment au conseil.

En conséquence - j'ai eu l'occasion d'en parler avec eux privément et publiquement à quelques assemblées du conseil - la plupart des membres du conseil n'ont jamais su que le programme triennal qu'ils avaient adopté avait été amputé, pour bonnes et valables raisons sans doute. Évidemment, du point de vue politique, cela n'a pas fait beaucoup de vagues, les gens ont pensé que ça fonctionnait tout le temps. Soudainement, est apparue dans le décor la possibilité d'un plan de transport pour la région de Montréal, fort bien. Nous connaissions à ce moment-là les travaux qui étaient exécutés par le COTREM, encore une fois, fort bien. Alors, cela a ralenti. Aujourd'hui, on parle d'une période de peut-être quatre ou cinq ans durant laquelle, sans l'ombre d'un doute, il y a eu du flottement. Mais où en sommes-nous aujourd'hui?

L'intégration sur le territoire de la communauté, c'est fait. Les prolongements à l'extérieur du territoire sont remis très sérieusement en question, que ce soit pour la ligne 6; il y a quelques petits problèmes à régler pour le débordement de la ligne du CN et de la ligne du CP. On pourrait dire qu'il y a la ligne de Saint-Hilaire - cela a été mentionné ce matin - sur laquelle il faudrait peut-être se pencher. Il y a l'intégration tarifaire, j'en ai parlé ce matin. Je me dis que la plupart des grands problèmes, qui auraient peut-être nécessité l'input de plusieurs élus sont à peu près réglés. Le gouvernement du Québec a assumé un rôle non seulement d'arbitre, mais de leader, indiquant la direction dans laquelle il voulait que nous allions. À ce que je sache, les gens se sont astreints à cette direction et, en plus, depuis un an et demi, deux ans, il s'est colligé, au COTREM en particulier, sur le plan régional, des travaux, des possibilités de solutions qui ont été mises d'ailleurs à notre disposition. En conséquence, je pense que nous sommes rendus plus loin et assez loin pour ne pas nous engager dans la structure dont on aurait peut-être eu besoin il y a cinq ans.

M. Clair: Sur le plan du financement maintenant, il y a deux éléments de proposition en ce qui concerne la restructuration du financement, à savoir imputer aux municipalités hors CUM ce que vous appelez les effets de débordement, d'une part, et, d'autre part, la constitution d'une ceinture de postes de péage dans la

région de Montréal. Une première question fort simple: Est-ce que, dans votre esprit, ces deux propositions sont alternatives ou si elles s'additionnent?

M. Des Marais II: L'une ou l'autre. Elles ne s'additionnent pas nécessairement. Il y en a une qui règle la question des effets de débordement pour les résidents des deux commissions de transport adjacentes et l'autre est plutôt un règlement ou une participation des non-usagers. Alors, je dirais qu'elles sont plus complémentaires, mais cela peut être l'une ou l'autre, si l'une donne un résultat assez grand pour compenser.

M. Clair: D'accord. Maintenant, si l'on prend la première mesure qui est proposée, à savoir, à toutes fins utiles, des quotes-parts sur la taxe foncière pour les municipalités en dehors de la Communauté urbaine de Montréal, est-ce que vous avez fait ou fait faire des évaluations sur l'effet sur la taxation foncière, en dehors de la Communauté urbaine de Montréal? D'autre part, est-ce que, finalement, ce n'est pas un idéal qui ne pourra jamais être atteint à moins qu'on n'envisage la possibilité d'élargir de beaucoup le périmètre de la Communauté urbaine de Montréal parce que, à toutes fins utiles, cela signifierait quelque chose qui, jusqu'à maintenant en tout cas, dans ma perception, est carrément inacceptable pour les municipalités hors CUM parce que cela constituerait du "taxation without representation"? Comment pouvez-vous sortir de ce dilemme de faire accepter à des gens de la taxation sans représentation si la façon de répartir ce qu'on appelle les effets de débordement, c'était de donner le pouvoir à la Communauté urbaine de Montréal ou à l'ORT ou à qui que ce soit d'envoyer des quotes-parts. Comment peut-on sortir de ce dilemme?

M. Des Marais II: Il est vrai qu'à première vue c'est une situation sans solution, mais il faut se rappeler que la suggestion de répartition des quotes-parts est fonction d'un réseau qui est déjà établi. Ce n'est pas un réseau, pour le métro, dont on connaît la suite, mais il est raisonnablement établi. C'est la même chose pour les trains de banlieue, dont on connaît les coûts qui n'augmentent pas de façon trop spectaculaire, de toute façon, et qui correspondent à peu près - c'est par hasard - si on prend le potentiel fiscal comme base de répartition, au nombre de voyageurs qui viennent de l'extérieur, ces voyageurs étant, je pense, assez clairement identifiés. Amener la partie représentation pour une activité qui, à toutes fins, est mécanique aujourd'hui, je ne vois pas ce que cela donnerait sauf que de sauver le principe. Je réalise que ce n'est pas très fort comme argument, mais je

ne vois pas d'autre solution.

M. Clair: Parce que, voyez-vous, le phénomène que nous vivons - je ne vous en fais pas grief - non pas à la Communauté urbaine de Montréal, mais à l'extérieur de la communauté urbaine en ce qui concerne les réseaux suburbain, métropolitain, provincial qui défraient la manchette ce matin dans au moins un journal et le réseau métro est le suivant: On sait que, sur la base du principe "no taxation without representation", des municipalités étaient prêtes, parce que c'est, je pense, réglé sur la rive sud de Montréal, à contester cette question jusque devant la Cour suprême. Cela me fait dire qu'en théorie, à supposer que je sois d'accord avec vous, cela pourrait paraître effectivement être une solution idéale, mais en pratique et en politique, cela conduirait à un affrontement total à des poursuites judiciaires qui nous entraîneraient peut-être à interpréter, sur cette question-là aussi, la nouvelle charte des droits du gouvernement fédéral, ce qui ne ferait pas avancer, à proprement parler, le débat.

M. Des Marais II: M. le Président, si vous me permettez, il y a une amorce de solution que nous avons vécue, à toutes fins pratiques, depuis le début de la communauté. La ville de Longueuil pour les matières concernaient le transport avait droit de vote et était présente, était représentée au conseil de la communauté. Rien n'empêcherait que, pour les fins qui les touchent en matière de métro ou de transport - pas nécessairement transport régional, mais le montant de la compensation qui viendrait de ces territoires - qu'ils soient représentés au niveau du conseil de la communauté; cela pourrait se faire, je pense, assez facilement.

M. Clair: À ce moment-là, cela s'approcherait pas mal d'un organisme régional.

M. Des Marais II: Non, je suggérerais plutôt que ce soit directement au niveau du conseil de la communauté et que ces gens, selon des méthodes à déterminer, puissent être présents, voter et prendre la parole sur les matières qui les concernent au conseil de la communauté.

M. Clair: Dans le fond, là où je voulais vous amener, M. Des Marais, c'est à mieux comprendre ce qui nous a amenés à proposer les trois sources de financement que nous proposons. Constatant qu'effectivement cette voie est politiquement, à mon avis, et juridiquement quasiment sans issue, pour les raisons que je viens d'exposer, nous nous sommes mis à la recherche de sources de financement de nature régionale qui

pourraient contribuer au financement des équipements dits régionaux, tant en termes d'immobilisations que de fonctionnement. Jusqu'à maintenant, on n'a pas pu trouver mieux que les trois sources que nous proposons et qui nous paraissent avoir l'avantage de contribuer à étendre sur une plus grande assiette les coûts de fonctionnement et d'immobilisations des moyens de transport régionaux, mais sans embarquer dans la discussion de la taxe foncière. Autrement dit, on a essayé de prendre une approche pratique en disant: Oui, peut-être que l'idéal, si les effets de débordement sont bien ceux que la CUM prétend, alors que les gens hors CUM prétendent le contraire, serait la taxe foncière. En pratique, cela ne mène nulle part. On essaie donc d'avoir une approche pratique et de dire: La seule façon dont on pourra vraiment amener une contribution régionale au financement du transport en commun, c'est sur des sources de taxation autres que la taxe foncière, seule source de revenus des municipalités et à laquelle je comprends qu'elles tiennent beaucoup parce que c'est l'autonomie municipale qui est en cause.

Ma question est la suivante: Est-ce que, finalement, peu importe celle qui sera retenue en définitive, si on veut avoir une source de financement régionale qui tienne compte des effets potentiels de débordement, mais en même temps tienne compte de la nécessité de répartir régionalement une partie du coût du transport en commun de nature régionale, on ne devrait pas nécessairement se rabattre sur des sources de revenus autres que la taxation foncière?

M. Des Marais II: M. le Président, sauf que pour au moins deux de ces trois sources, ce sont les contribuables de la communauté qui vont y participer en majeure partie par la taxe sur l'essence, d'une part...

M. Clair: Juste une correction sur la taxe sur l'essence; là-dessus, je ne me souviens plus des chiffres très exacts. Je crois que c'est 57% qui sont vendus dans la communauté urbaine. Je prends vos chiffres.

**Une voix:** À peu près 60%.

M. Clair: Ce qu'on m'indique, c'est que cette donnée, si elle est très fiable quant au nombre de gallons vendus sur l'île, n'est pas du tout fiable quant à savoir qui l'achète, à savoir que ce n'est pas nécessairement 100% des "Cumois", si on me passe l'expression, qui achètent l'essence dans la CUM, mais que ce sont peut-être en plus grand nombre proportionnellement des Lavallois ou des gens de la rive sud, je ne sais pas comment on les appelle, des Montérégiens.

(15 h 30)

M. Des Marais II: M. le Président, je n'entrerai pas dans le détail, parce que je n'ai pas les sources et le ministre ne semble pas les avoir, sauf pour faire une hypothèse. On peut présumer, de toute façon, qu'un bon nombre de contribuables de l'île de Montréal achètent quand même de l'essence sur le territoire et y participeraient. Je ne suis pas entré dans le détail de l'autre source dans mon mémoire qui est la taxe sur les stationnements. Je sais que la ville de Montréal fera valoir son point de vue. Personnellement, je suis opposé à ce genre de taxe que je trouve discriminatoire, qui est une entrée du gouvernement dans les rares moyens qui sont restés aux municipalités, à part la taxe foncière. Mais je sais que la ville de Montréal saura défendre son point de vue que je partage entièrement.

M. Clair: Je repose ma question: Pour répartir une partie du coût du transport en commun dans sa dimension régionale sur l'ensemble de la région, à partir de votre expérience, ne croyez-vous pas qu'on devra nécessairement avoir recours à d'autres sources que la taxe foncière de façon pratique?

M. Des Marais II: Possiblement, quoique tout dépend du point de vue. M. le Président, le ministre a exprimé l'opinion qu'il craignait des retombées légales d'une part, et peut-être des retombées politiques. J'ai l'impression que les retombées légales, en consultant les gens compétents en la matière, on pourrait faire le tour de cela et ne pas se retrouver dans des litiges à n'en plus finir. La partie politique: il s'agit de juger si, du fait que des gens qui ne sont pas des contribuables utilisent le réseau de la communauté dont une certaine partie du déficit est assumée par les contribuables de la communauté et dont on a pu déceler que leur pourcentage du potentiel fiscal était à peu près égal à leur nombre, il est juste et équitable qu'ils soient ainsi taxés. Autrement, on revient à la comparaison fort simple du contribuable qui demeure à Cartierville et de celui qui demeure à Laval de l'autre côté; dans un cas, il n'y a pas de contribution. Utilisons l'hypothèse qu'ils sont tous les deux près d'un pont et que, dans un cas, il y en a un qui paie une taxe de transport en commun pour un réseau - dans certains cas, qui n'est même pas à côté de chez lui: je vais prendre le contribuable qui demeure près du pont Louis-Joseph Papineau. Ils se trouvent aussi loin du métro l'un que de l'autre, et l'un paie une taxe de transport importante tandis que l'autre n'en paie pas. À mon avis, c'est une question d'équité et de justice et je ne pense pas que ce soit un fardeau impossible à faire assumer par les municipalités desservies par les deux commissions de transport. Encore une fois,

c'est un jugement, M. le Président. Je laisse le soin à ceux qui en auront la responsabilité d'en décider de prendre la meilleure décision possible.

M. Clair: Merci. Sur d'autres sources de financement, à savoir les postes de péage qui ceintureraient en double l'île de Montréal, avec des revenus alléchants au premier abord, dans votre hypothèse, est-ce qu'à ce moment-là ce serait la Communauté urbaine de Montréal qui aurait le pouvoir extraterritorial, si on veut, de les implanter, de percevoir? Est-ce que ce serait l'organisme régional de transport ou le gouvernement du Québec? Sur les frères épaulés de qui, vous proposez que cette responsabilité repose?

M. Des Marais II: M. le Président, ce n'est certainement pas pour se décharger d'une responsabilité, mais si j'ai proposé un ORT léger, ce n'est certainement pas à lui. La communauté, le moins elle déborde de son territoire dans ses responsabilités, à mon avis, le mieux c'est, et je pense bien que le gouvernement du Québec à ce moment-là aura à assumer cette joyeuse responsabilité.

Des voix: Ah! ah!

M. Des Marais II: M. le Président, si vous me le permettez, je n'ai pas répondu à la première question du ministre. Est-ce qu'on avait fait des études pour déterminer le taux de taxes à l'extérieur? Je dis que, si on procédait à cette répartition, le taux de taxes deviendrait à peu près le même, baisserait légèrement à la communauté et augmenterait sur la rive sud et la rive nord.

M. Clair: Cela me permet, d'ailleurs, en passant, d'apporter une rectification relativement à une affirmation que j'ai faite ce matin à propos de la diminution de 18 000 000 \$ comme contribution de la CUM au service de la dette du métro pour 1982, 1983 et 1984. En fait, cette évaluation vient de la ville de Montréal et non pas de la Communauté urbaine de Montréal; c'est tiré de tableaux de la ville de Montréal, selon ce qu'on m'indique.

Voici une autre question plus ponctuelle, relativement à la Communauté urbaine de Montréal. Vous réclamez des changements quant à la direction de la CTCUM; que le conseil d'administration soit composé d'élus, si je comprends bien. J'aimerais vous entendre parler des avantages que vous y verriez puisque, effectivement, la loi no 46 a déjà modifié beaucoup de choses à cet égard, quant au contrôle des élus de la Communauté urbaine de Montréal sur la CTCUM. Dans ce sens, j'ajoute qu'à notre avis la proposition que nous faisons ne va pas du tout dans le sens contraire de la loi

no 46, mais va plus loin et y va en séparant deux niveaux d'intervention, le niveau local et le niveau régional. Sur cette question précise, qu'est-ce que vous voyez comme avantage à le faire? Qu'est-ce que vous poursuivez comme objectif?

**M. Des Marais II:** M. le Président, d'abord, je tiens à souligner que, sur ce sujet en particulier, c'est une opinion personnelle, mais que j'ai exprimée à plusieurs reprises et voici pourquoi et après consultation et réflexion. Les organismes de transport en commun jusqu'à il y a quelques années, jusqu'à 1972-1973 en particulier, sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal, faisaient leurs frais et même faisaient des profits dans certains cas. Que la structure administrative ait été éloignée de la structure politique, je pense qu'on peut défendre cela en disant que c'était un service rendu, que peut-être les interventions des élus se feraient trop pressantes; ce que je n'accepte pas, mais on peut prétendre cela. À partir du moment où ces organisations accusent des déficits très importants - on a vu que c'est passé de zéro à 90 000 000 \$ dans la période d'environ dix ans - il me semble qu'il est normal que les élus que nous sommes, quand les gens à qui nous envoyons un compte de taxes nous demandent comment il se fait que cela augmente de 15% ou de 20%, la répartition du transport en commun, au lieu de dire comme on dit aujourd'hui que l'on n'a pas de contrôle, puissent dire pourquoi ou encore qu'ils ont posé des gestes pour empêcher ces augmentations.

Il est vrai de dire que la loi no 46 a modifié légèrement les règles du jeu. Cependant, il ne faut pas non plus, évaluer un règlement de tous les problèmes par ce changement de règles du jeu. Par exemple, l'approbation des tarifs par le conseil de la Communauté urbaine de Montréal, c'est une bonne idée, cela va se faire, mais durant les dernières années en particulier et j'ai bien l'impression depuis toujours, depuis le temps que la Communauté urbaine de Montréal existe, la fixation des tarifs s'est toujours faite en consultation, sinon officieuse, mais très serrée entre la CTCUM et le comité exécutif de la Communauté urbaine de Montréal. Je dois dire que depuis que je suis là, avec celui qui est le président, mon prédécesseur, il y a eu consultation constante sur cette question. Que maintenant, officiellement, le conseil puisse se prononcer, tant mieux, mais cela ne changera pas grand-chose.

Quant à la deuxième disposition que prévoit la loi no 46, l'adoption des règlements de la commission de transport par le conseil de la communauté, j'ai eu l'occasion de le mentionner ici, cela n'est pas tellement important puisque tous les

règlements que la commission a adoptés depuis 1970 ont été approuvés par le conseil, sauf un, qui était son règlement de régie interne, qui n'est pas tellement important. Tous les autres, de par la loi, particulièrement des règlements d'emprunt, il fallait les adopter.

Où cela s'ouvre un peu, c'est au sujet du budget. Il faut bien savoir que, lorsqu'on arrive au budget, les élus peuvent en discuter pendant longtemps, mais les spécialistes qui vivent quotidiennement ces problèmes préparent le budget, ont des ressources à leur disposition, sont bien placés pour déterminer quels sont leurs objectifs à eux et non pas nécessairement les objectifs des élus. Nous avons vécu, à la Communauté urbaine de Montréal, une expérience intéressante même si elle a été modifiée avec le Conseil de la sécurité publique qui a jeté un coup d'oeil serré sur le budget du corps policier au cours des dernières années. La prochaine commission de la sécurité publique va faire de même. S'il n'y avait pas eu une communication constante à toutes les semaines ou à toutes les deux semaines, je pense qu'on n'aurait jamais pu arriver au présent résultat, c'est-à-dire réduire les augmentations qui étaient beaucoup plus grandes pendant un certain temps que les augmentations dans les autres services de la communauté.

À mon humble avis, M. le Président, c'est aussi compliqué, l'administration du transport, sinon plus, que l'administration policière. Les spécialistes du transport vous affirment des choses et, à moins d'être un spécialiste soi-même - ce qui n'est pas souvent le cas - on est obligé d'accepter et on a vu ce que cela donne. S'il n'y avait pas d'augmentation des coûts, si la commission de transport faisait ses frais, je n'aurais pas mis devant vous une proposition de ce genre. Mais c'est à cause de l'augmentation considérable, pour donner une chance aux élus d'être plus directement impliqués au niveau du conseil d'administration.

D'ailleurs, j'avais préconisé dans le temps - c'était avant la loi 46 - que les membres du comité exécutif soient les membres du conseil d'administration. Vous aurez peut-être remarqué que je dis maintenant que ce sont des élus parce qu'avec la nouvelle composition du comité exécutif cela pourrait être légèrement différent. À mon avis, ce n'est pas parce que les gestionnaires actuels de la CTCUM n'ont pas la compétence nécessaire; c'est simplement que les objectifs des élus sont mieux transmis dans le quotidien que lors de l'adoption du budget.

**M. Clair:** Une dernière question, si je veux permettre à mes collègues de vous questionner également. Cela touche deux points à la fois, à savoir, d'abord, le partage

des dépenses d'exploitation, sur lequel vous faites une proposition: 50% par les usagers, 20% par les bénéficiaires non-usagers hors CUM, 15% par les municipalités et 15% par le gouvernement du Québec. À cet égard, je ne sais pas si vous avez fait des travaux pour voir quel serait le niveau des tarifs, par exemple, de la carte d'abonnement mensuel en 1983, selon cette proposition. Il me semble que ce serait très élevé à première vue.

D'autre part, comment concilier une telle proposition avec votre appui de principe à l'intégration tarifaire? Comment l'intégration tarifaire pourrait-elle se réaliser en même temps ou parallèlement ou peu de temps après? Si on essaie de réaliser une intégration tarifaire en même temps qu'on redresserait de façon aussi raide - je pense que c'est le mot qu'on peut employer - la contribution des usagers, si on augmente les tarifs à un rythme aussi accéléré sans intégration tarifaire, à mon humble avis, sans avoir fait les calculs, cela voudrait dire qu'il y aurait des baisses d'achalandage considérables à cause du niveau très élevé des tarifs. Cela nécessiterait donc doublement une intégration tarifaire, si on veut qu'il y ait une certaine équité dans la structure régionale. Comment conciliez-vous les deux, votre appui de principe à l'intégration tarifaire et une proposition de partage comme celle que vous faites? Avez-vous évalué à quel niveau se situeraient les tarifs, par exemple, de la carte d'abonnement mensuel, au cas où votre proposition serait mise en application?

**M. Des Marais II:** M. le Président, comme je l'ai mentionné, il y a des suggestions diverses qui ne sont pas exhaustives et qui ne doivent pas nécessairement être retenues dans leur forme totale. Dans ce cas, à mon avis, si c'était retenu par le gouvernement, ce serait un "phasing in" dont il faudrait déterminer la durée, ce que nous n'avons pas fait. Mais on pourrait probablement aussi, en étudiant les effets du "phasing in", changer s'il le faut les pourcentages, le principe suivant devant cependant être retenu, à savoir que les usagers paient un montant fixe en pourcentage, que les municipalités et le gouvernement fassent la même chose et que ce qui restera aille aux non-usagers.

Nous ne sommes pas allés dans le détail de cela parce que nous avons plutôt pensé que c'était une question de principe. Il est sûr que la question que le ministre pose est extrêmement pertinente. On pourrait faire des simulations et déterminer que cela prendra deux, trois ou quatre ans. Cela a peu d'importance que cela prenne plus ou moins de temps pour procéder à cette intégration, dépendant de la façon dont se fera l'intégration intermodale et interzonale

aussi dans tout le plan. Cela, nous ne l'avons pas fait et cela pourrait être fait assez rapidement. On pourrait vous fournir des simulations, quoique je sache que vous avez les moyens de le faire vous-même.  
(15 h 45)

**M. Clair:** M. le Président, mon dernier commentaire sur cette question, à mon avis, c'est très relié, l'intégration tarifaire et la possibilité de redresser progressivement la quote-part des usagers. Redresser progressivement la quote-part des usagers, dans ma tête, cela ne signifie pas seulement une augmentation pure et simple de la structure tarifaire actuelle, parce qu'il est loin d'être prouvé qu'elle soit optimale. On a démontré, par l'introduction de la carte d'abonnement mensuel, qu'un type de transport peu dispendieux pouvait contribuer à augmenter l'achalandage, en ne pénalisant pas l'utilisateur et en augmentant la rentabilité; même si on sait que c'est déficitaire, on diminue le déficit d'une certaine façon à la charge de tout le monde. Moi, je pense que - si vous êtes d'opinion contraire, qu'on m'en fasse la démonstration, parce que cela m'apparaît évident - tout redressement progressif de la quote-part des usagers passe préalablement par une nouvelle structure, une intégration des types de transport dans l'ensemble de la région afin d'en éliminer les inéquités actuelles qui, si elles étaient seulement avivées par une augmentation de tarifs, contribueraient à diminuer

l'achalandage, à miner la rentabilité, à augmenter les déficits, votre contribution au déficit et celle du gouvernement. Je ne sais pas si vous partagez cette avis-là, j'aimerais vous entendre là-dessus. En résumé, ma prétention est qu'avant d'envisager tout redressement significatif de la quote-part des usagers il faut d'abord procéder à une rationalisation tarifaire.

**M. Des Marais II:** M. le Président, je suis complètement d'accord avec le ministre sur la question. Il s'agit simplement de déterminer avec quelle rapidité devrait se faire cette correction-là.

**M. Clair:** Un dernier petit commentaire, M. le Président. Si un organisme régional de transport avait un pouvoir décisionnel en matière de rationalisation tarifaire, cela pourrait accélérer de beaucoup ce processus-là. Cela demeure mon opinion et je suis disponible pour entendre, au cours des prochains jours, des avis là-dessus.

**Le Président (M. Boucher):** Merci, M. le ministre. M. le député de Laporte.

**M. Bourbeau:** M. Des Marais, dans votre mémoire, vous faites référence à plusieurs reprises à ce que vous appelez les "effets de débordement" et, dans ses questions tout à

l'heure, le ministre, à plusieurs reprises, a utilisé l'expression. Il semble que tout le monde tienne pour acquis que ce phénomène apocalyptique existe. Pour ceux d'entre nous qui ne sont pas des experts en transport, est-ce que vous pourriez nous dire ce que sont les "effets de débordement" pour qu'on comprenne un peu ce dont il s'agit?

**M. Des Marais II:** M. le Président, c'est la disposition qui fait que les contribuables de la communauté assument, au nom d'autres contribuables qui ne participent pas tous aux taxes foncières du territoire, une responsabilité d'une partie des coûts. Les 200 000 passagers dans le réseau ne participent pas à la taxe foncière de la communauté et, en conséquence, quand on se retrouve dans le métro avec un résident - je ne dirai pas de Saint-Lambert - d'une municipalité de la rive sud et un résident d'Outremont, il y en a un qui a payé plus pour son type de transport, au total, que l'autre. C'est cela, un effet de débordement; c'est qu'on donne, et c'est normal, des services à d'autres, mais ce n'est pas normal qu'ils ne payent pas pour ces services, à mon avis.

**M. Bourbeau:** Ah bon. Ce seraient donc les coûts qui seraient occasionnés à la CUM par le fait que certains utilisent les infrastructures de la CUM et n'ont pas contribué à leurs coûts, si je comprends bien.

**M. Des Marais II:** C'est exact, M. le Président.

**M. Bourbeau:** Est-ce qu'il y a eu des études faites dans le passé, chez vous, pour comptabiliser ces effets de débordement?

**M. Des Marais II:** M. le Président, nous connaissons le déficit de fonctionnement par passager et nous connaissons le nombre de passagers qui viennent de l'extérieur; multipliez l'un par l'autre.

**M. Bourbeau:** Oui, mais c'est quand même seulement un des aspects du problème, si on regarde l'ensemble de ce qu'on pourrait appeler les effets de débordement. Prenez, par exemple, les infrastructures de la CUM; elles ont été payées en grande partie par le gouvernement du Québec. Le gouvernement, dans sa grande générosité, paie 100% des coûts du métro depuis deux ans; en fait, on ne sait plus s'il va les payer ou non, mais, de toute façon, il était censé les payer. Même à 60%, il reste que l'ensemble des contribuables québécois, y compris les banlieusards, paie les coûts d'infrastructures à la CUM. À ce moment-là, on ne peut pas dire que ce sont les gens de la CUM qui, seuls, ont payé les infrastructures, puisqu'une grosse partie est payée par l'ensemble des

contribuables. D'autre part, est-ce qu'on ne pourrait pas, également - dans le tableau, si on fait la comptabilité des effets de débordement, il y a un passif et un actif - dire que la CUM, puisque le déficit est éventuellement facturé aux contribuables - et c'est ce dont vous vous plaignez, les propriétaires de maisons qui écotent par la taxe foncière - subit une hausse de l'évaluation importante à cause de l'existence même du métro et qu'en conséquence le fait d'avoir un métro sur le territoire de la CUM ajoute une plus-value importante à l'évaluation foncière et, donc, permet de retirer plus d'argent que s'il n'y avait pas de métro? Est-ce que, par exemple, on pourrait avoir des structures comme la Place Desjardins ou le Palais des Congrès ou des complexes immobiliers importants s'il n'y avait pas de métro? Est-ce qu'on ne pourrait pas tenter de déterminer s'il y aurait des investissements importants qui ne se feraient pas s'il n'y avait pas de métro? Si tel est le cas, il faudrait peut-être, dans le bilan des effets de débordement par rapport aux autres effets contraires, tenter de voir si le métro lui-même n'apporte pas une plus-value qui profite exclusivement aux gens de la CUM.

**M. Des Marais II:** M. le Président, sur la deuxième partie, le député de Laporte a entièrement raison; cela amène une plus-value foncière d'avoir un métro. Cependant, si on répartissait les coûts à l'extérieur du territoire de la communauté, cela aurait une importance, mais, comme les coûts sont répartis essentiellement à l'intérieur du territoire, c'est sans effet. Dans la proposition que je fais de répartir des coûts sur la valeur foncière à l'extérieur du territoire, je pourrais dire comme vous, si, à un moment donné, on discutait du quantum: Oui, la communauté en absorbe plus proportionnellement parce qu'elle en retire des avantages. Mais, quand on compare l'assiette fiscale exclusive de la communauté où se fait seulement la répartition, à mon avis, c'est sans effet, mais c'est peut-être une question d'opinion.

Quant à la participation des autres citoyens du Québec, via leurs taxes, aux coûts du métro, il faudrait se rappeler - malheureusement, je n'ai pas voulu le dire, mais je pense que vous me donnez l'occasion de le faire - que, quand le gouvernement a accepté de payer 100% des infrastructures, ça s'inscrivait, évidemment, à l'intérieur de la réforme de la fiscalité, mais ça s'inscrivait aussi à l'intérieur d'un principe - je me rappelle que cela a été mentionné à plusieurs reprises à ce moment-là - selon lequel le gouvernement cessait, sur le territoire de la communauté, à peu près, à toutes fins pratiques, son programme de construction routière à grande densité et qu'il considérait, par la suite, que le métro

était l'équivalent d'une réseau routier à haute densité, étant donné qu'on considérait qu'on avait à peu près terminé ce qui était à faire, sauf pour quelques bouts d'autoroute, mais qu'à l'avenir c'était le métro.

Il ne faudrait pas, parce qu'on a changé les 100% pour autre chose, venir ensuite nous dire: Écoutez, tout le monde paie pour ça. Les citoyens de la communauté paient aussi pour des dépenses qui sont encourues par le gouvernement et en proportion beaucoup plus grande à l'extérieur du territoire.

**M. Bourbeau:** En fait, le point que je tentais d'établir, c'est qu'il ne faudrait peut-être pas regarder uniquement les effets de débordement en termes de déficit d'opération, mais en termes de revenus additionnels qui pourraient être apportés à la CUM. À ce titre-là, il y a un exemple qui, je pense, est excellent; c'est celui de la ville de Longueuil qui a une station de métro, qui doit donc payer une partie du déficit du métro. Je pense qu'il y a aussi un montant à payer au chapitre de la construction de la station, je pense qu'il y a un montant en litige, mais il y a un coût à tout ça qui est un couple de millions. D'autre part, on sait qu'avec la station de métro ça lui a permis de faire construire ou d'avoir des conciergeries très importantes aux alentours de la station de métro, ce qui n'aurait jamais été fait sans celle-ci. Alors, quand on regarde les revenus que la ville retire, les taxes foncières de ces édifices qui sont là uniquement parce qu'il y a une station de métro, et qu'on compare ça au coût de déficit du métro, finalement, le maire de Longueuil s'est vanté à plusieurs reprises que le métro, c'était payant. Si cela a été le cas à Longueuil, est-ce qu'on ne pourrait pas établir le même raisonnement pour la ville de Montréal? Peut-être que cela diminuerait singulièrement le poids des arguments quand on parle des effets de débordement.

**M. Des Marais II:** M. le Président, je ne le crois pas, et d'autant plus que, quand on établit la comparaison avec Longueuil, à mon avis, ça prouve mon argument. C'est que les contribuables de Longueuil paient plus de taxes, parce qu'ils paient une taxe de transport qui est plus importante que celle des villes avoisinantes parce que, justement, eux, ils ont le service, en comparaison avec des villes avoisinantes qui ne paient pas.

**M. Bourbeau:** Il y a les revenus de l'évaluation foncière additionnelle aussi, ce qui s'équivaut, en fait.

**M. Des Marais II:** Chez eux, vis-à-vis de ceux qui ne paient pas, mais sur le territoire de la communauté, c'est un

résultat neutre, d'une ville à l'autre du territoire, à mon avis.

**M. Bourbeau:** Enfin, en ce qui concerne les effets de débordement, je pense qu'il y a encore des études à faire avant de pouvoir prouver avec certitude qu'ils existent. Je ne sais pas si vous êtes d'accord avec cela.

**M. Des Marais II:** M. le Président, de mon point de vue, on a prouvé que cela existait, mais on peut continuer à colliger des arguments additionnels.

**M. Bourbeau:** Très bien. Dans votre mémoire, M. Des Marais, vous parlez à plusieurs reprises du métro de surface, entre autres, à la page 27 et à la page 67, et vous semblez mettre sérieusement en doute l'opportunité de construire la ligne de métro de surface no 6 qui doit aller vers Rivière-des-Prairies et, éventuellement, à Repentigny. Est-ce que vous pourriez préciser un peu les raisons qui vous amènent à mettre en doute l'opportunité de construire cette ligne de métro de surface?

**M. Des Marais II:** D'abord, je ne remets pas en doute l'opportunité d'avoir signé un protocole d'entente, la communauté avec le gouvernement du Québec, quant à un programme général qui inclut le métro de surface. Maintenant, depuis deux ans, la situation évolue et, à mon avis, tout en gardant dans notre programme les métros de surface, il faut se demander si on a les moyens de continuer. J'ai raison de croire que, du côté du gouvernement du Québec, les moyens ne sont pas aussi grands que, peut-être, il aurait été nécessaire qu'ils soient dans le temps. D'autre part, il faut se rappeler que plus on met en service ces réseaux, plus cela coûte cher; le déficit résiduel est d'autant plus grand. Et je ne dis pas qu'il faut abandonner la ligne 6 en particulier, et cesser la modernisation de la ligne du CN et de la ligne du CP, mais je pense qu'avant de s'engager dans des travaux on devrait peut-être revoir le programme dans son entier. Je pense que l'heure est venue de se poser la question: Ce plan sera-t-il celui que nous allons exécuter? Si oui, dans combien de temps? Et je pense qu'il est anormal - et ce n'est un blâme envers personne, mais c'est anormal pour nous - de ne pas s'asseoir au moment où on en parle et dire: Combien d'années allons-nous prendre pour installer ces réseaux? Comme le gouvernement du Québec, jusqu'à aujourd'hui, en paie 100%, même s'il change sa méthode, à quel rythme êtes-vous prêts à accepter de payer? À ma connaissance, cela ne s'est jamais fait. On a fait un petit exercice, un peu sous le manteau, il y a un an à peu près, mais de façon officielle, cela ne s'est jamais fait et je pense que le temps

est venu de le faire. Si, à la suite de ces travaux, les partenaires financiers découvrent qu'ils ont les moyens nécessaires, le plus vite possible on terminera la 5, la 6, la modernisation, mieux ce sera. Mais j'ai de très très sérieuses raisons de croire que les partenaires ne voudront pas, pour des raisons différentes, mettre autant d'argent sur une aussi courte période. En conséquence, il faut faire des choix. Mon choix personnel, c'est qu'on devrait terminer le métro; il est déjà en marche, cela devrait se terminer. On devrait réévaluer, parce qu'elle est nécessaire, la ligne 6, pour le développement, en particulier, de Rivière-des-Prairies du côté de Montréal, réévaluer si, dans un premier temps, c'est réellement le grand moyen qu'on doit se donner.

Quant à la modernisation des chemins de fer, il y a évidemment "l'input" du gouvernement fédéral qu'il faudra dépenser. Mais en réussissant à épargner l'argent qui vient de chez eux, est-ce qu'il est nécessaire d'aller plus loin et est-ce qu'on ne devrait pas peut-être vivre l'expérience d'une augmentation de trafic de gens qui, à ce que je sache, sont très heureux parce qu'ils ont un meilleur service, mais qui n'ont pas la Cadillac qu'on s'apprête à leur offrir?

**M. Bourbeau:** Si je comprends bien, tant que le gouvernement investit 100% des fonds, vous n'avez pas d'objection à dépenser les millions, mais, si ce sont vos propres fonds, vous pensez qu'on devrait peut-être regarder cela deux fois.

**M. Des Marais II:** Non, M. le Président, c'est que la communauté a été le maître d'oeuvre pour la construction des réseaux de transport en commun, et maître d'oeuvre, cela veut dire - on l'a fait au commencement - qu'il faut regarder la totalité du projet. Aujourd'hui, on est obnubilé - et j'en parle d'aise parce que je n'y crois pas et je l'ai exprimé à plusieurs reprises - on est obnubilé par le programme triennal d'immobilisations qui, à mon avis, est une sinistre farce parce que cela nous empêche quasiment de planifier plus que trois ans en avant. En plus de cela, cela nous amène dans des situations où il y a des décisions qui sont prises à deux niveaux: par les élus municipaux, puis par les élus provinciaux, sans réellement qu'il y ait une jonction. À mon avis, l'heure est arrivée de regarder le programme dans son ensemble, pas parce que c'est l'argent de la communauté ou du gouvernement, mais parce que, comme maître d'oeuvre, il faut quand même avoir un certain sens des responsabilités et se rappeler que lorsqu'on met en service ces puissants réseaux, s'il n'y a pas un achalandage additionnel important, ça coûte de l'argent à la communauté comme au gouvernement du Québec.

(16 heures)

**M. Bourbeau:** Dans le mémoire, vous faites référence à plusieurs endroits au COTREM. J'ai noté rapidement quelques endroits. Vous dites, à la page 41, que "le COTREM a envahi presque toutes les compétences dévolues aux divers organismes". "Non représentatif et largement dysfonctionnel", ce sont les épithètes que vous adressez au COTREM. Un peu plus loin vous dites que "de par sa nature, le COTREM échappe au contrôle des élus"; ailleurs, "que le COTREM, qui tend à imposer immédiatement un modèle de réseau de transport collectif rapide, ne correspond pas aux besoins des populations parce qu'il dépasse largement ses besoins immédiats". Dans cette optique, je crois que la construction de certains projets doit être remise... Enfin, vous parlez toujours du COTREM et de son action.

Enfin, vous parlez toujours du COTREM et de son action. Finalement, en page 73, c'est le "knock-out punch". "Conséquemment, le COTREM, tel qu'il existe, doit disparaître." On voit cela se préparer au fur et à mesure des chapitres. Est-ce que vous pourriez vous étendre un peu sur ce que vous pensez du COTREM et dire pourquoi vous croyez que le COTREM doit disparaître?

**M. Des Marais II:** M. le Président, le COTREM, il faut voir son histoire et ça n'a rien à voir avec les individus qui y oeuvrent, qui sont compétents, qui font bien leur boulot; c'est un organisme de consultation auprès du ministre des Transports. Éventuellement, c'est un organisme qui, tranquillement, de par les mandats qui lui ont été donnés, est devenu un planificateur en transport pour la région de Montréal. C'est l'organisme, à ce que je sache, qui a préparé au point de vue technique le plan régional de transport.

Jusqu'à-là, pas trop pire, mais à un moment donné il ne faut pas prétendre, parce que c'est le COTREM, tout aussi compétent qu'il soit, qui a préparé ces plans-là que le gouvernement a entérinés, que soudainement l'autorité et la responsabilité des élus locaux ont été partie aux travaux et aux résultats. Que les présidents des commissions de transport en fassent partie à titre de membres du conseil d'administration, fort bien, mais ce ne sont pas, à ce que je sache, des élus et, en plus cela, cela fait trois présidents qui représentent des commissions de grosseur et d'importance complètement inégales entre la CTCUM, la CTL et la CTRSM.

À mon avis, en ce qui a trait à la planification sur le territoire, il y a eu un échange raisonnable avec le BTM, mais, à mon avis, aujourd'hui, au moment où on se parle, le COTREM tel qu'on le connaît devrait disparaître, la planification du réseau au plan régional devrait retomber sur le BTM

avec le personnel du BTM. L'organisme consultatif dont a de besoin le ministre des Transports, il peut très bien se le donner et continuer ses travaux, et, à mon avis, les élus, par l'entremise de l'ORT léger, auront leur mot à dire dans la planification générale; chacun retombe à sa place là où il doit être aujourd'hui. Je ne blâme personne pour les événements qui se sont passés. Je pense qu'on cherchait un peu chacun sa voie; j'espère qu'on l'aura trouvée.

**M. Bourbeau:** Une simple question encore au sujet du COTREM. Est-ce que la CTCUM contribue encore au budget du COTREM ou si c'est maintenant uniquement le gouvernement? Les commissions de transport à un moment donné versaient des contributions.

**M. Des Marais II:** Très peu en proportion.

**M. Bourbeau:** Vous avez parlé tantôt des postes de péage et le ministre en a touché un mot. Pour les gens qui veulent avoir accès au centre-ville ou à la ville de Montréal, à l'île de Montréal, le problème des postes de péage en périphérie des villes, c'est toujours un problème en ce sens qu'aux heures de pointe cela ajoute à la congestion sur les routes puisque ça ralentit le trafic - on n'a qu'à regarder l'autoroute des Laurentides, le pont Champlain ou enfin les grandes artères d'accès - et, deuxièmement, c'est un facteur de pollution, forcément, parce que les voitures doivent arrêter. On prétend qu'on pourrait quantifier les coûts d'énergie en ce qui concerne l'usure des voitures qui doivent mettre les freins, repartir, etc. Également, il y a ceux qui avancent qu'en général il existe très peu de grandes villes au monde où il y a des ceintures de postes de péage à l'entrée même des villes. Je pense que c'est un fait qu'au Canada il n'y a à peu près aucun autre exemple que Montréal. Dans les plus grands pays, on voit beaucoup de postes de péage sur les grandes routes entre pays ou entre régions d'un pays, mais à l'entrée même des grandes villes il est assez rare qu'on "essaime" les postes de péage de façon à retarder davantage encore une circulation qui est déjà très lourde. Ne trouvez-vous pas que c'est un argument important qui va à l'encontre du principe d'étaler les postes de péage plutôt que de les multiplier?

**M. Des Marais II:** Sans doute, ce n'est pas une solution que j'ai proposée en pensant qu'elle était la meilleure. Elle aurait été mise en place bien avant si elle ne comportait pas les nombreux problèmes que vous avez mentionnés à plusieurs niveaux, sauf que, comme je l'indique, c'est un élément de solution. Il s'agit de savoir, dans

la liste des solutions, si elle est la première ou la dernière, si elle devrait être retenue ou non.

**M. Bourbeau:** Une dernière question, je pense qu'elle est fondamentale. La proposition gouvernementale concernant la réforme du transport en commun vient, bien sûr, du fait que les coûts de transport sont devenus tellement importants que chacun essaie de se lancer la patate chaude, si je puis dire, pour tenter de voir qui pourra les payer. Il est bien évident que, si les déficits sont si importants, c'est qu'on manque un peu de revenus et que, d'autre part, les dépenses de fonctionnement sont très importantes. Cela amène la question du contrôle des coûts par les élus ou par d'autres. Vous avez plaidé d'une façon très éloquente en faveur du contrôle par les élus. Est-ce qu'on peut dire que maintenant - c'est ma question - avec la loi 46 - je voudrais revenir un peu là-dessus, vous en avez parlé un peu tantôt - vous estimez que vous avez les pouvoirs nécessaires pour contrôler vraiment les coûts de la CTCUM et, donc, d'assumer la responsabilité de ces coûts envers les contribuables de la CUM?

**M. Des Marais II:** M. le Président, j'ai mentionné tantôt que c'est mieux que c'était, par l'approbation du budget qui n'est plus automatique. J'ai mentionné aussi que le contrôle des coûts se fait quotidiennement et qu'il se fait tout au cours d'une année budgétaire. Cela se fait par des gestes ponctuels qui sont posés à l'occasion de l'octroi de contrats, de mandats qui sont donnés, etc. Pour les élus, tout aussi compétents qu'ils soient, même pour la commission de transport qui va être créée, c'est très difficile quand on n'est pas décisionnel, de contrôler ces coûts et de déterminer quels sont les grands objectifs qu'on veut se donner; parce qu'il est beaucoup plus facile en transport de rationaliser qu'il faut donner un service à un coût X à certains endroits que de rationaliser qu'il faut cesser de donner un service à un endroit ou à l'autre, compte tenu que, chaque fois qu'il y a retrait de services, il y a habituellement protestation de la part des usagers et qu'à moins que cela ne se fasse de façon absolument constante, on ne peut pas contrôler un budget aussi important que celui-là simplement par son approbation au moment de l'adoption dudit budget.

**M. Bourbeau:** Je voudrais revenir un peu sur la question de la CTCUM, parce qu'il semble que, lorsqu'on regarde l'ensemble des mémoires, le grand problème des déficits existe surtout à la CTCUM, en ce sens que la CTCUM est tellement importante par rapport aux commissions de transport de

Laval et de la rive sud que c'est là que l'argent se dépense le plus. Je suis bien sûr que, si le ministre pouvait se dispenser de payer l'aide gouvernementale à l'une des trois commissions, c'est bien la CTCUM qu'il choisirait de ne pas subventionner. N'est-ce pas, M. le ministre?

**M. Clair:** Non.

**M. Bourbeau:** Quand on regarde les statistiques - je regarde un autre mémoire qui n'est pas le vôtre, mais il y a un tableau ici quelque part - on remarque qu'à la CTCUM il y avait dans les années soixante à peu près 2000 autobus. Je cherchais le graphique, mais je ne l'ai pas. À un moment donné, le métro est arrivé en 1967. Donc, on a installé en plein centre de Montréal un moyen de transport lourd et important pour déplacer des gens. Or on constate qu'à la suite de cela, il n'y a pas eu diminution du nombre d'autobus. Donc, on a ajouté une offre de transport importante, un parc de véhicules important. On aurait été porté à penser qu'à cause de cela on allait retirer un nombre d'autobus, parce que l'achalandage n'a pas bougé. Ce n'est pas ce qui est arrivé. On a gardé le même nombre d'autobus et on a ajouté le métro. Subséquemment, vous avez encore agrandi le métro, prolongé le métro. Il y a eu la CAM qui a eu pour effet d'augmenter un peu l'achalandage, mais cela n'a pas encore été le fait qu'on avait plus d'équipement, c'est parce qu'on avait baissé les tarifs de façon substantielle qu'il y a eu un achalandage additionnel. Donc, la conclusion qu'un profane pourrait tirer, c'est qu'à la CTCUM on ajoute continuellement de l'équipement, puis l'achalandage n'augmente pas en proportion et, forcément, les déficits sont plus importants. Est-ce que, d'après vous, ce serait possible qu'à la CTCUM on souffre de suréquipement et que cela soit l'une des causes importantes des déficits très lourds que les contribuables de la CUM ont à supporter?

**M. Des Marais II:** M. le Président, je ne pourrai pas répondre à la question aussi directement, mais je reviens à ce que je disais tantôt. S'il y a un contrôle plus régulier par les élus, les questions vont peut-être se poser plus en détail. J'en soulignerai deux qui dépassent amplement l'étude du budget seulement. Il y a un an ou deux, nous avons entrepris des conversations avec la commission pour déterminer si elle possédait une politique de service, c'est-à-dire en fonction de quoi donne-t-on du service et à qui? À notre grande surprise, comme élus, on s'est aperçu que c'était assez vague et j'irais même jusqu'à dire qu'une politique comme telle, bien structurée, il n'en existe pas. Je pense que ce serait peut-être une des choses

dont il faudrait que la commission se dote.

D'autre part, il y a des opinions de gens qui ne sont pas des spécialistes en transport qui auraient avantage à être débattues dans le quotidien avec la commission. Par exemple, vous l'avez mentionné, le nombre d'autobus ne diminue pas. On devrait se demander si c'est techniquement nécessaire? Par exemple, avons-nous les moyens de faire rouler des autobus au-dessus du métro, dans le centre-ville, particulièrement, sur les boulevards Maisonneuve et Dorchester? Alors que le service est offert par le métro? Je ne peux pas répondre à cette question et je ne pense pas que ce soit à l'étude du budget que cela puisse être débattu bien longuement, mais il me semble que, s'il y avait des gens qui quotidiennement étaient là, c'est le genre de questions qu'ils pourraient poser. Maintenant, quelles sont les économies? Faire faire les études nécessaires en ce sens. Ce ne sont que deux exemples.

**M. Bourbeau:** M. Des Marais, toujours sur le même sujet, parce qu'à mon avis il est capital. Cette année, les chauffeurs d'autobus ont fait la grève une journée et le métro fonctionnait. Le lendemain, c'était le métro qui était en grève, etc. Si j'ai bonne souvenance, les journaux ont rapporté que, finalement, en autant qu'un des deux systèmes fonctionnait, il ne semblait pas y avoir de perturbation majeure et que les gens finissaient par se transporter. Avez-vous des commentaires à faire là-dessus? Est-ce exact? N'est-ce pas une façon de voir s'il n'y a pas trop d'autobus, puisque cela semblait marcher lorsque seulement le métro fonctionnait?

**M. Des Marais II:** M. le Président, je dois tout d'abord avouer une chose; cela va être la première fois que je le fais aussi publiquement, mais je vais le faire parce que je le crois. Je ne crois pas ce que je lis dans les journaux. Alors, quand vous déclarez que les journaux ont dit cela, peut-être.

**Des voix:** Ah! ah!

**M. Des Marais II:** Selon mon expérience personnelle, en temps de grève, les citoyens s'accommodent assez rapidement d'un manque de transport, heureusement ou malheureusement. La première journée, c'est difficile; la deuxième, c'est un peu moins difficile, la troisième... Cela ne veut pas dire que cela règle le problème, mais les citoyens de la communauté, les usagers du réseau de Montréal ont tellement eu de grèves qu'ils ont fini par se créer des moyens de défense, si je peux dire, ils comprennent un peu plus et ils se préparent en conséquence. Je ne pense pas que ce soit là un moyen de réduire les coûts. Je ne

pense pas que cela réside là.

**M. Bourbeau:** Une dernière question en ce qui a trait toujours à l'équipement ou au suréquipement possible. Un parc d'autobus est constitué toujours en fonction des besoins aux heures de pointe. C'est comme une armée, au moment où la guerre éclate, il faut que l'équipement soit dans le champ de bataille. On entend dire qu'à la CTCUM, aux heures de pointe, il y a un nombre important de véhicules qui ne sortent pas. Évidemment, aux heures hors pointe, c'est encore pire ou encore mieux, il y a encore plus d'autobus qui ne sont pas utilisés. Mais aux heures de pointe, alors que tout l'équipement devrait être en usage, êtes-vous en mesure de nous dire combien d'autobus ne circulent pas à la CTCUM présentement?  
(16 h 15)

**M. Des Marais II:** M. le Président, non, c'est justement une fonction qui est la responsabilité totale et entière de la commission. J'aimerais mieux vous répondre: Oui, je vais l'obtenir ou je l'ai, mais ce n'est pas la responsabilité de celui qui vous parle et je ne peux pas répondre à la question que vous posez.

**M. Bourbeau:** Est-ce que ce n'est pas dommage que vous ne soyez pas en mesure de répondre à une question comme celle-ci? Est-ce que vous ne vous sentez pas un peu frustré de ne pas pouvoir y répondre?

**M. Clair:** M. le Président, pour répondre à la place de M. Des Marais, cela explique l'appui qu'il m'a accordé tantôt quant à la dimension de la réforme qui propose de confier encore plus de pouvoirs aux élus, plus de contrôles.

**M. Bourbeau:** Est-ce que cela n'aurait pas pu être fait lors de la loi no 46 justement, M. le ministre?

**M. Clair:** Cela aurait pu être fait lors de la constitution de la commission de transport en je ne sais quelle année, mais toujours est-il qu'on est en 1982 et qu'on s'apprête à le faire.

**M. Bourbeau:** Si je comprends bien, pour terminer, M. Des Marais, je pense qu'on s'entend pour dire que, si vous aviez un meilleur contrôle des dépenses et de la gestion - je parle de vous, les élus, et non pas de vous personnellement - de la CTCUM, vous seriez possiblement en mesure de réduire sensiblement les déficits en rationalisant un peu mieux les équipements et les coûts en général.

**M. Des Marais II:** C'est-à-dire qu'on pourrait mieux harmoniser les objectifs qui sont les nôtres avec ceux de la commission.

Que je sache, cela s'est fait dans d'autres agglomérations où les élus ont été impliqués directement et cela fonctionne très bien.

**Le Président (M. Boucher):** Merci, M. le député de Laporte.

M. le député de Bourassa.

**M. Laplante:** Merci, M. le Président. Vu que M. le ministre a posé plusieurs questions, on ne reviendra pas en arrière, mais il y en a une à laquelle je tiens beaucoup concernant une affirmation que vous faites dans votre mémoire sur le métro de surface. Vous dites, à un moment donné, d'arrêter les travaux de planification du métro de surface que vous préconisez, soit la ligne de Pointe-aux-Trembles passant par Montréal-Nord et Deux-Montagnes. Vous dites aussi de compléter le métro actuellement en construction, ce qui veut dire le métro Anjou. Je me demande comment vous avez pu en arriver à une telle conclusion.

D'abord, la population est supérieure en nombre à la ligne no 6, passant par Montréal-Nord en allant jusqu'à Rivière-des-Prairies. Quelles connaissances avez-vous actuellement du développement, soit l'opération 20 000 logements ou d'autres développements, qui se fait à Rivière-des-Prairies? La population de Repentigny peut être comprise à même cela aussi. Toutes les études démontrent actuellement que la ligne no 6 apporte un avantage énorme, contrairement à la ligne no 5. Je me demande sur quoi vous vous êtes basé; je ne sais pas si c'est une décision politique ou si c'est une décision pratique, parce que vous savez que Montréal-Nord paie aussi des impôts fonciers sur le déficit du métro depuis près de quatorze ans. On aimerait nous aussi, du secteur nord-est, avoir notre part du transport public parce qu'il fait défaut. On a fait le sacrifice du métro pour en diminuer les coûts, pour qu'il ne s'étende pas dans tout Montréal-Nord, on a accepté un métro de surface.

Si nos élus de la Communauté urbaine de Montréal en arrivent à la conclusion, aujourd'hui, que Montréal-Nord sera encore pénalisée, je vous promets une guerre de quartiers. On a tous les chiffres qu'il nous faut actuellement pour prouver la rentabilité, surtout au point de vue des coûts, quand on sait qu'un métro de surface coûte bien meilleur marché qu'un métro souterrain tel que vous voulez pour desservir les Galeries d'Anjou. Il y a des affaires qui se font dans le nord-est aussi, on aimerait avoir notre part du gâteau, si vous voulez l'appeler comme cela. J'aimerais savoir sur quoi vous vous êtes basé et j'en arriverai à une deuxième question.

**M. Des Marais II:** M. le Président, d'abord, celui qui vous parle et ceux qui sont

responsables des choix voudraient bien répondre aux besoins de toute la population en même temps, sauf que ce n'est pas possible. La raison pour laquelle je dis: Regardons à nouveau la ligne no 6 et terminons le métro, c'est qu'au point de vue technique il me semble qu'on ne doit pas arrêter complètement la construction du métro, à moins qu'on ne change le plan. Mais, en présupposant que le plan que nous avons devant nous soit un plan qui a l'approbation de toutes les parties, il faut terminer ce petit bout et, là, on fermera le chantier du métro.

Parallèlement à cela, je l'ai mentionné tantôt, j'ai toutes les raisons de croire que l'enveloppe globale de la participation financière du gouvernement du Québec au paiement des dettes contractées pour la construction du métro et du métro de surface est plus limitée que le permettrait la construction ensemble des deux projets. Que la population de Rivière-des-Prairies augmente - je l'ai mentionné - je souscris à cela; que la population de Montréal-Nord soit nombreuse, je souscris à cela. Quand vous dites, cependant, qu'elle fait des sacrifices depuis quatorze ans, il y a d'autres municipalités qui ont fait les mêmes sacrifices. Il s'agit de savoir quand cela doit se terminer, et vous avez raison de poser la question, à mon avis, comme représentant du secteur. Je répète que le temps est arrivé de reprendre le projet dans son ensemble, au point de vue financier - c'est ma seule motivation - et de ne pas se retrouver dans une situation où, quand le conseil de la communauté fera parvenir au gouvernement son programme triennal l'an prochain et qu'il dira par hasard qu'on construit les lignes 5 et 6, au gouvernement du Québec, des gens décident de couper soit la ligne 5 ou la ligne 6. J'aime mieux qu'avant on procède à de la consultation, que le gouvernement dise à la communauté: On est prêt à rembourser, à vous autoriser pour 100 000 000 \$, 200 000 000 \$ de travaux. Là, la communauté fera son choix, mais en fonction d'un échéancier pour se rendre à la fin des travaux.

**M. Laplante:** Je sais que dans le secteur nord, à Ahuntsic est et Montréal-Nord, on a hâte que les politiciens arrêtent de jouer à la politique là-dessus et que des décisions se prennent au niveau du service à donner à cette population. Ce sont des critiques qu'on entend dans la population depuis de nombreuses années sur l'indécision. Personne ne peut prendre de décision, mais cela m'amène aussi à vous poser la question suivante: Étant donné que vous n'êtes pas actuellement pour un organisme de décision, que vous n'êtes pas capable dans un projet bien déterminé de prendre une décision, que vous vous lancez la balle l'un à l'autre, cela

ne renforce-t-il pas la thèse d'avoir justement cet organisme qui pourra prendre des décisions?

**M. Des Marais II:** M. le Président, si cet organisme décisionnel était créé demain, il ne serait pas plus en position que nous de mettre en marche un programme qui, par exemple, prévoirait 500 000 000 \$ d'investissements par année durant les cinq prochaines années à moins que le gouvernement du Québec n'ait changé d'option quant au montant d'argent dont il est prêt à disposer. M. le Président, si vous me permettez, on parle des politiciens, je ne sais pas si on inclut les gens de la communauté là-dedans, mais il faut se rappeler qu'au niveau du transport en commun les décisions importantes de retard ont été imposées à la communauté par le gouvernement du Québec, quel qu'il soit, à partir du moratoire qui a été imposé au moment des Olympiques et à la suite, je l'ai mentionné tantôt, des approbations partielles de programmes triennaux, d'attentes de programmes comme ceux qu'on a aujourd'hui. Moi, je pense que ce n'est pas un désastre; c'est un plan qui va coûter des milliards mais qui va être en place pendant des centaines d'années, à toutes fins utiles, pour le réseau du métro. On peut prendre quelques années de plus. Je comprends la frustration des gens, mais il ne faut pas blâmer ceux qui n'ont pas pris ces décisions. Ce ne sont pas les élus de la communauté qui ont pris ces décisions.

**M. Laplante:** C'est encore une façon de se relancer la balle, mais on va rester avec ce qu'on pense, que c'est la guerre qui se continue actuellement à l'intérieur de la Communauté urbaine de Montréal. C'est à qui aurait le gros morceau du gâteau, le gros morceau du métro. C'est l'impression qu'on a, nous, dans Montréal-Nord et je crois qu'elle est fondée. On a eu des représentants pour essayer de nous défendre. D'autres sont arrivés avec des promesses et il n'y a pas de décisions qui se prennent. Là, actuellement, le métro s'en va jusqu'à Beaugrand et on veut ajouter une autre aile dans Anjou pour desservir un centre de commerce et nous, qu'est-ce qu'on fait dans le milieu de cela? On regarde - je vais reprendre l'expression de M. Parizeau - le train passer. Je pense que c'est le temps de commencer à prendre...

**M. Clair:** M. le Président, si vous me permettez, juste une courte intervention. Je comprends très bien l'impatience de mon collègue de Bourassa et celle de mes autres collègues de cette région de Montréal et vers le nord. Peut-être que ce qui contribuerait le plus à faire avancer le débat sur cette question-là... Parce que je pense, en

étant de bon compte, M. Des Marais, qu'on doit admettre qu'actuellement on est un peu dans un cul-de-sac non pas tant quant à l'enveloppe de 500 000 000 \$ ou de 600 000 000 \$ sur X ou Y années, mais davantage en termes d'ordre de priorités. C'est à court terme qu'il va falloir décider si, oui ou non, la priorité est accordée à la ligne no 5 vers Anjou ou à la ligne no 6 vers Pointe-aux-Trembles. Je dirai publiquement, pour la première fois également, qu'en ce qui me concerne les études qui ont été menées m'ont convaincu du fait qu'on devrait favoriser la ligne no 6 par rapport à la ligne no 5. C'est la première fois que je le dis publiquement, parce que j'ai toujours considéré que cette question-là relevait, au premier chef, de la Communauté urbaine de Montréal quant à l'établissement des priorités. Actuellement, le débat dure pendant ce temps. Vous avez tout à fait raison, M. Des Marais; le BTM prépare des travaux de planification en ce qui concerne la ligne no 5 et le COTREM fait des travaux de planification en ce qui concerne la ligne no 6. Je pense que ce qui pourrait faire avancer le débat sur cette question précise, qui est quand même isolée parce que c'est une question d'infrastructures à moyen terme... Entendons-nous, on ne parle pas de planifier pour 50 ans à l'avance des travaux qui ne seront peut-être jamais faits, mais des travaux sur lesquels il y a des gens qui travaillent présentement. Ce que je pourrais prendre comme engagement, c'est de rendre disponibles à tous ceux qui voudront en prendre connaissance les études qui ont été menées là-dessus afin qu'on voie qu'effectivement il y a du pour la no 5, il y a du pour la no 6; il y a du contre la no 5, il y a du contre la no 6.

Tout ce que je dis, c'est qu'à ce moment-ci, s'il doit y avoir un prolongement d'un système de transport à moyenne ou haute capacité vers l'est, en ce qui me concerne, les études, à ce jour, m'ont convaincu du fait que la priorité devrait être accordée à la ligne no 6. Si les études sont discutables, je ne les ai pas réalisées moi-même, je me fie aux experts sur cette question-là. Peut-être que cela satisferait mes collègues s'ils savaient que, dès que ces documents pourront être compilés d'une manière convenable, on pourra les rendre publics. Cela permettra peut-être de faciliter le débat autour de la question entre les élus de la Communauté urbaine de Montréal et ceux de l'Assemblée nationale.

**Le Président (M. Boucher):** M. Des Marais.

**M. Des Marais II:** M. le Président, si vous me le permettez, ce n'est pas pour disculper quelqu'un, mais les faits doivent être exprimés tels qu'ils sont. La

communauté, par son conseil, de façon démocratique, avait approuvé un plan que nous avons appelé le plan Gascon, qui était le nom de son auteur qui est à mes côtés, qui prévoyait que le métro irait à Montréal-Nord. Le plan de transport régional nous est revenu et il n'y avait plus de métro à Montréal-Nord. Je dois dire que mes collègues de la communauté se sont pliés, et certains pas de gaieté de coeur, à ce nouveau programme. On a dit qu'on allait exécuter ce programme et je suis très heureux de l'offre du ministre, parce que vous avez peut-être entendu dire depuis quelques mois qu'il y a eu un flottement, mais cela a été un flottement qui est causé, en partie, par le retard de la mise en application de la loi 46. Nous avons plus ou moins convenu que le programme triennal 1982-1983-1984, que nous avons adopté il y a quelques mois en matière de transport, ce serait quelque chose qu'on étudierait plus en détail en 1983-1984-1985, incluant, possiblement, une décision quant à la priorité de la ligne no 5 ou de la ligne no 6, avec les éléments qui nous seront fournis.

**Le Président (Boucher):** Merci. M. le député de Jeanne-Mance.

**M. Bissonnet:** M. le Président. Je me dois de...

**Une voix:** On accepte les indépendants de ce côté-ci?

**M. Bissonnet:** Certainement. M. le Président, je me dois, comme ex-membre de la Communauté urbaine de Montréal, de féliciter mon ex-collègue, le président de la communauté, d'avoir présenté ce mémoire avec autant de franchise et d'avoir fourni à cette commission des réponses franches et très précises. Je suis convaincu que le ministre des Transports devra considérer ce mémoire de façon très sérieuse avant de présenter un projet de loi à l'Assemblée nationale.

En 1979, je me rappelle très bien - et mes propos rejoindront ceux de mon collègue du comté de Bourassa - qu'il y avait un projet de métro qui était la ligne no 5 qui se dirigeait à Montréal-Nord et on a soumis au ministère des Transports, le ministre de Belleval du temps, un programme d'intégration de transport. À cette époque-là, on changeait les deux lignes, la ligne no 6 et la ligne no 5. On y est revenu en 1980, période référendaire, entre autres, et on a proposé encore ce même système de transport en commun. Sur la ligne no 5 qui était proposée, la CTCUM avait fait toutes les expropriations de tous les emplacements possibles pour de nouvelles stations de métro. On a complètement changé ce système-là. Aujourd'hui, après trois ans, on remet en

cause ce programme d'investissement, de métro dans l'est de Montréal. Je suis d'accord avec le député de Bourassa, les gens du nord-est et de l'est de Montréal, en particulier, paient depuis longtemps. Il n'y a peut-être plus de gâteau, M. le député de Bourassa, il ne reste peut-être que de petites miettes.

(16 h 30)

La question que je voudrais poser au président, directement, c'est qu'à la page 11 de votre mémoire - ce qui m'inquiète beaucoup, on a, dans ce gouvernement du Québec, tendance à créer beaucoup d'organismes - vous parlez du troisième objectif poursuivi par le ministre des Transports ayant trait au cadre institutionnel qui ne vous apparaît que le prolongement d'une volonté encore plus grande d'une implantation de la bureaucratie gouvernementale. Ma question: Selon le rapport qui a été déposé, quelles sont vos inquiétudes devant cette trop grande implantation de bureaucratie gouvernementale à l'intérieur des cadres? Combien coûtera l'ORT, tel que proposé? Vous avez une différence entre ce que vous avez proposé en 1981 par rapport à ce qui est proposé. Pourriez-vous faire, pour le bénéfice de ceux qui nous écoutent, succinctement, la différence entre ce qui est proposé par le ministre et ce que vous aviez déjà entamé à titre de proposition en 1981?

**M. Des Marais II:** M. le Président. Tout d'abord, la proposition que j'avais faite était pour régler, premièrement, cette fameuse question des effets de débordement, faire participer les gens de l'extérieur au financement par une taxe sur l'essence. Découlait de cette participation financière un organisme dont j'avais soumis certains paramètres. J'ai indiqué tantôt, ce matin, et je le répète, que la taxe sur l'essence étant disparue, je me dissocie entièrement, complètement de la proposition que j'avais faite puisque sa base était la taxe sur l'essence. Plus de taxe sur l'essence, l'organisme comme celui que je proposais n'a plus sa raison d'être, et un organisme plus léger, à mon avis, peut répondre aux besoins du jour.

Quand je parle de la bureaucratie gouvernementale, c'est peut-être avec raison mais je pense que le temps est venu de dire: Attention, il ne faut pas que cela continue. Peut-être avec raison. Au cours des années, et je pars de 1967 où on a imposé à la communauté un moratoire de construction, où par la suite on a tailladé dans les programmes triennaux d'immobilisation adoptés par le conseil de la communauté et qui faisaient suite à l'adoption soit de règlements d'emprunts ou de plans de transport en commun sur le territoire, cela s'est fait de façon unilatérale, à toutes fins

utiles, pour, enfin, et on l'a vu au cours des années, donner au COTREM une responsabilité de planification très grande, que le COTREM, à mon avis, a bien remplie mais qui était en parallèle avec les travaux ou les responsabilités des élus locaux. Ce qui a été fait, ne le critiquons point, mais à partir d'aujourd'hui, faisons attention de ne pas continuer dans cette ligne qui va permettre à des fonctionnaires et des gens qui ne sont pas les élus locaux d'assumer, pratiquement, l'entière responsabilité de la planification et du contrôle du transport en commun sur le territoire de la communauté, sur le territoire de la grande région métropolitaine.

**M. Bissonnet:** Une question relative au changement de plan, en 1979, plan Gascon, plan COTREM. Est-ce qu'il y a eu - c'est une question bien spéciale que je vous pose, on revient dans le temps - divergence d'opinions entre le BTM et le COTREM à ce moment-là?

**M. Des Marais II:** Pas en 1979, parce que le COTREM n'avait pas déposé, en autant que les dates soient bonnes...

**M. Bissonnet:** Mais lorsque le plan de COTREM a été déposé, suite au plan Gascon...

**M. Des Marais II:** Il est bien évident qu'il y avait divergence d'opinions puisque le plan Gascon prévoyait le métro jusqu'à Montréal-Nord, ne prévoyait pas utiliser la ligne 6. Encore une fois, s'il y a des documents qui sont à l'intérieur du ministère et qui nous permettraient de mieux juger des raisons pour lesquelles on a procédé à ces changements, au moment où on fait le choix, encore une fois je vous le dis, M. le Président, la communauté, de façon générale, ne s'est pas pliée gaiement à ce nouveau plan. Mais nous nous sommes dit que c'était cela le plan et qu'on essaierait de le faire fonctionner.

**M. Bissonnet:** M. le Président, M. Des Marais, toutes les zones proposées à l'intérieur de la communauté urbaine. Il faut penser à l'usager. Une ville, une île. D'après le plan qui est proposé par le ministère à l'intérieur de la grande île, la communauté urbaine a évidemment une île, mais six zones. Est-ce qu'à l'intérieur du BTM il y a eu des expertises ou des enquêtes qui ont été faites auprès des citoyens, parce qu'on se retrouve, à titre d'exemple, avec un côté de métro dans la zone 3 et l'autre côté dans la zone 2? Il me semble que ce sera un système des plus compliqués où c'est encore l'usager et le plus petit qui sera pris là-dedans. D'après l'expertise que vous avez dans votre rapport, de quelle façon voit-on

cette répartition de zones à l'intérieur de la communauté urbaine de Montréal? À titre d'exemple, les gens qui ont été annexés dans Pointe-aux-Trembles sont rendus dans la zone 5. Quand ils ont été annexés, je suis convaincu qu'ils s'attendaient à payer le même prix que ceux qui restent dans la même ville qu'eux.

**M. Des Marais II:** M. le Président, si on me pose la question à savoir si le BTM s'est penché sur cette question, je répondrai que, comme tel, non. D'abord, je rappelle que ce n'est pas une question à mon avis de zones comme telles et que ça ne devrait pas exister à cause de l'équité fiscale. Au point de vue mécanique, quand on voit des zones - mais je ne veux réellement pas entrer là-dedans - dont la limite se trouve au centre d'une station de métro, je ne suis pas un spécialiste mais je me pose la question à savoir comment on va, dans les faits, faire fonctionner cela et comment les citoyens vont réagir en s'apercevant qu'ils sont à quinze pieds d'un côté et qu'à quinze pieds de l'autre c'est une autre zone. Je suis tellement personnellement convaincu qu'il ne doit pas y avoir de zones que je n'ai pas demandé au BTM d'aller dans les détails pour déterminer si les zones devaient être révisées.

M. Bissonnet: Merci, M. le Président.

Le **Président** (M. **Boucher**): Mme la députée de Maisonneuve.

**Mme Harel:** M. le Président, je veux dire d'abord à M. Des Marais que j'ai beaucoup apprécié le mémoire qu'il a eu l'amabilité de nous faire parvenir durant le congé de l'Action de Grâce. Cela nous a permis d'avoir un peu mauvaise conscience de le lire en arrivant à Québec, hier soir, mais de vous dire également que j'ai - cela va être assez rapide - des questions concernant le modèle de tarification. Vous mettez en cause le modèle de tarification, notamment en évoquant qu'il profite surtout aux régions qui vont être desservies à l'extérieur de la communauté urbaine. Vous faites état, aux pages 14 et 15, des diminutions de tarif pour les usagers à l'extérieur de la communauté urbaine et des augmentations de tarif qui pourraient s'ensuivre pour les usagers de la communauté urbaine. Est-ce qu'il n'y a pas danger, d'une certaine façon, et c'est un peu à la suite de la question de mon collègue de Jeanne-Mance, de jeter le bébé avec l'eau du bain, dans le mesure, par exemple, où vous plaideriez pour qu'il y ait une diminution, je dirais, de la diminution du tarif des usagers des régions extérieures à la communauté urbaine, une diminution des écarts qui leur serait bénéfique avec la réforme, mais tout

en maintenant à l'intérieur de la communauté des zones qui permettent de pouvoir évaluer un tarif en fonction de la distance parcourue? Vous invoquez comme motif principal l'équité fiscale puisque l'ensemble des municipalités de la communauté urbaine participent au potentiel fiscal, mais c'est tout à fait récent. À ce que je sache, les villes de l'ouest de la communauté urbaine participent au financement de l'infrastructure depuis peu. Est-ce qu'il n'y aurait pas lieu d'envisager une certaine tarification en fonction du passé, donc, des contribuables à l'intérieur de la communauté urbaine qui, eux, ont financé des infrastructures?

**M. Des Marais II:** M. le Président, il est vrai de dire que cela fait seulement deux ou trois ans, maintenant, que les gens de l'ouest de l'île participent au déficit du transport en commun, mais tous les autres contribuables du territoire de la communauté y participent depuis quatorze ans maintenant, soit depuis le début. Alors je dis: Sur le territoire, équité fiscale. Qu'il y en ait qui se soient joints au club il y a seulement trois ans, on pourrait dire que pendant une certaine période de temps - je ne veux pas retourner sur le passé - ils n'avaient pas le service, cela aurait peut-être dû être fait avant. De toute façon aujourd'hui nous sommes dans une situation où tous les contribuables - que ce soit celui de Pointe-aux-Trembles, celui de Pointe-Claire, celui de Sainte-Anne-de-Bellevue, celui d'Outremont ou celui de Westmount - paient la même taxe de transport. Personnellement, je ne peux pas accepter, au nom de l'équité fiscale, que, sur le territoire de la communauté il y ait des zones. Ensuite, on s'aperçoit que, au point de vue technique, les estimations de revenus ne sont pas tellement importantes et que ça ne vaut peut-être pas la peine, même à ce niveau-là.

**Mme Harel:** À ce moment-là, évidemment, il y a les ouvriers de la douzième heure, ceux qui sont arrivés il y a deux ans et au nom desquels vous réclamez une certaine équité fiscale par rapport à ceux qui - par exemple, Pointe-aux-Trembles - paient depuis quatorze ans, sans avoir pour autant de service. Il y a certainement à prendre en considération cette situation de fait, dans la tarification, si on veut rechercher une équité qui tienne compte des éléments du passé.

Quand vous parliez de débordement, j'aimerais vous demander - sur la question des subventions pour fins de fonctionnement, vous en avez fait état quant à la répartition du fardeau financier de la CTCUM - dans la mesure où il y a plafonnement de la contribution du gouvernement du Québec, plafonnement en fonction des contributions

des municipalités, le laissez-passer c'est la carte-métro qui pourrait être utilisée dans le réseau d'autobus par les 200 000 usagers habitant des territoires extérieurs à la CTCUM et, à ce moment, ce serait les municipalités de la CTCUM qui se trouveraient à amortir ce laissez-passer pour ces usagers extérieurs à la Communauté urbaine de Montréal?

**M. Des Marais II:** M. le Président, pas nécessairement. Je suggère - et je sais qu'au moins mon collègue de Laval peut en discuter avec cette commission - que tout dépendra de la négociation éventuelle d'un tarif interzonal ou intercommission - si on retenait un tarif qui serait intercommission - et comment se répartirait le déficit ou les coûts de ce laissez-passer, quel en serait le coût à l'usager; ce qu'on n'a pas fait encore.

**Mme Harel:** Oui, parce qu'à la page 86, quand vous mentionnez les municipalités qui sont desservies par le réseau de la CTCUM, mais qui n'assument pas les déficits d'exploitation. Vous ne faisiez pas allusion seulement à Longueuil.

**M. Des Marais II:** Non, je faisais allusion aux municipalités desservies par le réseau de la CTL et de la CTRSN. Dans le cas de la CTL, c'est une municipalité, dans le cas de la CTRSN, c'est un plus grand nombre de municipalités, mais qui couvre plus que Longueuil.

**Mme Harel:** Alors, en fait, ce que vous plaidez c'est, plutôt qu'il y ait intégration interzonale, qu'il y ait entente entre les différentes commissions.

**M. Des Marais II:** C'est-à-dire, M. le Président, qu'il n'y ait pas de zone sur le territoire de la communauté comme telle et qu'on puisse considérer, si on le veut, les trois zones comme étant chacune des territoires des trois communautés.

**Mme Harel:** Dans votre mémoire, vous faites souvent état des frais qui pourraient être encourus par la billetterie, par la tarification interzonale. Avez-vous pu évaluer ces frais, par exemple, en regard d'expériences étrangères?

**M. Des Marais II:** M. le Président, nous n'avons pas évalué dans le détail, mais nous avons cependant évalué le revenu possible, qui était tellement peu élevé, qu'on s'est dit que le moins on aura des coûts - on peut présumer qu'il y en aura car, dès qu'on installe un nouveau système, il y en a toujours - ça ne valait peut-être pas la peine au niveau financier.

Quant à la comparaison avec les systèmes à l'extérieur, ce qu'on appelle le

"honour system", c'est bien à la mode dans d'autres pays, mais c'est assorti aussi de mesures de contrôle qui sont dispendieuses. Nous n'avons pas l'habitude, ici, que je sache, de fonctionner sous un tel système. On pourrait se poser la question - quand on a une idée de ce qui se passe lorsque nos policiers disparaissent des rues ou des problèmes de contrôle que la commission de transport a, même avec tous les systèmes qu'elle a - comment ça pourrait fonctionner. C'est peut-être une question de mentalité, mais je dois vous avouer que c'est une opinion et que je respecte l'opinion de toute personne qui penserait exactement le contraire.

(16 h 45)

**Mme Harel:** Merci.

**M. Clair:** Peut-être pour ajouter après ma collègue... Est-ce qu'elle avait terminé?

**Mme Harel:** Merci.

**M. Clair:** Sur la question de la tarification interzonale, si je prends au pied de la lettre le principe d'équité fiscale et que je le fais bien, ne serait-il pas équitable que des voyageurs utilisant le service de transport en commun paient proportionnellement également la même part du coût qu'ils occasionnent? Je m'explique. Actuellement un usager qui franchit cinq kilomètres - c'est le cas à 80% à la Communauté urbaine de Montréal et ces déplacements sont surtout concentrés dans la ville de Montréal - défraie 50% des coûts qu'il occasionne, alors que l'usager franchissant quinze kilomètres en paie actuellement 17%. Est-ce qu'au principe d'équité fiscale ne devrait pas correspondre aussi un principe d'équité de répartition du coût occasionné?

Autrement dit, l'argument utilisé par M. Des Marais vaut, mais je pense qu'il est réversible. Quant au contrôle technique de ces choses-là, je veux simplement dire qu'à la Communauté urbaine de Montréal, par exemple, les trains de banlieue ont une tarification en fonction de la distance et cela ne présente pas de problème insurmontable semble-t-il jusqu'à maintenant. Sur les réseaux hors territoire, cela existe déjà. Dans plusieurs grandes villes dans le monde, c'est le principe qui a été retenu non pas parce qu'il occasionnait plus de coût, mais, au contraire, parce qu'il était plus facile.

On aurait peut-être avantage d'ailleurs à aller sur place et voir à un moment donné... C'est vrai que les revenus générés à court terme seraient moins importants, mais je pense qu'à long terme, l'objectif qui était visé, c'était une certaine équité entre les voyageurs eux-mêmes. Celles qui seraient favorisées, ce sont notamment les personnes

non motorisées, au coeur même de l'agglomération, et ce que cela assurerait, finalement, à long terme, c'est le maintien d'une structure tarifaire en forme de cône, je dirais, favorisant des tarifs plus bas pour de plus courts déplacements, lesquels sont surtout concentrés au coeur même de l'agglomération.

J'avoue, comme je l'ai dit au début de la commission, que cela est discutable, mais je veux juste qu'on soit bien conscient de ce à quoi on dit non si on dit non à un système interzonale pour l'instant.

**M. Des Marais II:** M. le Président, je suis d'accord avec le ministre. On s'engage dans une discussion qui deviendra éventuellement non seulement fiscale, mais philosophique parce que si on va voir chez chacun de nos usagers quel prix il devrait payer, on devrait peut-être avoir un prix de billet différent pour celui qui utilise l'autobus, qui nous coûte plus cher, que celui qui parcourt la même distance en métro. Je ne le propose pas, mais on pourrait, au niveau du contribuable, ne pas exiger de taxe de transport à celui qui ne l'utilise jamais, ce qui n'est pas possible.

Encore une fois, dans la question des zones - c'est peut-être mon côté pragmatique qui s'éloignera de la philosophie de ces choses - si on y avait trouvé 50 000 000 \$, 75 000 000 \$ ou 100 000 000 \$, je dirais: Allons donc un peu plus loin. Mais quand on parle de quelques millions dans l'ensemble du déficit, je trouve que c'est mettre en place un système fort complexe avec - on n'a fait que l'effleurer - des problèmes techniques importants.

Comme vous le dites, peut-être que l'expérience vaudrait d'ailleurs la peine d'être revue dans plus de détails.

Le **Président** (M. Boucher): Merci. M. le député de Laporte.

**M. Bourbeau:** Une dernière remarque avant de passer la parole. Je pense qu'il n'y a que le ministre qui a parlé. Tout à l'heure, on a parlé de la ligne no 5 et de la ligne no 6 et nous avons eu droit à une grande première alors que le ministre nous a finalement annoncé qu'il allait privilégier la ligne no 6 plutôt que la ligne no 5. C'est la première fois que vous l'annonciez en public, M. le ministre.

**M. Clair:** Ce que j'ai dit c'est que même si je ne l'avais... Afin justement de ne pas influencer indûment les choix à faire par la Communauté urbaine de Montréal, je m'étais toujours abstenu de le dire publiquement, le sujet vient sur la table aujourd'hui à l'occasion d'une proposition de réforme du cadre institutionnel et financier. Ce que je dis, c'est que les données que j'ai

m'ont amené jusqu'à maintenant, dans ma tête à moi, à privilégier la ligne no 6 plutôt que la ligne no 5 et afin de permettre au plus grand nombre possible de partager mon point de vue, les documents d'information sur lesquels je me suis basé, je les rendrai publics.

**M. Bourbeau:** Je ne serai pas beaucoup plus long que le ministre. Pour ceux qui ne savent pas ce qu'est la ligne no 6, c'est un métro de surface qui devait partir du centre-ville de Montréal, donc, de la gare centrale, en passant sous le tunnel du mont Royal pour bifurquer au nord en passant à l'extérieur de la ville de Montréal-Nord. Je dis bien à l'extérieur parce que c'est sur les voies du CNR, du Canadien National. Il devait continuer vers l'est toujours en passant à l'extérieur des municipalités, à la périphérie, vers Rivière-des-Prairies où, comme on le sait, il y a des gratte-ciel de vingt étages et plus et bifurquer vers Pointe-aux-Trembles, toujours en passant à l'extérieur de Pointe-aux-Trembles, puisqu'on est sur les voies ferrées installées à l'extérieur des villes, pour finalement aller aboutir dans le comté de L'Assomption où on avait, semble-t-il, des intérêts à privilégier.

**M. Clair:** Je voudrais assurer le député du contraire.

Le **Président** (M. Boucher): S'il vous plaît:

**M. Bourbeau:** On s'est rendu compte subséquemment que, malheureusement, le tunnel sous le mont Royal ne pouvait pas prendre ce trafic. C'est assez étonnant qu'on ne s'en soit rendu compte qu'après avoir annoncé le plan. Plutôt que de mettre le projet de côté, on a décidé de trouver d'autres raisons pour garder la ligne no 6. Là, on a dit qu'on pouvait fort bien faire des contacts ou des correspondances avec la ligne de métro no 2 qui, comme tout le monde le sait, est déjà surchargée. De toute façon, la station de métro est à 1000 pieds de la voie ferrée; donc, il faudra marcher 1000 pieds pour s'y rendre. Subséquemment, il y aurait une correspondance à l'autre ligne de métro, à Saint-Laurent.

Évidemment, bien des gens se sont demandé si cela valait la peine de conserver la ligne no 6, étant donné qu'en plus il y a toute une série de viaducs à Montréal-Nord et à Saint-Léonard qui sont déjà en place. Malheureusement, ces viaducs ont été faits pour une seule ligne, alors qu'avec la ligne de métro de surface cela prend deux lignes. Donc, il faudrait refaire la majorité des viaducs. Effectivement, on n'utiliserait même pas la voie ferrée existante parce que le Canadien National en a besoin; on ferait d'autres voies ferrées à côté.

Enfin, je ne veux pas reprendre tout le débat qu'on a fait en commission parlementaire mais, quant à moi, je trouve assez étonnant qu'on continue à s'obstiner à vouloir faire, malgré l'évidence, une ligne de métro de surface qui n'aurait probablement pas sa justification. Mais là n'est pas encore vraiment mon propos aujourd'hui.

Des **voix**: Ah! Ah! Ah!

**M. Bourbe** au: C'est juste en passant, M. le ministre.

**M. Clair**: C'est en passant, comme cela!

M. Bourbeau: C'est en passant.

**M. Rochefort**: C'est pour la télévision!

**M. Bourbeau**: Ce qui m'étonne, c'est qu'on parle de projets qui coûtent des centaines de millions de dollars; on ne parle pas de petits projets à la Québécoise, à 15 000 000 \$, on parle de centaines de millions de dollars! Et voici le ministre qui nous annonce aujourd'hui qu'après avoir entendu des gens qui trouvaient que le gâteau n'était pas dans la bonne assiette, là, on va faire éventuellement la ligne no 6. Je trouve surprenant qu'on parle encore de métro de surface à 500 000 000 \$ ou à 600 000 000 \$ ou même de prolonger le métro encore plus loin, alors qu'on est dans la situation où on n'a même pas d'argent pour payer le pain et le beurre.

Quant à moi, je suggérerais qu'on arrête de penser à un prolongement du métro, à un métro de surface ou à un système lourd pour commencer à payer les comptes d'épicerie d'aujourd'hui. Après, dans quelques années, quand on aura digéré ce qu'on a fait et qu'on aura consolidé le métro tel qu'il est maintenant, on pourra peut-être penser un jour, quand les finances publiques seront assainies, à prendre de l'expansion dans ce domaine. Je dois avouer que je suis scandalisé, M. le ministre; j'espère que vous allez revenir sur votre décision et qu'on va faire un arrêt pour digérer ce qu'on a fait.

Finalement, j'aimerais féliciter le président de la Communauté urbaine de Montréal pour l'excellent mémoire qu'il nous a proposé et la brillante défense qu'il en a faite. Je peux vous dire que les questions qu'on vous a posées n'étaient pas dans le but de vous mettre en boîte. D'ailleurs, on n'a absolument pas réussi. C'était surtout pour tenter d'obtenir un peu plus d'information. Je dois vous dire qu'on n'a que des félicitations à vous faire pour la qualité du travail que vous avez déposé. Je vous remercie.

**Le Président (M. Boucher)**: Merci, M. le député de Laporte.

**M. Laplante**: Juste quelques mots, M. le Président.

**Le Président (M. Boucher)**: M. le député de Bourassa, je regrette, mais M. le député de Gouin avait demandé la parole.

**M. Laplante**: Je m'excuse.

M. Rochefort: Merci, M. le Président.

**M. Laplante**: Dites-le à ma place.

**M. Rochefort**: J'aimerais bien connaître l'opinion des députés montréalais de l'Opposition libérale sur les affirmations du député de la rive sud. Mais, en tout cas, on y viendra à un autre moment. J'ai une question à adresser au président de la Communauté urbaine de Montréal qui touche le problème de l'étalement urbain. On sait qu'à l'occasion d'une loi maintenant célèbre, on a longuement discuté de l'exode de nombreux citoyens de Montréal et de l'ensemble des municipalités de la Communauté urbaine de Montréal dans les municipalités de banlieue tant sur la rive nord que la rive sud au cours des 10, même des 15 ou 20 dernières années. On sait qu'à la fois le gouvernement du Québec et les municipalités concernées, la communauté urbaine, ont posé un certain nombre de gestes pour essayer de changer ce phénomène, d'essayer de le corriger et de l'arrêter. J'aimerais connaître votre opinion en ce qui a trait, d'une part, à la grille tarifaire, à la nouvelle façon de planifier les tarifs selon la formule interzonale et, deuxièmement, sur l'hypothèse que les élus de la Communauté urbaine de Montréal se retrouvent à parité à l'Office régional de transport. Croyez-vous que cela risque d'avoir des effets sur l'étalement urbain? Par exemple, est-ce que cela peut favoriser une reprise du phénomène de l'étalement urbain? Est-ce que cela peut freiner les mouvements de retour en ville ou est-ce que vous croyez que cela n'aura aucun effet sur cette question au cours des prochaines années si le plan de transport devait être appliqué tel qu'actuellement prévu dans l'énoncé de politique du ministère?

**M. Des Marais II**: M. le Président, si, à mon avis, le plan de transport annoncé était appliqué - et tel que la communauté y a souscrit puisque nous avons signé un protocole avec le gouvernement du Québec - ce serait à l'avantage du retour sur le territoire ou de la cessation de l'exode de nos concitoyens hors du territoire de la communauté. Je souligne que ce n'est pas la première fois que j'en fais personnellement mon cheval de bataille sur le transport au niveau du territoire de la communauté. Je pense que le plan de développement qui est

déposé ne peut qu'aider à ce que les gens demeurent sur le territoire. Est-ce que la tarification proposée va nous aider ou nous nuire? À mon avis, faisant abstraction des zones sur le territoire de la communauté, cela peut nous aider. Je pense qu'il va être intéressant, si on a l'occasion de le faire, de mener des négociations pour voir quel tarif on peut avoir avec les gens de l'extérieur, le tarif dit interzonal. Les zones étant les trois commissions, je pense qu'on peut finir par s'entendre avec nos collègues des territoires hors zones de la communauté pour en venir à une tarification qui va être juste, compte tenu des intérêts de chacun.

Ce plan, à mon avis, au point de vue du développement, correspond aux grands objectifs que s'est donnés le gouvernement du Québec pour le territoire de la Communauté urbaine de Montréal, que partagent les élus de la communauté de façon générale même si de temps en temps, dans les moyens, ils divergent d'opinion, ce qui me semble assez normal. Cela nous permettra d'atteindre les objectifs pour autant que les conditions économiques et financières nous le permettront.

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

M. Clair: M. le Président, en terminant, simplement parce que mon collègue de Laporte me force à le faire par ses propos, je veux dire que le gouvernement est conscient de la limite de la capacité financière de payer de la Communauté urbaine de Montréal, de l'ensemble des contribuables, mais je pense que l'approche du député de Laporte est fondamentalement différente de la nôtre. Le gouvernement du Parti québécois s'est engagé, en 1976, dans une politique qui visait à favoriser le transport en commun. Nous avons introduit la carte d'abonnement mensuel, nous avons introduit des réductions pour les personnes âgées, pour les étudiants, nous avons déposé un plan de transport en commun en 1979, nous avons réformé la base de la fiscalité municipale, nous avons déposé en juin dernier une proposition de réorganisation institutionnelle et financière avec un objectif très largement connu, celui de favoriser le développement du transport en commun dans la grande région de Montréal. Que les échéanciers de réalisation doivent être remis en cause à certains égards, cela est d'une évidence des plus éclatantes, à mon avis.

Il s'agit, cependant, de savoir la portion de leur capacité financière que la CUM, que la ville de Montréal, que la région métropolitaine, que le gouvernement du Québec entendent consacrer au développement du transport en commun et que ce soit dirigé vers ce qui apparaît être les priorités les plus intéressantes. À ce

point de vue, ce n'est pas - je m'excuse de le dire comme ça, mais je le pense - en parlant à travers son chapeau sur la question de la ligne 6 plutôt que la ligne 5 qu'on va résoudre le problème. C'est plus en examinant les arguments techniques, l'expertise de chacun et en le prenant à la valeur de chacun qu'on pourra déterminer l'avenir du développement du transport en commun.

(17 heures)

Quant à nous, l'objectif qu'on poursuit n'a pas changé. C'est le même. Qu'on doive réviser nos échéanciers à l'occasion, la communauté l'a fait sans humiliation. Le gouvernement doit le faire sans humiliation, mais je pense que vouloir tout remettre en cause et dire: Moratoire total sur tout développement dans le transport en commun, inutile de parler de l'avenir du BTM sous l'ORT ou sous la Communauté urbaine de Montréal, j'annoncerais immédiatement à M. Gascon qu'il est congédié, qu'on n'a plus besoin de lui et qu'il aille se trouver un emploi ailleurs. J'annoncerais également à plusieurs entrepreneurs dans la région de Montréal que c'est fini et d'oublier cela. On continue avec notre vieille minoune chacun de notre côté, mais le transport en commun, on oublie cela. Je pense que c'était peut-être s'avancer un peu trop vite comme l'a fait le député de Laporte.

Cependant, en terminant, je voudrais remercier M. Des Marais d'avoir accepté de se prêter à cet exercice notoirement démocratique, je pense. On a pu mieux connaître nos positions de part et d'autre. Je pense que tous les membres de la commission ont apprécié les éclairages et les points de vue que vous avez présentés. Je tiens à vous assurer qu'au cours des mois qui viennent, nous continuerons d'être en contact afin de nous assurer, quelles que soient les décisions qui seront prises par le gouvernement lors de la traduction de ces résultats dans un projet de loi, que cela se fasse, autant que faire se peut, dans la plus parfaite harmonie possible entre tous les intervenants. Je remercie M. Des Marais au nom de tous mes collègues et des membres de la commission, je pense.

Le Président (M. Boucher): M. Des Marais.

M. Des Marais II: Je veux remercier M. le ministre, madame et messieurs de la commission. Vous m'avez donné de longues heures au début de travaux très importants et je voudrais répéter que, même si je suis venu ici à titre personnel, c'était pour partager beaucoup. En fait, la majeure partie était des renseignements d'ordre technique pour permettre aux responsables de prendre les décisions qui s'imposent. Évidemment, l'occasion m'était donnée d'exprimer des

opinions qui sont personnelles, mais qui sont basées sur l'expérience de toutes les années de la communauté, une expérience particulièrement lourde lors des quatre dernières années à la présidence du comité exécutif. Je souhaite que, tous ensemble, nous trouvions des solutions qui, comme on dit à Outremont, visent au mieux-être des citoyens d'Outremont et, comme on dirait à la communauté, qui visent au mieux-être des citoyens de l'agglomération de Montréal et de la communauté urbaine. Je vous remercie infiniment.

**Le Président (M. Boucher):** Merci. Au nom de tous les membres de la commission et en mon nom personnel, je remercie M. Des Marais et les personnes qui l'ont accompagné aujourd'hui de s'être déplacés pour la présentation de ce mémoire.

J'appelle immédiatement la ville de Montréal représentée par M. Yvon Lamarre, président du comité exécutif.

#### Ville de Montréal

**Mme Sentenne (Justine):** Je m'excuse, M. le Président. Je suis Justine Sentenne, membre du comité exécutif, qui remplace M. Lamarre.

**Le Président (M. Boucher):** Merci. Je ferais remarquer aux membres de la commission, compte tenu de l'heure, que nous devons suivre l'ordre du jour et que nous avons encore six mémoires à entendre d'ici minuit. S'il y avait possibilité d'accélérer un peu les questions et d'écourter aussi les réponses... Vous aviez demandé une suspension?

**Une voix:** Non, vous pouvez y aller.

**Le Président (M. Boucher):** Si vous voulez y aller avec la lecture de votre mémoire, s'il vous plaît.

**Mme Sentenne:** M. le Président, M. le ministre, chers membres de la commission parlementaire, il me fait plaisir d'être ici au nom de la ville de Montréal accompagnée de M. Jean-Claude Le Lannic qui est assistant-contrôleur général et de Me Richard Verdon du service du contentieux de la ville. Si nous sommes ici en nombre réduit, vous comprendrez les raisons qui sous-tendent cette petite présence. Néanmoins, nous avons beaucoup apprécié l'invitation du ministre et de la commission parlementaire et nous estimons qu'il est très important que la ville de Montréal fasse valoir son point de vue sur un dossier qu'elle estime majeur, qui peut changer l'orientation de politiques pour longtemps et sur lequel nous avons des positions précises et claires qui sont écrites dans le mémoire. Je ne ferai pas la lecture

du mémoire, mais, comme le mémoire vous a été livré en temps voulu la semaine dernière, comme porte-parole du comité exécutif de la ville de Montréal et au nom de son maire, M. Jean Drapeau, qui est le père de ce réseau de métro que nous sommes tous à étudier, et de son président, M. Yvon Lamarre. Sans plus tarder, M. le Président, je vais commencer la lecture.

Je voudrais simplement souligner que ce document a été soumis pour étude aux organismes concernés, durant l'été, et à celui de votre commission. C'est à la suite de son analyse que la ville de Montréal dépose aujourd'hui le mémoire qui examine les changements institutionnels proposés, les implications financières qui en découlent et les conséquences en termes de services et de coûts pour la population montréalaise.

Le ministère des Transports a fait connaître, durant l'été, sa proposition concernant l'organisation et le financement du transport en commun dans la région de Montréal. Répondant à cela, à l'invitation du gouvernement, la ville de Montréal a déposé un mémoire dans lequel elle fait part de ses réserves à l'égard de ce projet. Pour des raisons d'économie de temps, je ne veux pas vous lire ici tout ce document, mais j'aimerais cependant profiter de cette occasion pour vous souligner certains aspects de la proposition gouvernementale qui nous inquiètent particulièrement.

Lorsque, il y a quelques années, les planificateurs avaient dressé les plans des infrastructures de la CUM, ils avaient tout calculé en fonction des besoins d'une population qui atteindrait 3 000 000 en 1985, et même 5 000 000 dans le cas de l'assainissement des eaux. Nous sommes en 1982 et la CUM n'a même pas 2 000 000 d'habitants. Ceci signifie que le métro, les autoroutes, les usines de filtration et les autres infrastructures, au lieu d'être 3 000 000 pour les payer, nous ne sommes même pas 2 000 000. Je dois dire que la ville de Montréal est le gros 1 000 000 de ces 2 000 000.

Aussi, avant de songer à élargir le réseau des services de transport en commun, nous pensons qu'il serait approprié de commencer par s'assurer que ceux qui existent déjà sont utilisés de façon optimale et n'hypothèquent pas financièrement notre avenir. Les trois principales commissions de transport métropolitaines: CTCUM, CTL et CTRSM assurent à elles seules 95% des déplacements qui seraient couverts par l'ORT. En d'autres mots, la réforme proposée se ferait pour 5% des déplacements puisque les négociations déjà engagées entre les trois grandes commissions de transport auraient très bien pu aboutir à une intégration tarifaire dans le cadre du Conseil des transports de la région de Montréal et cela sans qu'il soit nécessaire de mettre sur pied

une nouvelle superstructure administrative.

Dans le cadre de la conjoncture économique actuelle, la ville de Montréal estime qu'il est pour le moins inopportun de songer à créer un autre niveau de gouvernement, et surtout, elle s'inquiète de la faible représentativité de Montréal à l'intérieur de l'organisme suggéré. Compte tenu, en effet, du mode de représentation retenu aux conseils d'administration de l'ORT, la CUM, avec 62% de la population, n'aurait que 45,2% des représentants. La ville de Montréal, avec 36% de la population, aurait probablement 22% seulement des représentants. Certaines MRC bénéficieraient d'une représentation qui, en pourcentage de la population, pourrait être le double ou le triple de celle accordée aux Montréalais. Les couronnes nord et sud compteraient pour 25% des voix au conseil de l'ORT, mais seulement 2% des déplacements origineraient de ces dernières.

Pour la ville de Montréal, la proposition gouvernementale, qui va d'ailleurs dans la foulée de la loi 46, est parfaitement inacceptable. À nouveau, dans ce projet, les Montréalais sont réduits au rang de citoyens de seconde classe et leur vote ne vaut, bien souvent, même pas la moitié de celui des résidents de la grande banlieue montréalaise. Quand on se rappelle, par ailleurs, les difficultés qui ont accompagné les premières années de la CUM, on ne peut que s'interroger sur les chances de succès d'un organisme qui essaierait de réconcilier des intérêts aussi hétérogènes, voire divergents que ceux des MRC de Vaudreuil-Soulanges ou de Sainte-Thérèse et de Montréal.

Accepter ce projet équivaldrait, pour les Montréalais, à soumettre les décisions concernant le transport en commun sur l'île de Montréal aux besoins et aux priorités des gens qui vivent, dans certains cas, à 40 ou 50 kilomètres de la métropole et surtout qui ne représentent qu'un nombre infime des usagers du transport en commun. Ce projet est d'autant plus inquiétant que, selon la proposition gouvernementale, toutes les décisions importantes se prendraient au niveau de l'organisme régional. Les commissions de transport locales seraient réduites à un simple rôle d'exécutant. Un changement aussi brutal oblige cependant à se demander si l'expérience vécue avec ces commissions de transport justifie un dépouillement aussi radical de leurs pouvoirs et, surtout, si nous pouvons vraiment nous payer le luxe de chambarder nos institutions tous les dix ans.

Conformément à l'esprit qui a présidé à l'élaboration de la loi no 57, le transport en commun devrait demeurer une responsabilité locale. La proposition gouvernementale tente de régionaliser cette compétence et elle le fait sans tenir compte des structures politiques en place. C'est ainsi que les

limites de certaines municipalités régionales de comté ne seront pas respectées et que Mirabel, entre autres, sera exclue de la proposition.

À l'heure où le gouvernement parle plus que jamais de décentralisation, ce projet introduit une dichotomie surprenante entre le geste et la parole. Le transport constituait, en effet, jusqu'à ce jour, une responsabilité locale. La proposition gouvernementale, quant à elle, le transférerait à la région, mais compte tenu du mode de représentation suggéré le gouvernement serait probablement le véritable décideur. En d'autres mots, le gouvernement rapatrierait le pouvoir de décision au niveau central, mais, comme on le verra plus loin, continuerait à décentraliser les factures, et tout cela au nom de la décentralisation.

L'administration montréalaise a entrepris, depuis 1978, d'encourager le retour vers la ville traditionnelle et favorise la densification des zones déjà aménagées. L'expansion du réseau de transport en commun en milieu déjà urbanisé constitue l'une des principales stratégies dans la réalisation de cette politique. La priorité, pour Montréal, est de développer le réseau de transport en commun à l'intérieur de la CUM et non pas de l'étendre à une grande région métropolitaine qui ne recèle, en fin de compte, qu'une clientèle marginale. La ville de Montréal fait actuellement de gros efforts pour développer certains quartiers, comme Rivière-des-Prairies et Pointe-aux-Trembles, et elle investit massivement dans l'aménagement de parcs industriels, dans la revitalisation des artères commerciales et dans la construction domiciliaire. Il est douteux, cependant, qu'une politique tarifaire qui ferait qu'il en coûterait aussi cher de voyager de Pointe-aux-Trembles au centre-ville que de Saint-Lambert ou de Longueuil encouragerait ce retour à la ville que nous nous efforçons de susciter. Il est également douteux que l'imposition de nouvelles taxes sur les "parking" du centre-ville de Montréal accélérerait la revitalisation de nos artères commerciales, quand, dans le même temps, les centres commerciaux de Laval, de la rive sud ou de la ville d'Anjou en seraient, eux, exempts. En d'autres mots, l'organisme régional de transport en commun proposé par le gouvernement non seulement ne correspond pas aux besoins des Montréalais, mais, en plus, il soulève deux nouvelles inquiétudes. La seule raison d'être de ce projet ne serait-elle pas, en effet, de permettre aux banlieusards de continuer à résider dans la périphérie urbaine, tout en bénéficiant d'un accès à un coût économique au centre-ville? Selon la proposition, il n'en coûterait, en effet, pas plus cher de vivre à Longueuil ou à Saint-Lambert qu'à Pointe-aux-Trembles ou à Rivière-des-Prairies, en termes de tarifs. Et ce résultat n'est-il pas garanti par le

mode de représentation préconisé dans le document du ministère des Transports puisqu'il permet de maintenir Montréal en minorité au sein de l'organisme régional?

La question du transport en commun, et surtout de son financement dans la région de Montréal, n'est pas nouvelle et a fait l'objet de longues négociations dans le cadre de la réforme de la fiscalité municipale. Comme l'écrivaient en effet les ministres des Finances et des Affaires municipales, en mars 1979, dans un document de renseignements supplémentaires accompagnant le document budgétaire, l'intégration à la réforme de modifications affectant la quote-part des municipalités au financement des communautés urbaines et du transport en commun a été rendue nécessaire en raison des effets très localisés, particulièrement sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal, de certaines mesures affectant les revenus autonomes des municipalités et le document poursuivait un peu plus loin: Les modifications proposées résulteraient en une augmentation de 62 000 000 \$ de quotes-parts des municipalités. Cet accroissement des dépenses est compensé par les revenus additionnels découlant des modifications apportées à la réforme depuis la conférence Québec-municipalités.

(17 h 15)

En d'autres mots, ce que le gouvernement nous disait en 1979, c'est que la réforme de la fiscalité et celle du transport en commun constituaient un tout et que les modifications introduites dans un secteur étaient compensées par des changements parallèles dans un autre secteur. Ce que cela impliquait également pour le futur était que toute révision des règles régissant le transport en commun devrait nécessairement se faire dans le cadre d'une révision globale du régime de la fiscalité municipale. Les municipalités, comme Montréal, ont en effet accepté de céder au gouvernement leurs revenus de taxe de vente, de taxe sur les repas et l'hôtellerie et leur subvention per capita en échange d'une participation accrue de ce dernier au financement du transport en commun. Ceci impliquait notamment le financement à 100% des nouveaux investissements dans le métro.

C'est cet équilibre qui est aujourd'hui sur le point d'être rompu. Cette attitude est d'autant moins compréhensible que depuis 1980, le comité conjoint Québec-municipalités a siégé régulièrement et jusqu'à récemment un sous-comité technique s'est penché sur la question du transport en commun. On ne peut donc que s'interroger sur les raisons pour lesquelles le ministère des Transports n'a jamais participé à ce comité, alors qu'il était en train de préparer une politique de transport en commun, qui va obliger les municipalités à contribuer davantage. L'approche du gouvernement est d'autant plus

difficile à accepter que le problème financier auquel il fait face dans ce dossier aujourd'hui découle de ses propres décisions unilatérales concernant les laissez-passer, l'intégration des trains de banlieue ou l'implantation des tarifs préférentiels. La réforme n'a en effet généré aux municipalités que des bénéfices moindres que ceux qu'elles étaient sensé recevoir.

Sur la base des données de 1979, la politique d'aide au transport en commun devait procurer à la commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal des contributions gouvernementales supplémentaires estimées à 15 000 000 \$. Cet objectif n'a pas été atteint puisque les gains nets ont été de 7 600 000 \$, en 1980, de 14 800 000 \$ en 1981, et celui estimé pour 1982 est 5 700 000 \$. Compte tenu de l'inflation depuis 1979, le gain net aurait dû s'élever à environ 20 000 000 \$ en 1982. Les dépassements budgétaires qu'encourt le gouvernement aujourd'hui découlent de ses propres erreurs d'estimation. Ainsi, la réduction accordée aux usagers via la subvention relative aux laissez-passer a été beaucoup plus coûteuse que ne l'avait prévu le gouvernement. De 6 600 000 \$ qu'elle avait estimés en 1979, elle passera à plus de 30 000 000 \$ en 1982, et le déficit des trains de banlieue s'annonce lui aussi supérieur aux chiffres qui avaient été initialement avancés par le gouvernement.

Cette politique d'aide à l'usager a eu évidemment pour effet de continuer de faire baisser sa part relative dans le coût du transport en commun. Au cours de l'année 1978, les revenus provenant des usagers couvraient 48,5% des coûts de fonctionnement, alors qu'en 1982, ce pourcentage n'est plus que de 41,2%. Aussi, ce que le gouvernement nous demande d'accepter maintenant, c'est de le dégager du coût de ses politiques et d'oublier toutes les ententes négociées depuis quatre ans. Mais, si le gouvernement peut ainsi, au nom de ses difficultés financières, renier ses engagements et se dégager de ses obligations, les municipalités ne seraient-elles pas justifiées de demander, elles aussi, une révision de la loi no 57 et une remise en cause des ententes qu'elles ont signées dans le contexte de cette loi? C'est notamment le cas de la ville de Montréal qui a accepté l'intégration des trains de banlieue parce que la participation des municipalités avait été limitée à 6 000 000 \$ plus l'indexation et que le gouvernement s'était engagé à financer 100% du coût des nouveaux investissements du métro et des trains de banlieue.

En décidant de maintenir sa subvention aux dépenses de fonctionnement à 40% des revenus générés, mais en introduisant un plafonnement et en ne finançant pas plus de 60% des investissements liés aux équipements

régionaux après le 1er janvier 1980, le gouvernement revient en fait, en ce qui le concerne, à la situation d'avant la réforme et oblige les municipalités à participer au coût des laissez-passer qu'il a introduit unilatéralement.

Enfin, non content de réduire sa participation, le gouvernement demande en plus à la région d'accepter qu'on lui fasse assumer le coût des employés du COTREM qui, jusqu'à ce jour, étaient des fonctionnaires gouvernementaux.

Si cette formule avait été appliquée en 1982, le gouvernement aurait ainsi transféré à d'autres des coûts de 30 000 000 \$ à 40 000 000 \$ qu'il s'était engagé à absorber. Dans ces conditions, il est facile de comprendre que la ville de Montréal ne peut accepter le projet que nous soumet le ministère des Transports. Cette opposition est encore renforcée par le fait que cette proposition suggère que la contribution des municipalités reflète à l'avenir les bénéfices reçus et la localisation des services.

La ville de Montréal a toujours insisté pour que les dépenses à caractère communautaire soient réparties sur la base du potentiel fiscal. Elle s'est toujours opposée à une répartition qui soit basée sur autre chose. Elle a l'intention de continuer à le faire. Il s'agit là en effet à ses yeux d'une méthode simple, efficace et équitable parce que représentative de la richesse financière. M. le ministre, vous l'avez souligné à deux reprises tout à l'heure.

La comparaison 1982-1985 qu'établit le ministère des Transports entre le statu quo et son projet de réforme suppose que les coûts dans le contexte de sa réforme augmenteront moins rapidement que dans le contexte du statu quo, 9,5% versus 10,3%. Il justifie cette hypothèse par le fait que l'intégration éliminera les doublons, que la planification régionale facilitera la coordination entre réseaux et que le contrôle par les élus accroîtra l'efficacité. Outre le fait qu'il s'agit là de spéculations non chiffrées, donc pouvant difficilement justifier une réduction globale de 0,8% dans la facture totale, il est surtout difficile de les accepter dans la mesure où les expériences passées de centralisation prouvent surtout le contraire de ce qui est avancé.

Si les prévisions passées du ministère des Transports et du COTREM sont également garantes du futur, nos doutes et notre incertitude sont plus que justifiés.

Selon ces derniers, l'intégration des trains de banlieue ne devrait pas générer de déficit supérieur à 6 000 000 \$, on sait aujourd'hui qu'il en coûtera beaucoup plus.

Lors de l'introduction de la CAM, le ministère avait estimé que la subvention gouvernementale pour les laissez-passer, basée sur les données de 1979, lui coûterait 6 600 000 \$. En 1982, le budget de la

CTCUM prévoit que cette subvention atteindra 30 500 000 \$.

Les estimations effectuées par la ville de Montréal montrent également que certains coûts spécifiques seront nettement plus élevés que ceux prévus par le ministère des Transports. Ainsi, le service de la dette du métro évalué par le gouvernement à 153 000 000 \$ en 1982 devrait atteindre 159 000 000 \$. Au lieu de 158 500 000 \$ en 1983, il devrait être de 177 000 000 \$ et au lieu de 163 800 000 \$ en 1984, il devrait être d'environ 204 000 000 \$.

Il est évident, dans ces conditions, que les coûts pour les municipalités de la CTCUM seront plus élevés que ce qui a été prévu dans le document gouvernemental. En 1984, la facture imputée aux municipalités pour le service de la dette du métro serait de 61 100 000 \$ au lieu de 49 100 000 \$. L'aspect le plus inquiétant de ces données réside cependant non pas tant dans les coûts à court terme que dans le fait qu'ils croîtront avec le temps et surtout, avec l'expansion du réseau. Ceci signifie qu'à long terme la réforme deviendra de plus en plus dispendieuse pour les municipalités.

Si les coûts ont été sous-évalués, les revenus par contre ont été estimés en supposant que la nouvelle structure tarifaire génèrera une progression rapide des revenus provenant des usagers. Dans la formule du statu quo, les revenus des usagers croîtront, selon le ministère, en moyenne de 10,3% par année de 1982 à 1985. Dans le cadre de la réforme, ils augmenteront de 11,5%, soit 1,2% de plus. Ces chiffres exigent donc une hausse de 3% de l'achalandage, mais ils oublient complètement certains éléments restrictifs majeurs. L'intégration tarifaire suppose, en effet, un système de contrôle dont le coût est totalement absent dans l'évaluation du ministère et ce dernier peut varier entre 5% et 10% des revenus. La réduction des tarifs pour étudiants et personnes âgées serait maintenue, mais quels sont les âges et surtout les prix qui seraient retenus? On doit se demander, par ailleurs, sur quelle base les estimations gouvernementales de fréquentation et de revenus s'appuient, dans la mesure où la CTCUM elle-même reconnaît qu'il lui est presque impossible de faire de tels calculs.

Le réaménagement général que propose le gouvernement signifie, en effet, un changement complet dans la tarification, le genre de service et le niveau de service. Nous n'avons, en ce moment, aucune idée de la façon dont la clientèle réagira et, à nouveau, si l'on se réfère aux projections gouvernementales passées, il est difficile d'accepter ces prévisions autrement qu'avec scepticisme. Lors de l'introduction de la CAM, par exemple, le scénario dit réaliste prévoyait la vente de 30 000 passes mensuelles et le scénario optimiste, 75 000

passes. Or, il s'est vendu jusqu'à 350 000 passes par mois et c'est pourquoi, aux heures de pointe, on a besoin d'équipement additionnel et de personnel additionnel. C'est ce qui coûte très cher parce qu'effectivement, si vous avez plusieurs usagers de la CAM, c'est à l'heure de pointe que cela vous coûte cher. En ce qui regarde le train de Deux-Montagnes, la fréquentation actuelle atteint seulement entre 60% et 65% de la fréquentation espérée.

Par-delà ces incertitudes générales, il est un problème précis que le document gouvernemental et les explications qui nous ont été fournies ne clarifient guère, c'est celui de la répartition des revenus et des coûts. La conséquence est qu'il est impossible, dans l'état actuel des choses, pour les commissions d'estimer le moins le moins ce que seront leurs revenus dans l'hypothèse où l'organisme régional de transport serait remis en place.

En résumé, ce qui ressort de l'analyse des prévisions de revenus et de dépenses est que les aspects financiers sont totalement inconnus. La seule certitude que nous ayons actuellement est qu'il en coûtera plus cher et aux gouvernements municipaux et à leurs résidents, mais pour le reste, soit le partage des revenus et des coûts, les dates de préparation des budgets, le financement des immobilisations, le partage des coûts métro-autobus, l'évaluation du potentiel fiscal et autres, il s'agit là de questions qui ont été oubliées.

L'explication que fait le gouvernement de la nouvelle structure tarifaire proposée dans son document insiste grandement sur les variations procentuelles qui auraient découlé de la mise en application du plan gouvernemental en 1982. 71% des usagers auraient bénéficié d'une baisse et 22% auraient subi une hausse. Ces 22% auraient correspondu cette année à 141 700 déplacements quotidiens, mais, de ce total, 111 705 auraient été en provenance de la CUM. Ceci signifie que, pour assurer l'intégration tarifaire régionale, ce sont surtout les usagers de l'île de Montréal qui auraient dû subir une hausse de tarifs. En d'autres mots, les contributions sont toujours perçues là où l'on trouve la plus forte densité.

En fait, la tarification utilisée pour parvenir à ces résultats est simplement une hypothèse de tarification et les chiffres de revenus et de dépenses utilisés sont eux-mêmes extrêmement hypothétiques. Le pourcentage des usagers victimes d'une hausse de tarifs pourrait, en fait, être beaucoup plus élevé que les 22% mentionnés dans le document du ministère.

(17 h 30)

On peut également se demander si le mode de tarification proposé est équitable dans la mesure où il traite différemment les

usagers à l'intérieur d'une même ville et fait abstraction du fait que tous contribuent, par leurs taxes, au financement du transport en commun, que tous n'ont pas la même qualité de service et que les villes peuvent elles-mêmes avoir des objectifs de développement propres qui exigent une tarification unique.

Dernier point et non le moindre, c'est que, même si la structure tarifaire proposée tient compte de la variation des coûts par passager d'un réseau à l'autre, les différences dans les tarifs ne sont pas fonction de ces différences de coûts et témoignent à nouveau de l'arbitraire qui a prévalu dans la plupart des calculs du ministère. Quant à la prétention du ministère que la réforme permettrait de faire payer ceux qui font surtout de longs déplacements elle est contredite par les chiffres. Les vrais bénéficiaires sont non pas les Montréalais mais les Lavallois dont 55% voient baisser leurs tarifs et seulement 7% subissent une hausse.

La taxation sur les espaces de stationnement au centre-ville, elle, affecterait exclusivement la ville de Montréal. Dans la mesure où cette taxe serait prélevée sur un champ de taxation municipale, ceci voudrait dire que le gouvernement s'approprierait un champ qui nous appartient, et ce, malgré tous les engagements qu'il avait pris dans le cadre de la réforme de la fiscalité municipale. Qui plus est, on demanderait à la ville de percevoir cette taxe pour un tiers. On peut d'ailleurs se demander pourquoi cette taxe serait seulement perçue à Montréal et non pas à Longueuil, à la ville d'Anjou ou à Montréal-Nord. Pourquoi les artères commerciales montréalaises seraient-elles pénalisées et non pas les centres commerciaux de la banlieue? Le gouvernement voudrait freiner encore davantage l'activité commerciale à Montréal qu'il ne s'y prendrait pas différemment. Pour illustrer l'effet de la mesure qu'il propose on peut simplement citer deux exemples. Actuellement, dans le cas d'un stationnement de 36 places évalué à 92 500 \$, il en coûte au centre-ville de Montréal 14,24 \$ par espace, par mois, en taxes locales. La proposition gouvernementale porterait ce coût à 24,24 \$ soit plus de 70% d'augmentation. Dans le cas d'un stationnement de 45 places évalué à 150 000 \$, il en coûte actuellement à Montréal 21,47 \$ en taxes locales; il en coûterait alors 31,47 \$. Mieux que tous les discours ces chiffres illustrent ce que ce serait l'impact d'une telle mesure sur la fréquentation de nos artères commerciales.

Conclusion. Confronté avec des problèmes financiers sérieux, le gouvernement se propose de réviser sa participation au financement du transport en commun dans la région de Montréal malgré tous les engagements qu'il avait pris en adoptant la

loi no 57, en imposant les laissez-passer et en négociant l'intégration des trains de banlieue. La révision unilatérale du régime de financement du transport en commun, négocié dans le cadre du comité conjoint Québec-municipalités, est inacceptable, pour la ville de Montréal. La fiscalité municipale forme un tout et le gouvernement ne peut décider arbitrairement de changer un élément sans remettre en cause l'ensemble de la réforme. En décidant de plafonner sa subvention au fonctionnement, de réduire sa participation aux investissements et de se retirer du coût de l'intégration des trains de banlieue, le gouvernement décide en fait de faire assumer par d'autres le coût de ses politiques. Il remet ainsi en cause l'équilibre financier des municipalités qui verront leur quote-part augmentée et il revient à la situation antérieure à la loi no 57 où il subventionnait non pas les revenus mais les déficits. La participation accrue des usagers et des non-usagers qui sera nécessaire pour financer l'intégration tarifaire sera à nouveau supportée principalement par les contribuables de l'île et de la ville de Montréal et par l'invasion d'un champ de taxation de la ville de Montréal.

Cette approche est d'autant plus incompréhensible que les résidents de la CUM sont déjà ceux qui supportent financièrement par leurs taxes un réseau de transport en commun qui bénéficie à l'ensemble de la région et que la ville de Montréal est celle qui doit fournir le plus de services municipaux à des non-résidents. Ici on veut faire une parenthèse, si la ville de Montréal veut continuer d'être une capitale internationale, je trouve illogique qu'on songe même et qu'on fasse allusion à supprimer des services parallèles à des métros souterrains quand on voit que des villes comme Paris, Londres, Madrid... Il n'y a pas une capitale qui se respecte où vous n'avez pas de service de transport en commun qui puisse s'allier avec un métro souterrain.

La ville de Montréal s'oppose à la mise sur pied d'un organisme régional de transport en commun qui ne correspond pas aux besoins des Montréalais, mais qui vise seulement à permettre aux banlieusards de continuer à résider dans les périphéries urbaines tout en bénéficiant d'un accès à coût économique au centre-ville. L'imposition de cette superstructure gouvernementale n'apporterait aucun service nouveau à la population, exception faite de l'intégration tarifaire qui pourrait fort bien être négociée dans le cadre actuel. Elle introduirait par contre de nouvelles lourdeurs administratives et de nouveaux coûts. Aussi, il ne saurait être question pour l'administration montréalaise d'accepter cette proposition pas plus qu'il ne lui a été possible d'accepter le projet de loi 46 qui lui a été imposé et qui réduisait les Montréalais au rang des citoyens

de seconde classe à l'intérieur de la CUM.

Si le financement et les modalités du transport en commun doivent faire l'objet d'une réévaluation, la ville de Montréal estime que cette démarche doit se dérouler dans le cadre de deux grandes contraintes. La première est que cette révision se déroule dans le cadre d'une réévaluation de l'ensemble de la fiscalité municipale et d'un examen approfondi de la question des effets de débordement afin qu'une formule soit étudiée, qui permettrait de faire participer financièrement l'ensemble de la grande région de Montréal au coût du transport en commun.

La deuxième est que toute modification au régime actuel soit non pas imposée aux municipalités, mais fasse l'objet d'une négociation. La ville de Montréal est en effet parfaitement consciente des difficultés que vit le gouvernement, mais elle ne saurait considérer comme une solution raisonnable celle qui consisterait à transférer aux municipalités les problèmes financiers du gouvernement.

Cette formule serait d'autant plus injuste que les problèmes auxquels fait face le gouvernement dans le transport en commun découlent de ses décisions unilatérales. En attendant que ce processus de consultation que nous suggérons débute, la ville de Montréal recommande donc qu'un moratoire soit imposé à toute modification au régime actuel de financement du transport en commun de la région de Montréal.

Je vous remercie de votre attention et je suis prête à répondre à vos questions.

**Le Président (M. Boucher):** Merci, Mme Sentenne.

M. le ministre.

**M. Clair:** M. le Président, le moins qu'on puisse dire, c'est que, par son porte-parole, la ville de Montréal ait des propos choquants. En anglais, ils nous diraient quasiment qu'on nous dit: That is for the birds et je trouve regrettable, je l'avoue sincèrement, publiquement, que l'attitude soit uniquement une critique négative plutôt que d'essayer de voir, par rapport à une situation qui est compliquée, qui n'est pas facile, qui occasionne des coûts croissants, comment c'est possible d'améliorer la situation. Nous n'avons jamais prétendu que notre proposition soit une bible, mais j'avouerai simplement, M. le Président, qu'il nous semblait qu'elle méritait un peu plus d'égard.

Ceci étant dit, je voudrais commencer d'abord par une question, la question de la tarification, à la page 21. D'abord, pour poser une question, à la page 21, on nous reproche de faire une proposition tarifaire qui, dans notre esprit, favorise largement et surtout les résidents de la ville de Montréal,

et les chiffres qu'on donne, je les prends tels qu'ils sont. On nous reproche de vouloir faire augmenter les tarifs, on dit, à 141 700 déplacements en 1982, ce que cela aurait été, dont 111 705 auraient été en provenance de la Communauté urbaine de Montréal. Et dans le paragraphe suivant, ce que la ville de Montréal propose, c'est une augmentation de 21 \$ à 24 \$ de la carte d'abonnement mensuel, visant là non pas 111 000 usagers du transport en commun sur l'île de Montréal, dans la ville de Montréal, mais 100% des usagers du transport en commun. Je comprends que la question peut être désagréable au moment où il y a une élection qui se déroule à Montréal, mais j'avoue que j'ai beaucoup de difficulté à comprendre quel est l'esprit qui vous anime de proposer une augmentation de 21 \$ à 24 \$ de la carte d'abonnement mensuel de la totalité des usagers du transport en commun alors que celle que nous faisons présentement n'aurait fait augmenter, en 1982, que d'une partie, que d'une minorité très faible des usagers du transport en commun. C'est la première question que je voulais poser. J'ai de la difficulté à comprendre l'esprit qui vous anime. Nous savons que 80% des déplacements sont des déplacements de courte distance, que l'immense majorité d'entre eux se situent à l'intérieur de la ville de Montréal, que c'est là qu'est concentré le plus grand nombre de personnes non motorisées, donc captives du transport en commun. Notre souci était de préserver, de construire, de mettre en place une structure tarifaire qui permette de maintenir au coeur de l'agglomération, donc dans la ville de Montréal, pour le plus grand nombre d'usagers, une structure tarifaire aussi basse que possible. Alors j'aimerais que vous m'expliquiez comment vous avez été amenés à proposer plutôt un redressement de la CAM à 24 \$ pour la totalité des usagers?

**Mme Sentenne:** Premièrement, M. le ministre, ce n'est pas une proposition, c'est simplement que nous...

**M. Clair:** Une hypothèse, peut-être, plus réaliste...

**Mme Sentenne:** Oui, mais ce n'est pas une proposition.

**M. Clair:** ...appelons les choses par leur nom.

**Mme Sentenne:** Nos propositions sont à la fin.

**M. Clair:** Une hypothèse, peut-être, plus réaliste de tarification aurait pu, en effet, être un tarif de base de 24 \$ au lieu de 21 \$. Si on n'est pas censé écrire pour ne rien dire, si cela a été écrit, j'imagine que

c'est parce qu'on considérait que cela pouvait être une alternative.

**Mme Sentenne:** C'est une hypothèse de travail, mais il ne faut pas, non plus, la dissocier du reste de la phrase où nous parlons d'une surcharge de 3 \$ au lieu de 2 \$ pour chaque zone supplémentaire. C'était pour être conséquent, pour essayer d'évaluer une formule qui serait plus rentable. D'après les tableaux qui ont été utilisés, je pense, par M. Des Marais, ce matin, pour expliquer que la carte mensuelle ailleurs dans le monde ne se chiffrait pas à un aussi bas niveau, nous estimions que c'était la juste mesure que de trouver un tarif semblable.

**M. Clair:** Mais, le fond de la question n'est pas résolu. À long terme, si on admet - cela, ce sont des chiffres dont vous disposez tout autant que nous - que l'immense majorité des déplacements sur la CUM sont des déplacements de courtes distances, 79,8%, si ma mémoire est fidèle, selon l'enquête origine-destination 1978, de ces 80% la majorité se concentre dans le coeur de l'agglomération, donc dans Montréal. Il m'apparaissait, moi, d'un point de vue de profane, citoyen occasionnel au poste de ministre des Transports, que mettre en place une structure tarifaire visant à favoriser les courts déplacements et une tarification aussi basse que possible pour le coeur de l'agglomération seraient reçus avec emballement par les représentants élus du coeur de l'agglomération. Ce que je vois plutôt, c'est une proposition qui dit: On tient à monter au même niveau que tout le monde sur le plan de la tarification. J'avoue que j'ai beaucoup de difficultés à saisir ce qui peut motiver une proposition comme celle-là.

**Mme Sentenne:** Il faut quand même penser à une solution globale. On ne pensait pas simplement à des citoyens du centre ville, on essayait de résoudre un problème qui était de longue haleine et je pense que c'étaient des données qui nous avaient été suggérées. M. Le Lannic, qui a travaillé avec le comité Québec-fiscalité, est plus en mesure de vous donner l'élaboration de ce chiffre de 24 \$, parce qu'il a lui-même travaillé sur ce dossier.

**M. Clair:** M. Le Lannic. Bonjour.

**M. Le Lannic (Jean-Claude):** Les 24 \$ qui sont mentionnés ici, ne sont absolument pas une proposition de tarification. Ce que nous avons dit, c'est ceci: Tous les calculs contenus dans le document du ministère sont basés sur une hypothèse de 21 \$. Les discussions que nous avons eues avec les gens de la CTCUM qui avaient participé aux travaux qui ont précédé la rédaction de votre document, ils nous ont dit: Il est

probable qu'une tarification de 24 \$, comme c'est le cas déjà pour les trains de banlieue, serait probablement une tarification plus réaliste que celle de 21 \$ qui a été utilisée. C'est cela que nous voulions dire. La conclusion que nous en tirions était la suivante: Si la tarification utilisée, au lieu d'être 21 \$ avait été 24 \$, les pourcentages d'usagers qui auraient subi une hausse de tarif auraient été encore plus élevés que ceux que l'on a dans vos tableaux.

Deuxième point. Quand vous dites que la tarification que vous proposez serait basée sur la distance parcourue et favoriserait donc les Montréalais qui, de façon générale, font des trajets de courte distance, la question qui nous vient à l'esprit est: Qui va payer en fin de compte? Puisque, si on regarde vos statistiques, on se rend compte que les gens de Laval subissent majoritairement une diminution de tarifs, que les gens de la rive sud ne subissent pas d'augmentation, il y a quelqu'un qui va subir une augmentation. Vos propres chiffres démontrent effectivement que la majorité des déplacements victimes d'une hausse de tarifs sont des déplacements à l'intérieur de la CUM.

(17 h 45)

**M. Clair:** Là où il y a une erreur fondamentale, c'est dans le document, dans les lignes qui suivent. À la page 21 on dit: "Ceci signifie que, pour assurer l'intégration tarifaire régionale, ce sont surtout les usagers de ITLe de Montréal qui auraient dû subir une hausse de tarifs." Erreur de fait, parce que dans la proposition, si quelqu'un la lit, on propose de financer le coût de l'intégration tarifaire à 100% par une taxation régionale, et non pas par le biais de la tarification. L'objectif étant toujours le même, à savoir de maintenir au coeur de l'agglomération une tarification aussi basse que possible, aussi avantageuse.

Je vous donne un deuxième chiffre. On parlait tantôt d'équité fiscale. Je l'ai donné à M. Des Marais, peut-être l'avez-vous entendu. Présentement l'usager qui franchit cinq kilomètres, c'est-à-dire largement, très largement, les gens que vous représentez, Mme Sentenne, défraient 50% du coût de leurs déplacements; c'est le quart de l'agglomération. Par contre, l'usager franchissant quinze kilomètres ne paie actuellement que 17% du coût qu'il occasionne. La mise en place d'une structure tarifaire en fonction de la distance a donc comme avantage, à notre point de vue - c'est pour cela que nous l'avions soumise, nous pensions que cela avait un certain bon sens - de respecter le principe de l'équité fiscale et d'y ajouter un nouveau principe d'équité qui, croyons-nous, bénéficiait largement aux résidents, aux usagers du transport en commun de l'île de Montréal, à savoir d'abord une équité dans la tarification. Comme vous partagez les mêmes

chiffres que nous en termes d'usagers et de longueur des déplacements, je n'ai aucune difficulté à comprendre que pour les gens de Baie d'Urfé une tarification en fonction de la distance leur apparaisse moins avantageuse. Mais au coeur même de l'agglomération, quand on sait que vos gens défraient 50% des coûts qu'ils occasionnent, que ceux qui voyagent sur une plus longue distance n'en absorbent que 17%, j'ai beaucoup de difficulté à comprendre la réaction de dire: Non, on ne veut pas redresser cela. J'ai beaucoup de difficulté à le voir.

**Mme Sentenne:** Si vous me permettez, M. le ministre, comme je vous le disais tout à l'heure, c'est qu'on ne peut isoler le facteur que vous soulignez, qui semble être une dichotomie avec la position de la ville, de l'ensemble des propositions de la ville. Parce que pour nous l'iniquité foncière c'est que nous n'avons pas la "taxation without representation". C'est ce que vous avez souligné et je pense que Montréal - on est quand même la moitié de la facture de la CUM - devrait avoir plus d'une voix au sein d'un organisme régional qui regroupe des municipalités régionales de comté au même titre que la ville de Montréal, dont 1 000 000 de citoyens composent la forte majorité des résidents qui paient des taxes pour ce réseau de transport en commun, et depuis longtemps. Les pénalités encourues par les citoyens de Rivière-des-Prairies et Pointe-aux-Trembles sont aussi anormales et même plus anormales à nos yeux, et ne semblent pas justifier la position complète du document. C'est pourquoi nous avons proposé une solution alternative en posant certaines hypothèses. Maintenant, si vous l'isolez, peut-être que cela aura l'air de ce que vous venez de souligner, mais je ne voudrais pas entrer dans certains détails.

**M. Clair:** D'accord. Prenons maintenant la dimension justement de la représentation de la ville de Montréal à l'organisme régional de transport et de sa contribution par le biais de la taxe foncière. Je fais peut-être une mauvaise lecture des tableaux qui nous ont été remis et qui sont en annexe, mais j'ai beaucoup de difficulté à comprendre l'argumentation à l'effet que ça va coûter plus cher à la Communauté urbaine de Montréal et, en particulier à la ville de Montréal. J'ai beaucoup de difficulté à le comprendre pour plusieurs raisons. Premièrement, si on regarde au niveau du service de la dette, après avoir révisé le niveau des coûts, ce sur quoi nos gens respectifs, les fonctionnaires de la ville de Montréal et du ministère des Transports s'entendent, nous avons envisagé un effet positif net pour la Communauté urbaine de Montréal sur le service de la dette du métro

de 13 000 000 \$. Vos propres chiffres nous apprennent que ce serait plutôt 18 000 000 \$. Je me dis à ce moment-là, sur la participation financière, pour les trois prochaines années sur le total, quand on dit que le gouvernement veut se désengager, le gouvernement ne laisse pas la facture sur la table; il propose une autre façon de la répartir et l'effet net sur la taxe foncière est d'au moins de l'ordre, sur le seul service de la dette du métro, de 18 000 000 \$ selon les tableaux qui sont déposés. Mieux que cela, si on regarde la proposition telle qu'on la fait présentement, la situation actuelle est que le gouvernement, avant le 1er janvier 1980, sur une dette initiale du métro de 717 000 000 \$, en payait 60% et la communauté urbaine 40%. Si on divise entre les banlieues et la ville de Montréal, c'est à peu près moitié-moitié; ce qui veut dire que la charge imputée au service de la dette du métro à la ville de Montréal est de l'ordre de 20% du coût; nous proposons de réduire ce coût de 20% à 15%, puisqu'on dit seulement 30% du service de la dette, ancienne et nouvelle, seront à la charge de la communauté. Donc partage 50/50 ou à peu près entre les banlieues et la ville de Montréal. On ramène cela donc à environ 15%.

Quand je relis l'argumentation sur la représentation, cinquante des cinquante-deux stations de métro sont situées dans la ville de Montréal. Les immobilisations à venir les plus prévisibles, et j'ai eu l'occasion de le dire tantôt, de notre point de vue, jusqu'à ce jour, favorisent un choix que la ville de Montréal partage, à savoir comme immobilisation lourde, le prolongement de la ligne no 6. Cinquante stations sur cinquante-deux dans la ville de Montréal; immobilisation envisageable dans l'éclairage que je possède actuellement favorisée ou souhaitée par la ville de Montréal; ensemble de la facture totale sur le service des immobilisations, 15%. C'est évident que si vous me demandez d'avoir une répartition, une représentation à l'ORT proportionnelle à la population, vous êtes tout à fait en droit de réclamer probablement environ 40% des sièges à l'organisme régional de transport, pour la seule ville de Montréal. Mais si on regarde sous l'angle de la facture impartie à chacun, force m'est de constater que la proposition que nous vous faisons, c'est pour un service de dette d'un métro dont cinquante stations sur cinquante-deux sont dans la ville de Montréal, pour des immobilisations à venir, dont on dit dans le document que tout ce que ça pourrait coûter c'est plus cher, les plus immédiates à envisager concernent deux territoires de la ville de Montréal; total de la facture pour la ville de Montréal: 15% sur le service de la dette. Il me semble que si je regarde la représentation un peu en fonction du

contribuable, il y a sûrement place à des ajustements. Ce n'est pas la bible, mais il me semble que rejeter du revers de la main la proposition que nous faisons, quand elle comporte des bénéfices réels sur la taxe foncière de la Communauté urbaine de Montréal, selon les chiffres du service de la dette de 18 000 000 \$, sur le plan de la tarification, plutôt que d'augmenter les tarifs pour tous vos usagers, on faisait une proposition qui visait à l'augmenter pour une partie d'entre eux seulement, j'ai de la difficulté à comprendre votre point de vue. Alors, en termes de capacité foncière de représentation à l'organisme régional de transport, j'ai de la difficulté à comprendre ce qui sous-tend votre position.

**Mme Sentenne:** J'aimerais mettre une chose au clair. Je ne veux pas repousser la proposition du gouvernement du revers de la main. Au contraire, si j'ai brossé un tableau rapide au début démontrant que la représentation ici n'était pas plus imposante en personnes, c'est qu'effectivement, comme vous l'avez souligné, nous sommes en campagne électorale, nous sommes en période budgétaire et nous avons préparé ce mémoire avec la conscience que les Montréalais étaient des gens qui devaient avoir une voix à d'autres niveaux.

Quand on me dit: Il y a cinquante stations de métro sur cinquante-deux sur le territoire de la ville de Montréal, je dis: Oui, heureusement, parce que je vois mal qu'on implante une station de métro à Fabreville ou n'importe où, quand c'est la ville de Montréal qui est le moteur d'activité sur lequel on est en train de se pencher. Si la ville de Montréal a estimé que la position était injuste envers la ville de Montréal, ce n'était pas en fonction des éléments que vous venez de souligner au niveau de la taxe foncière. Je pense que M. Le Lannic peut poursuivre ce dossier, mais moi, je voudrais simplement vous parler du côté politique, pour vous dire que nous avons pris beaucoup de temps pour analyser votre proposition. Je pense que M. Lamarre vous a rencontré à plusieurs reprises, ainsi que M. Le Lannic, qui était dans ce comité Québec-fiscalité. Pour nous, c'est très sérieux, vous savez, et je pense que, lorsque nous avons siégé avec certains de vos collègues à la commission parlementaire qui étudiait le projet de loi no 46, c'était un peu la même chose.

La ville de Montréal n'est pas une ville comme les autres, c'est malheureux, mais c'est vrai. C'est une constatation qu'il faut essayer de faire percer à tous les niveaux. Je pense qu'on se doit, comme administration, comme comité exécutif, de sonner l'alarme et de faire ce qu'il faut. Je m'excuse si vous trouvez que c'est dur ou brusque, c'est vrai, mais nous avons des choses à vous dire et nous avons profité de

l'occasion que vous nous avez donnée pour le faire.

Je demanderais à M. Le Lannic de poursuivre sur les technicités.

**M. Clair:** Je vais donner l'occasion à M. Le Lannic de s'exprimer, mais justement je ne demande pas mieux, madame, que d'être convaincu que j'ai tort. Il me semble qu'à ce moment-ci les arguments qui sont soulevés ne vont pas dans le sens des prétentions que vous avancez. C'est seulement à ce point de vue là.

Comme je l'ai dit tantôt, et je le pense sincèrement, dans notre proposition - on ne prétend pas que ce soit la bible - on ne demande qu'à être convaincu qu'il y a lieu de corriger le tir sur telle chose, un peu plus de ci, un peu moins de ça. La représentation de la ville de Montréal, l'effet sur la taxe foncière, si ce n'est pas assez pour soulager les municipalités, on peut examiner d'autres possibilités, mais je ne les vois pas dans le document.

M. Le Lannic.

**M. Le Lannic:** Vous avez mentionné plusieurs choses tantôt. Vous avez parlé, en particulier, du service de la dette et vous avez dit qu'à la suite de la transmission de nouveaux chiffres que nous avons faite à vos fonctionnaires le bénéfice que nous retirions de votre projet était plus élevé que ce que vous aviez vous-même prévu. Je l'admets, c'est moi qui ai préparé ces chiffres, mais l'objectif n'était pas de prouver que la réforme était plus avantageuse pour Montréal que ce que vous aviez prévu vous-même.

Il est impossible, en effet, pour nous de conclure que ce projet de réforme serait avantageux à long terme dans la mesure où, au lieu de financer 100% des investissements dans le métro et les trains de banlieue, vous en financerez 60% seulement.

Si on se limite aux trois premières années, comme le fait le document, c'est effectif, ce que vous avez dit est exact, ça nous coûte moins cher, mais notre devoir, comme fonctionnaires, est de voir peut-être un peu plus à long terme. Nous avons une planification à long terme pour le budget de Montréal et c'est l'exercice auquel nous nous sommes livrés.

La réforme que vous proposez ne peut pas être avantageuse pour la ville de Montréal dans la mesure où la subvention aux dépenses de fonctionnement de la part du gouvernement sera plafonnée à un montant équivalent à celui des municipalités et dans la mesure où le financement que vous assurerez des investissements, au lieu d'être 100% comme prévu dans la loi 57, sera seulement de 60%. Il y a une réalité mathématique, on ne peut rien faire contre ça.

**M. Clair:** Mais il y a également une réalité politique, M. Le Lannic. Nous aussi, on a essayé de prévoir autant qu'on a pu. Je sais qu'on pourrait s'échanger réciproquement toutes sortes d'accusations quant aux prévisions, aux ordres de grandeur et de chiffres de part et d'autre, mais on a quand même essayé de se limiter à ce qu'était l'avenir le plus prévisible, trois ans. Vous conviendrez avec nous que les effets sur trois ans sont ceux qu'on avait prévus.

D'autre part, dans le document, la ville de Montréal s'inquiète des immobilisations à venir. Mon collègue, le député de Laporte, s'en inquiétait il y a quelques minutes. Le président du comité exécutif de la communauté urbaine s'en inquiétait également. Si on veut se donner les meilleures garanties possible en termes de coût d'exploitation à venir, sans rien modifier à ce qui existe actuellement, peut-être que ce serait beaucoup moins avantageux pour vous, au bout des trois ans, pour la ville de Montréal; au bout des trois ans ou des cinq ans, si nous finançons à 100% les immobilisations et qu'on vous laisse les déficits d'exploitation, peut-être que la situation actuelle se révélerait beaucoup moins avantageuse que ce que nous proposons pour les cinq prochaines années.

Je pense donc, à ce moment-ci, à moyen terme; pour les trois et vraisemblablement pour les quatre prochaines années, c'est assez évident que la Communauté urbaine de Montréal y trouverait un avantage. Entre-temps, mettre un peu plus de pression sur les élus municipaux par une contribution de l'ordre de 30% au coût des immobilisations ne peut, à mon avis, qu'entraîner ce que souhaitait le député de Laporte tantôt, c'est-à-dire un meilleur choix des immobilisations, ce qui va entraîner effectivement et rapidement, au cours des années, une diminution ou, à tout le moins, un ralentissement de la croissance qu'on pourrait envisager des déficits d'exploitation.  
(18 heures)

À ce point de vue, si la réforme est avantageuse pour trois ans et si on m'avait dit qu'on voulait en être convaincu pour cinq ans, on aurait pu essayer, ensemble, de voir le résultat sur cinq ans. Mais je sais que vous savez à quel point cela peut être difficile, à quel point cela est dépendant des décisions qui seront prises en matière d'exploitation, bien sûr, en matière de politiques salariales, évidemment, en matière de choix d'immobilisations. On nous reproche de ne pas avoir vu cinq ou dix ans à l'avance; on aurait pu regarder cinq ou dix ans à l'avance. Peut-être que si on regardait cinq ou dix ans à l'avance, le scénario le plus intéressant pour le gouvernement serait de se contenter de payer le service de la dette à 100% mais de vous laisser avec le

déficit d'exploitation dans le cadre de la situation actuelle. Plutôt que de savoir qui gagnerait, qui serait le plus fin finaud sur une période de cinq à dix ans, notre attitude a été plutôt celle de dire: Il y a un problème actuellement, ne nous le cachons pas. Essayons de trouver les meilleurs moyens qui permettront au gouvernement de réduire effectivement ou à tout le moins de ralentir la croissance de sa contribution, mais également de permettre aux municipalités, non pas dans cinq ans, six ans, non pas après des tables de discussion à n'en plus finir, mais le plus rapidement possible, si possible pour la prochaine année budgétaire des villes de la Communauté urbaine de Montréal, d'avoir pour elles également un avantage immédiat de la réforme que nous proposons.

Je pense que c'est dans cet esprit qu'on a avancé. Je ne voudrais pas que vous pensiez qu'on s'est dit: On va les avoir dans le détour, on va leur donner quelque chose qui va être avantageux pour trois ans et, après cela, advienne que pourra, ils s'arrangeront avec la facture.

Mme Sentenne: M. le ministre, ce qui arrive, c'est qu'en étudiant...

Le Président (M. Boucher): Si vous voulez bien m'excuser deux minutes. C'est que nous sommes à l'heure de la suspension. Est-ce que vous voulez continuer et terminer pour qu'on puisse...

M. Clair: Je pense qu'on en aurait encore pour un bout de temps. Je m'excuse, M. le Président, je n'avais pas vu qu'il était 18 heures.

M. Bourbeau: J'aimerais faire une remarque avant de partir...

Le Président (M. Boucher): M. le député de Laporte.

M. Bourbeau: ... qui est seulement d'ordre général. C'est qu'on est un peu en retard dans l'échéancier. On n'a pas encore vu les gens de la ville de Laval, de la Commission de transport de la rive sud de Montréal, le conseil des maires et deux autres organismes. Ce matin, le ministre, au tout départ, nous avait dit que sa façon de procéder, ce serait d'écouter les intervenants, de ne faire que poser des questions pour avoir des éclaircissements et qu'en aucun cas, le ministre ne défendrait son propre projet, enfin... Je remarque que le ministre - je n'ai pas dit un mot depuis le matin là-dessus - défend continuellement son projet et tente de le faire accepter. Je n'ai pas d'objection à ce que le ministre continue à le faire. Je ne veux pas lui dire quoi faire. Je veux simplement faire

remarquer au ministre qu'il ne suit pas ses bonnes intentions de ce matin et peut-être que, si on veut terminer dans les délais, il serait bon, à un moment donné, de laisser les intervenants donner leur point de vue et de se limiter à quelques questions; sans ça, le ministre va peut-être nous convaincre tous, mais on va être encore ici à Noël.

M. Clair: Je vais tenter de revenir à mes bonnes dispositions de ce matin dès 20 heures, M. le Président.

Le Président (M. Boucher): Nous reviendrons à 20 heures pour continuer avec la ville de Montréal et la commission suspend ses travaux jusqu'à 20 heures.

(Suspension de la séance à 18 h 01)

(Reprise de la séance à 20 h 03)

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

La commission reprend ses travaux. Lors de la suspension de 18 heures, nous en étions au mémoire de la ville de Montréal. M. le ministre avait commencé à poser quelques questions. Avez-vous d'autres questions, M. le ministre?

M. Clair: Oui, M. le Président. Je vais tâcher, d'ailleurs, d'y aller vraiment avec des questions.

À la page 4 du mémoire, on dit, en parlant de la structure d'un organisme régional de transport, au deuxième paragraphe: "C'est d'ailleurs cette procédure qui avait été retenue au départ par le Conseil des transports de la région de Montréal et elle avait permis d'atteindre des résultats prometteurs, mais elle fut ensuite interrompue par le gouvernement lui-même..." Seulement une petite correction là-dessus. Je ne pense pas que ce soit le gouvernement qui l'ait interrompue, mais les événements ont fait que, de part et d'autre, le fonctionnement du COTREM a commencé à se modifier considérablement, étant donné que les élus y étaient absents. "Mais elle fut ensuite interrompue par le gouvernement lui-même qui nous arrive maintenant avec une proposition totalement différente." Dois-je comprendre, de la position de la ville de Montréal... Vous semblez dire, dans un premier temps, que vous n'êtes pas intéressés à un organisme régional de transport dans lequel vous seriez minoritaires et, dans un deuxième temps, que les problèmes pourraient être tranchés différemment. Vous avez entendu ou lu probablement la proposition du président de la communauté urbaine, M. Des Marais, concernant la création de ce qu'il a appelé un organisme régional de transport léger, c'est-à-dire une

table de concertation régionale non décisionnelle. Peut-on induire de votre position là-dessus que vous souhaiteriez, par exemple, que le COTREM, dans sa dimension consultative, soit relancé afin de pouvoir jouer un rôle au niveau d'un organisme régional de transport de type consultatif plutôt que décisionnel? Est-ce que cela s'induit de ça ou pas?

**Mme Sentenne:** Ce serait plutôt de ce côté-là, mais il faut peut-être préciser une chose. Quand M. Des Marais a fait la présentation, comme président de la communauté urbaine, si la position n'était pas celle du comité exécutif de la ville, c'est que la ville de Montréal ne souscrivait pas à tous les énoncés qui ont été faits par M. Des Marais dans sa présentation. Nous n'y souscrivons pas parce que nous estimons, M. le ministre, qu'il y a une question fondamentale à laquelle on ne peut pas répondre: Qu'est-ce que cela apporte de plus à Montréal, cet ORT? En fin de compte, cela donne quoi à la ville de Montréal? Cela ne donne pas de services additionnels et ça privilégie certains éléments de la banlieue au détriment des Montréalais qui devront payer plus cher pour le transport. Voilà pourquoi on est dans cette incertitude et on ne peut répondre. Effectivement, pour le rôle futur du COTREM, nous serions très prêts à continuer d'avoir un corps consultatif qui puisse nous donner un peu de directives en matière de transport pour la région métropolitaine.

**M. Clair:** Cela va sur cette question-là. Une autre question. Au tout début, d'ailleurs, du document, à la page 3, on dit "Aux yeux du gouvernement, le cadre administratif et institutionnel présent retarde l'intégration tarifaire, interdit l'utilisation optimale des réseaux et empêche les élus locaux d'exercer leur contrôle sur les services de transport en commun." Par la suite, vous vous attachez à démontrer tout au long des pages subséquentes qu'effectivement le cadre administratif et institutionnel ne retarde pas l'intégration tarifaire parce que, dites-vous, on a pu avoir un accord pour les trains de banlieue, on pourrait donc en négocier un pour - je ne sais pas, moi - le train du CN, je pense. L'utilisation optimale des réseaux, vous n'y voyez pas de problème, et le contrôle des élus locaux sur les services de transport en commun, vous affirmez qu'il est déjà pas mal existant, du moins en ce qui concerne la Communauté urbaine de Montréal.

Néanmoins, ne considérez-vous pas que, s'il est vrai que ça peut déboucher sur des accords par le biais de la négociation, l'intégration tarifaire en soi, par exemple, si elle est souhaitable risque d'être retardée longtemps, indéfiniment, s'il n'y a pas une

autorité décisionnelle pour la région? D'autre part, quand on dit: "... interdit l'utilisation optimale des réseaux", vous vous attachez à démontrer que non. Nous continuons de prétendre, par exemple, qu'en ce qui concerne la CTCUM dans le vieux Longueuil, il y aurait avantage à ce qu'elle s'en retire. C'est déjà permis par la loi mais ça ne s'est jamais fait. L'intégration apparaît souhaitable et possible dans le cadre actuel mais ça ne s'est jamais fait.

Est-ce que vous ne pensez pas que, sur ces deux questions, il y aurait quand même nécessité d'avoir une perspective plus régionale de ces problèmes plutôt que de limiter aux institutions actuelles la négociation, qui aurait pu avoir lieu, c'est tout à fait exact, mais qui ne s'est jamais faite? Autrement dit, qu'est-ce qui vous amène à croire que ce serait plus facile dans l'avenir que ce ne l'a été dans le passé ou que ce ne l'est dans le présent?

**Mme Sentenne:** C'est que, M. le ministre, nous avons quand même fait l'intégration des trains de banlieue, alors ça s'est fait. Il y a déjà une étape qui prouve que c'est faisable, et nous avons une crainte à voir se construire un nouveau niveau de gouvernement, alors que nous connaissons tout ce qui peut découler de ces coûts additionnels de créer une structure dont on ne connaît pas la portée et l'étendue.

**M. Clair:** Ma dernière question concernera justement les banlieusards. Je vais commencer par une question très générale et vous demander - c'est un fait acquis qu'il y a actuellement, je pense que c'est 200 000 banlieusards qui travaillent à Montréal et qui y voyagent en automobile, si ma mémoire est fidèle, c'est à peu près, en automobile et en transport en commun, 200 000 personnes - comment souhaitez-vous que ces 200 000 personnes se rendent au coeur de l'agglomération de Montréal? Par quel moyen de transport vous apparaît-il préférable qu'ils se rendent au coeur de la métropole, donc, dans la ville de Montréal? Est-ce que c'est par des moyens de transport collectifs ou si c'est par l'automobile privée? Qu'est-ce qui vous apparaît le plus souhaitable dans l'intérêt de la ville de Montréal?

**Mme Sentenne:** Je pense, M. le ministre, que pour ne pas fausser ma réponse, parce que je sais là où vous voulez en venir, nous avons intérêt à continuer de recevoir la population qui travaille dans le centre-ville par les moyens de transport existants; la structure est tellement bien établie que le réseau souterrain donne toutes les possibilités pour ceux qui peuvent emprunter - et je dis bien peuvent emprunter - un réseau de métro en cours de route.

Qu'ils viennent de Verdun, qu'ils viennent de Laval ou qu'ils viennent de n'importe où, ils ont toujours accès à une bouche de métro pas loin de chez eux. Si, effectivement, vous voulez savoir si l'on veut éliminer l'automobile du centre-ville, je vous donnerais deux réponses à cette question: Quant à envahir un champ de taxation qui est celui de la ville de Montréal et taxer les "parking" par une politique comme celle qui nous est présentée, nous avons quand même le sentiment que le centre-ville de Montréal a besoin de stationnement. C'est inévitable que si vous avez un édifice, comme la Place Ville - Marie, avec le nombre important de sociétés qui s'y trouvent, si on veut être réaliste dans le contexte économique actuel et dire que la ville de Montréal doit attirer des grosses corporations et continuer d'être le siège social de plusieurs entreprises, ces sociétés qui doivent payer, déboursier des frais de stationnement pour leurs directeurs ou pour les personnes qui doivent venir les visiter, vont se poser la question à savoir: Est-ce que je ne suis pas mieux de m'établir en banlieue où je n'ai aucun frais de stationnement additionnel à payer, que de rester dans le centre-ville? On va démolir complètement la fibre fragile qu'on est en train d'établir.

**M. Clair:** Mais, si vous permettez, ma question ne portait sur la surtaxe sur le stationnement, j'ai compris là-dessus votre position, c'est très légitime. Je comprends les arguments ils sont clairs sur ce point; mais c'est plus en termes de migration quotidienne de 200 000 personnes qui entrent et sortent de Montréal. Tenons pour acquis qu'il ne serait pas question, par hypothèse, de cette surtaxe sur le stationnement. Vous avez dit: Vous voyez où je veux en venir; je veux en venir effectivement à la question de savoir comment la ville de Montréal souhaite-t-elle voir venir les 200 000 banlieusards qui viennent sur son territoire tous les jours. Est-ce que c'est par le transport en commun ou en voiture? Parce que de cela découlent des choix fondamentaux.

**Mme Sentenne:** Je pense, M. le ministre, que sur ce dossier, on ne peut quand même pas s'interposer pour les autorités de ces villes de banlieue ou même pour les usagers du transport des modes de locomotion qui seraient à ces usagers, mais 200 000 personnes qui viennent de la banlieue quand nous avons un bassin de population de 1 000 000 de personnes qui se déplacent, elles aussi, et que ces 200 000 personnes de la banlieue ne vont pas nécessairement au centre-ville et que les millions de Montréalais ne restent pas non plus à l'intérieur de la ville, mais font des migrations à l'intérieur et à l'extérieur par

toutes sortes de moyens, je pense qu'en ce qui concerne les moyens de transport qui existent actuellement pour desservir l'île de Montréal, le comité exécutif est en voie de compléter, à notre avis, ce qui serait souhaitable. Si nous avons consenti de partager les frais additionnels que nous réclame l'intégration des trains de banlieue, c'était précisément parce que nous estimions que c'était une façon juste et équitable de faire voyager ces gens qui avaient cette coutume.

Je vous dirai, entre parenthèses, que pour les 5000 usagers des trains actuellement ou en potentiel, parce que je pense qu'on part de 3500, il ne faut pas négliger non plus le fait qu'une ligne d'autobus dans un secteur aussi petit que le mien, à Notre-Dame-de-Grâce, a 5000 usagers par jour.

**M. Clair:** Vous avez tout à fait raison à cet égard. D'ailleurs, si on regarde l'ensemble de la problématique actuelle pour les immobilisations dans le transport en commun - pour les immobilisations lourdes j'entends - 95%, 96% sont prévues sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal. Je ne pense pas que, ni avec la ville de Montréal, ni avec la communauté urbaine comme telle, cela fasse l'objet de discussions fondamentales quant au choix de concentrer des équipements lourds de transport sur l'île de Montréal. On peut avoir des discussions sur les priorités, l'ordonnancement des priorités, mais non pas sur le fond.  
(20 h 15)

Ma question vise davantage les gens qui viennent de l'extérieur de l'île de Montréal. C'est que plusieurs intervenants - je ne le dis pas pour vous fâcher, mais parce que j'ai eu l'occasion de prendre connaissance de plusieurs mémoires - reprochent à la proposition gouvernementale qu'elle ne fasse pas état - mon collègue, le député de Laporte, me le reprochait un peu ce matin au départ - de mesures en ce qui concerne la circulation des autobus au centre-ville. C'est vrai, il n'y a rien de compris dans la proposition en ce qui concerne l'imposition de voies réservées pour les autobus au centre-ville. Plusieurs intervenants vont venir à la même table vous reprocher, la ville de Montréal, et me reprocher, à titre de ministre des Transports, de ne pas avoir inclus dans notre proposition la possibilité d'imposer des voies réservées à l'intérieur de l'île de Montréal. D'autres également vont nous reprocher à tous les deux de ne pas parler, de ne pas traiter de la politique de stationnement sur les rues dans la ville de Montréal, ce qui a pour effet de ralentir davantage la circulation des autobus au centre-ville, augmentant ainsi la facture de carburant et la durée d'utilisation du matériel.

Des gens nous reprochent aussi réciproquement les décisions qui ont été prises au ministère des Transports, il y a longtemps, concernant la construction de l'autoroute Ville-Marie qui a entraîné la disparition de plusieurs milliers de logements, alors que ce n'est toujours pas réglé, il y a des gens qui nous reprochent d'avoir pris la décision dans le temps - le gouvernement du Québec, j'entends, c'est bien avant que je sois là. Il y a des gens qui reprochent aussi à la ville de Montréal de persister dans le choix de vouloir terminer l'autoroute est-ouest plutôt que de consacrer davantage d'efforts au financement du transport en commun.

Si je relie cela à la position qui semble être prise par la ville de Montréal, ce serait de dire: Les banlieusards, ceux qui viennent d'en dehors de la Communauté urbaine de Montréal, faites-les payer et, des moyens de transport en commun, s'ils n'en ont pas, c'est peut-être aussi bien comme cela, ce sera une bonne façon de leur apprendre et de les ramener en ville. La question que je pose est la suivante: Quelle est la politique de circulation de la ville de Montréal reliée au transport en commun, premièrement?

Deuxièmement, pour la venue des banlieusards, comme mon collègue, le député de Verchères, le disait ce matin, que cela fasse l'affaire du gouvernement, de la CUM, de qui cela voudra, c'est un fait, les banlieues sont là, elles existent. Elles ont besoin d'être reliées par un mode de transport ou un autre au coeur de l'agglomération. En voulant refuser le développement du transport en commun en dehors de la Communauté urbaine de Montréal, n'avez-vous pas l'impression que si on suivait cela réellement, si Laval refusait de s'impliquer dans le transport en commun, la rive sud aussi, le gouvernement également, en termes de qualité de vie, le flot d'usagers, d'automobilistes qui se rendraient sur l'île de Montréal rendrait la situation tout à fait invivable pour les Montréalais. Alors, n'est-ce pas souhaitable, pour les résidents de la ville de Montréal et, en général, de l'île de Montréal, qu'ils puissent compter sur, non pas un système chromé, non pas un système que les Montréalais vont payer pour eux, mais un système qu'ils vont payer selon notre proposition? N'est-ce pas souhaitable que le transport en commun se développe aussi aux abords de Montréal, afin de faciliter cette mutation quotidienne et qu'elle se fasse en transport en commun plutôt qu'au moyen de centaines de milliers de véhicules?

**Mme Sentenne:** M. le ministre, vous me faites penser à quelqu'un qui dit au grand garçon dans une famille qui vient de gagner une bourse: Tu ne voudrais pas la donner à ton petit frère qui n'a pas voulu étudier

cette année parce qu'effectivement...

**M. Clair:** Pourquoi?

**Mme Sentenne:** ... ce serait plus juste si tout le monde avait un peu d'argent?

**M. Clair:** Pourquoi?

**Mme Sentenne:** Si vous me le permettez, un retour en arrière au sujet de la banlieue et de la périphérie. Nous ne voulons pas empêcher ces gens de venir en ville, cela serait ridicule que de dire que la ville de Montréal repousse cette initiative. Seulement, il faudrait se rappeler que, quand les banlieues se sont développées, elles l'ont fait à grands coups d'argent de plusieurs niveaux de gouvernement avec plusieurs subventions. Si nos rues commerciales ont périclité et si nos centres commerciaux ont un peu déchu dernièrement, c'est qu'effectivement les centres commerciaux ont pris beaucoup d'envergure parce qu'ils avaient eu ce coup de pouce que les marchands de la ville n'avaient pas.

Alors, si on fait une revitalisation commerciale, qu'on installe des parcomètres et qu'on fait des flots de verdure - et oui, c'est vrai que cela retarde la circulation - nous avons la chance de préserver la qualité de vie de nos quartiers et nous assurons une sérénité à nos piétons qui devront les traverser. Je pense que ce n'est pas un phénomène unique à Montréal; quand vous voyagez partout en Europe ou ailleurs, vous voyez que les rues piétonnes deviennent de plus en plus la norme.

**M. Clair:** Les voies réservées aussi.

**Mme Sentenne:** Les voies réservées sur les ponts, on n'a aucune sorte d'objection. Si vous vous promenez sur la rue de La Gauchetière, en face de la Place Bonaventure, il est rare de voir autre chose que des autobus de la CTRSM et, si vous allez aux environs d'Henri-Bourassa, nous sommes envahis par les autobus de la CTL. Maintenant, s'il y a des voies réservées plus spécifiquement, je suis certaine que notre service de circulation serait plus qu'heureux de collaborer pour trouver les moyens les plus efficaces parce que cela nous aiderait aussi bien que lui. Le niveau de pollution très élevé que ces autobus amènent quand ils entrent dans la ville de Montréal n'est pas souhaitable pour continuer de préserver la qualité de l'environnement que nous recherchons par tous les moyens possibles mis à notre disposition. Je pense que vouloir éliminer cette revitalisation commerciale que nous sommes en train de mettre sur pied dans 19 secteurs déterminés, cela ne serait pas une solution de rechange.

**M. Clair:** Vous admettez que la politique de stationnement, la politique de voies réservées doit être reliée d'une façon ou d'une autre à une politique de transport en commun.

**Mme Sentenne:** Mais oui, nous ne nous sommes jamais opposés à ces détails. Nous nous sommes attardés, dans notre mémoire et dans notre présentation, aux grands objectifs de votre proposition. Mais je suis certaine que les petits arrangements peuvent sûrement être faits.

**M. Clair:** Voyez-vous, c'est peut-être une question de perception, quand vous parlez de détails, par exemple, des gens ont fait une étude sur la vitesse commerciale des autobus sur l'île de Montréal. Si l'on augmentait d'un mille à l'heure la vitesse commerciale des autobus sur l'île de Montréal, cela signifierait pour tout le monde une réduction de la facture de l'ordre de 20 000 000 \$ annuellement. Cela nous apparaît quelque chose d'important et, dans ce sens, je suis très heureux de l'ouverture que vous manifestez, à savoir que cela doit être examiné de façon très reliée à une politique de circulation, de stationnement, de revitalisation du centre-ville aussi, ce avec quoi nous sommes en parfait accord.

**Mme Sentenne:** Mais cela ne peut pas continuer, M. le ministre. Vous ne pouvez pas avoir les deux parce que, si vous continuez à faire accélérer votre autobus, les gens n'arrêteront pas dans les rues commerciales.

**M. Clair:** Madame, c'est certain qu'à la limite, quand on m'a donné cette explication, un peu comme vous, j'ai posé la première question: Pourquoi ne pourrait-on pas les faire rouler, je ne sais pas, à 40 milles à l'heure, parce que, s'ils roulaient à 40 milles à l'heure, on ferait du profit, semble-t-il? Mais cela vaut pour une accélération au départ; à chaque kilomètre additionnel, c'est évident que cela n'aurait pas le même impact.

J'ai déjà posé plusieurs questions, je veux laisser la chance à mes collègues de pouvoir en poser également. Je terminerai simplement en vous demandant si, sur la question surtout du partage financier, la proposition que nous faisons quant à un partage financier... Je comprends facilement les réticences très fortes que vous pouvez avoir sur le stationnement, mais, quant aux autres sources de financement, quant à l'ensemble du partage proposé, vu que vos chiffres et les nôtres démontrent que, pour les trois prochaines années, il y aurait des avantages réels, palpables, financiers sur la taxe foncière pour la Communauté urbaine de Montréal, est-ce que vous seriez prêts à

ce que nos gens puissent revoir les vôtres afin de mieux s'expliquer sur cette position de la ville de Montréal qui, à mon point de vue, refuse une baisse de sa contribution par la taxe foncière au coût du transport en commun? Il me semble qu'il y aurait avantage à ce que nos gens puissent continuer à se voir afin de s'assurer peut-être d'un appui éventuel sur cette question du financement. On n'entend pas - et cela n'a jamais été notre objectif - faire payer plus à la ville de Montréal et pénaliser les Montréalais. C'est un esprit tout à fait contraire à celui-là qui nous animait. J'ai pu paraître un peu fâché; avant six heures, je ne l'étais pas, mais quand tu cherches à faire du bien à quelqu'un et que ce quelqu'un te reçoit comme si tu voulais lui faire du mal, vous comprendrez que c'est un peu choquant. Je ne sais pas si, sur la dimension financière, vos positions sont très fermes, solides, inébranlables ou si, comme on dit parfois, vous êtes encore "parlables".

**Mme Sentenne:** M. le ministre, vous savez, nous sommes toujours "parlables". Nous avons accepté, avec la meilleure bonne volonté du monde, de venir ici, comme nous avons fait pour le projet de loi no 46, mais vous comprenez un peu notre état d'esprit. Pour ce qui est des discussions de quote-part et de tout arrangement financier, nous serons certainement très heureux de participer à un nouveau dialogue, mais on veut seulement souligner que, pour nous, c'est un tout, Québec-fiscalité, c'est une chose que la loi 57 a attaquée. À notre avis, on ne peut modifier en cours de route des dossiers aussi considérables sans revoir un remaniement parce que, quand même, on a perdu des champs de taxation qui étaient les nôtres. La taxe de vente et tout cela, c'est disparu depuis la loi 57. C'est vrai qu'on ne peut planifier que trois ans à la fois, mais il ne faut pas se leurrer et se dire que, du jour au lendemain, on va s'inventer une autre loterie et que quelque chose d'autre va nous tomber des cieus parce que c'est très difficile. On comprend votre position mais vous comprenez aussi la nôtre.

**M. Clair:** On a essayé d'en faire tomber un peu du ciel. Peut-être qu'on pourra en faire tomber davantage un autre jour.

**Mme Sentenne:** D'accord.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Laporte.

**M. Bourbeau:** Après les remarques paternalistes du ministre qui nous a assuré qu'il vous voulait du bien, je suis très heureux de l'entendre. Aux citoyens de Montréal, évidemment, oui. Je voudrais

simplement dire à mon tour que je suis très heureux de constater que la ville de Montréal accueillerait avec plaisir la suggestion d'étudier la possibilité d'avoir des voies réservées pour permettre aux autobus de circuler plus rapidement. Je présume que ce serait dans les grands axes de dégagement et non pas dans les rues commerciales, ce qui aurait pour effet d'entraver le commerce. Mais, quant à moi, je suis un peu étonné de voir que cela a pris une commission parlementaire pour que le ministre apprenne de la bouche de Mme Sentenne que la ville de Montréal était disposée à permettre des voies réservées et je ne comprends pas que vous n'avez pas pu vous parler avant cela. Cela fait des années qu'on attend que cela se produise. Heureusement...

**M. Clair:** Vous connaissez la réponse à votre question.

**M. Bourbeau:** ... qu'on a eu la commission parlementaire aujourd'hui parce que peut-être qu'on n'aurait pas su cela avant des années, avant que le prochain gouvernement soit en place. De toute façon, Mme Sentenne, je voudrais...

**M. Clair:** Je pensais qu'à l'époque où vous étiez maire de Saint-Lambert, vous aviez posé la question et que vous aviez eu les mêmes réponses.

**M. Bourbeau:** C'est-à-dire qu'à ce moment, étant maire de Saint-Lambert, je n'avais pas accès auprès de gens importants aussi facilement que Mme Sentenne, alors qu'ici c'est plus facile.

Mme Sentenne, le projet de réforme qui est proposé par le ministre des Transports consacre, je pense, un principe, celui du coût des transports et du coût à l'utilisateur en fonction de la distance parcourue. Est-ce que la ville de Montréal que vous représentez partage cette opinion, cette philosophie?

**Mme Sentenne:** Non, parce que nous estimons que le Montréalais est aussi bien Montréalais à Pointe-aux-Trembles, à Rivière-des-Prairies qu'il l'est sur les rues Peel et Sainte-Catherine. Alors, pour nous, il paye déjà la facture du transport dans son compte de taxe foncière; en plus de cela, si nous lui imposons une surtaxe, nous estimons que c'est là qu'il se crée une injustice envers le citoyen montréalais. Il n'a pas la même qualité de service que d'autres usagers qui ne sont même pas montréalais et qui ne sont même pas dans la communauté urbaine.

**M. Bourbeau:** C'est votre opinion que je voulais avoir et je n'ai pas à vous transmettre la mienne à ce moment-ci. Une autre question. En ce qui concerne la

tarification sur les autoroutes, vous dites dans votre rapport, à la page 23: "La tarification sur les autoroutes est, en soi, une bonne idée à condition qu'elle s'accompagne d'une diminution des taxes générales, ce qui n'est pas le cas, et surtout qu'elle s'applique également à l'ensemble du territoire..." Est-ce que vous faites référence à une tarification sur les autoroutes, à des postes de péage qui seraient situés à l'entrée de l'île de Montréal ou à des postes de péage qui seraient en région ou sur les grandes autoroutes du Québec? Est-ce que vous avez, à ce sujet-là, une politique dans le sens que vous seriez d'accord pour que les postes de péage soient à l'entrée de la CUM ou de l'île de Montréal, ou est-ce que vous privilégieriez plutôt un système de péage des autoroutes qui serait distribué dans toute la province? Vous parlez de l'ensemble du territoire, de quel territoire parlez-vous quand vous employez cette expression-là?

**Mme Sentenne:** Je demanderai à M. Le Lannic de vous répondre.

**M. Le Lannic:** Je pense que votre question avait plusieurs volets. En ce qui concerne la tarification, d'abord, lorsque nous négocions les principes qui devaient régir la loi 57, l'entente avait été que les municipalités étaient là pour fournir des services municipaux, et la formule idéale de financement pour ces services aurait été de faire payer les usagers directement, non pas d'établir une certaine forme de justice redistributive. Ce n'est évidemment pas possible de tout tarifer, c'est pour cela qu'il existe des taxes d'ordre général. La ville de Montréal, pour sa part, a développé une politique de tarification puisqu'on va chercher quand même à peu près 10% de nos revenus par le biais des tarifs.  
(20 h 30)

En ce qui concerne, maintenant, plus spécifiquement les tarifs sur les autoroutes, il est évident que cela ne concerne pas directement la ville de Montréal, mais plutôt les gens qui viennent dans la ville de Montréal. Ce que nous, nous avons dit, c'est que les principes qui ont prévalu à Montréal devraient prévaloir au niveau de la province, en ce sens que lorsqu'on recourt à la tarification, c'est parce qu'on pense que c'est une meilleure politique que la taxation d'ordre général, parce qu'elle fait payer véritablement l'utilisateur. Alors, la taxation sur les autoroutes devrait respecter un peu le même principe, mais si on est pour établir des tarifs sur les autoroutes, il faudrait qu'en parallèle on diminue les autres taxes à caractère régional. C'est effectivement ce que nous avons fait à la ville de Montréal. On a pu baisser les taux de taxation de la taxe foncière générale, de la taxe d'affaires, etc., parce qu'on augmentait les tarifs.

Actuellement, ce n'est évidemment pas ce qui existe. Le caractère difficilement acceptable des tarifs dans la région de Montréal découle du fait que c'est la seule région, avec l'autoroute des Cantons de l'Est, où il existe des tarifs sur les autoroutes. La région de Québec n'en a pas. Alors ce qu'on dit, nous autres, c'est que si on est pour avoir une tarification sur les autoroutes, il faudrait que, parallèlement, on diminue les autres taxes générales et qu'ensuite ces tarifications soient appliquées à l'ensemble de la province et pas seulement dans la région de Montréal.

Quant au point spécifique à savoir s'il faut avoir une tarification autour de Montréal, le comité exécutif de la ville de Montréal n'a pas pris de position là-dessus. Mais, comme il a été mentionné lors de la déposition du président du Comité exécutif de la CUM, je pense que Montréal serait l'une des rares villes, ou peut-être même la seule ville, où il faudrait payer pour entrer si une telle mesure était appliquée. Nous ne savons pas dans l'état actuel des choses si c'est une bonne mesure ou pas.

**M. Bourbeau:** Si je comprends bien votre position en ce qui concerne la tarification immédiatement à l'entrée de Montréal, vous n'êtes pas tellement en faveur, quoique vos études ne soient pas concluantes là-dessus. Vous seriez plutôt pour une redistribution du péage sur toutes les autoroutes du Québec, d'une façon égale ou plus cohérente que la façon dont cela se fait maintenant. Est-ce que je vous comprends bien?

**M. Lannic:** Oui.

**M. Bourbeau:** Je n'ai pas d'autre question.

**Le Président (M. Boucher):** Madame la députée de Maisonneuve.

**Mme Harel:** Alors, M. le Président, en fait j'aimerais poser une question à Mme Sentenne. Elle a fait état, avec raison je pense, des politiques gouvernementales, dans le passé, des gouvernements supérieurs qui ont eu comme incidence l'exode résidentiel et l'exode industriel. En fait, souvent, ce qui est notre cas, nous sommes prêts à l'admettre d'autant plus que nous n'étions pas là au moment où ces grandes décisions ont été prises... Mais à cette époque, qui est quand même relativement récente, la ville de Montréal adhère à ces politiques. Je le sais pour représenter un quartier de la ville traditionnelle, le quartier de Maisonneuve, qui a été littéralement charcuté d'au-delà de 2340 logements pour mettre en place un réseau d'autoroutes. Finalement il y a eu un moratoire, mais il reste qu'il y a demande

maintenant pour poursuivre l'aménagement d'un boulevard à voies rapides, parce qu'il y a pression sur les ponts.

Vous nous disiez, tantôt, que les réseaux souterrains sont suffisants. Mais, il reste qu'il y a pression au pont-tunnel vers Boucherville, il y a pression au pont Champlain vers Brossard. Il y a donc pression, et les Montréalais en sont victimes puisqu'ils ont eu, dans le passé, à subir des politiques de réseaux routiers. Si on n'y met pas fin, si on ne facilite pas le transport en commun à l'extérieur de l'île, à l'extérieur de la communauté urbaine, on ne facilite pas un changement dans le comportement des usagers. Le point que je veux soulever, c'est que derrière toute réforme il y a un parti pris. Derrière cette réforme - parce qu'on peut certainement discuter de bien des modalités - il y a le parti pris du transport en commun. Quand dans votre mémoire vous dites oui au transport en commun sur l'île et non à l'extérieur de la communauté urbaine, vous le remplacez alors par quel mode de transport? Vous le remplacez par le véhicule automobile, mais les Montréalais en seront victimes, finalement.

**Mme Sentenne:** Madame, je ne pense pas qu'on dise non au transport en commun à l'extérieur de la ville. Tout ce que nous disons, en ce qui concerne la ville de Montréal, et nous ne voulons pas nous imposer comme niveau de gouvernement pour juger des politiques des autres intervenants dans ce dossier, c'est ceci: Qu'est-ce que l'ORT rapporte à la ville de Montréal? Effectivement, les politiques de transport de la banlieue, de la périphérie hors de la CUM, devront être élaborées de façon à ne pas nous nuire. Nous sommes prêts à collaborer mais, comme vous l'avez si bien mentionné, nous avons été charcutés par des autoroutes et maintenant nous sommes envahis par des autobus. Nous sommes bien prêts à collaborer pour mettre un peu d'ordre dans cela, je pense que c'est le souhait de M. le ministre. Mais je ne pense pas que ce soit à nous de décider comment ces personnes, qui habitent ailleurs qu'à Montréal, devraient entrer en ville si elles le veulent. Je ne pense pas qu'on veuille faciliter l'exode de la ville vers la périphérie, en leur accordant des modes de transport tellement sophistiqués, qu'à la limite on pourrait dire: C'est plus facile de sortir de la ville pour aller à Deux-Montagnes que d'aller de Maisonneuve à Notre-Dame-de-Grâce, ce qui est le cas à l'occasion actuellement.

**Mme Harel:** Si Montréal ne prend pas avec d'autres l'initiative d'un certain aménagement de l'accueil, le transport se fera par automobile. À ce moment-là, quel est le coût? C'est en fait un peu la question que j'aimerais vous poser également. Vous

posiez la question tantôt, ça donne quoi à Montréal, cette réforme? Cela coûterait combien à Montréal qu'il n'y ait pas de réforme? Cela coûte combien présentement le coût du transport par voiture? J'entendais l'hiver passé la réflexion des résidents de la rue Jeanne-Mance. Il y a un coût qui est attaché au fait qu'il y a un choix de transport par voiture présentement à la ville de Montréal elle-même et à ses citoyens.

**Mme Sentenne:** Effectivement, ce coût est un facteur réel, mais je ne dis pas que la ville de Montréal s'oppose et je ne vois pas comment on peut à l'intérieur de cela améliorer les modes de transport qui viennent vers l'intérieur de la ville. Je dis tout simplement que nous, à la ville, notre souci premier n'est pas de régler les problèmes de la banlieue et de la périphérie. On est prêts à collaborer dans un organisme à titre consultatif ou quoi que ce soit. On ne s'est jamais opposés à ce que le COTREM oeuvre dans certains dossiers, mais nous estimons que la CTCUM nous sert bien en tant que commission de transport pour la communauté urbaine. Certains ne partagent pas cet avis, mais pour la ville de Montréal, c'est une politique que nous avons à modifier et je pense que la loi 46 a fait des pas dans cette direction pour permettre un peu plus d'accès à cet organisme. Effectivement, je n'ai aucune sorte d'objection et je pense que l'administration municipale ne veut nuire d'aucune façon aux gens qui sont à Brossard ou à Deux-Montagnes ou n'importe où ailleurs de venir en ville, d'alléger la circulation automobile. Vous me demandez les coûts d'automobile; je n'ai pas ces données-là à vous fournir et je ne pense pas que nous ayons l'intention d'aller dans ce détail ici dans notre mémoire.

**Mme Harel:** Vous permettez, M. le Président. Vous faites reproche au gouvernement d'amener le transport en commun en dehors de Montréal, dans votre premier paragraphe, à la page 10, mais vous ne pensez pas qu'il s'agit finalement de vases communicants dans la mesure où il y a aménagement dans un réseau de transport intégré ville et banlieue. Ce sont aussi les Montréalais qui vont, tout compte fait, en profiter parce qu'il y aura beaucoup moins de pression pour poursuivre, par exemple, l'aménagement d'un boulevard à voie rapide dans les quartiers du bas de la ville. Il y aura beaucoup moins de pollution, de nécessité d'entretien. Il y aura une qualité de vie qui sera certainement plus avantageuse pour les Montréalais eux-mêmes.

**Mme Sentenne:** Je pense qu'à ce moment, on entre dans un autre dossier. Je ne vois pas à quel moment on peut tuer carrément l'industrie à Montréal en ne

permettant pas à des fardiens de dix-huit roues - je ne sais pas comment on appelle ces équipements lourds - de pouvoir emprunter des voies commerciales pour desservir des secteurs industriels qui, malheureusement, sont entrecoupés de secteurs résidentiels très fragiles. Vous vous référez à votre secteur qui est un exemple typique de ça. Il faut trouver une solution à ce problème et je sais que vous y travaillez très fort avec M. Lorange, notre vice-président, mais c'est quand même un dossier très vaste. On n'a aucune sorte de prétention de dire qu'on peut résoudre tous ces problèmes, mais je ne voudrais pas non plus qu'on dise: À Montréal, maintenant, il n'y a aucune pénétration de véhicules lourds, on va faire le transport en commun des banlieusards. À la limite, ça voudrait dire que toute l'industrie serait à l'extérieur et on aurait des secteurs résidentiels partout en ville.

**Mme Harel:** Loin de moi cette idée, au contraire. Je ne sais pas si vous êtes au courant, Mme Sentenne, mais il y a aussi le dossier de la revitalisation des zones industrielles. Dans la mesure où, justement, on peut dégager le transport automobile pour permettre un autre type de transport, parce qu'on l'aura remplacé par le transport en commun, il me semble que ça peut être avantageux pour tout le monde.

**Mme Sentenne:** On est parfaitement d'accord là-dessus, on ne s'y est jamais opposé, c'est simplement qu'on n'a pas voulu s'interposer pour prendre des décisions à la place de ces gens qui sont des banlieusards.

**M. Clair:** Si je pouvais me permettre, Mme Sentenne, c'est que 130 000 personnes sont sorties de la Communauté urbaine de Montréal au cours des cinq dernières années. À mon humble avis, sans engager le gouvernement, deux raisons majeures expliquent cela: premièrement, la présence d'un grand nombre d'autoroutes qui facilitaient la sortie et, d'autre part, le niveau de taxation foncière élevé à la CUM et beaucoup moins élevé en dehors. C'est un fait, 130 000 personnes sont sorties.

Si on ne fait rien, si on ne change rien, même si la population globale de la grande région de Montréal n'augmente pas, puisque 130 000 personnes en sortent, un bon nombre d'entre elles continuent, comme vos statistiques le démontrent, à voyager à Montréal et hors CUM. Ces personnes accroissent sans cesse la pression sur les ponts par des automobiles. On a vu, au cours des récentes années, que l'achalandage sur les trains avait diminué, que l'achalandage sur les réseaux d'autobus régionaux avait diminué. C'est donc dire que les gens, de plus en plus nombreux, ont fait le choix de

l'automobile privée.

Il y a donc double conséquence: accroissement de la pression aux heures de pointe sur les ponts et, deuxièmement, de plus en plus de véhicules. Même si la population décroît sur l'île de Montréal, la congestion, elle, continue - vos gens au service de la circulation pourraient probablement le dire mieux que moi - au moins à être aussi grave, sinon à s'aggraver parce que de plus en plus de gens viennent de l'extérieur, engorgent les ponts et engorgent le centre de l'île de Montréal.

Vous avez tout à fait raison de dire qu'il faut que les fardiens puissent circuler sur l'île de Montréal; il faut que l'industrie puisse continuer à se développer sur l'île de Montréal, mais, quand ma collègue de Maisonneuve dit qu'il faut faire des choix, voici ce qu'on pense. Plus on pourra amener de gens provenant de l'extérieur de l'île de Montréal à utiliser le transport en commun, plus ils vont être intéressés à continuer de travailler à Montréal, plus les grands employeurs vont continuer à voir un avantage à aller s'installer à Montréal, parce qu'il y a des moyens de transport qui le permettent.

Également, plus on pourra dégager la circulation urbaine, faciliter le transport sans ajouter de nouveaux ponts ou de nouvelles infrastructures au cours des cinq, dix ou vingt prochaines années, plus on pourra utiliser les infrastructures existantes à moindre coût plutôt que de laisser évoluer la situation comme elle va, ce qui contribuera inmanquablement, si on continue à vider l'île de Montréal de sa population, à accroître la pression sur les ponts jusqu'à ce qu'on soit dans l'obligation de construire de nouveaux ponts ou de nouvelles voies d'accès, ce qui ne serait pas à l'avantage de qui que ce soit, je pense.

Dans le mémoire qui est devant nous, vous dites: L'intégration tarifaire, oui, on est d'accord, mais à condition que les banlieusards paient plus. Si les banlieusards payaient beaucoup plus, de façon très importante par rapport à ce qu'ils paient sans intégration tarifaire, il y a trois conséquences possibles. La première, c'est une utilisation accrue de l'automobile parce que, si ça coûte trop cher, les gens vont utiliser leur automobile; engorgement aux ponts, engorgement dans l'île. Deuxième conséquence possible, une incitation aux entreprises à se localiser en banlieue, parce que la main-d'oeuvre va trouver que ça coûte trop cher de voyager hors CUM-CUM. Troisième possibilité, voyant ces coûts de transport très élevés, les gens vont décider de déménager à Montréal. Quand on connaît le taux de vacance de logements dans la ville de Montréal qui, à ce qu'on me dit, n'est pas très élevé, quand on sait que c'est la dernière décision qu'un citoyen prendra, il m'apparaît que les deux autres possibilités

risquent de se produire avant la troisième. On est loin de vouloir aller à l'encontre des objectifs que vous poursuivez, soit de ramener le développement au centre de l'agglomération, de décongestionner le centre-ville, de permettre aux camions et à l'industrie de continuer à se développer. On n'est pas du tout en désaccord avec les objectifs, on est en parfait accord avec ça. C'est sur les meilleurs moyens à prendre et les moins coûteux qu'il y a avantage, je pense, à continuer à discuter.

Je m'excuse, M. le Président, j'ai été plus long que je l'avais prévu.

(20 h 45)

**Le Président (M. Boucher):** Merci.

M. le député de Jeanne-Mance.

**Mme Sentenne:** Je m'excuse, je voudrais faire seulement une petite intervention.

Je suis d'accord avec vous sur les deux points que vous avez soulignés qui préconisaient le départ des citoyens de la ville, mais il y en avait un troisième, à ce moment. Le coût de l'énergie était beaucoup moindre qu'il ne l'est aujourd'hui. Si le phénomène qu'on appelle à Montréal les 20 000 logements connaît le succès qu'il connaît, un des grands facteurs c'est le coût de l'énergie qui est maintenant exorbitant et qui fait que les gens doivent changer d'habitudes. Comme vous l'avez signalé tout à l'heure, les habitudes ne se changent pas du jour au lendemain, et c'est quand même important pour une personne qui a une voiture de pouvoir la garder. Qu'est-ce qu'elle va faire avec? À la minute où vous pouvez lui démontrer que c'est mieux d'utiliser un autobus pour des raisons écologiques, économiques ou autres, c'est beaucoup plus rentable pour tout le système et je suis bien d'accord avec vous.

**Le Président (M. Boucher):** Merci.

M. le député de Jeanne-Mance.

**M. Bissonnet:** M. le Président, avant de poser ma question à Mme Sentenne, j'aimerais faire un bref commentaire sur la situation du transport en commun à Montréal. Je me rappelle avoir demeuré dans le bout d'Auteuil et à Pont-Viau. Ça ne passait pas et c'était la même chose sur la rive sud.

Je trouve que la situation s'est grandement améliorée. Lorsque la députée de Maisonneuve dit qu'il y a de la circulation aux ponts, je tiens à vous souligner que, si vous comparez la circulation de nos ponts avec celle des ponts de n'importe quelle grande ville, il n'est pas plus considérable qu'ailleurs, il l'est peut-être moins.

Je pense qu'il faut que le citoyen ait le choix de prendre le moyen de transport qui lui convienne. Il est certain qu'à l'extérieur de la région de la communauté

urbaine il y a eu une très grande amélioration du transport en commun à la CTL et également au niveau de la CTRSM. En fait, on roule presque en Cadillac dans le transport en commun dans la région métropolitaine. On est bien servi. Cela nous coûte cher ainsi qu'à tous nos propriétaires fonciers quels qu'ils soient de la région métropolitaine; que ce soit à Montréal, sur la rive sud ou dans la région de Laval, les taxes foncières sont déjà au maximum que les gens peuvent payer.

M. le ministre, madame du comité exécutif de la ville de Montréal a tenu des propos qui étaient peut-être choquants pour vous, mais ce sont quand même des propos réels. Cela crée un autre palier de gouvernement. On n'a qu'à lire beaucoup d'éditorialistes qui disent qu'il y a trop de régies, trop d'instances gouvernementales et qu'il faut mettre un arrêt à ça.

Le président de la CUM nous dit: Il est possible de négocier avec les deux autres commissions. Évidemment il y a le problème suprarégional où on peut arriver, au niveau des MRC, avec l'aide du ministère, avec l'aide du COTREM, à apporter un nouvel horizon et des avenues nouvelles.

On a dit que les prévisions du COTREM n'étaient pas exactes, ce qui est le cas. On prévoit une augmentation de 3% de plus d'achalandage pour le système tarifaire central, mais, par contre, à cause des zones proposées, c'est quasiment un bordel, M. le Président. Cela va augmenter le coût de perception de 10%. Donc, on ne gagne pas grand-chose là. Ce sont des pronostics.

On a prévu entre 30 000 \$ et 75 000 \$ pour la CAM et on a 350 000 \$. Mauvaise prévision. Je suis très heureux parce que je suis pour le transport en commun.

Une voix: ... le résultat.

M. Bissonnet: Tarif uniforme. Les taxes sur le stationnement. Cela n'a pas de bon sens de faire perdre une compétence municipale à la ville de Montréal qui sera encore contrôlée par une institution gouvernementale supérieure. Je ne fais pas de discours, je suis très au courant de la situation à la communauté urbaine.

La question que je veux poser touche la loi 57. On dit toujours que ce qui est signé est signé. Ce qui a été signé a été signé et ce qui est écrit est écrit, vous avez raison, M. le ministre. Ce qui a été signé dans le protocole d'entente entre la communauté urbaine et le gouvernement du Québec a été signé. Aujourd'hui, on veut changer les règles du jeu. Bon!

Voici une première question que je veux poser à Mme Sentenne: Comment voyez-vous cela? Vous représentez la ville de Montréal, mais, du côté du transport en commun sur

l'île de Montréal, voyez-vous la ville de Montréal comme une entité ou comme faisant partie d'un tout, de la communauté urbaine?

Deuxième question. On a parlé tantôt de voies réservées. N'importe quelle municipalité - on n'a pas besoin de faire partie d'une commission de transport - peut imposer des voies réservées sur le réseau routier public d'une municipalité, que ce soit à Drummondville, à Montréal, à Saint-Léonard ou à Anjou. Une municipalité peut le faire de sa propre initiative et c'est pour cela que je vous pose la question: Comment voyez-vous le contrôle des élus sur la communauté urbaine? Selon moi, c'est le problème. Dans le secteur de l'île de Montréal, on est toujours pris entre la ville de Montréal et les différentes municipalités de la banlieue. Donc, comment voyez-vous l'application de la loi 46 quant au contrôle des élus?

**M. Rodrigue:** M. le Président, question de règlement, s'il vous plaît!

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Vimont, question de règlement.

**M. Rodrigue:** M. le Président, je pense qu'on est ici pour entendre des mémoires sur le projet de réforme du transport en commun dans la région de Montréal. Le débat sur la loi 46, qu'on aime cela ou pas, est terminé et la loi a été adoptée. Elle est maintenant appliquée et je n'entrerai pas dans le débat moi-même. Effectivement, M. le Président, je pense que le député de Jeanne-Mance est en train de reprendre un débat qui est réglé depuis un bout de temps.

**M. Bissonnet:** M. le Président, je vais revenir sur le projet de réforme; cela va?

**Le Président (M. Boucher):** Allez-y, M. le député de Jeanne-Mance.

**M. Bissonnet:** Je repose ma question: Comment voyez-vous le rôle de la ville de Montréal dans la CTCUM en regard de ses partenaires? D'autre part, de quelle façon voyez-vous les implications - au pluriel - des élus dans cette CTCUM?

**Mme Sentenne:** Pour répondre à votre question, M. le député, je suis ici comme représentant de la ville de Montréal, qui est le gros morceau de cette communauté urbaine que nous connaissons tous et qui touche 1 000 000 de citoyens qui méritent qu'on défende leur intérêt, ne serait-ce qu'en venant ici, à Québec, pour répondre à l'invitation du ministre et se faire entendre.

Nous avons accepté, dans la loi 46, la présentation qu'on nous a faite de ce nouvel organisme que sera la CTCUM où les élus

auront une voie pour déterminer le budget qui est quand même la partie la plus considérable du budget de la CUM. La ville de Montréal administre un budget de 1 000 000 000 \$ et le budget de la CUM est de 500 000 000 \$; effectivement, nous avons, dans ces 500 000 000 \$, les 200 000 000 \$ auxquels on se référerait cet après-midi et qui sont de la CTCUM. C'est un très gros morceau. Nous aimons bien que les élus aient dorénavant une poigne plus ferme sur ce budget.

Notre présence ici est pour témoigner des intérêts de la ville de Montréal et je voudrais être très claire là-dessus. Si on a répondu à la demande de la commission parlementaire, c'était pour faire valoir la position de la ville de Montréal à l'endroit de cet organisme régional de transport qui nous a été proposé.

M. Bissonnet: Merci.

Le **Président** (M. Boucher): Merci. M. le député de Bourassa.

**M. Laplante:** Merci, M. le Président, juste une courte question. Au centre-ville, vous avez environ 30% de terrains vacants et de stationnements. À vol d'oiseau, en hélicoptère ou autrement, on voit tous ces beaux emplacements. Ne serait-il pas plus avantageux de diminuer l'afflux d'automobiles qui vont au centre-ville? On pourrait construire des parcs, faire des espaces verts car cela manque beaucoup à Montréal. Il me semble que vous pourriez aller chercher des impôts nouveaux par l'évaluation, les impôts fonciers.

On parle de décongestionner le flot d'automobiles dans la ville. Je vous comprends, vous avez raison. On sait ce que cela représente seulement au niveau du service policier. On dit souvent qu'on pourrait peut-être épargner les salaires de 100 à 150 policiers. Vous avez beaucoup d'arguments favorables en somme à développer pour qu'il entre le moins possible d'automobiles à Montréal. Vous avez parlé un peu d'Henri-Bourassa. J'ai eu l'honneur, avec M. le ministre Tardif, de lever une première pelletée de terre sur un centre qui sera là, mais qui est fait, en somme, pour Laval. À ce moment, j'ai déclaré que j'étais heureux de voir une nouvelle bâtisse, une nouvelle évaluation à Montréal, mais en toute sincérité j'aurais aimé la prendre à Laval, cette première pelletée de terre, pour que Laval puisse avoir son métro, en traversant au moins la rivière pour décongestionner un peu Montréal de ce flot d'automobiles.

C'est vrai que vous avez fait un mémoire très politique. Je regrette que vous n'ayez pas oublié la campagne électorale pour apporter des suggestions constructives. J'aurais aimé que celle-là fasse partie de

vos mémoires parce que Montréal est un pôle économique. On croit que vos parcs industriels se développeront si les gens peuvent y avoir accès. Vous ne proposez rien qui puisse nous donner des avenues nouvelles pour qu'on puisse s'aider tous ensemble dans ce transport en commun. Vous avez tous les espaces verts qui manquent dans le centre ville, il ne faut pas se le cacher. C'est comme cela depuis des dizaines d'années. Il y a eu des gens qui ont quitté. Des milliards d'infrastructures sont encore là à Montréal qui sont sous-utilisées. Bravo, l'opération des 20 000 logements. Ce sont toutes ces choses constructives dont je voudrais vous entendre parler, nous faire des propositions.

Ce n'est pas pour rien, une commission parlementaire. Ce n'est pas seulement pour se critiquer d'un côté et de l'autre. C'est pour essayer d'avoir des visions d'avenir, et Dieu sait qu'en 1982, avec les années qui s'en viennent jusqu'à l'an 2000, beaucoup de choses seront bouleversées. On aura de la misère à suivre à un moment donné, même si vous êtes toute jeune encore, madame. On aurait aimé avoir quelque chose de constructif, plus que ce que vous nous avez donné là.

**Mme Sentenne:** Je suis désolée, M. le député, si vous estimez que ces politiques sont non constructives. Je vais réitérer ce que je disais à M. le ministre tout à l'heure, c'est qu'effectivement, pour commencer par la fin de votre question, nous suggérons de reprendre la loi 57 sur la fiscalité afin de pouvoir voir au réaménagement complet de toute cette question de partage de coûts parce que nous ne pouvons dissocier les nouvelles quotes-parts du fait que nous nous sommes engagés dans cette voie de bonne foi en acceptant les modalités de la loi 57. C'est peut-être raconter la même histoire souvent aujourd'hui, mais il semble que mon message ne soit pas passé. Nous ne sommes pas venus ici pour faire la guerre au gouvernement pour une proposition, nous sommes venus la discuter avec lui. Si nous n'avons pas les mêmes éléments constructifs que vous aimeriez trouver, c'est que nous n'avons pas la même perception du dossier. Nous nous appuyons sur le point de vue de la ville de Montréal qui doit faire face, en 1982, à des coûts qui sont quand même aussi extraordinaires que ceux du gouvernement du Québec. Quand vous me parlez des terrains vacants que vous chiffrez à 30% au centre-ville, j'ai des statistiques ici sur la valeur des permis de construction émis de 1979 à 1981 où, pour la province de Québec comme telle, nous avons un statu quo de 2,4% du total de croissance par année. Sur trois ans, c'était 2%.

À la ville de Montréal, on a connu une croissance de nos permis de construction émis de 32% en 1978-1979, de 18% en 1979-

1980 et de 96% de 1980 à 1981, et pour 1982, cela va dépasser ces chiffres et vos espaces vacants dans le centre-ville, vous allez en voir beaucoup moins. Il suffit de se promener sur le boulevard du président Kennedy pour constater que les terrains de stationnement qui s'y trouvaient aussi récemment qu'il y a six mois n'y sont plus. Et à l'emplacement de ces terrains vacants, nous avons maintenant des édifices commerciaux. Nous avons même des édifices résidentiels. On a amené les 20 000 logements à l'intérieur de la ville parce que les Montréalais, historiquement, aimaient habiter le centre-ville. Si la ville a un coeur, c'est parce que les gens ont toujours cru que c'était une ville où il était agréable de vivre. Je pense qu'on le démontre.  
(21 heures)

Vous parlez d'espaces verts qui manquent. On en crée, des espaces verts. On vient de faire un parc en plein centre-ville à l'endroit où passent le plus grand nombre de piétons dans la ville de Montréal, à l'intersection de Dorchester et Beaver Hall. Ce sera la Place du Frère-André. C'est un autre espace vert en plein centre-ville. Nous avons quand même le parc du Mont-Royal qui n'est pas à dédaigner. Je pense que personne ne peut dire que nous n'avons pas fait des efforts au niveau de la ville pour améliorer la qualité de vie quand on voit ce que le programme 3 000 000 de fleurs a quand même apporté. On nous critique même d'avoir eu le syndrome de l'arbre de Noël. Je pense qu'on est très conscient des espaces verts et de tout ce qui se rapporte à l'écologie. On mise beaucoup là-dessus. Si on n'en a pas parlé dans un mémoire sur l'organisme régional de transport, c'est parce qu'on voulait s'attarder à la philosophie et pouvoir discuter avec le ministre des orientations qui nous préoccupaient.

**M. Laplante:** Justement...

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Bourassa.

**M. Laplante:** ...on ne trouve pas d'orientations là-dedans. C'est ce que je vous reproche.

**Mme Sentenne:** C'est très clair.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Vimont.

**M. Rodrigue:** M. le Président, une courte remarque, pour faire suite un peu à l'intervention du député de Jeanne-Mance qui disait: Si les gens veulent utiliser leur automobile, on ne peut tout de même les empêcher de le faire - ce qui est exact - et en même temps répondre un peu à la question posée par les représentants de la

ville de Montréal, à savoir: Qu'est-ce que cette réforme rapporte à la ville de Montréal? Deux chiffres. Le premier - je vous le répète, parce que le ministre l'a déjà souligné, mais je pense que c'est important de revenir là-dessus - c'est que pour la Communauté urbaine de Montréal, donc, pour la ville de Montréal pour une bonne moitié de ces coûts, la réforme représente une diminution des coûts de l'ordre de 18 000 000 \$ pour les trois prochaines années, et ce sont vos propres chiffres. Il y a quand même un élément important à ce niveau dans la réforme proposée. Un deuxième chiffre qu'il m'apparaît important de vous souligner également, c'est que les coûts du transport pour une personne, par le mode du transport en commun, ce que cela représente comme coût pour l'ensemble des gouvernements qui interviennent dans ce domaine, ce sont 321 \$ par passager, par année, pour les gouvernements, mais le transport de la même personne par le réseau routier, c'est-à-dire par automobile, ce que cela coûte à l'ensemble des gouvernements qui interviennent dans ce domaine, c'est 563 \$ par passager, par année, c'est-à-dire quelque chose comme 75% de plus si on utilise une automobile privée que si on utilise les transports en commun. Et c'est en plus des répercussions sur l'environnement pour une ville comme Montréal à cause des émanations des véhicules automobiles. Il y a quand même des éléments de coûts importants à considérer dans cette réforme, pour la ville de Montréal, autant dans la diminution des coûts directs du transport en commun que dans la diminution des coûts de ses infrastructures routières locales et, en plus, de l'entretien de ces infrastructures qui, si elles sont moins utilisées, évidemment, requerront moins d'entretien.

**Le Président (M. Boucher):** Y a-t-il autre chose?

**M. Rodrigue:** Non, ça va.

**Mme Sentenne:** Je déplore le fait qu'à chaque intervention on souligne ce que la ville de Montréal gagnerait, mais ce n'est qu'au niveau des immobilisations, quand même. Si on parle de l'ensemble de toute l'activité de l'organisme régional de transport, je ne pense pas qu'il y aurait un profit net de 18 000 000 \$.

**M. Rodrigue:** La démonstration n'a pas été faite là-dessus, parce qu'en plus... Là, vous me parlez des immobilisations...

**Mme Sentenne:** C'est ce à quoi vous avez fait allusion tout à l'heure...

**M. Rodrigue:** C'est cela.

**Mme Sentenne:** ...et c'est ce à quoi tous les députés qui ont attaqué le dossier de la ville de Montréal se sont attardés. Nous avons démontré cet élément comme étant profitable, mais nous avons quand même démontré qu'il y en avait d'autres qui n'étaient pas profitables. La perte de revenus sur les stationnements, pour nous, c'est majeur.

**M. Rodrigue:** Pour ce qui est de la question des immobilisations, effectivement, les 18 000 000 \$ s'appliquent, mais il n'y a pas d'augmentation non plus pour les frais de fonctionnement. La réforme n'impose pas d'augmentation...

**Mme Sentenne:** Le COTREM...

**M. Rodrigue:** ...pour les frais de fonctionnement à la ville de Montréal. En ce qui concerne la question spécifique des stationnements, pour ma part, c'est une question que je veux effectivement revoir. Votre mémoire a attiré notre attention là-dessus. Il est évident que cela pourrait possiblement - c'est à évaluer, mais je pense qu'il va falloir se pencher sérieusement là-dessus - nuire aux commerces situés à Montréal dans des quartiers comme la Plaza Saint-Hubert, le quartier Mont-Royal, etc.

Alors, de ce côté-là, je pense que mes collègues et moi avons un réexamen de cette question à faire mais, si on exclut cette question, je pense qu'il y a effectivement, non pas une augmentation des coûts, mais une réduction sûre dans le cas des immobilisations; et on est assuré également qu'il n'y aura pas d'augmentation dans le cas des frais de fonctionnement.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Laporte.

**M. Bourbeau:** Un seul mot pour répondre un peu au député de Laval-des-Rapides qui vient de nous faire une brillante...

**M. Rodrigue:** Une correction, M. le Président, je suis de Vimont et j'en suis fier.

**M. Bourbeau:** Vimont, je m'en excuse.

**M. Rodrigue:** Je ne voudrais pas qu'on se méprenne.

**M. Bourbeau:** Avec mes excuses, M. le député de Vimont. C'est parce que je voyais déjà le ministre... qui a fait état de la brillante étude, je pense, qui a conclu qu'il en coûte plus cher au gouvernement de transporter une personne par automobile que si on la transporte en autobus.

Je pense qu'il réfère à l'étude qui a été faite par un organisme subventionné par

le gouvernement et qui a conclu dans ce sens-là. Je dois avouer, pour en avoir pris connaissance, que c'est le genre d'études où, à mon avis et en toute déférence pour ceux qui l'ont faite, on peut conclure à peu près ce que l'on veut; cela dépend de ce qu'on met dans l'appareil. On a brassé 50 000 chiffres et on a dit: Bon, ça coûte plus cher pour transporter des gens en automobile. Je pense que si on avait demandé de conclure autre chose, on aurait probablement pu conclure autre chose. L'organisme en est un qui est voué, évidemment, au transport en commun et on en conclut que c'était plus payant pour le gouvernement d'avoir du transport en commun.

Je ne veux pas reprendre le débat sur la question, aujourd'hui, mais je veux tout simplement dire que, quand on fait une étude comme celle-là, c'est tellement subjectif. Est-ce que, par exemple, on tient compte du fait que les autoroutes sont là de toute façon et que même si on transportait tout le monde en autobus et personne en automobile, il faudrait entretenir le réseau routier pour les autobus. Quand on impute à l'automobiliste le coût de réfection et de construction de tout le réseau routier du Québec, selon des pourcentages qu'on va chercher à peu près dans les nuages, à ce moment-là, on peut conclure à peu près n'importe quoi. Je ne porte aucune foi à ces études qui sont tellement, à mon avis, vagues et dont les prémisses sont tellement subjectives que finalement on peut conclure à peu près ce qu'on veut. Je m'inscris en faux contre ce genre d'études et n'en accepte pas les conclusions.

**M. Rodrigue:** M. le Président, je pense que le député de Laporte joue un peu le rôle de mauvais élève. Il est évident que le gouvernement n'a pas l'intention de fermer toutes les autoroutes du fait qu'on a constaté qu'il y avait des coûts supplémentaires pour le transport d'une personne par le réseau routier plutôt que par le transport en commun. D'abord, il est sûr qu'il y a un certain nombre de personnes qui, nécessairement, à cause de leurs fonctions, devront continuer à utiliser des automobiles. Ce n'est pas une question de religion là, ce n'est pas une question d'idéologie, c'est tout simplement une question d'être tout à fait pragmatiques dans l'approche de ce problème. Les voyageurs de commerce, les travailleurs de la construction qui doivent se rendre dans des chantiers qui ne sont pas accessibles par le transport en commun, il est évident que ces personnes-là vont devoir continuer à utiliser des automobiles privées.

Cependant, ce dont il est question ici, c'est: est-ce qu'on va favoriser le transport en commun ou construire de nouvelles autoroutes? C'est là que la question se pose. Et c'est dans ce sens-là que j'ai soumis ces

chiffres. Je pense qu'on ne peut pas éviter cette question par une pirouette comme celle que vous avez faite.

**Le Président (M. Boucher):** Le député de Châteauguay avait demandé la parole.

**M. Dussault:** M. le Président, brièvement, je voudrais dire à Mme Sentenne, la représentante de l'exécutif de la ville de Montréal, que je suis un banlieusard, un résident de la rive sud, qui est un petit peu surpris de ce qu'il a entendu ce soir. Nous sommes à la télévision: il y a des gens de mon comté, de Châteauguay et de la région, qui écoutent ça. J'ai crainte que l'impression qui restera de cette entrevue, c'est que la ville de Montréal n'est pas très très accueillante à l'égard des banlieusards. Vous avez parlé d'envahissement tout à l'heure, vous l'avez répété, d'ailleurs, quelques fois. C'est sans doute un indice significatif d'un état d'esprit. Cela donne nettement l'impression que, nous, les banlieusards, on est de trop à Montréal. Pourtant, ça nous plaît beaucoup d'aller à Montréal. Beaucoup de gens de la banlieue vont à Montréal pour se distraire, pour aller voir des spectacles, ils font vivre des salles de théâtre, des salles de cinéma. Beaucoup de ces gens travaillent à Montréal dans les usines, les entreprises. Plusieurs profitent de leur travail pour acheter à Montréal et font vivre beaucoup de commerces à Montréal d'ailleurs au grand dam des commerçants de notre région qui aimeraient bien mieux que les gens achètent chez eux.

Devant cet accueil qu'on ne sent pas, qu'on n'a pas vu, à plusieurs reprises on a posé la question: Comment voyez-vous le transport des gens des banlieues vers Montréal? On n'a pas toujours réussi à avoir la réponse, mais il me semble que la réponse doit être: Principalement par autobus. Vous savez, dans ma région, on comprend mieux le problème, on a le problème du pont Mercier, mais il semble que c'est le problème partout dans la région de Montréal, on aimerait bien mieux, quant à nous, rester chez nous pour travailler, pour acheter, pour voir les spectacles, mais on va à Montréal, on fait vivre Montréal. Il y a sans doute une limite à faire payer le transport en commun par les gens des banlieues. Je l'ai discuté avec bien des gens dans notre région, le tarif nouveau qu'on aura à payer, nous. Les gens voient difficilement comment on pourrait aller au-delà de cela. Mes collègues ici pourraient en témoigner; je suis de ceux qui pensent qu'on paie trop. Je l'ai passé ce message à quelques reprises parmi les députés qui avons discuté de cette question. Il m'apparaît qu'il y a un équilibre à trouver. Je pense qu'il faudrait reconnaître que les banlieusards sont un apport important au développement de Montréal.

Est-ce qu'on devrait tirer la conclusion de ce que vous avez dit, Mme Sentenne, ce soir, qu'il faudrait que, dorénavant, les banlieusards demandent au gouvernement d'avoir une politique favorable au développement d'usines et de manufactures plutôt en banlieue pour qu'on n'ait pas à traverser les ponts pour aller à Montréal puisqu'on ne se sent pas tellement bien accueilli? C'est peut-être cela qu'il faudra faire, mais cela veut dire complétement chambarder cette politique qu'on avait d'une option préférentielle, préférable pour le développement de Montréal, parce que cela va dans le même sens. Alors, est-ce que vous ne pensez pas qu'il faudra que Montréal mette un peu d'eau dans son vin, comme nous essayons de le faire, pour faire en sorte que, d'un commun accord, on essaie de partager le mieux possible les coûts que cela représente, mais pas vraiment de tenter de tout mettre cela sur le dos des banlieusards, comme on l'a trop senti, je pense, ce soir? J'aimerais que vous réagissiez à cet égard, madame.

**Mme Sentenne:** Je suis très heureuse de réagir, M. le député, parce que c'est contraire à ce que j'ai dit au commencement. Mais si ce sentiment a été véhiculé, c'est peut-être parce que certains de vos collègues m'ont posé la question de telle façon à laisser croire à une telle imprécision. Je vous relis le texte que j'ai lu tout à l'heure pour éclaircir un peu la situation. On disait que les orientations souhaitables, selon la ville de Montréal, seraient un examen approfondi de la question des effets de débordement, afin qu'une formule soit étudiée, qui permettrait de faire participer financièrement l'ensemble de la grande région de Montréal aux coûts du transport en commun. Je pense que c'est clair. On ne veut pas payer tout, mais on ne veut pas que vous payiez tout. Si, ensemble, on peut étudier une formule qui pourrait nous aider à trouver un partage équitable, nous serions d'accord. Mais j'aimerais quand même souligner certaines autres choses qu'on semble oublier quand on est de la banlieue, on est très satisfaits de venir en ville et la ville ne réclame pas auprès des habitants de Châteauguay ou de n'importe où ailleurs des frais pour son service d'incendie, pour son service de travaux publics, pour déneiger les rues, pour les laver, pour entretenir l'électricité, pour faire en sorte que la ville soit accueillante et pour permettre que vos gens puissent y revenir. Je pense que ce sont tous des coûts additionnels. Si l'on parle ici d'effet de débordement, bien, on en parle dans le transport, mais cela s'établit à d'autres niveaux aussi.

**M. Dussault:** Il faut quand même admettre, madame, que les services dont

vous parlez sont des services, de toute façon, nécessaires pour les citoyens chez vous. Je ne pense pas que cela...

Mme Sentenne: ... Je pense...

M. Dussault: ... puisse avoir une influence si considérable sur vos budgets. Il me semble que...

Mme Sentenne: ... Ce n'est pas vrai du tout.

M. Dussault: ... La réforme de la fiscalité municipale qui vous a donné, si je ne me trompe pas, autour de 60 000 000 \$ la dernière fois, vous profitez bien puisque vous avez un surplus de 28 000 000 \$ dans votre budget, si j'ai bien lu dans les journaux ce qui se passe chez vous.

Mme Sentenne: Nous avons 30 000 000 \$ et une bonne administration, M. le député.

M. Dussault: C'est votre réponse. J'ai nettement l'impression que, en fait, vous tirez comme il le faut votre profit de ce qui se passe sur le plan des politiques gouvernementales, mais je pense qu'il aurait été intéressant, ce soir, madame, que vous arriviez à nous dire que l'idéal, c'est encore d'avoir des politiques qui vont faire en sorte qu'il y ait le moins possible d'automobiles qui entrent à Montréal, que les gens entrent à Montréal davantage par les transports en commun. Plus il y aura de gens dans les autobus, moins le service sera coûteux pour tout le monde et...

Mme Sentenne: Mais je ne peux pas vous dire cela, M. le député.

M. Dussault: ...mieux on placera notre argent, comme contribuable, dans l'ensemble.

Mme Sentenne: C'est cela.

M. Dussault: Il me semble que c'est cela qu'on était en droit de s'attendre de vous et on n'a pas encore eu cette réponse.

Mme Sentenne: Mais je ne vous la donnerai pas non plus...

M. Dussault: Bon, d'accord.

Mme Sentenne: ...parce que je demande qu'une étude soit faite. Effectivement, il serait présomptueux pour la ville de Montréal d'aller dire aux banlieusards: Demain, vous laissez vos autos à la maison et vous prenez l'autobus, c'est ce qui est le plus rentable, le plus économique, le plus écologique à faire. Je pense qu'il faut quand même utiliser une formule qui soit acceptable pour

tous.

(21 h 15)

M. Dussault: Je vous remercie quand même, madame.

**Le Président (M. Boucher):** Merci, M. le ministre.

**M. Clair:** En conclusion, assez rapidement, M. le Président, je voudrais remercier Mme Sentenne, surtout, si j'ai bien compris, d'avoir remplacé, à cause du déplacement de notre horaire, à pied levé M. Lamarre à la table des témoins aujourd'hui, les gens qui venaient présenter l'opinion de la ville de Montréal.

Je voudrais vous assurer, Mme Sentenne, qu'au moment où je ferai mes recommandations finales au gouvernement - l'écart entre la position de la ville de Montréal et celle qui est contenue dans le projet m'apparaît beaucoup moins grand que ce qui peut paraître à première vue, puisque c'est sur l'avantage au niveau des moyens et au niveau des objectifs qu'on peut différer d'opinion - je tiendrai compte de vos opinions. Je voudrais vous dire aussi et transmettre au comité exécutif de la ville de Montréal et au conseil l'assurance que notre proposition visait effectivement et vise toujours à consolider l'option préférable d'aménagement, à améliorer la qualité de la vie, l'environnement sur l'île et en particulier dans le cœur de la ville de Montréal, à diminuer et non pas à accroître le fardeau fiscal de la ville de Montréal et de la communauté urbaine et à maintenir une tarification à long terme aussi basse que possible pour les usagers captifs surtout du transport en commun qui sont, en termes de nombre, très largement présents dans la ville de Montréal.

Dans ce sens-là, je peux vous assurer que la position du gouvernement ne visait aucunement à aggraver le fardeau fiscal de la ville de Montréal, mais au contraire à le diminuer, ne visait non pas à pénaliser les Montréalais, mais au contraire à les favoriser et j'espère encore qu'à une deuxième lecture de la proposition on pourra se rapprocher davantage du meilleur moyen à prendre.

Finalement, je pense qu'on souhaite tous poursuivre les mêmes objectifs que la réforme visait à apporter: la présence d'un organisme régional de transport, une restructuration financière organisationnelle. Quels étaient les avantages qu'on y voyait? Ce sont ceux que je viens d'énumérer. Soyez assurés qu'au moment de prendre des décisions finales, le gouvernement sera bien éclairé sur la position de la ville de Montréal. Je vous remercie.

**Mme Sentenne:** Merci, M. le ministre, de votre invitation.

**Le Président (M. Boucher):** Merci. Au nom de tous les membres de la commission, je remercie les représentants de la ville de Montréal pour la présentation de leur mémoire.

Simple petit changement au niveau de la commission, M. Scowen (Notre-Dame-de-Grâce) remplace M. Mailloux (Charlevoix).

Alors, j'invite immédiatement la ville de Laval, représentée par M. Claude Lefebvre, maire, M. Gaston Chapleau, directeur de la recherche et de la statistique, et M. Jean-François Longpré, chef de cabinet. M. le maire, si vous voulez...

#### Ville de Laval

**M. Lefebvre (Claude):** M. le Président, M. le ministre, MM. les membres de la commission, il y a un changement à la représentation de Laval; je suis accompagné, à ma droite, de M. Marc Perron, gérant de la ville de Laval et, à ma gauche, de M. Gaston Chapleau, directeur de notre service de la recherche et de la statistique.

Alors, nous représentons la ville de Laval, cette ville qui, selon les intervenants qui nous ont précédés, bénéficie largement de nombreux effets de débordement.

M. le Président, le gouvernement nous propose un nouveau cadre institutionnel et financier pour le transport en commun. Selon lui, cette réforme constitue une nécessité et elle permettrait de résoudre certains problèmes fondamentaux tels l'intégration tarifaire, la modernisation des trains de banlieue, de réduire la croissance très rapide du coût du transport en commun et surtout, j'imagine, de réduire l'impact financier considérable pour le gouvernement de sa politique d'aide au transport en commun.

Si l'intégration tarifaire nous apparaît plus que souhaitable pour nous, les Lavallois, la modernisation des trains de banlieue ne constitue pas, selon nous, un problème à ce point aigu qu'il faille de toute urgence y pallier, surtout dans la conjoncture économique actuelle.

De toute évidence, M. le Président, M. le ministre, nous ne faisons pas face à un problème de transport mais plutôt, il faut bien l'avouer, à un problème de financement du transport en commun. Nous reconnaissons donc d'emblée que le problème auquel nous devons nous attaquer réside dans la croissance trop rapide du coût du transport en commun et de son impact considérable tant sur le budget du gouvernement que sur le budget des villes qui assument les déficits de fonctionnement des commissions de transport existantes. Si nous voulons ce soir faire oeuvre utile ensemble, il nous faudra d'abord rechercher les solutions aux problèmes du coût du transport en commun et de son financement par les divers

partenaires du milieu. C'est dans cette optique que se situera notre intervention auprès de votre commission.

Établissons d'abord l'état de la situation, c'est-à-dire le coût du transport en commun. Dans son analyse du coût du transport en commun, le gouvernement n'a retenu que le coût global des opérations pour la grande région de Montréal. En effet, si on se réfère à la page 22 du document gouvernemental, le coût global du transport en commun dans la grande région de Montréal, abstraction faite des trains de banlieue, était de 269 000 000 \$ en 1977. Ce coût serait passé à 557 659 000 \$ pour l'année 1981, soit une croissance de 107% en cinq ans. Il nous paraît important de nuancer l'approche gouvernementale en disséquant l'augmentation des coûts pour chaque commission de transport. Il y aurait également lieu de nuancer l'analyse du coût global en fonction du service offert à la population. Enfin, une analyse du coût du transport en fonction des kilomètres parcourus nous semble importante pour bien cerner la situation.

Nous allons, si vous le voulez bien, comparer le coût du transport en commun à la CTL, à la CTCUM et à la CTRSM. Le coût global - je vous réfère immédiatement au tableau 1 de notre mémoire non volumineux qui apparaît à la page 27 - en 1977, le coût du transport en commun pour le territoire desservi par la CTL était de 16 829 000 \$. En 1981, ce coût est passé à 30 045 000 \$, soit une augmentation de 78% en cinq ans. Évidemment, dans le dernier chiffre, j'exclus le transport scolaire exclusif, ce que j'appelle le péril jaune que nous faisons avec majoration de 10% sur le coût des contrats.

Le coût au kilomètre, qui apparaît au tableau 8. En 1977, le coût pour chaque kilomètre parcouru par un autobus de la CTL était de 1,16 \$; en 1981, il est passé à 1,90 \$. Nous estimons, en 1982, qu'il se situe aux environs de 2 \$.

La quantité de services. Les autobus de la CTL ont fourni, en 1977, 14 478 000 kilomètres et, en 1981, nous avons augmenté de 9%, soit 15 756 000. La quantité de services est très importante. Il faudrait la retenir pour fins ultérieures et comparaison de ces statistiques puisque cela démontre le degré du service offert à la population. Nous pourrions dans un deuxième temps analyser le point de saturation de la demande face à l'offre.

À la CTCUM, ce coût qui en 1977 était de 235 934 000 \$ est passé en 1981 à 476 568 000 \$, soit une augmentation de 102%. Au kilomètre, ce qui en 1977 coûtait 1,95 le kilomètre parcouru coûte maintenant 3,09 \$ le kilomètre parcouru, soit une augmentation de 58%. Ces données statistiques tiennent compte du service de la

dette du métro défrayé par la CUM.

Quantité de services. En 1977, la CTCUM, avec son métro et son réseau d'autobus, a offert 120 935 000 kilomètres. En 1981, on a offert 154 109 000 kilomètres, soit 27% d'augmentation en quantité de services. En 1977, à la CTRSM - il faudrait toutefois se défier de ces statistiques puisqu'en 1977 la CTRSM commençait ses activités - le coût du transport en commun pour le territoire desservi était de 8 500 000 \$; en 1981, il est passé à 31 500 000 \$, soit une croissance de 270%. Le coût qui était également de 1,16 \$ le kilomètre est passé à 1,82 \$. Nous voyons que, dans la section nord comme dans la section sud, le coût au kilomètre est à peu près équivalent alors qu'à Montréal, le coût au kilomètre parcouru est beaucoup plus important.

En 1977, les autobus de la CTRSM ont fourni un service de 7 300 000 kilomètres et, en 1981, une augmentation de 135% avec 17 200 000 kilomètres.

Au tableau 7, nous vous montrons un indice d'offre de service puisque, dans l'analyse du coût global du transport en commun, on doit tenir compte du service offert à la population. On peut dégager un indice d'offre de service des commissions de transport en divisant le kilométrage de service offert par la population du territoire desservi. En 1981, alors que la CTCUM offre un service de 78 kilomètres par habitant, la CTL offre 58,7 kilomètres et la CTRSM 55,6 kilomètres. Tout de suite, de là, nous notons qu'avec un service de 35% supérieur strictement au niveau quantitatif, si on ajoutait la densité de la population de la région de la CTCUM, nous nous retrouverions, à Montréal, avec un service deux fois supérieur dans l'offre à ce que nous avons, tant à Laval que dans le territoire de la CTRSM.

Le financement du transport en commun, la contribution des partenaires: Dans un premier tableau portant sur l'évolution de la contribution des partenaires au financement du transport en commun dans la région de Montréal, le gouvernement a choisi de regrouper les données des états financiers des trois commissions de transport existantes ainsi que certains chiffres imputables aux trains de banlieue. Cette synthèse lui permet d'attribuer à la région des conclusions qui ne s'appliquent en réalité qu'à un territoire bien délimité, soit celui de la Communauté urbaine de Montréal.

L'analyse détaillée de ces données par commission de transport, en excluant les sommes attribuables au transport scolaire exclusif et aux trains de banlieue, révèle pourtant qu'en 1981 le gouvernement a contribué pour 26,7% au financement du transport en commun à Laval, pour 28,1% sur la rive sud et pour 43% dans la

Communauté urbaine de Montréal. À l'inverse, les municipalités de la CUM ont contribué pour 25,1% à ce financement, celles de la rive sud à 26,1% et la ville de Laval à 33,6%. Les usagers lavallois et de la rive sud écopent aussi puisqu'ils financent respectivement leurs services à 39,7% et 45,8% alors que ceux de la CUM ne contribuent qu'à 31,9% pour un service supérieur en qualité et en quantité.

Exprimé d'une autre manière, on peut dire que, pour chaque dollar que le gouvernement du Québec a contribué à la Commission de transport de la ville de Laval en 1981 pour fins de fonctionnement et d'immobilisation, l'usager a contribué 1,49 \$ et le contribuable de Laval 1,26 \$, alors que les contribuables des 40 municipalités pourtant desservies par la CTL n'ont rien contribué. Par contre, dans les territoires de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal, l'usager, pour chaque dollar dépensé par le gouvernement, n'a contribué que 0,74 \$ et les municipalités que 0,58 \$. Pour la Commission de transport de la rive sud de Montréal, l'usager a payé 1,63 \$ et les municipalités 0,93 \$ pour chaque dollar que le gouvernement y a dépensé.

Une rétrospective des cinq dernières années révèle que la contribution des contribuables lavallois et de la rive sud a augmenté alors que celle des contribuables de la CUM s'est maintenue en deçà de celle du gouvernement et a diminué d'une manière marquée depuis la réforme sur la fiscalité municipale. De même, dans le territoire de la CUM, la contribution des usagers a constamment diminué pour s'établir, elle aussi, bien en deçà de la contribution gouvernementale alors que, dans les autres territoires, elle est maintenue à peu près stable, bien au-delà de la contribution gouvernementale. La ville de Laval a été la plus pénalisée par la réforme sur la fiscalité puisque sa part du financement est passée de 27,8% à 33,6%.

La contribution relative des différents partenaires au financement du transport en commun, y compris celle du gouvernement, diffère donc sensiblement, selon les territoires des trois commissions de transport. Il nous semble inexact de généraliser en prétendant que la contribution du gouvernement a augmenté à un rythme deux et même trois fois plus rapide que celle des autres partenaires. Cette affirmation ne saurait s'appliquer à la ville de Laval où le gouvernement est devenu le moins important bailleur de fonds au transport en commun.

L'achalandage/rentabilité: On a souvent tendance à conclure que l'achalandage d'un service de transport en commun est proportionnel à l'offre de service et à sa qualité. Conséquemment, la rentabilité d'un

service de transport en commun, par ses revenus autonomes, devrait augmenter en proportion des services offerts. Or, rien n'est moins vrai et c'est là une douloureuse évidence à laquelle nous devons nous rendre. (21 h 30)

Si nous calculons l'achalandage absolu pour la CTL, malgré une augmentation de la quantité des services de 9% entre 1977 et 1979, l'achalandage absolu est passé de 18 450 000 passagers à 18 673 000 passagers, soit une croissance de 1,2%, ce qui signifie, à toutes fins utiles, un degré de saturation, les résidents ayant opté pour des moyens de transport qu'ils continuent de préférer en toute légitimité. Pour la CTCUM, malgré une augmentation de services de 27,4%, l'achalandage est passé de 283 446 000 passagers à 339 651 000 passagers, soit une croissance de 19,8% par rapport à une augmentation de services de 27,4%. Pour la CTRSM, entre 1977 et 1981, malgré une augmentation de services de 135%, l'achalandage est passé de 11 208 000 passagers à 19 133 000 passagers, soit une augmentation d'achalandage de seulement 70,7% par rapport à une augmentation de services de 135%.

Si l'on analyse l'achalandage absolu ou l'achalandage rentabilité, nous devons nous rendre compte, M. le ministre, que si l'on continue à augmenter la qualité ou la quantité de services, il ne sera pas vrai que nous allons retirer des revenus autonomes. Tout ce que cela veut dire c'est que plus nous allons augmenter, plus le gouvernement et plus les municipalités vont être appelés à payer. Si c'est cela un choix politique, acceptons-le, mais il ne faudra pas tantôt se surprendre si la facture arrive à un montant supérieur à celle auquel on s'attend.

En 1977, la CTL avait un achalandage de 1,27 passager par kilomètre parcouru. En 1981, cet achalandage est diminué à 1,18 passager par kilomètre parcouru. Pour la même période, l'achalandage de la CTCUM est passé de 2,34 passagers par kilomètre à 2,20 passagers par kilomètre. À la CTRSM, l'achalandage est passé de 1,52 passager/kilomètre à 1,11 passager/kilomètre en 1981. Donc, une diminution proportionnelle des usagers par rapport à l'offre de services des commissions de transport. Tout cela malgré une carte mensuelle, malgré des tarifs préférentiels pour certaines classes d'usagers.

Nous devons tenir compte, évidemment, et vous pourrez vous référer au tableau 10 de notre mémoire, des revenus d'usagers au kilomètre. On compte deux fois plus d'usagers par kilomètre parcouru à bord des véhicules de la CTCUM, ce qui normalement devrait engendrer le double de revenus de la part des usagers, indépendamment de la qualité du service offert. On observe qu'au contraire la CTL, selon le tableau 10, retire

0,73\$ de ses passagers pour chaque kilomètre parcouru, la CTRSM, en retire 0,78 \$, et la CTCUM seulement 0,96 \$, soit 32% de plus, malgré une offre de services deux fois supérieurs et un achalandage supérieur.

Cette faible différence de revenus au kilomètre parcouru, compte tenu de la forte différence d'achalandage, suppose une disparité d'effort, de la part des usagers, imputable, sans doute, pour une part, à la nature de la clientèle, mais surtout à la générosité de la politique tarifaire dans le territoire de la CUM où le passager adulte, qui jouit d'un meilleur service et d'une correspondance gratuite dans le métro, paye moins que l'utilisateur de Laval ou de la rive sud, et où étudiants et personnes âgées ne payent que le tiers du tarif ordinaire, alors qu'à Laval et sur la rive sud, ils en assument la moitié. Je vous ferai d'ailleurs remarquer, M. le ministre - probablement qu'à cette époque vous étiez encore tout jeune - que je me souviens du temps où on payait les billets d'adulte, à Montréal, 4 pour 0,25 \$, et les billets d'étudiant, 7 pour 0,25 \$, c'était donc un peu plus que la moitié, et aujourd'hui on n'en paye que le tiers. Si l'on continue à subventionner les usagers, il ne faudrait pas que le gouvernement et les municipalités s'étonnent qu'on paye, nous, une plus grosse part, puisque, c'est là l'évidence, la facture, il faut évidemment la payer entre les intervenants.

Le résultat de toutes ces disparités fait qu'en 1981 la ville de Laval a subventionné la CTL à raison de 0,54 \$ par usager, pour chaque transport, pendant que la CTRSM recevait 0,43 \$ des municipalités de la rive sud et que la CTCUM ne touchait que 0,35 \$ des municipalités de la CUM.

À l'inverse, la CTL n'a reçu du gouvernement du Québec que 0,43 \$ par usager, alors que la CTRSM en recevait 0,46 \$ et la CTCUM 0,60 \$. Vous nous pardonnerez la longueur de ces chiffres, M. le Président, mais il s'agit là de faits réels que nous nous devons de rappeler pour la bonne compréhension du dossier. Il ne s'agit évidemment pas d'une approche philosophique mais d'une approche éminemment pratique qui tente de démontrer que, contrairement aux annonces sur la saucisse, "plus on en mange, plus elle est fraîche", dans le cas du transport, plus on en fait, plus on subventionne.

Un sain réalisme s'impose. Si la politique gouvernementale vise une augmentation de la quantité et de la qualité du transport en commun, il ne faudra pas se fier à une hypothétique augmentation de l'achalandage pour en stabiliser les coûts. Bien au contraire, il faudra faire preuve de réalisme et accepter à l'avance une plus forte contribution du gouvernement et des municipalités, à moins, bien sûr, d'augmenter

substantiellement la contribution des usagers.

Une mise au point s'impose. À au moins cinq reprises, le document gouvernemental fait allusion à l'effort fiscal spécial consenti par les contribuables de la CUM pour doter son territoire d'équipements de transport en commun qui servent à l'ensemble de la région. Je vous fais grâce des citations; vous en avez au moins cinq. Je pourrais en sortir au moins vingt des deux intervenants qui m'ont précédé. J'ai même pu rigoler avec mon homologue, M. Des Marais, sur la facture qu'il nous proposait cet après-midi; en fin de compte, elle n'était que de 9 000 000 \$. Je lui ai dit qu'il faut l'envoyer mais que je n'ai pas les fonds pour la payer.

Il faut quand même se rendre compte que la CTL dessert aussi les usagers de la CUM. Évidemment, encore une fois, nous ne nous entendons pas sur les chiffres. Selon nos statistiques et, en fait, selon les statistiques de Origine-Destination de 1978 de la CTCUM, il y aurait 17 600 Lavallois qui utiliseraient le réseau de la CTCUM. Sur 606 924 utilisateurs, cela ne représente pour nous que 2,9% de l'achalandage de la CTCUM. Quand on nous propose une participation avec des effets de débordement de 9%, évidemment, je vais tout de suite demander à mon collègue de réduire sa facture au moins des deux tiers. En contrepartie, sur 35 875 utilisateurs de la CTL, 2112 viennent du territoire de la CUM, soit 5,9% de notre achalandage. En termes d'efforts proportionnels, compte tenu de la grosseur des villes concernées ou des commissions de transport concernées, je pense qu'à Laval nous faisons notre effort et je suis toujours étonné d'entendre des gens venir dire qu'on nettoie des rues. Chez nous, tout le monde est le bienvenu. Qu'on vienne de Drummondville, de la rive sud, de Montréal ou de Québec, nous allons nettoyer nos rues, nous allons les éclairer, nous allons les paver, nous allons les payer et vous serez toujours les bienvenus, chez nous comme dans les centres commerciaux. Nous n'entendons refiler la facture à personne d'autre. Il nous semble tout à fait normal, en autonomie municipale et en gens qui vivent dans une large collectivité - on tente de souder au mieux - de faire chacun chez nous notre effort. Sinon, aussi bien faire une immense municipalité de tout le Québec et puis, tant qu'à y être, débordons-en, mais à ce moment, on va changer de sujet.

Je voudrais aussi vous faire remarquer que la CTL, quant aux effets de débordement, a silencieusement, au cours des dernières années, sans rouspéter, desservi aussi 40 autres municipalités de la rive nord, depuis Terrebonne à l'est jusqu'à Oka à l'ouest - de St-Jérôme, Lachute, on se rend même jusqu'à St-Donat - sans qu'aucune de ces municipalités n'ait participé au déficit

d'exploitation de la CTL. L'effort des Lavallois pour le transport en commun est plus considérable que celui des gens de la CUM. À cet égard, les tableaux 1, 2, 4 et 11 sont suffisamment éloquentes. Il suffirait de vous donner le chiffre que nous occasionne le déficit - il va se situer cette année à tout près de 0,38 \$ pour chaque 100 \$ d'évaluation - pour voir que notre effort est aussi grand, même plus grand que celui des gens de la Communauté urbaine de Montréal.

La contribution du Québec. Le gouvernement du Québec est devenu le principal bailleur de fonds de la CTCUM, soit 43% du financement par rapport à 25% pour les municipalités de la CUM, et les Lavallois ont toujours cette conviction d'être de généreux contribuables de la province.

Il ne faudrait pas oublier non plus les effets de concentration. Les profits que tirent les Montréalais de la présence des banlieusards sur leur territoire et les bénéfices des effets de concentration, notamment au chapitre de l'évaluation foncière, par suite de développements commerciaux, industriels et résidentiels à haute densité, qui se traduisent aussi en nombre et en qualité d'emplois, compensent largement pour les effets de débordement des services de transport en commun qui furent décidés par la CUM, pour les gens de la CUM. D'ailleurs, si je me référais - veuillez me passer le tableau de mon collègue de ce matin - à la page 7 du mémoire produit par M. Des Marais, vous avez une éloquente démonstration des effets de concentration, où vous avez des statistiques qu'il livre lui-même et qui nous donnent très bien ce que cela apporte, un métro, ce que cela apporte, un service d'autobus qui donne deux fois plus de services qu'ailleurs. Alors, je vous le lis: "Ils ont 75% de l'activité économique, ils en retirent 78% des revenus. Ils ont également 78% des emplois, ils ont 73% de l'assiette imposable d'évaluation foncière élargie, 70% des destinations au centre-ville, origine du territoire de la CTCUM". Alors, je pense qu'avec ces évaluations, ces statistiques, les emplois qu'on crée, les achalandages, je ne vois pas pourquoi on vient se plaindre aujourd'hui. D'autant qu'on ne nous a jamais demandé la permission pour construire le métro, pas plus qu'on ne nous l'a demandé pour construire le Stade olympique que nous devons, nous aussi, financer à coups de cigarettes et d'impôts.

Vous nous proposez, M. le ministre, un nouveau cadre institutionnel et je pense que vous avez trouvé une formule originale faisant appel au sens des responsabilités des élus.

Au palier local, la Commission de transport de la ville de Laval, nous avons une juridiction territoriale qui se limite au

territoire de la ville de Laval, les services hors territoire de la CTL proviennent de droits acquis lors de l'expropriation d'un transporteur privé qui amenait un service de transport tant à Laval que dans la région nord. Selon la proposition gouvernementale, la CTL passerait sous le contrôle effectif des élus locaux qui auraient pour responsabilités d'adopter le budget et de définir le niveau de service sur le territoire. Toutefois, l'administration du budget et du service demeurerait la responsabilité de la commission de transport, un corps politiquement autonome. Et également, il convient de le souligner, la tarification, selon votre proposition, relèverait de l'ORT qui pourrait déterminer la tarification.

Nous proposons au gouvernement de municipaliser le service de transport en commun de Laval, et ce, pour des raisons de contrôle démocratique et d'économie administrative. Tant qu'à assumer 100% du déficit de fonctionnement, aussi bien assumer l'entière responsabilité du fonctionnement. Les élus devront ainsi répondre de leur gestion de ces services au même titre que pour les autres services de la communauté. Je vous fais d'ailleurs remarquer que la commission de transport a eu, en 1981, 30 000 000 \$ de services, si j'exclus le service exclusif pour les écoliers, et qu'à notre département de travaux publics, nous avons un budget de 40 000 000 \$. Alors ce serait tout simplement un autre service.

Nous croyons être en mesure, avec les fonctionnaires que nous avons et les fonctionnaires de la CTL, d'établir un service parfaitement adéquat où nous aurions à délimiter nous-mêmes la quantité de services. Nous voulons, évidemment, continuer, comme la CTL le fait actuellement, à déterminer le tarif. Et nous pourrions sans doute tenter d'en diminuer le coût. C'est bien beau d'essayer de partager au moyen de financement, de trouver de nouvelles sources de financement, mais tant et aussi longtemps que les coûts augmentent, cela veut tout simplement dire que la facture augmente et qu'on devra rechercher, comme je l'ai entendu tantôt, des gens qui recherchent constamment des nouvelles sources de taxation ou d'imposition, parce qu'on n'est pas capable d'arriver. Sans doute que cela coûte trop cher pour nous, suite à des décisions gouvernementales sur l'aménagement de notre territoire, d'aller desservir les gens de Saint-François, mais ces gens-là payent une taxe et ils veulent un service. Eh bien, ils passent par la zone rurale et ils parcourent au-delà de 20 kilomètres pour se rendre au premier pont. Il faut continuer à les desservir. Mais il y a peut-être une façon, avec un transport plus léger, de rendre le même service à la population à un coût moindre. Quand on est rendu à payer 2 \$ le kilomètre pour le

service et qu'on retrouve un passager au kilomètre de moyenne, c'est bien sûr qu'on n'arrivera pas, parce que sa contribution est de 0,80 \$. Alors, même si je fais 1,22 kilomètre, je perds automatiquement 1,16 \$ par chaque kilomètre parcouru par un autobus de la CTL. Tentons, soit par le taxi, soit par le covoiturage, soit par des minibus, mais il nous faudra faire preuve d'imagination pour assumer un transport qui réponde aux besoins de la population de Laval qui, je le répète, ne sont pas les besoins de la population de Montréal. Nous n'avons pas la même densité, nous n'avons pas les mêmes habitudes de vie. Les gens qui sont venus à Laval savaient où ils venaient. C'est un choix de vie, et je ne pense pas qu'une politique de transport en commun, même si on voulait l'imposer, change quoi que ce soit chez les gens qui ont choisi de vivre en banlieue.

(21 h 45)

Les conseils locaux de transport. Selon la proposition gouvernementale, les services de transport en commun des municipalités actuellement desservies par la CTL, hors territoire, deviendraient la responsabilité de conseils locaux de transport. Le document souligne que les municipalités régionales de comté pourraient avantageusement servir de base de regroupement de municipalités pour former ces conseils.

Laval n'a aucune objection à ce que les municipalités de la région nord se regroupent pour former un ou plusieurs centres locaux de transport ou une corporation intermunicipale de transport et exercent plein contrôle sur le transport en commun dans leur territoire.

Nous considérons toutefois qu'en toute équité pour les Lavallois, elles devraient d'abord acquérir, à sa valeur actuelle, par expropriation ou de gré à gré, le réseau suburbain de la Commission de transport de la ville de Laval, que nos contribuables ont dû exproprier en même temps que le réseau urbain et pour lequel nous payons encore des taxes. À défaut d'acquisition de cette partie du réseau, ces municipalités devraient être contraintes de négocier un contrat de service avec Laval, à un prix couvrant la totalité des frais d'exploitation engendrés, y compris le service de la dette et les frais administratifs s'appliquant à ce service.

Mais encore une fois, je tiens à le souligner publiquement devant cette commission, il n'est pas question pour nous, à Laval, si nous assumons un service pour les municipalités de la rive nord, de tenter, d'une façon ou d'une autre, de faire un profit. Il n'est pas question pour nous, en offrant un service, de faire un profit à même les gens de la rive nord. Si nous pouvons collaborer et faire oeuvre utile dans une région, nous sommes prêts à assumer pleinement notre rôle. La seule chose,

comme je ne veux pas que les gens de Sainte-Thérèse, de Boisbriand ou de Saint-Eustache paient pour les services des Lavallois, je ne voudrais pas que les Lavallois paient en contrepartie des services pour donner à l'extérieur de la région.

Nous tenons également à souligner que ces regroupements de municipalités devraient se faire à partir d'une volonté locale de regroupement et non pas d'une décision gouvernementale, obligeant les MRC à pourvoir au transport en commun des régions.

Les tarifs locaux: Selon la proposition gouvernementale, les tarifs locaux seraient fixés au palier régional. Quel avantage y a-t-il à ce faire? Pourquoi des élus locaux ne pourraient-ils pas s'assurer que l'usager du transport en commun, dans leur territoire, assume sa juste part des coûts du transport en commun? Des revenus autonomes devraient représenter une partie importante du budget des revenus. Il ne faudrait pas que le contrôle des élus locaux devienne symbolique par suite d'un contrôle régional du tarif applicable au transport local. C'est pourquoi nous proposons que la détermination des tarifs locaux demeurent de juridiction locale.

Le palier régional, je me réfère à l'ORT: l'organisme régional de transport envisagé aurait juridiction sur un territoire correspondant à la région métropolitaine de recensement et serait placé sous le contrôle d'un conseil formé de représentants des municipalités, du gouvernement, avec la différence que les premiers seraient choisis parmi les élus locaux, alors que les seconds seraient choisis par le gouvernement, soit parmi la députation ou parmi les fonctionnaires.

Outre des pouvoirs de planification, de développement et de financement des systèmes de transport à caractère régional, l'organisme déterminerait le niveau de service des systèmes régionaux dont il confierait l'exploitation aux commissions de transport ou à d'autres transporteurs. On lui attribuerait de plus un rôle de coordonnateur de services locaux et régionaux et il lui reviendrait de déterminer le niveau des tarifs dans la région, en plus de redistribuer les revenus et les subventions entre les commissions et les autres organismes locaux de transport.

Le personnel de cet organisme serait constitué d'un regroupement des effectifs du BTM et du Conseil des transports de la région de Montréal. Le document ne le mentionne pas mais, il va de soi qu'il faudrait aussi doter cet organisme d'un important personnel de soutien, tant pour les tâches de secrétariat permanent que de gestion ou de promotion.

En somme, on nous propose une super-structure régionale susceptible de créer des appétits nouveaux, des nouveaux modèles de

transport avec un coût sans cesse croissant que nous n'avons pas, aujourd'hui, les moyens d'assumer comme collectivité. Il n'y a vraiment pas urgence de créer cette nouvelle structure régionale.

Plutôt que d'assumer un rôle hypothétique dans cette structure régionale, nous croyons que Laval aurait avantage à déployer ses efforts, à brève échéance, dans la réalisation d'une intégration tarifaire avec la CTCUM, ce qui représenterait pour nous une amélioration souhaitée pour la population lavalloise.

D'ailleurs, comme le soulignait mon collègue de la CTCUM - nous avons eu une première rencontre et même une deuxième à l'heure du souper - il nous semble que nous pourrions trouver si les élus voulaient bien discuter comme nous l'avons fait entre nous, une formule simple d'intégration. Il sera toujours temps de compliquer les choses.

Si je regarde votre proposition gouvernementale, vous disiez: Bon, provenance de la région A, 27 \$ plus 4 \$ par zone additionnelle, cela donnerait quelque chose comme 39 \$ par mois pour aller au centre-ville de Montréal. Pourquoi ne pourrions-nous pas convenir entre nous d'une carte qui pourrait couvrir et Montréal et Laval, comme cela pourrait couvrir et la zone de la CTRSM et Montréal. Chez nous, le prix est de 39 \$, que Laval absorbe la différence du coût. Nous allons avoir un fonds régional, nous pourrions y puiser, puisque nous y contribuerons; cela peut se faire. Si on calcule même 20 000 passagers par jour, cela ne fait pas une opération de 5 000 000 \$ à 6 000 000 \$, cela fait une opération de 1 200 000 000 \$. Pourquoi se doter d'une superstructure quand l'intégration tarifaire peut se réaliser? À mon sens, avant de parcourir une longue distance, on serait mieux d'apprendre à faire entre nous, les élus, des petits pas dans le transport en commun.

Nous sommes d'avis que COTREM peut continuer à jouer un rôle utile dans sa présente forme, tant au point de vue de la planification des transports au niveau régional que de son rôle de conseiller technique auprès du gouvernement et des administrations locales. Les difficultés qu'il estime avoir connues jusqu'ici tiennent surtout à l'absence de dialogue avec les municipalités dans l'élaboration de ses projets, sans doute à cause de la trop grande autonomie dont lui-même et les commissions de transport qui en font partie jouissent vis-à-vis des municipalités responsables des déficits du transport en commun.

Quant aux travaux d'infrastructure et autres équipements lourds envisagés, qui auraient pu justifier la mise en place d'un organisme régional, nous croyons que l'heure de vérité est arrivée et qu'il nous faut admettre que nous ne pouvons plus nous

permettre de vivre au-dessus de nos moyens.

Les politiques de création d'emplois doivent céder le pas à notre capacité de payer et le niveau d'endettement actuel, tant du gouvernement que des municipalités, exige une très grande parcimonie des investissements dans l'actuel contexte de récession. Aussi, croyons-nous qu'il serait sage pour le gouvernement d'imposer un moratoire sur le projet d'intégration et de modernisation des trains de banlieue dans la région de Montréal, y compris le train CN Deux-Montagnes, et de développement d'un métro de surface.

Le nouveau cadre financier. La proposition gouvernementale avance cinq propositions nouvelles: L'introduction d'une mesure de plafonnement aux subventions gouvernementales et la constitution d'un fonds régional de financement du transport en commun à partir d'une partie des revenus produits dans les postes de péage de la région métropolitaine, d'une taxe spéciale sur certains types de stationnement et d'une partie de la taxe sur l'essence déjà prélevée dans la région de Montréal.

Troisièmement, on nous propose une contribution gouvernementale de 60% pour les équipements à caractère régional assortie d'une contribution de 30% par les municipalités desservies et de 10% par de nouvelles sources de financement régional, c'est-à-dire le financement des non-usagers.

Le financement du déficit d'exploitation des services régionaux serait fait à 70% par les municipalités et à 30% par le nouveau fonds régional de financement. Finalement, le financement à 100% du coût de l'intégration tarifaire entre les réseaux serait fait par le nouveau fonds régional.

Si nous examinons la première mesure, c'est-à-dire celle du plafonnement aux subventions gouvernementales - je n'hésite pas à penser M. le ministre, que c'était là un des buts visés, je pense, par votre action gouvernementale, puisque les coûts sans cesse croissants ne sont pas sans vous affecter - le gouvernement désire plafonner sa contribution au fonctionnement des services de transport en commun de façon que sa subvention ne puisse dépasser la contribution municipale, dans le cas des réseaux locaux, ou le total de la contribution municipale et régionale pour les réseaux à caractère régional.

Nous comprenons cette préoccupation gouvernementale de tenter de limiter la croissance de son budget. Les municipalités ont elles aussi cette préoccupation. Nous avons déjà souligné, dans nos commentaires sur l'état de la situation, les disparités locales quant à la contribution de chaque intervenant. Il nous apparaîtrait souhaitable que le gouvernement établisse par loi ou par règlement des paramètres à la contribution des partenaires, incluant la contribution de l'usager, seul bénéficiaire direct du transport

en commun.

Sous réserve des cas spéciaux que constituent la carte mensuelle, qui a d'ailleurs fait l'objet d'une entente lors de la fiscalité municipale, l'intégration tarifaire, les tarifs spéciaux aux étudiants et aux personnes du troisième âge, ou encore les services spéciaux aux handicapés, selon nous, l'usager devrait contribuer à 50% du coût de son transport. La contribution des usagers des grandes villes nord-américaines et européennes a tendance à dépasser ces 50%. Or, nous avons noté qu'à Montréal, en particulier, et même chez nous, il y a une tendance à la diminution et les usagers ne sont même pas conscients que, pour chaque dollar qu'ils mettent dans la boîte, il y a plus d'un dollar mis par d'autres intervenants.

Nous estimons souhaitable de partager à parts égales, entre le gouvernement et les municipalités, les 50% résiduels des coûts de fonctionnement du transport en commun. La formule que nous proposons aurait pour avantage de maintenir la constance des efforts respectifs des intervenants, de stimuler une meilleure gestion des administrateurs locaux, de rendre les administrateurs locaux vraiment responsables des coûts face aux usagers, de réduire les appétits et de rendre les usagers conscients du coût du transport en commun.

La constitution d'un fonds régional de financement. Nous sommes d'accord avec le gouvernement sur la constitution de ce fonds pour les fins énoncées au document gouvernemental, mais nous ne partageons pas entièrement les buts gouvernementaux sur les sources de ce fonds.

Le péage de la région métropolitaine. Cette mesure demeurera toujours discriminatoire pour la région de Laval et des Basses-Laurentides. Même si l'augmentation du péage autoroutier doit servir au transport en commun, le péage constitue une disparité régionale non justifiable au plan des principes d'équité. Nous n'entendons pas réactiver le débat maintenant que le gouvernement a annoncé sa décision de maintenir l'augmentation en cours. Nous souhaitons vivement toutefois que le gouvernement rescinde dès à présent sa décision quant aux augmentations de péage futures déjà annoncées.

Lorsque le gouvernement retient, comme source majeure de financement régional du transport en commun, une partie des revenus additionnels générés par la hausse des péages sur les autoroutes, on s'aperçoit que, sur une somme de 25 500 000 \$ ainsi générée pour le bénéfice de la grande région de Montréal, les contribuables de Laval et de la région des Basses-Laurentides fournissent la jolie somme de 20 000 000 \$. C'est pourquoi je n'étais pas étonné, au cours de la journée,

d'entendre mes collègues, tant de la ville de Montréal que de la CTCUM, être entièrement d'accord avec péage; autrement dit: Tout le monde veut aller au ciel, mais il semble que personne ne veuille mourir.

Malgré cette disparité au niveau des contributions au fonds régional, nous proposons au gouvernement une formule généreuse de partage des revenus additionnels générés par la récente hausse du péage. En nous basant sur les tableaux de rendement - le tableau 6 qui apparaît à la page 58 du document gouvernemental - nous proposons que 60% des revenus additionnels générés par l'augmentation du péage sur les autoroutes 13 et 15, pour les postes de Laval, Sainte-Thérèse, Chomedey et Boisbriand, soient remis et à Laval et aux conseils locaux de transport de la région des Basses-Laurentides à des fins de financement du transport en commun. La redistribution entre Laval et les conseils locaux de transport pourrait se faire géographiquement, suivant les revenus additionnels générés dans chaque territoire. Que 40% des revenus additionnels ainsi générés dans la région plus haut mentionnée - soit une somme équivalente à 8 000 000 \$ - soient remis au fonds régional de financement. Que les revenus additionnels générés par le péage dans les autres régions soient partagés de la même façon, ce qui apporterait une contribution d'environ 2 800 000 \$ au fonds régional.

Une taxe spéciale sur certains types de stationnement dans les centre-ville de Montréal. Cette source de financement ne respecte pas, selon nous, l'autonomie locale en matière de taxation et constitue une ingérence régionale dans le champ fiscal municipal. Si l'on veut retenir un financement de la part des non-usagers du transport en commun, on pourrait opter, comme solution de rechange à la taxe sur le stationnement, pour un droit additionnel d'immatriculation de 5 \$ pour chaque véhicule de la région, ce qui apporterait un revenu à peu près équivalent de 6 000 000 \$ au fonds régional de financement.

Une partie de la taxe sur l'essence déjà prélevée dans la région métropolitaine. Nous sommes d'accord avec cette source de financement; il faudrait toutefois que la remise du gouvernement, à ce chef, s'ajoute aux besoins du fonds régional de financement, compte tenu des contributions au fonds par le péage et les droits d'immatriculation.

Le partage de la contribution aux dépenses d'immobilisation des équipements à caractère régional. Tout en étant d'accord sur cette proposition gouvernementale, nous nous interrogeons sur la méthode de redistribution entre les municipalités desservies des 30% des coûts d'immobilisation. Cette redistribution se ferait-elle sur la base de la population

desservie, sur le kilométrage de la ligne dans chaque territoire ou encore sur l'évaluation municipale ou sur l'achalandage? Nous croyons que le gouvernement devrait opter pour un principe d'équité qui tienne compte de l'utilité de ce service dans la région concernée.

Quant au financement des déficits d'exploitation, les remarques que nous venons de faire sur les dépenses d'immobilisation s'appliqueraient également.

La structure tarifaire interzonale. La proposition gouvernementale, tout en étant logique dans sa conception, n'apportera, selon nous, que peu de changement en termes d'équité pour les usagers, dont la très grande majorité ne circule que sur de très courtes distances. La complexité du système, le coût d'émission et de contrôle des titres entraîneraient des charges administratives qui dépasseraient, selon nous, les bénéfices que pourraient en recevoir les usagers. (22 heures)

Comment pourrait-on faire comprendre aux contribuables d'une même ville qui contribuent au même taux au déficit d'exploitation du transport en commun qu'ils devront payer plus cher que certains autres contribuables de la même ville pour utiliser le service de transport en commun?

Nous proposons donc que le gouvernement ne retienne que la formule d'intégration tarifaire interréseaux qui accorderait une réduction de prix aux usagers par rapport au système actuel. De plus, afin de simplifier au maximum l'établissement de cette mesure, nous estimons que seuls les usagers réguliers, détenteurs de cartes mensuelles, puissent se prévaloir de ce privilège.

Voilà, M. le ministre, les représentations que nous avons à vous faire sur un document où nous tenons à souligner que Laval est prête à assumer sa juste part dans le transport en commun comme choix régional. Cependant, on ne doit pas nous demander plus qu'on est capable d'en faire, compte tenu de notre population et compte tenu de nos moyens financiers.

Je voudrais également souligner à cette commission que, lors de la dernière assemblée du conseil et peut-être à votre surprise, M. le ministre, il y a eu unanimité sur cet élément. Une résolution a été ajoutée au mémoire, qui se lit comme suit: "Le conseil municipal fait siens les quatre principes suivants avec, en plus, évidemment, le mémoire: le respect intégral de l'autonomie municipale de Laval..." Là-dessus, je ne saurais trop insister, j'ai été un peu rassuré cet après-midi puisqu'il semble que les visées que les gens voulaient avoir sur les 4 000 000 000 \$ d'évaluation...

Vous savez, on fait partie d'une ligue mineure et nous n'avons aucune aspiration à cette grande ligue majeure au sud de chez

nous. Nous sommes contents de ce que nous sommes et nous n'avons aucunement l'intention... Je devrais même vous dire qu'à partir du moment où nous sentirions que l'autonomie municipale de Laval est menacée, si on voulait nous faire entrer dans un grand club, je pense que le lendemain matin la population de Laval serait appelée à se prononcer. C'est une chose à laquelle nous tenons comme à la prune de nos yeux.

Lorsque les gens sont venus s'établir à Laval, ils ont fait un choix et nous ne voudrions pas que d'autres personnes fassent un choix à notre place pour nous réintégrer dans un endroit que nous avons quitté.

Nous faisons également l'unanimité sur une opposition à la création du superorganisme régional de transport quant à sa composition et aux pouvoirs étendus que la proposition gouvernementale lui confère. Cependant, on pourrait rediscuter de la proposition d'un ORT léger. Nous demeurons réceptifs, mais certainement pas à la création d'un superorganisme régional.

Il nous faudrait également un consentement nécessaire des autorités municipales de Laval quant à leur participation au coût des immobilisations à caractère régional et au partage des déficits d'exploitation ainsi qu'à la structure tarifaire interzonale. Ce que nous voulons dire, c'est que nous ne voudrions pas, à un moment donné, à la suite d'un accord entre un intervenant au sud et un intervenant au nord, être pris pour payer quelque chose dont on ne veut pas. Autrement dit, s'il fallait arriver à un ORT, qu'on ait un droit de veto.

Je vous réitère ce que je vous mentionnais sur le train de CN Deux-Montagnes. Tant qu'on n'aura pas fait la preuve chez nous que cela va dépasser les 250 ou 300 passagers, est-ce qu'on devrait absorber le déficit en vertu des 300 passagers ou sur la facture des 4 000 000 000 \$ d'évaluation que nous avons? Cela ne tient pas. C'est une chose que le conseil vous souligne.

Enfin, une révision de la décision gouvernementale de l'augmentation des péages sur les autoroutes, décision que le conseil considère discriminatoire et non justifiable et dont il réclame l'abolition. Il y avait le mot "récente" que nous avons fait biffer, chacun y tenant, d'autres acceptant celle déjà faite, d'autres prévoyant l'abolition. Là-dessus, M. le ministre, vous êtes parfaitement renseigné des différentes positions qui se manifestent chez nous et cette résolution devait être ajoutée au mémoire.

Autrement dit, le respect de l'autonomie de Laval, notre possibilité de dire non si on veut nous imposer une décision; si un ORT était formé, qu'on puisse avoir un droit de veto pour ne pas se voir

imposer un service dont nous ne voulons pas. Nous croyons avoir actuellement à Laval un service de transport en commun suffisant pour convenir à notre population. Nous allons tenter d'en diminuer le coût tout en maintenant une qualité de service.

Je suis à votre disposition, messieurs, pour répondre à vos questions.

**Le Président (M. Boucher):** Merci, M. Lefebvre.

M. le ministre.

**M. Clair:** Oui, M. le Président, je voudrais d'abord remercier le maire de Laval d'avoir accepté de rester avec nous malgré l'heure tardive. J'aimerais dire, dans un premier temps, que pour les onze premières pages de son mémoire, il s'agit d'une analyse très intéressante, comparative des différents paramètres qu'on utilise à l'occasion pour mesurer le coût du transport en termes de passager/kilomètre, de contribution à la taxe foncière, etc. Il y aurait peut-être un certain nombre de choses qu'on pourrait dire pour remettre un peu plus en perspective les raisons qui expliquent, tant du côté historique qu'en termes d'achalandage ou d'effort fiscal consenti pour le service de la dette du métro, pour l'exploitation des réseaux de transport en commun. Je pense que vous vous attendiez surtout qu'on le reçoive comme une information et c'est comme cela que je le reçois, de sorte que je ne le commenterai pas.

Je vais commencer mes questions à la page 11. "Un sain réalisme s'impose." Un commentaire à la page 11. "Si la politique gouvernementale vise une augmentation de la quantité et de la qualité du transport en commun, il ne faudra pas se fier à une hypothétique augmentation de l'achalandage pour en stabiliser les coûts." Ce que je veux dire là-dessus, c'est simplement que l'objectif poursuivi par le gouvernement, en proposant la création d'un organisme régional de transport, ce n'est ni d'ajouter du personnel au BTM ou au COTREM, mais simplement de réunir des institutions et du personnel qui existent déjà et non pas d'aller ajouter de nouveaux personnels. Il s'agit simplement de savoir si les organismes existants doivent ou non passer sous le contrôle des élus. Dans notre esprit, c'est la raison pour laquelle on n'affectait aucun coût à la mise en place de l'ORT puisque c'était constitué d'organismes existants.

D'autre part, le but de l'organisme régional de transport ne serait pas tant de planifier des moyens de transport pour des milliards de dollars, ni de viser une augmentation d'abord et avant tout, mais une coordination, une intégration et une rationalisation des réseaux existants. C'est le premier objectif qu'on poursuivait. Je voulais d'abord dissiper cette pensée dans l'esprit du

maire de Laval; notre objectif n'est certainement pas que ça coûte plus cher, d'ajouter au plan de 1979, mais plutôt de s'assurer que cela puisse se réaliser dans une coordination-intégration-rationalisation-meilleur contrôle des coûts.

Ma première question, j'y arrive. Au niveau du palier local, vous demandez, M. le maire, que la CTL devienne un service municipalisé. C'est donc dire que vous acceptez d'emblée la proposition de remettre aux élus le contrôle du transport en commun de la façon la plus large possible. Sur le plan technique, j'ai de la difficulté à voir les avantages quotidiens que cela devienne un service municipal. Que le conseil d'administration soit composé d'élus locaux, cela peut aller de soi, que le niveau de service soit soumis, dans l'hypothèse où la tarification ne serait pas fixée à un niveau régional, que la tarification soit soumise, que les circuits soient soumis à la décision politique des élus, on y voit toutes sortes d'avantages, mais en faire un service municipal, est-ce qu'en termes d'approbation, de résolution du conseil, de décision quotidienne dans le fonctionnement, vous avez vraiment évalué le pour et le contre pour en venir à la conclusion qu'un service municipalisé serait, de toute façon, préférable et qu'il n'y a pas d'autres moyens d'atteindre le même objectif simplement en termes opérationnels?

M. Lefebvre: Tout dépend, au niveau strictement politique. Bien sûr, comme vous l'avez souligné ce matin, si le ministre et les députés reçoivent les représentations des gens sur le service du transport, vous pouvez vous imaginer que j'en reçois également un peu.

M. Clair: Vous en recevez.

M. Lefebvre: Tout le monde et son père voudraient bien avoir un service d'autobus devant sa porte. Cela s'impose surtout parce qu'ils paient le déficit du transport en commun; donc, tout le monde a droit au service à domicile ou à peu près.

On a également des plaintes, que ce soit un chauffeur qui tombe malade ou l'autobus qui est en retard. De ces choses-là, on en reçoit constamment. Il y a également une chose qui nous a frappés. Au niveau de la ville, nous avons un contrôle journalier des dépenses. On ne peut pas faire une dépense, même l'exécutif... Malgré tous les pouvoirs que nous confère la loi, nous devons, selon les directives gouvernementales, avoir des certificats du trésorier pour avoir à notre disposition les sommes engagées. Ce n'est pas le cas pour la commission de transport. On réalise une chose, c'est qu'un budget, c'est un cadre global dans lequel on doit fonctionner, mais tout comme le

gouvernement, nous devons, en cours d'année, essayer de réaliser des économies budgétaires pour nous préparer à notre prochain exercice financier. Si nous décidons d'une politique d'attrition de personnel, on ne peut pas le faire strictement au niveau du budget, mais on doit le faire en cours d'année, lentement - c'est de même que cela ne paraît pas - et se préparer. On peut également, selon la variation de la conjoncture économique, se rajuster. Je peux vous dire qu'en 1982, on s'est drôlement rajusté à certains postes parce que, alors que des agents économiques nous disaient que la reprise devait se faire à l'automne, elle ne s'est pas faite à l'automne et là on nous prévoit encore pour un an, un an et demi, une conjoncture économique défavorable.

Il faut s'ajuster et il faut penser à ces centaines et peut-être tantôt à ces milliers de gens qui seront en chômage chez nous et qui n'auront plus les moyens de payer la taxe. C'est bien sûr qu'à ce moment il faut agir avec rapidité. Au niveau de la CTM, malgré tout le respect et l'excellente administration qu'ils veulent bien faire, ce sont des gens qui pensent d'abord au transport. Quand ils ont un déficit, c'est plus facile que pour une municipalité, ils le refilent à la municipalité. À titre d'exemple, les chiffres que je vous donnais tantôt pour 1981, ce sont des chiffres de budget. Nous avons contribué au déficit selon le budget, mais nous avons reçu une facture de 1 600 000 \$ que je devrai éponger en 1983. Les méthodes qui existaient, qui sont en train d'être corrigées, étaient drôlement moins efficaces que les méthodes de contrôle budgétaire que nous avons à la ville de Laval. Nous pourrions mettre en commun plusieurs services.

Enfin, il m'apparaît plus important de contrôler, jour après jour, l'exécution d'un budget que de voter un budget. Si les élus peuvent bien adopter... D'ailleurs, on le fait. Remarquez que l'année dernière, à la CTL, le président nous a dit: Écoutez, je ne suis pas responsable du budget qui vous est présenté, c'est mon prédécesseur. On posait des questions, on ne pouvait pas y répondre. Même si cette année on peut y répondre il reste que dans le journalier du budget, c'est lui qui va décider. Comment serons-nous en position d'analyser et de préparer des prochains budgets si on ne le vit pas? On nous reproche souvent de dire que c'est trop facile pour nous de dire: Écoutez un peu, c'est la CTL, ce n'est pas notre chose, c'est le gouvernement qui l'a imposée, cela va bien. Mais il reste que c'est le Lavallois qui paie la taxe, et cette année on va être obligé de subir une augmentation de 0,08 \$. Si je veux maintenir le taux des taxes au même niveau que l'an passé, il va falloir que je coupe. Comme le service de la dette ne diminue pas chez nous, il faut que je coupe

dans le jambon qui se trouve dans le milieu des deux tranches de pain, c'est-à-dire dans les services qu'on accorde aux Lavallois.

En deux ans, la première année on a diminué de 0,235 \$. Cette année, à cause d'une augmentation de 0,10 \$ qu'on va devoir faire au niveau du service de la dette et d'une autre de 0,08 \$, il va falloir que je diminue de 0,18 \$ au niveau des services généraux. Jusqu'à quel point on va pouvoir y aller? On arrive au fond du baril, comme a déjà dit un certain ministre. Je comprends qu'il avait deux fonds, mais chez nous il n'y a qu'un fond. On est rendu là. Moi, je me dis: Bon, tant qu'à se faire taper dessus, aussi bien administrer ce budget. D'ailleurs, en quoi... Cela deviendrait un service comme un autre.

**M. Clair:** M. le Président, juste pour bien s'entendre sur l'objectif du contrôle effectif, réel, complet des élus de Laval sur la Commission de transport de Laval, je pense que la proposition est sans détour là-dessus. C'était simplement à partir de l'expérience vécue à la CTRSM, par exemple, et à la CTCUQ, où, sans en faire des services municipalisés, le contrôle est quand même beaucoup plus effectif, pour ne pas dire total, par les élus que sur la CTCUM... C'était simplement en termes d'exploitation. Je vois les arguments qui sont les vôtres. On va examiner cela quant à savoir quel est le meilleur moyen. Sur l'objectif, on s'entend; même sur le plus grand contrôle effectif réel, on s'entend également là-dessus. C'était simplement, en termes opérationnels, de savoir s'il y avait avantage à faire d'un organisme - un transporteur, c'est un exploitant finalement - la CTL, un service municipal. C'était simplement cela que je voulais soulever parce que l'expérience vécue...

**M. Lefebvre:** M. le ministre, vous savez...

**M. Clair:** Si vous me permettez, - j'aurai peut-être l'occasion d'en rediscuter dès demain, d'ailleurs, avec les représentants du conseil des maires de la rive sud - l'expérience vécue à la CTRSM et à la CTCUQ ici même à Québec ne semble pas nous indiquer qu'il y ait avantage à en faire un service municipal. Je pense que la limite entre un service municipal et le contrôle effectif d'une commission de transport est quand même ténu puisque le plus important, à mon avis, est de savoir qui contrôle réellement dans le quotidien, effectivement, le service de transport en commun, l'évolution de son budget, ses revenus et ses dépenses, etc.  
(22 h 15)

**M. Lefebvre:** En fait, M. le ministre...

**M. Clair:** Oui.

**M. Lefebvre:** Si vous me le permettez, M. le ministre, seulement une réplique là-dessus.

**M. Clair:** Oui.

**M. Lefebvre:** La différence entre la CTCUQ et la CTRSM, c'est que là, vous avez plusieurs municipalités, alors qu'à Laval nous n'en avons qu'une qui forme également une MRC. Chez nous, le préfet se réunit, il se consulte et se décide. C'est à peu près cela, la formule. De toute façon, on a dit que c'était une responsabilité municipale. Si c'est une responsabilité municipale comme le service des incendies, le service de la police et le service des travaux publics, on aura un service des transports et on va l'assumer. Il y aura une gérance. Enfin! pour nous. Parce qu'autrement, la commission de transport demeure une entité juridique qui a des pouvoirs de disposition et des pouvoirs de contracter. À ce moment-là, si vous les mettez sous la tutelle tous les jours, c'est aussi bien d'en faire un service. Pourquoi les maintiendrait-on artificiellement? Autrement, ce serait une tutelle tous les jours de la ville de Laval. D'un autre côté, je me dis: Aussi bien prendre le personnel dont on a besoin dans la CTL pour en faire un service. Prenons les gens du transport. Prenons des spécialistes en la matière. Qu'on les intègre dans notre fonction publique et qu'on fasse avec le transport en commun comme on fait avec le service des pompiers.

**M. Clair:** Vous avez raison qu'en comparant la CTRSM à la CTCUQ, l'exemple n'est peut-être pas bon, parce qu'il y a plusieurs municipalités; mais j'aurais pu donner plutôt à ce moment-ci comme point de comparaison la Corporation municipale de transport de Sherbrooke qui est, je pense, sur le plan financier - sans vouloir fâcher personne - la plus performante de toutes les commissions de transport, de tous les organismes publics de transport, parce qu'il s'agit d'une corporation municipale, mais je vois qu'on est pas mal sur la même longueur d'onde. L'important, c'est qu'on s'entende sur le contrôle effectif.

Il y a une autre question relative à la page 15 en ce qui concerne les services de banlieue de la Commission de transport de Laval. Vous dites qu'il y a deux possibilités. Une première, c'est qu'on vende ces réseaux à des conseils locaux de transport et une autre, c'est qu'on négocie un contrat de service avec la ville de Laval à un prix couvrant la totalité des frais d'exploitation engendrés, y compris le service de la dette et les frais administratifs s'appliquant à ce service. Soit, vous nous donnez deux possibilités. Je l'apprécie. Vous dites: Pour

nous, on ne préfère pas nécessairement l'un plus que l'autre. Je vais avoir deux questions: La première, c'est quand vous dites au paragraphe suivant: "Nous tenons également à souligner que ce regroupement de municipalités devrait se faire à partir d'une volonté locale de regroupement et non pas d'une décision gouvernementale les obligeant à... etc." J'ai deux questions dont la première est la suivante: Si on attend la spontanéité, cela veut-il dire que la ville de Laval est prête, s'il y a un déficit résiduel comme vous semblez le prétendre pour ce réseau de banlieue, à attacher sa persévérance dans le paiement de ce déficit à la spontanéité du milieu des Basses-Laurentides? C'est ma première question. Autrement dit, si vous dites: Que cela vienne d'eux, cela signifie-t-il qu'en attendant, vous êtes prêts à continuer à payer s'il y a un déficit? Ma deuxième question est la suivante: Comment voyez-vous "l'opérationnalisation" de l'implication des municipalités desservies par le réseau de banlieue? Comment voyez-vous leur implication opérationnelle à court terme? La voyez-vous faite par une loi, par une réunion tenue par la ville de Laval avec chacun des corridors de transport, ce qui pourrait être la solution la plus souhaitable, pour moi, en tout cas, du point de vue du ministre des Transports, plutôt que d'imposer quoi que ce soit. Si la ville de Laval dit: Je suis prête à payer tant que je ne les aurai pas convaincus de se former en conseils locaux de transport, je trouve cela très confortable pour moi; mais je ne suis pas sûr que ce soit très confortable pour vous, parce que j'ai l'impression que cela va être difficile de les convaincre "d'opérationnaliser" cela.

M. Lefebvre: M. le ministre, le mémoire qu'on vous présente est global et contient plusieurs propositions. Vous avez sans doute remarqué qu'il y en a une où on vous suggère de remettre localement 60% des revenus additionnels produits par l'augmentation du péage sur les autoroutes 13 et 15. Si le ministre nous dit ce soir que tant et aussi longtemps - et à compter du 1er juillet dernier, puisque nous assumons depuis fort longtemps ce transport des 40 municipalités avoisinantes, - que 60% des revenus additionnels produits seront versés à la Commission de transport de la ville de Laval ou à la ville de Laval, quand on municipalisera le service, eh bien oui, on continuera à assumer le service comme on le fait actuellement sans rien dire à ces gens-là et on attendra leur spontanéité.

Cependant, j'imagine que ce sont là des gens responsables qui, face à la proposition gouvernementale, auront aussi une attitude. Ce que je voulais souligner dans le mémoire, c'est que vous avez dans les MRC, à un moment donné, des municipalités qui n'ont

vraiment pas un besoin, pour l'ensemble de leur territoire, d'un transport en commun. C'est plutôt linéaire, si on pense à Saint-Joseph-du-Lac ou à Sainte-Marthe-sur-le-Lac. Il est bien sûr que ces gens n'ont pas les mêmes besoins que ceux de Sainte-Thérèse, de Boisbriand, de Saint-Eustache ou de Deux-Montagnes. C'est pourquoi je dis plutôt de laisser à ces gens-là, qui ont déjà une certaine cohérence au niveau des représentations comme vous avez dû le remarquer, le soin de décider si oui ou non ils veulent une commission de transport. Enfin, ils se formeront un conseil local de transport. S'ils veulent s'acheter des autobus, j'en aurai à vendre avec chauffeurs et ils hériteront de la convention collective, puis ils feront leur propre transport en commun.

La seule chose qu'on demande: si vous voulez avoir vos lignes et les exploiter, je ne vous livre rien de bien payant, sauf que nous avons été obligés d'exproprier en vertu de la loi et nous avons été obligés de payer quelques millions pour ces franchises au nord de Montréal pour lesquelles nous n'avons pas été indemnisés. C'est une situation d'exception. Nous sommes, semble-t-il, la seule commission de transport du Québec qui ait dû procéder à des expropriations sans recevoir d'indemnités. La CTCUQ, la CTRSM, la Commission des transports de la CTCRO en a reçu.

D'ailleurs, j'ai eu l'occasion, dans une communication que j'ai faite au conseil, et que je vous ai transmise, M. le ministre, de vous le souligner. J'avais suggéré une façon que vous auriez pu trouver de nous rembourser, en fait c'est la déclaration que j'avais faite devant le conseil de ville municipal en disant que les sommes d'argent que le gouvernement a perçues en trop depuis le 1er juillet, qu'il en passe une partie à Laval et ça payerait peut-être une partie des expropriations que nous avons payées pour les gens de la rive nord et pour lesquelles on n'a jamais été remboursé.

En fait, ce que je vous dis, c'est qu'on serait capable, et d'ailleurs aujourd'hui on le fait et on n'est pas mort. On trouve, cependant, que quand des gens nous parlent d'effet de débordement et qui ne font pas de service chez nous, nous sommes drôlement caves; nous de Laval, de faire du service ailleurs sans demander de contribuer au déficit. En fin de semaine, j'allais conduire mon garçon et j'ai vu un autobus de la CTL arrêté à côté d'un abribus magnifique, en fait plus beau que celui qui est à côté de chez moi, et je me disais: Mais ça ne se peut pas, on donne un bon service, et il n'y avait qu'un passager dans l'autobus. On viendra me dire que c'est payant et vous comprendrez que je peux grimacer.

Cependant, on conçoit qu'en donnant ce service-là comme une transaction faite avec Saint-Jérôme que ça nous donne une plus

grande fréquence sur nos propres lignes. Or, l'examen exact, on ne l'a pas fait. Mais, si c'est payant, de toute façon, ce serait payant pour eux, ils pourraient l'assumer. Mais oui, on est prêt à assumer notre... On est équipé actuellement et ce n'est pas à cause d'un... On va continuer à jouer notre rôle dans la grande région, parce qu'on a le sentiment de faire partie de cette grande région de Montréal qui comprend également Laval et les Basses-Laurentides.

Cependant, si on le fait, je demanderais au ministre de participer en nous versant une partie des revenus additionnels, provoquée par la hausse du péage, qui doit, selon le document gouvernemental, être versée aux transports en commun. Comme c'est produit chez nous et qu'on y contribue déjà largement, eh bien, ce sera une façon de payer. J'imagine que, avec les mesures d'économie qu'on pourrait pratiquer là on pourrait même réduire le déficit de la CTL et réduire d'autant la participation gouvernementale.

**M. Clair:** Le seul point que je tiens à souligner là-dessus, c'est que vous partagez notre point de vue voulant que tôt ou tard, il va falloir - c'est, semble-t-il, le contenu de la page 15 - avoir une position quant à savoir comment on partage, s'il en est, le déficit des réseaux de banlieue de la CTR. Quant à l'utilisation du péage pour contribuer au financement du transport en commun à Laval, j'ai indiqué effectivement - on a eu l'occasion d'en discuter - que plutôt que de faire transiter certaines sommes par l'organisme régional de transport, on pourrait envisager de les utiliser rapidement pour le transport en commun à Laval, par exemple, pour l'intégration tarifaire ou d'autres modes de transport plus légers. Cependant, cela a toujours été dans notre esprit que la contribution qui provenait des péages des Lavallois... Je comprends que celle qui provient des gens des Basses-Laurentides pourrait éventuellement servir aux gens des Basses-Laurentides, mais je voudrais simplement clarifier cette question. On parlait de la contribution des Lavallois aux postes de péage pour les Lavallois. Il est certain que c'est beaucoup plus facile à identifier pour Laval que pour les municipalités qui pourraient se retrouver dans un corridor de transport de la CTL banlieue.

Ma dernière question, si vous permettez, concerne le redressement de la quote-part des usagers à 50%. À la page 20, au dernier paragraphe, on dit: "Sous réserve des cas spéciaux que constituent la carte mensuelle, l'intégration tarifaire, les tarifs spéciaux aux étudiants, aux personnes du troisième âge, ou encore aux handicapés, l'usager devrait contribuer 50% du coût." Je peux vous dire que, d'abord, juste avec les cas spéciaux, on vient de disposer d'une

large partie de la facture puisqu'il resterait, si je comprends bien, seulement le tarif unitaire pour endosser 50% du global. Avez-vous évalué le tarif auquel cela vous aurait porté, mettons, pour l'année 1982 ou pour l'année 1983, le passage simple? C'est parce que...

**M. Lefebvre:** Non, je pourrais vous donner la réponse demain, c'est assez facile. Cependant, pour bien nuancer ce que j'ai dit, à mon sens, la contribution gouvernementale au manque à gagner, à cause des cartes mensuelles, provient d'un accord sur la fiscalité municipale. Nous avons cédé des points et vous nous en avez cédé en contrepartie. Alors, il m'apparaît que le passager n'a pas à payer deux fois, c'est déjà fait. C'est une entente que nous entendons vivre avec vous. Je pense que les chiffres qui avaient été avancés dans le cas de Laval se sont avérés plus exacts que dans le cas de la CTCUM; cela ne vous coûte pas plus cher que ce que vous aviez anticipé. Je pense que là, cela va bien.

Pour les étudiants, on fait remarquer que chez nous ils contribuent déjà, comme les personnes âgées, à 50% du tarif, ce qui est déjà supérieur à ce qui est payé à Montréal. Pour le reste, on pense que les 50% du coût devraient être payés par le client. De toute façon, si on regarde le tableau 1, déjà, l'usager à Laval...

**M. Clair:** ...payait 49% en 1977...

**M. Lefebvre:** ...payait 39,7% en 1981. Si vous le mettez à 40% et il paie déjà 0,80 \$, vous n'avez qu'à faire le calcul, ce sont les 4/5. Alors, il faudrait qu'il contribue à peu près 1 \$, ce qui serait un coût beaucoup plus réaliste. C'est, évidemment, une augmentation et je suis sûr que les usagers vont bondir en entendant ce mot, mais il y a une chose, chaque fois qu'on leur cache la vérité et qu'on leur fait accroire que le transport en commun ne coûte pas cher, il y en a un autre qui paie. Si l'on regardait les pourcentages d'augmentation qu'ont subis les usagers au cours des dernières années, alors que l'indice des prix du transport augmentait de 17% et qu'on augmentait la contribution des usagers de 8% en une année, les 9% du manque à gagner étaient transférés et au gouvernement et aux municipalités qui payaient le déficit. Alors, si l'on continue à maintenir la participation des usagers en dessous de l'indexation des coûts de transport, on n'y arrivera pas. Vous savez, juste la taxe additionnelle de 0,06 \$, cela a coûté 600 000 \$ à la CTL l'année passée. Les usagers ne l'ont pas payée, il y a quelqu'un qui l'a payée et cela, c'est à même le budget général de la ville de Laval puisqu'on l'a pris dans notre déficit d'exploitation.

**M. Clair:** D'accord, mais je voulais simplement savoir si vous aviez extrapolé le...

**M. Lefebvre:** Cela s'extrapole assez facilement.

**M. Clair:** D'accord.

**M. Lefebvre:** Si l'on est à 40% et qu'on veut qu'ils paient 50%, on rajoute 20% de plus. 20% de 0,80 \$, c'est à peu près 0,16 \$; donc, cela donnerait un tarif d'à peu près 0,96 \$, à moins qu'on ne réduise les coûts, mais c'est là où on entend agir. On pourrait réduire les coûts de fonctionnement pour que le montant qu'ils paient n'augmente pas autant, n'augmente pas à 0,96 \$, mais peut-être à 0,85 \$ ou 0,86 \$, cela représenterait 50% des coûts, mais, pour cela, il va falloir s'atteler sérieusement à la tâche et commencer à enlever le service de Cadillac qu'on donne dans certaines régions chez nous et qui n'est absolument pas légitime, d'après l'usage qu'on en fait.

**M. Clair:** C'est certainement la meilleure façon de... C'est pour cela qu'on propose des mécanismes qui, nous le croyons, visent à ralentir la croissance des coûts.  
(22 h 30)

**M. Lefebvre:** C'est certain qu'un autobus qui fait 35 kilomètres le soir à vide, cela ne rapporte pas grand-chose à une commission de transport.

**M. Clair:** D'accord. Un dernier commentaire que je voudrais donner.

Quand vous favorisez l'intégration tarifaire entre les réseaux, je vous dirai que ma première réaction spontanée c'est de dire: J'en suis fort heureux. Si la tenue de la commission parlementaire et les travaux qui ont été menés par le gouvernement peuvent amener la CTCUM, la CTL, la CUM et Laval à aboutir à une intégration tarifaire avec l'aide du COTREM et du ministère des Transports, nous en serons fort aise, d'autant plus que les intervenants qui sont venus avant vous aujourd'hui ont pour le moins mis beaucoup en doute l'existence même du COTREM. Si, dans ce cas-là, les services techniques de la partie du ministère des Transports que constitue dans le fond le COTREM sont appréciés par la ville de Laval, je suis convaincu que les personnes qui occupent des postes au COTREM ont été heureuses d'apprendre que leurs services étaient appréciés à Laval.

**Le Président (M. Boucher):** Merci, M. le ministre. M. le député de Laporte.

**M. Bourbeau:** M. le maire, je dois avouer que j'aime bien votre mémoire, surtout la partie qui donne des statistiques

sur le coût des différents services des trois commissions de transport de la région de Montréal. Je pense que ces chiffres sont très révélateurs. On aurait toujours avantage à regarder les chiffres et à écouter le langage des chiffres beaucoup plus que la rhétorique de certains technocrates. Justement, ce qui me frappe dans votre document, c'est qu'en page 3 vous dites qu'il vous apparaît important de nuancer l'approche gouvernementale en disséquant les coûts pour chaque commission. Vous voulez nuancer l'analyse du coût global, etc., et au bas de la page 6 vous reprenez encore l'expression, vous dites: Le gouvernement a choisi de regrouper les données des états financiers des trois commissions ainsi que certains chiffres imputables aux trains de banlieue. Cette synthèse lui permet d'attribuer à la région des conclusions qui ne s'appliquent en réalité qu'à un territoire bien délimité, soit celui de la CUM. Donc, vous semblez insinuer qu'il y aurait eu avantage pour ceux qui ont préparé le document à camoufler un peu les chiffres de façon à donner un tableau d'ensemble pour la région. Or, en disséquant les chiffres par commission de transport, il semble qu'il y ait un problème bien particulier, celui de la CUM, et que les coûts importants du transport en commun à la CUM sont beaucoup plus importants que ceux des deux autres commissions de transport, soit celles de Laval et de la rive sud. Est-ce que vous pourriez commenter cela?

**M. Lefebvre:** Je ne ferai certainement pas de procès d'intention, M. le député. Cependant, j'ai pensé que le gouvernement avait analysé dans son choix régional la grande région de Montréal, mais il est important de nous situer, nous, Laval, là-dedans. Il apparaît évident, si l'on regarde les états financiers de la CTCUM, de la CTL et de la CTRSM - et, vous n'avez qu'à regarder les tableaux 1, 2, 3 et 4 de notre mémoire - qu'indubitablement la participation financière des intervenants varie de place en place.

Il y a une certaine similitude entre la rive sud et Laval, mais Montréal bénéficie beaucoup plus de l'aide gouvernementale. L'usager de Montréal paie moins cher que l'usager de Laval au niveau de son tarif et ce, pour un service deux fois supérieur; c'est bien certain que le déficit va être en conséquence et qu'il y a quelqu'un qui va devoir l'absorber. Comme le gouvernement a pris à sa charge de l'absorber à un certain moment et de dire qu'il finance la carte, qu'est-ce que vous voulez? Quand on décide, on a le droit de décider, mais à un moment donné la facture arrive et on la paie.

Déjà à Laval, quand le gouvernement a fait un choix de transport en commun, c'était son privilège, on a dit: On va en

enlever sur les autoroutes, mais je dois vous faire remarquer que la 440, chez nous, n'est pas encore finie; j'imagine que l'argent a dû être dépensé ailleurs. L'autoroute 19 n'est pas terminée non plus. D'accord, on va se contenter de voies plus modestes et là-dessus je suis prêt à collaborer. Encore une fois, je me dis: Un gouvernement a le droit, le privilège d'avoir une politique et les pouvoirs municipaux doivent s'ajuster en conséquence. On va vivre avec ces politiques, comme on vit avec la politique du zonage agricole chez nous. On va en tirer le meilleur parti possible. C'est d'être réaliste dans une administration municipale. Je n'ai pas à faire de politique provinciale, je dois me contenter de faire de la politique municipale. Cependant, je tenais à souligner au gouvernement qu'il est avantageux de nuancer à certaines occasions puisqu'il apparaît que, dans la CTL et la CTRSM, l'effort des usagers est plus grand, l'effort des municipalités au déficit est également plus grand qu'à Montréal et que des effets de retombées, il y en a aussi parce que les autoroutes, chez nous, nous les payons, nous payons pour les ponts; eux ne paient pas. On ne paie pas sur Bonaventure, que je sache, ou sur l'autoroute du centre-ville, ni sur l'autoroute Décarie, ni sur la route 40, ni sur l'entrée du pont Hippolyte-Lafontaine; chez nous, on paie pour cela.

En plus de cela, le réseau autoroutier qui était déjà prévu dans un grand plan global du gouvernement a été changé pour prendre ces montants et en faire bénéficier la région de Montréal. En plus de cela, dans la réforme sur la fiscalité municipale, la ville de Laval n'en est pas sortie gagnante. En fait, dans les faits - il faut l'admettre et vivre avec ces faits - la réforme a amené que la taxe de vente de nos grands centres commerciaux ne nous rapporte plus rien, même si on avait consenti des investissements énormes pour les créer. Quand on fait des investissements, en calculant sur une subvention per capita et qu'on la perd, cela change le jeu de la fiscalité municipale. Alors qu'on avait 25% de nos revenus qui étaient produits par ces sources, aujourd'hui, on est rendu à 98%, taxes d'origine locale seulement. Il faut se rajuster en conséquence. C'est ce que nous sommes en train de faire chez nous.

**M. Bourbeau:** M. Lefebvre, ce que je trouve intéressant dans les tableaux que vous nous présentez, ce sont les statistiques relatives aux revenus par kilomètre et aux coûts par kilomètre dans les trois commissions de transport. Vous nous apprenez, par exemple, qu'au kilomètre, à Laval, vous récoltez 0,73 \$, la rive sud 0,78 \$ et la commission de transport de Montréal 0,96 \$ par kilomètre et que les coûts au kilomètre sont de 1,90 \$ à Laval,

de 1,82 \$ sur la rive sud - c'est pas mal la même chose - et de 3,09 \$ à Montréal. Donc, il y a un déficit, pour chaque kilomètre qui est parcouru, sur la rive sud, de 1,04 \$; à Laval, de 1,17 \$ et, à Montréal, de 2,13 \$, soit le double en fait de l'ensemble des deux autres. Ce qui veut dire qu'en matière de transport en commun - on le sait déjà, mais il est bon de le rappeler - plus il y a d'achalandage, plus il y a de kilomètres parcourus, plus on fait de déficit. Si on multiplie le nombre de kilomètres, on multiplie encore le déficit. Cela met en doute, évidemment, la théorie de ceux qui disent qu'on va faire des économies d'échelle en privilégiant encore plus ou en tentant de convaincre les gens de prendre le transport en commun. Non pas qu'on doive s'opposer à ce que les gens prennent le transport en commun ou peut-être même doit-on le favoriser, mais il ne faut quand même pas prétendre qu'il y a des économies d'échelle à faire du transport en commun, puisqu'à chaque fois qu'on fait un kilomètre de plus, on fait un déficit plus important. Je ne sais pas si vous êtes d'accord avec cela, je voudrais avoir vos commentaires.

Également, n'y a-t-il pas lieu de tirer la conclusion, quand on regarde les chiffres que vous nous présentez, qu'en ce qui concerne la commission de transport de Montréal, le gouvernement contribue plus à la CTCUM que sur la rive sud et à Laval, en proportion, en pourcentage? À Montréal, l'achalandage est deux fois plus élevé que dans les deux autres commissions; l'offre de services à Montréal est 35% plus grande, comme vous le mentionnez. Par contre, le coût au kilomètre est d'une fois et demie plus élevé avec le déficit dont je viens de parler, malgré ces avantages. Quelles conclusions doit-on tirer, d'après vous, de ces statistiques en ce qui concerne les coûts énormes du transport à Montréal, malgré ces avantages dont on vient de parler? D'après vous, quelles sont les raisons qui font qu'à Montréal, cela coûte plus cher que sur la rive sud ou à Laval?

**M. Lefebvre:** Votre question comporte plusieurs volets. D'abord, quand on parle d'économie d'échelle, on pourrait à l'occasion parler de perte d'échelle. C'est une chose dont les industriels sont parfaitement au courant. Si je produis 5000 lames de rasoir qui me coûtent 0,10 \$ et que je vends 0,05 \$, la journée où je déciderai d'en produire 20 000 et si elles me coûtent toujours... Elles peuvent peut-être me coûter 0,045 \$, je fais une économie d'échelle, c'est-à-dire si elles me coûtent 0,095 \$ et si je continue à les vendre 0,05 \$, je vais perdre juste un peu plus. C'est d'ailleurs la cause de plusieurs faillites puisque la multiplication de profits, entraîne des grands

profits et la multiplication de pertes entraîne des grandes pertes.

Quant au coût au kilomètre, je pense, pour une chose, que la vitesse y est pour beaucoup. La vitesse de croisière à Montréal est sans doute beaucoup plus lente qu'à Laval. C'est bien sûr que quand on prend notre zone agricole chez nous en venant de Saint-François, le kilométrage, si on dit qu'on économise je ne sais combien de millions, si on faisait un mille à l'heure de plus, je suis sûr que le gars chez nous s'en vient à pleine vitesse. Il n'a pas de problème, de toute façon, il n'a que des vaches à rencontrer. Il n'y a pas de problème là-dessus. Mais, c'est peut-être une des raisons. On a également, dans le centre-ville, des congestions qu'on ne connaît pas à Laval. Nous, on connaît une congestion quant aux ponts aux heures de pointe, mais le reste de la journée, la circulation à Laval, pour ceux qui connaissent Laval, cela va quand même assez bien. On n'a pas ces problèmes.

C'est bien sûr, et cela je le maintiendrai toujours, le transport en commun, quand on parle de rentabilité, cela me fait toujours sourire. C'est un service qui coûte cher. C'est comme dire aux gens: Vous savez, on est équipé pour les maladies au Québec puis cela ne coûte pas cher. Eh bien, plus on va être malade, plus cela va coûter cher; plus il va y avoir de gens hospitalisés et plus le ministère va payer pour les hôpitaux; plus on va fournir de transport en commun, plus cela va nous coûter cher. À partir du moment où l'utilisateur ne paie pas 100% du coût, qu'on ne fasse pas d'erreur, plus il va y avoir d'utilisateurs, plus cela va coûter cher. Cela m'apparaît d'une évidence claire. Vous me permettez cette expression, M. le ministre.

M. Bourbeau: M. Lefebvre, cet après-midi, en questionnant le président du comité exécutif de la CUM, j'ai noté qu'il utilisait abondamment l'expression "effet de débordement". Le ministre également a fait usage de cette expression-là à quelques reprises et je lui ai demandé une définition de ce qu'étaient les effets de débordement. Je vois que dans votre mémoire, vous nous présentez un nouveau phénomène; personnellement, je n'avais jamais lu cette nouvelle expression-là. Vous parlez des effets de concentration, et d'après ce que je peux voir, c'est la contrepartie des effets de débordement. Alors, je me dois, pour être très équitable, de vous demander également de nous expliquer ce que sont les effets de concentration et, d'après vous, est-ce qu'ils annulent les effets de débordement dont se plaignent les gens de la CUM?

M. Clair: Ceci étant dit sans aucun préjugé préalable, n'est-ce pas?

M. Bourbeau: Non, sûrement pas, M. le ministre.

M. Lefebvre: Vous me permettrez de vous rappeler les paroles d'un collègue de la rive sud, le maire de Longueuil qui, lorsqu'il parle de sa participation au déficit, de sa contribution au métro, trouve toujours que c'est trop cher, mais lorsqu'il parle des revenus, il trouve toujours que le métro est un excellent investissement chez lui. Vous l'avez d'ailleurs souligné. C'est bien sûr que si on avait dans le centre-ville de Laval une bouche de métro - et moi, je suis bien conscient que les gens de Montréal ne sont pas prêts à nous concéder un métro; on n'est d'ailleurs pas prêt à l'acheter pour l'amener jusqu'au centre chez nous, remarquez - nos centres commerciaux prendraient une immense valeur. Pour ceux qui ont connu la ville de Montréal, et je l'ai connue, je suis un ancien Montréalais, d'ailleurs, j'étais dans Maisonneuve, madame, que je connais probablement autant que vous pour y avoir vécu 27 ans de ma vie, on n'a qu'à voir les développements qui se sont faits à cause du métro pour comprendre l'augmentation de l'évaluation. Il y a des choses qui ne seraient pas possibles à Montréal sans ce métro-là. Il y a des gens qui avaient vu juste.

Vous n'avez qu'à prendre Saint-Denis, vous n'avez qu'à prendre les grandes bâtisses, vous n'avez qu'à prendre le centre-ville, cela en est des effets de concentration. Vous n'avez qu'à prendre les jobs, vous n'avez qu'à prendre les magasins qui fonctionnent, cela en est des effets de concentration. Malheureusement, M. le député, je ne suis pas capable des les comptabiliser. Cependant, je me dis que quand on a pris cette décision de construire un métro, on devait savoir ce qu'on faisait. Pourquoi vient-on aujourd'hui demander aux gens qu'on n'a pas consultés d'aider à le payer? De toute façon, ils payent la publicité: "prends l'autobus, prends le métro." Que veulent-ils? Que rendus à Henri-Bourassa les gens de Laval ne puissent pas entrer ni dans le métro ni dans l'autobus? Qu'ils mentionnent alors dans leur publicité: à l'exception des gens de Laval, et là on va les comprendre. Quand on ne représente que 2,9% de l'achalandage du réseau de la CTCUM, je pense que c'est un effet additionnel. Le réseau sera exactement le même, nous ne faisons que le rentabiliser. Si, d'ailleurs, des gens de Montréal pouvaient un jour se décider à venir plus à Laval et à utiliser plus notre service, je n'ajouterai pas d'autobus, j'aurai un peu plus de contribution de la part de l'utilisateur et cela réduira d'autant mon déficit, mais cela demeurera toujours une expérience déficitaire.

(22 h 45)

En fait, ma définition des effets de débordement - c'est sans doute un bonhomme très intelligent qui a trouvé cette formule -

c'est faire payer par d'autres des services qu'on se donnait et qu'on ne voulait pas se payer. On a totalement oublié les effets de concentration. Bien sûr on est parti de Montréal et on a eu des effets de débordement sur le territoire de la CUM. Ceci étant fait, on a calculé "le pot" et on a dépensé en conséquence et même un peu plus. Aujourd'hui, on regarde si à côté il n'y en aurait pas. Évidemment! Une évaluation de 5 000 000 000 \$ sur la rive sud et de 4 000 000 000 \$ sur la rive nord, cela devient intéressant.

On aimerait tout simplement qu'on considère que des effets de débordement il y en a dans bien d'autres choses aussi, il y en a dans d'autres services. On a un effet de débordement chez nous en purifiant l'air de Montréal avec notre zone agricole. On a des effets de débordement parce qu'on leur fournit du brocoli, des carottes, des patates et des choux; cela ne rapporte pas bien gros à l'hectare en ce qui concerne l'évaluation. Les gens de Montréal les mangent comme les nôtres et cela est un effet de débordement. On paye des taxes comme d'autres et on a les gens les plus en santé à Laval, selon les statistiques gouvernementales. On devrait demander une ristourne aux gens de Montréal, j'imagine, parce qu'on est moins malades qu'eux. C'est à peu près cela les effets de débordement. On va vous polluer. On a parlé des autobus qui allaient virer là. Je vous fais remarquer que, quant à la pollution, vous savez qu'il n'y a pas de mur élevé entre la ville de Laval et la ville de Montréal. Si j'ai quitté l'est, ma pauvre madame, c'est parce que je connais ce que c'était la pollution. C'est cela que j'ai décidé de quitter. C'est un choix de vie, c'est un choix de qualité de vie. Vous remarquerez, je le dis avec plaisir, qu'à Montréal on est en train de changer des choses et je suis heureux de le constater. On est en train de changer la qualité de vie et sans doute à cause de cela y a-t-il des gens que je ne pourrai pas attacher à Laval. S'ils veulent retourner à Montréal, ils retourneront de leur plein gré, c'est un choix d'une personne libre, dans un pays libre, comme le choix du mode de transport. Avant de parler de transport en commun il faut parler de transport et celui qui sort de son bungalow, il a sa voiture devant la porte. On ne pourra pas imposer aux Lavallois, dans des secteurs où ils ont trois voitures par famille, de prendre le transport en commun, cela ne se fera pas, il faut être réaliste aussi.

**M. Bourbeau:** M. Lefebvre, c'est à la mode les Lévesque, ces temps-ci, ils sont toujours au sommet d'ailleurs. La représentante de la ville de Montréal, tout à l'heure, ainsi que le président de la CUM ont parlé de la possibilité ou de leur souhait de faire un partage des coûts de la CTCUM,

incluant le métro, à la grandeur de la grande région métropolitaine. Je pense que vous avez évoqué tout à l'heure cette possibilité. Quelle serait votre réaction si le ministre nous annonçait qu'il entend répartir les coûts du métro par exemple, à Laval et sur la rive sud?

**M. Lefebvre:** Le lendemain, ce serait certainement un référendum chez-nous, parce que la jolie facture que mon collègue m'a laissé entrevoir tantôt - d'ailleurs, on en a causé: il a dit "on ne blâmera pas un gars de l'essayer" - c'est 9 000 000 \$, qui viendraient s'ajouter aux 14 000 000 \$ actuels. Vous m'excuserez l'expression peu parlementaire, mais cela n'a pas d'allure.

**M. Bourbeau:** La taxe sur l'essence: tout à l'heure, vous y avez fait allusion. Cela m'a fait sursauter d'ailleurs. Pourriez-vous me répéter: l'augmentation de la taxe sur l'essence qu'on a connue à l'automne dernier, cela a occasionné une hausse additionnelle de combien de dollars chez vous?

**M. Lefebvre:** CTL, 600 000 \$.

**M. Bourbeau:** Pour une année?

**M. Lefebvre:** Bien oui, 9 000 000 de litres d'essence, ce qui est la consommation. C'est marqué dans le rapport financier. Alors, multipliez cela par 0,06 \$, cela donne 54; puis ajoutez les autres coûts en électricité, cela donne 600 000 \$...

**M. Bourbeau:** Il me semblait que, lors de l'étude de la loi 37, on avait dit qu'il n'y avait pas de conséquence pour les commissions de transport. Peut-être que j'avais mal compris.

**M. Clair:** On n'a jamais dit cela. On a simplement dit que le pourcentage représenté... le 600 000 \$ sur le budget de la CTL, c'est combien?

**M. Lefebvre:** 30 000 000 \$.

**M. Clair:** Alors, dans le cas le plus élevé cela représentait 1 1/2% du budget total de la commission de transport, de toutes les commissions de transport. On n'a jamais prétendu que les commissions de transport... que ça n'avait aucun effet. J'ai d'ailleurs répondu à des questions que vous m'avez vous-même posées à l'Assemblée nationale sur ce sujet.

**M. Bourbeau:** Ma souvenirance, c'est que vos réponses avaient fait paraître le coût comme étant très minime. C'est peut-être seulement un petit pourcentage du budget de la commission, mais c'est sûrement un plus

gros pourcentage du coût de l'essence de la commission, certainement plus. Tout à l'heure, vous avez parlé du partage des revenus additionnels du péage sur les autoroutes. Vous en parlez d'ailleurs à la page 22 de votre mémoire et vous demandez au ministre de vous verser 60% des revenus additionnels générés par l'augmentation du péage et si je me souviens bien, à un moment donné, lors d'une conférence de presse, vous avez évoqué la possibilité que le ministre vous verse 50% des revenus additionnels. Il y avait eu des tractations, des négociations, je pense. Ce n'est pas vraiment clair dans mon esprit. Est-ce que, effectivement, il y a une entente entre le ministre des Transports et la ville de Laval pour le partage de ce montant?

**M. Clair:** Je pense que la question s'adresse davantage à moi qu'au maire de Laval. Ce que j'avais dit à ce moment, c'est que j'étais et je le suis toujours d'ailleurs, disposé à envisager qu'une somme correspondante jusqu'à concurrence de 50% de l'augmentation du péage payé par les Lavallois serve au financement des transports en commun à Laval, non pas en modifiant le programme de transport, de subventions, d'aide au transport en commun tel qu'il existe, mais plutôt pour de nouvelles initiatives et principalement pour deux d'entre elles: d'abord, l'intégration tarifaire, puisque cela fait déjà partie de la politique gouvernementale d'aller vers l'intégration tarifaire, puis, sur des moyens de transport moins coûteux, cela va faire plaisir, comme par exemple, une expérience de taxi collectif enclenchée à Laval. Maintenant, j'avais dit: Jusqu'à concurrence de, je pense que cet après-midi même, à la suite de cette entente de principe, des gens de Laval et du ministère des Transports se rencontraient afin d'explorer diverses possibilités à cet égard.

**M. Bourbeau:** Comment allez-vous...

**M. Clair:** Alors que maintenant, si je comprends bien la proposition du maire de Laval, c'est d'en réclamer 60%, il appelle cela une généreuse contribution et...

**M. Lefebvre:** Si vous me permettez une légère nuance, M. le ministre, c'est que vous aviez parlé, lors de cette entrevue, d'un généreux partage et on vous avait...

**M. Clair:** ...

**M. Lefebvre:** ... demandé ce que c'était pour vous un généreux partage, vous avez dit: Cela commence à 50%. Et j'ai lancé un chiffre, si votre adjoint s'en souvient, de 60%. On a dit: Il serait toujours temps de négocier. À cet égard, M. le député, les

0,25 \$ additionnels devaient servir au transport en commun. Quant à moi, j'avais suggéré qu'une partie reste pour les Lavallois et que l'autre partie aille pour le transport en commun de la grande région de Montréal. Si ma mémoire est exacte et fidèle, c'est cela. C'est pourquoi, je proposais aujourd'hui, 60% demeurant à Laval, de toute l'augmentation du péage, 40% irait à l'ORT. Maintenant, si on me donne quelque chose de Montréal... Je pense que les 0,25 \$ additionnels - c'est là la position que j'avais exprimée à M. le ministre - devaient demeurer pour le transport en commun et j'avais mentionné que ce qui venait de Laval devrait rester à Laval. On a parlé de partage, à ce moment je pense que cela pourra se compléter, mais toujours en disant que quant à nous, cela demeurerait une disparité régionale d'importance.

**M. Bourbeau:** Moi, je n'ai absolument pas d'objection à ce que le ministre soit particulièrement généreux envers les gens de Laval, pour autant que cela n'enlève rien aux autres contribuables, que cela ne fait pas payer davantage les autres contribuables de la région métropolitaine. Mais, est-ce que cela veut dire que la même proposition serait faite à toutes les autres municipalités où il y des postes de péage, par exemple à Chambly et sur l'autoroute des Cantons de l'Est? Est-ce que vous avez l'intention de faire le même...

**M. Clair:** Non, d'abord, c'est bien indiqué dans la proposition. C'est parce que le député ne se souvient pas de la lecture qu'il en a fait. On n'a jamais envisagé l'utilisation de tous les postes de péage qui existent déjà pour le financement du transport en commun, il s'agissait essentiellement des postes de péage situés dans la région métropolitaine de Montréal. Alors, c'est évident que la réponse à votre question, c'est non. On n'a jamais envisagé de financer le transport en commun à Sherbrooke avec le dernier poste de péage à Granby, à Bromont ou aux environs. La réponse, c'est non.

**M. Bourbeau:** Finalement, sur la même question, dans la proposition gouvernementale, on estimait que les revenus provenant de cette source, c'est-à-dire le péage autoroutier, plus l'essence, plus la taxe sur le stationnement, produiraient environ 57 000 000 \$ et que c'étaient les montants requis pour financer l'intégration tarifaire et les coûts de l'organisme régional. Est-ce que le fait que vous soyez d'une telle générosité envers la ville de Laval ne causera pas un manque à gagner dans le plan financier d'ensemble?

**M. Clair:** Non, parce que nous finançons

autrement des objectifs déjà inscrits dans le projet de réforme. Autrement dit, ce que nous proposons, c'était que l'intégration tarifaire soit financée à 100% par des sources de revenus régionales. Dans le cas de Laval, puisque c'est une volonté de l'administration municipale de Laval, du gouvernement du Québec et du ministre des Transports du Québec d'en venir au plus tôt à une intégration tarifaire, ce dont nous avons convenu, plutôt que d'attendre la mise en place d'un organisme régional de transport qui serait éventuellement mandaté pour mettre en marche l'intégration tarifaire, c'est d'utiliser maintenant les sommes disponibles pour la réaliser le plus vite possible. C'est verser plus tôt et à quelqu'un d'autre des sommes qui devaient être versées à quelqu'un d'autre, mais pour exactement les mêmes fins. Alors, cela ne crée pas de déséquilibre dans notre proposition à ce point de vue là.

**M. Bourbeau:** Un dernier point, M. le maire. Vous parlez dans votre mémoire de la municipalisation du service de transport en commun à Laval. Je peux vous dire, à titre tout à fait personnel, que j'endorsse votre proposition. Je dois dire à ce sujet que le ministre, tout à l'heure, a parlé de l'expérience de la CTRSM et de la CTCUQ. Je ne suis pas très familier avec la CTCUQ, mais, en ce qui concerne la CTRSM, je ne vois pas pourquoi le ministre a utilisé cet exemple pour indiquer que cela ne serait peut-être pas une bonne décision en ce qui concerne Laval. Même si ce n'est pas une seule municipalité, l'expérience a prouvé qu'à partir du moment où les élus municipaux ont réussi à mettre la main dans l'administration courante, si je puis dire, cela s'est traduit par un redressement sérieux de la situation financière et du contrôle budgétaire. Si nous suivons cet exemple et que nous le poussions un cran plus loin, je pense - à plus forte raison si la municipalité réussit à en faire un service municipal - que le contrôle sera encore meilleur. L'exemple de la CTRSM pourrait être encore poussé un échelon plus loin en donnant un contrôle plus efficace à la municipalité du transport en commun à Laval.

Quant à moi, je pense à l'exemple de Sherbrooke que le ministre a évoqué tout à l'heure, qui est une corporation municipale de transport. Le ministre a dit que c'était la commission la plus performante - j'emploie ses paroles - effectivement, c'est celle qui obtient les meilleurs résultats, et pourtant c'est une commission qui est sous le contrôle très direct de la municipalité de Sherbrooke. Donc, je pense que la preuve est faite que plus une commission de transport est sous le contrôle direct des élus, plus elle est performante et plus ses résultats sont meilleurs. C'est un argument important pour

justifier votre suggestion que la CTL devrait être municipalisée. Je suis convaincu personnellement, pour avoir une expérience dans ce domaine, que, si vous réussissiez à obtenir du ministre cette concession, vous pourriez effectivement obtenir des résultats intéressants en ce qui concerne les coûts du transport en commun à Laval pour le plus grand bénéfice de vos usagers. Enfin, je termine en disant que je tiens à vous féliciter pour la présentation de votre mémoire et je demeure à votre disposition, de même que les membres de l'Opposition, si jamais vous voulez pousser un peu plus loin la réflexion. Merci.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Vimont.

**M. Rodrigue:** M. le Président, en premier lieu, j'aimerais d'abord saluer les dirigeants de ma municipalité, les gens de Laval, qui, à mon sens, ont présenté un mémoire qui s'attaque à un certain nombre de problèmes qu'on peut percevoir dans le domaine du transport en commun. Ils l'ont fait avec un sens pratique qu'on doit louer. Cela dénote un peu la conscience qu'ils ont de l'importance du transport en commun à Laval, puisqu'il y a une trentaine de milliers de nos concitoyens qui, à chaque jour, utilisent ces services, dont un peu plus de la moitié se dirigent vers Montréal avec tous les problèmes d'interface que cela peut causer.

(23 heures)

J'avais préparé un certain nombre de questions. Le ministre a déjà touché une partie d'entre elles et, étant donné l'heure, je me limiterai à un aspect que je voulais souligner. C'est celui qui a trait au nouveau cadre institutionnel et, en particulier, à l'introduction d'un palier régional. Vous avez mentionné qu'un ORT décisionnel, tel que présenté, vous semble difficilement acceptable pour Laval. D'autant plus que vous semblez avoir des craintes quant aux intentions du projet de réforme en ce qui a trait à la dette du métro ou aux prolongements futurs du métro. Pour cet aspect-là, et c'est une question particulière sur laquelle je fais une parenthèse, il est évident, quant à la dette antérieure du métro, que le projet de réforme ne prévoit aucunement que cette dette puisse être, en partie, assumée par les Lavallois. Ce métro est construit et la dette restera sur le territoire de ceux qui l'ont construit.

Quant aux extensions futures du métro, il n'est pas non plus dans l'intention du projet de réforme proposé de faire assumer une partie des coûts par les gens de Laval si le métro ne se rendait pas à Laval. Les seules circonstances où le projet de réforme permettrait d'imposer une partie des coûts du métro à Laval seraient dans le cas où les

autorités de Laval auraient obtenu une extension du métro sur leur territoire. Et les coûts que Laval aurait à absorber à ce moment-là, toujours en vertu du projet de réforme, seraient strictement pour la partie du métro qui aurait été construite sur son territoire. Je pense que, sur ce sujet, le projet de réforme est clair et les tableaux qui apparaissent à la fin me semblent assez explicites sur cette question.

Mais revenons-en à la question de l'ORT. Vous avez mentionné que vous étiez prêt à discuter d'un ORT léger; c'est l'expression utilisée par M. Des Marais un peu plus tôt dans la journée. Quelle serait sa fonction? Selon vous, quel serait son rôle? Jusqu'où seriez-vous prêt à aller sur le plan de l'intégration dans un ORT? Enfin, qu'est-ce que c'est, pour vous, un ORT léger?

M. Lefebvre: Cela veut dire une table à laquelle viendraient s'asseoir des élus pour discuter valablement des problèmes auxquels nos populations sont confrontées. Nous discussions tantôt, M. Des Marais, M. Parent et moi-même, d'intégration tarifaire, qu'il y a moyen de décompliciter des choses. Actuellement, quand c'est la Commission de transport de Laval qui transige avec la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal et avec la CTRSM, cela veut dire que les élus, à toutes fins utiles, sont écartés et que, en toute déférence pour nos fonctionnaires ou pour nos dirigeants, ils n'ont pas la même perception que celle de nos élus qui, eux, se doivent de l'avoir d'une façon journalière, sinon notre sécurité d'emploi en prendra un coup. Cela veut simplement dire que nous ferons face aux problèmes auxquels nous devons faire face. Quel est mon problème de transport? Je dois, matin et soir, transporter des gens de Laval vers Montréal; cela est une réalité. Je dois également transporter des gens à l'intérieur de Laval et cela est un problème différent. Dans le courant de la journée, j'ai des activités de transport qui sont différentes de mes activités d'heures de pointe puisque nous sommes une banlieue.

Jusqu'à maintenant, il n'y a pas beaucoup de régional là-dedans. Sauf l'intégration tarifaire qui, comme vous le savez, puisque vous êtes député de la région, est souhaitée par la population. Cela a d'ailleurs été un des éléments importants de notre programme électoral. On a dit qu'on prendrait des moyens. On ne prendra pas tout un train de mesures en même temps. On les digérera une à une. On a commencé par une voie réservée et, dès le moment où on est entré en fonction, on s'est attelé à la tâche et, d'ici quelques jours ou quelques semaines au plus, cela sera une réalité. On a investi de l'argent, COTREM y a participé, la CTL y a participé et la ville de Laval y a participé, et nous serons en mesure de la

réaliser.

J'étais bien heureux d'entendre Mme Sentenne, de Montréal, nous dire qu'on pouvait y aller avec le pont, parce que le pont Viau, si on pouvait l'utiliser à sens unique le matin et à sens unique de l'autre côté le soir, si on pouvait se rendre jusqu'à Henri-Bourassa, ça pourrait dégager drôlement le pont, puisqu'il y a un minimum de circulation en sens inverse. Cela devient régional et il me semble qu'on pourrait s'asseoir et discuter régionalement de ce problème, ce n'est quand même pas compliqué, c'est un pont et un bout de rue entre Henri-Bourassa et le pont Viau, et ça dégagerait la circulation. C'est ça un ORT léger, c'est une table de concertation où des élus pourraient se rencontrer.

Mais tant qu'on n'aura pas fait la preuve qu'il y a impossibilité pour les élus de se rencontrer... Il est bien sûr que j'ai peur d'un gros superorganisme décisionnel où on aurait trois voix sur trente et une. Voyez-vous, vous nous rassurez sur la non-participation de Laval au déficit, mais j'ai vu une facture aujourd'hui et j'ai entendu la représentante de Montréal parler également des effets de débordement. On commence à être chatouilleux, on a l'épiderme un peu sensible à ça.

**M. Rodrigue:** Moi, je vous parle de l'intention du gouvernement telle que consignée dans son projet de réforme.

**M. Lefebvre:** Vous ne nous blâmez pas, M. le député, d'avoir peur de la convoitise, comme ça pourrait peut-être être payant pour le maire de Laval, aujourd'hui, de dire: Bon, d'accord pour les effets de débordement, ce sont des effets de débordement très nets sur la rive nord, chez nous, et allons chercher un joyeux 2 000 000 000 \$ d'évaluation qui traînent là, allons-y, payons-nous et je vais diminuer le déficit chez nous en prétendant des effets de débordement.

**M. Rodrigue:** Cette table de concertation, est-ce que vous la voyez comme un organisme institué et permanent, en autant que les choses peuvent être permanentes dans ce domaine?

**M. Lefebvre:** Il est vrai que je suis un bien jeune politicien, mais je demeure convaincu que des élus qui se rencontrent et font preuve de bonne foi peuvent régler assez facilement les problèmes qui les confrontent.

**M. Rodrigue:** Est-ce que vous la voyez plutôt sur une base ad hoc?

**M. Lefebvre:** On pourrait le faire une fois par mois...

M. Rodrigue: Mais, enfin, je ne parie pas de fréquence.

**M. Lefebvre:** Ce n'est pas une question de fréquence, c'est une question de besoins. Moi, je me sens bien libre, on s'est rencontré avant aujourd'hui, j'ai rencontré les maires de la rive nord, j'ai rencontré les maires de la rive sud; on a l'UMQ où on se rencontre. On peut discuter de nos problèmes et essayer de les régler ensemble. Il est bien sûr qu'il faut faire preuve d'une ouverture d'esprit pour voir que le transport en commun n'est pas un problème unique à Laval, c'est un problème qui touche une grande région, alors essayons ensemble de régler notre problème. C'est ça.

**M. Rodrigue:** Toujours dans l'optique qui est la vôtre, quels seraient les liens de cette table de concertation avec le COTREM? Parce que vous nous signalez que le COTREM a joué un rôle utile et vous semblez souhaiter qu'il continue à jouer ce rôle.

**M. Lefebvre:** C'est un organisme qui nous a servis, nous, gens de Laval. Chez nous, on n'a pas les moyens de se payer de BTM. Le COTREM se trouve à être un peu notre petit BTM, il nous aide et il ne nous coûte pas cher, alors je ne suis pas pour changer ça.

**M. Rodrigue:** M. le Président, en terminant j'aimerais souligner au maire en particulier une chose dans le mémoire de la ville de Laval. Je pense que l'analyse économique qui en a été faite au tout début - même si c'est toujours un peu fastidieux quand on aligne les chiffres comme ça les uns après les autres, en tout cas pour moi - a joué un rôle extrêmement utile. En ce qui me concerne, ça a démontré que, dans le domaine du transport en commun, les Lavallois ne sont à la remorque de personne, et je pense qu'effectivement tous les chiffres que vous nous avez soumis démontrent que les Lavallois assument leur quote-part des coûts dans la région. Cela va nous aider, je pense, dans les discussions qu'on a avec nos confrères, surtout pour ce qui est de la question des transports en commun dans la région de Montréal, parce que, à force de l'entendre répéter par les autorités de Montréal, il y en a qui avaient fini par se laisser convaincre que c'était vrai. Mais j'ai l'impression que vous avez quand même, avec des chiffres bien appuyés, rétabli la situation et j'espère que le message va être compris en ce qui concerne cet aspect.

Le député de Laporte, qui représente l'Opposition, tout à l'heure, nous a un peu chicanés parce que, dans le livre blanc qui traite du transport en commun, on a, au début, un tableau qui donne les chiffres,

globalement, pour l'ensemble des communautés de transport et des municipalités concernées dans toute la région. Il est évident qu'il n'y a pas là une intention de cachette ou quoi que ce soit. C'est simplement que, s'il avait fallu publier tous les chiffres qui ont été compilés dans le cadre de ces analyses, il n'aurait pas eu assez de son bureau pour les emmagasiner. On a voulu présenter la situation globale telle qu'on la constate, mais il est évident - j'en informe le député de Laporte s'il n'était pas au courant, mais je pense qu'il l'était - que les analyses pour les municipalités particulières ont été faites et ce n'était pas dans le but de camoufler dans une espèce de grand chou-fleur la réalité particulière de Laval ou d'une autre municipalité. Dans un document comme celui-là il faut présenter, il faut synthétiser les choses un peu globalement.

Cependant, les analyses avaient été faites et, si je ne m'abuse, vous y aviez eu accès comme ont eu accès les autres municipalités aux analyses qui les concernent.

Étant donné l'heure, M. le Président, je vais me limiter à ces remarques-là malgré que j'en aurais eu bien d'autres à faire.

**Le Président (M. Boucher):** Merci, M. le député.

M. le député de Notre-Dame-de-Grâce.

M. Scowen: M. Lefebvre, je n'ai pas l'intention de répéter toutes les louanges qui vous ont été faites au sujet de votre mémoire admirable. Bravo! Vous vous êtes présenté avec un rapport assez détaillé et vous avez répondu avec une mémoire assez détaillée aussi. J'aimerais cependant vous poser une question peut-être un peu plus simple: Jusqu'à quel point pensez-vous que la réforme proposée dans ce document est nécessaire et jusqu'à quel point pensez-vous que c'est urgent? Je vais m'expliquer très brièvement. Quand j'ai écouté le ministre parler tantôt de l'ORT et nous donner l'assurance que la création de cet organisme n'impliquera aucun coût additionnel, que c'était simplement une question de rationalisation et de coordination des services, cela m'a fait penser à la création de la Régie du logement. J'ai assisté aux débats sur ce projet de loi pendant onze mois et au cours de ces débats le ministre nous a assurés que le remplacement de la Commission des loyers par la Régie du logement n'impliquerait aucun coût additionnel. Deux ou trois ans après, si vous regardez les chiffres, vous verrez que les coûts de fonctionnement de la Régie du logement sont trois fois plus élevés que ceux de la Commission des loyers, et qu'on ne répond plus au téléphone non plus.

Si vous regardez les budgets prévus au départ pour les MRC, pour les CSST ou pour

ce qu'on appelle aujourd'hui le zonage agricole, vous verrez que les coûts de fonctionnement de ces organismes ont dépassé de loin les prévisions et les assurances des ministres à l'époque où ces projets de loi ont été adoptés.

Je ne suis pas assez naïf pour penser que si on crée un autre organisme par un projet de loi il n'y aura aucun coût additionnel ou aucune réglementation additionnelle. Cela est inévitable. Toutes les expériences qu'on a vécues ici à l'Assemblée nationale depuis six ans prouvent que mon impression est justifiée.

Il y a aussi au Québec des gens qui prétendent qu'une des raisons pour lesquelles la crise économique au Québec est beaucoup plus sévère qu'ailleurs au Canada, c'est justement ce fait, cette manie de coordination, d'harmonisation, de rationalisation forcée ainsi que toutes sortes de réglementations et de structures très lourdes qui ont été instaurées ici au Québec depuis six ans. Le gouvernement n'est certainement pas d'accord, mais il y a certaines personnes - qui ne sont même pas des libéraux - qui sont d'avis que c'est un problème très aigu.

Personne, soit de notre côté, soit de leur côté, n'est prêt à prétendre aujourd'hui qu'il n'existe pas une crise économique très sérieuse ici.

Il y a donc des choix à faire. Je pense que s'il existe un problème au niveau du transport en commun à Montréal qui est néfaste pour le développement économique immédiat, qui crée des problèmes d'injustice sociale flagrante qu'il faut corriger immédiatement, on devrait peut-être s'occuper encore d'un autre organisme public. Mais si cela n'est pas nécessaire et urgent, j'ai l'impression que la grande majorité des Québécois préféreraient de loin que ce genre de projet, de création de structures soit retardé un peu, jusqu'au moment où la santé économique du Québec soit plus assurée. C'est dans ce contexte que je vous avais posé la question suivante: Jusqu'à quel point pensez-vous que ce projet est nécessaire? Jusqu'à quel point pensez-vous que ce projet va régler les problèmes qui existent aujourd'hui, qui sont importants? Ne pensez-vous pas que cela va créer une autre série de problèmes, qu'on ne prévoit pas en ce moment, mais qui sont aussi aigus que ceux qu'on vit actuellement? Finalement, jusqu'à quel point pensez-vous que ce problème est urgent?

(23 h 15)

**M. Clair:** Question de règlement, M. le Président.

**Le Président (M. Boucher):** Oui, M. le ministre.

**M. Clair:** Cela fait trois fois que le

député pose la question. J'avais hâte qu'il donne la chance au maire de répondre.

**M. Scowen:** M. le Président, j'ai écouté le ministre pendant une quarantaine de minutes et même s'il s'est répété au moins cinq fois, je ne l'ai pas interrompu. Je pense avoir droit à la même politesse.

**M. Clair:** Je suis tout à fait d'accord et je m'en excuse auprès de mon collègue, c'est simplement que j'avais l'impression - et je n'en fais pas reproche à mon collègue de Notre-Dame-de-Grâce, il n'est pas le critique officiel en matière de transport - qu'il se rattachait uniquement à un élément de l'ensemble de la proposition gouvernementale. Je pense que ce n'est pas faire justice à la proposition que de traiter d'un seul élément. C'est simplement cela.

**M. Scowen:** M. le Président...

**M. Tremblay:** J'aurais une question à poser au député de Notre-Dame-de-Grâce; j'aimerais qu'il explique sa question.

**Le Président (M. Boucher):** Je regrette, M. le député de Chambly, mais si ce n'est pas une question de règlement, vous aurez un droit de parole sur demande.

**M. Tremblay:** Oui, c'est une question de règlement. Je voudrais qu'il précise sa question.

**M. Scowen:** M. le Président...

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Notre-Dame-de-Grâce.

**M. Scowen:** ... je pense qu'il n'est pas nécessaire que je précise. Dans ma présentation, mon exemple a été celui du ministre.

**Le Président (M. Boucher):** M. le maire.

**M. Lefebvre:** M. le Président, en réponse à la question du député de Notre-Dame-de-Grâce, j'ai indiqué dès le début du mémoire de la ville de Laval que, selon nous, à partir du moment où nous avons reçu ce document, nous avons commencé à réfléchir et, comme on le dit chez nous, à faire nos devoirs et nos leçons. Le problème que nous avons identifié, encore une fois, ce n'était pas un problème de transport, c'était un problème de financement. Je pense que c'est la première chose que je souligne.

Le ministre a bien candidement, lors d'une rencontre chez nous, à Laval, avoué que le problème du financement, pour le gouvernement, était immense. Je lui ai dit que le problème du financement de la CTL pour Laval était, toutes proportions gardées,

également immense. À partir de ce moment-là, M. le député, on a commencé à regarder les coûts et à jongler avec des statistiques: à voir le rapport qu'on nous fournit - assez souvent, les administrateurs locaux ne prennent pas le temps de l'examiner - combien ça coûte au kilomètre et combien ça rapporte au kilomètre, combien ça coûte dans la région de Montréal, combien ça coûte à Laval et combien ça coûte sur la rive sud quelle est la rentabilité au kilomètre d'un service d'autobus.

On s'est rendu compte que plus on offrait de services, plus ça nous coûtait cher en déficit. Ne serait-ce que pour cela, c'aurait déjà été un exercice valable. Je dois, en toute honnêteté, dire que le document gouvernemental dans sa proposition d'un contrôle par les élus locaux des commissions de transport est un avancement important dans le domaine du transport. Je pense que nous pourrions réaliser des économies en vérifiant, jour après jour, les coûts, en arrêtant les appétits et en rendant les gens conscients des coûts impliqués dans le transport en commun.

Au niveau de l'organisme régional, j'ai dit que je ne croyais pas à sa nécessité actuelle parce qu'on n'avait pas fait la démonstration de cette nécessité. Je pense que, au contraire, les élus qui sont dans les grandes commissions de transport, lesquelles de toute façon assurent 95% ou 98% du transport dans cette grande région, se limitent à quelques hommes qui peuvent se rencontrer. Je ne vois pas l'utilité d'un débat à 31 personnes quand 3, 4 ou 5 personnes sont parfaitement responsables de ce transport. En ce sens, c'est un élément positif, même si je ne partage pas l'avis du ministre. C'est d'ailleurs pour cela qu'il m'a invité en commission parlementaire, pour que je lui dise ce que je pense. Je pense que le document, s'il fallait l'appliquer dans cette proposition, je l'ai dit à M. le ministre, je ne suis pas d'accord. Quant à la méthode de financement local, il va falloir que les gens de la province de Québec apprennent que le transport en commun se paie et que ce n'est pas gratuit parce que c'est le gouvernement qui donne une subvention et que ce n'est pas gratuit parce que c'est la municipalité qui paie. L'utilisateur doit assumer sa juste part du transport en commun comme cela se produit - c'est à la page 54 de votre mémoire ou dans ce coin-là - dans les grandes régions et dans les grandes villes. Qu'est-ce que c'est? Combien cela coûte-t-il? On va jusqu'à 75% et 80%. Chez nous, on est rendu dans des régions à 30% ou 31%. Il me semble qu'il y a eu un déplacement significatif qu'il est important de corriger. C'est bien sûr, je ne propose pas au ministre que cela se corrige demain matin, mais je pense qu'on doit prendre dès aujourd'hui la décision de le corriger et de l'amener vers une

participation de ce que j'ai appelé des paramètres. On doit tendre vers cela dans un certain nombre d'années, que cela prenne deux ou trois ans, mais qu'on en arrive à un paramètre et que la population sache combien cela va lui coûter. C'est drôle, mais quand on explique à la population pourquoi on dépense, elle comprend habituellement mieux le prix de la facture. Cela répond-il à votre question, M. Scowen?

**M. Scowen:** Merci. Très bien.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Bourassa.

**M. Laplante:** Merci, M. le Président. D'abord, je vous félicite à mon tour, M. Lefebvre, de la qualité de votre mémoire. Je n'irai pas dans le même sens que le député de Notre-Dame-de-Grâce sur les structures, parce qu'il faut savoir ce dont on a hérité, nous autres, de Sidbec où il était fonctionnaire à ce moment-là et de Marine Industrie. Si on voulait parler de structures, on aurait du "fun" ici ce soir.

Voici la question que je voudrais vous poser. Vous desservez 40 municipalités. Quand on connaît le territoire, je comprends pourquoi vos coûts sont énormes. Si vous aviez seulement Laval et Terrebonne à transporter, cela serait-il rentable, à ce moment-ci, à la Commission de transport de Laval? La deuxième évaluation que je vous poserais aussi - je ne voudrais pas non plus attaquer mon collègue de Vimont - c'est que lorsque quelqu'un parle de remorque à Montréal ou ailleurs, je ne pense pas que ce soit strictement dans le transport, parce qu'à ce moment-là, je dirais qu'à Montréal-Nord, là où je demeure, on paie, nous aussi, une part depuis quatorze ans au fonds du transport du déficit et du métro de Montréal, mais on est obligé de payer nos billets aussi. La différence qu'il y a entre chez nous et chez vous, c'est que vous seriez pris dans une double taxation. C'est ce qui est dangereux. Vous conviendrez avec nous que vous payez déjà une partie de votre déficit du transport local, mais pour le débordement de Montréal, vous ne payez rien, contrairement à nous qui payons là-dessus. C'est la différence. Je ne crois pas juste non plus qu'on pénalise les citoyens de Laval par une double taxation. Je le comprends, mais vous avez aussi apporté un exemple tout à l'heure du débordement vers Montréal. Vous avez dit: Peut-être que si on avait un petit ORT, on pourrait s'arranger aussi sur le pont. Vous conviendrez qu'à cause de l'affluence de Laval vers Montréal, quand on demande la nécessité d'avoir un sens unique sur les ponts, cela veut dire que Montréal est drôlement pénalisée à ce moment-là par la circulation qui vient de Laval et d'ailleurs, de la rive nord ou de la

rive sud. C'est de là peut-être que proviennent les coûts engendrés à Montréal, qui seraient fort discutables là-dedans, mais je me demande aussi s'il n'y aurait pas une épargne chez vous, si cela a déjà été comptabilisé du fait que vos autobus sont obligés de traverser à Montréal dans un achalandage que vous avez avoué vous-même. Cela prend beaucoup plus de pétrole. Cela prend beaucoup plus de temps à traverser ces gens pour les amener à Montréal en autobus. Avez-vous déjà comptabilisé si cela ne diminuerait pas votre coût au kilomètre? Je vous laisse là-dessus.

**M. Lefebvre:** La première chose, vous avez parlé de la rentabilité d'un service à Laval. Je pense que Laval ne réussira pas de miracle. Le miracle, au Québec, actuellement, c'est notre collègue O'Brady de Sherbrooke qui le réalise; mais, encore là, il y a des déficits. Le transport en commun ne sera jamais rentable en termes de sous. C'est peut-être rentable en termes sociaux, mais la rentabilité se calcule de différentes manières et il faut que nous, politiciens, l'évaluions à sa juste valeur.

Étant un résident de cette grande communauté, je peux vous parler de l'abondance des effets de débordement. Il est entendu que les débordements se voient des deux côtés. Je ne voudrais pas y revenir. Remarquez que, déjà, les citoyens qui restent à Saint-Vincent-de-Paul, à moins de 2000 pieds de chez vous, ont à payer double tarif. C'est là-dessus que nous, administrateurs de Laval, nous nous penchons de façon à faire baisser le coût de ce double tarif par une intégration tarifaire.

Quand on parlait d'essayer de diminuer, c'est cela; quand on pense à un choix régional. On a déjà comptabilisé le nombre de véhicules en provenance de Montréal vers Laval, le matin, puisqu'il y a aussi des gens de Montréal qui travaillent à Laval. Le pont Viau est très peu achalandé, ce qui veut dire que les gens pourraient facilement emprunter le pont Papineau, le matin, vers le nord et dégager complètement le pont Viau, comme cela se fait à Ottawa. Cela se faisait il y a trente ans, même il y a plus de trente ans. Il y avait un pont à sens unique le matin et à sens unique le soir, mais en sens contraire. On se rend ainsi à Henri-Bourassa et là on pourrait accélérer grandement, d'abord, la circulation des autobus, ce qui veut dire moins de pollution, moins de coût au kilomètre et un meilleur service aux usagers. J'imagine que cela pourrait se réaliser si on s'assoit ensemble. Si on veut rester sur sa juridiction et s'asseoir dessus, je ne peux rien y faire. Cela relève de la juridiction de Montréal. Je n'ai pas l'intention de m'en mêler. Je peux leur demander, mais je ne crois pas qu'un ORT puisse avoir de l'influence sur ce sujet, c'est de là

juridiction stricte de Montréal au niveau de la circulation.

Enfin, je pense qu'en termes régionaux, c'est essayer de penser qu'il n'y a pas de mur de Chine alentour de chez nous. À Laval, nous sommes des insulaires comme à Montréal, vous êtes des insulaires. Ce n'est pas nous qui avons choisi; c'est Maisonneuve. On a hérité de cette situation et il va nous falloir des ponts. Il nous faut des ponts pour traverser. On avait des bacs, on a amélioré, nous en sommes rendus aux ponts. Mais je vous avoue que je cherche à tous les jours un moyen de faire traverser mes gens sans prendre l'autobus et sans prendre l'automobile. Je ne sais pas...

**M. Laplante:** Dans ce cas, M. le maire, on n'aurait pas...

**M. Lefebvre:** Oui, il y a le métro, mais si vous faites des calculs - je ne parle pas d'abondance, c'est COTREM qui en a fait l'analyse - le coût du métro pour se transporter à Montréal ne se légitime pas par l'achalandage qui est créé. C'est vrai qu'on a 17 000 passagers, mais sur une période. On nous parlait de 10 000 passagers aux heures de pointe pour le rendre rentable. Alors, chez nous, il ne serait pas rentable. Autrement dit, avec un arrêt à pont Viau, de toute façon, on est en pleine zone, c'est la plus grande concentration urbaine qu'on a. Quant à le monter, il faudrait le monter à Vimont. Je suis sûr que le député de Vimont serait parfaitement heureux de cette situation. Mais vous avez cinq kilomètres et on estimait les coûts, à l'époque, à 20 000 000 \$ le kilomètre, si ma mémoire est bonne. Cela donnait 100 000 000 \$. Calculez les intérêts de cela, seulement. Je ne vois pas comment je pourrais légitimer 15 000 000 \$ d'intérêts par année. Je n'ai pas encore commencé à diminuer la dette.

De toute façon, il y a eu une élection chez nous là-dessus et la population s'est prononcée d'une façon catégorique. Je n'ai jamais parlé de métro à Laval. Je pense que nous n'avons pas la population pour légitimer un métro. Bien sûr, un métro de surface pourrait améliorer la situation. C'est un besoin, mais avons-nous la capacité de payer? Et, dans la conjoncture économique actuelle, je dois vous dire qu'on a des choses beaucoup plus urgentes. On a un choix plus urgent à faire, si on pense strictement à l'assainissement des eaux. Je m'excuse, je déborde peut-être du sujet, mais on doit faire des choix, établir des priorités et l'assainissement des eaux, que voulez-vous, notre merde, on l'envoie dans la rivière des Prairies. C'est cela qu'on est en train de léguer à nos enfants et ce n'est pas la merde des autres, c'est la nôtre. Il faut y penser et il va falloir le payer. Quand on parle d'un projet qui est rendu à

200 000 000 \$, qu'est ce que vous voulez, un tiers pour la ville de Laval, je sais ce que cela représente. On est en train de se bâtir un service d'aqueduc pour 50 000 000 \$. C'est beaucoup plus urgent qu'un transport sur rail.  
(23 h 30)

Autrement dit, il s'agit d'établir des priorités. Chez nous, actuellement, les priorités ce n'est pas le métro de surface et ce n'est sûrement pas le métro souterrain. Si le gouvernement regorgeait d'argent et décidait d'en distribuer - ce qui ne semble pas le cas, remarquez bien! - d'accord pour le métro. Ce que je suis en train de vous dire c'est qu'actuellement ce n'est pas le temps de parler de ça. C'est bien sûr que ce serait une Cadillac chez nous; je me vois avec un métro jusqu'à Vimont, je serais élu pour 20 ans à venir - remarquez que ce n'est peut-être pas un souhait à faire - mais ce n'est pas le temps, ce n'est pas une priorité. On a d'autres priorités que ça et on va avoir de gros sous à dépenser, alors qu'actuellement on se demande si on va avoir assez d'argent.

**M. Laplante:** Dans mon esprit ce n'était pas un métro jusqu'à Vimont. Je vous ai parlé du coût de vos autobus, seulement pour traverser le pont. La solution que vous apportez est de faire un pont unique du pont Papineau et du pont Viau; imaginez le débordement, qui est déjà immense, à tous les matins au pont Pie-IX, à Montréal-Nord. Oui, il serait sur les deux sens, mais tout de même.

Ce dont je parlais, c'est d'une station de métro qui arriverait à Pont-Viau. À ce moment, votre service de transport aurait beaucoup plus de liberté pour travailler sur place au lieu de se rendre jusqu'à Vimont. C'est beau avoir une Cadillac, mais il faut peut-être commencer par les petites Chevelle qu'on fabrique maintenant, ici, au Québec.

**M. Lefebvre:** Cette solution a déjà été envisagée. Je sais qu'un de mes prédécesseurs a déjà eu à prendre une décision. Je ne sais pas quelle partie avait un appétit trop grand, mais, de toute façon, on n'a jamais pu en venir à une entente. On demandait à Laval de payer non seulement la bouche de métro, mais de participer au déficit et également au financement global du métro, ce qui a été refusé à l'époque. Remarquez que je n'ai pas resorti le dossier pour l'étudier, mais, de toute façon, on a déjà fait les garages en dessous de la rivière et je pense que, si on devait reprendre tout le système, ce serait à un coût pharamineux.

De toute façon, vous savez, le transport léger, quant à moi, demeure l'option qu'on devrait privilégier autant que possible. On parle de congestion - évidemment on ne parle pas de la même

grandeur, on parle de 2 000 000 - Montréal, même si c'est bien grand, si vous allez à Paris, à Rome, etc., vous avez une congestion qui est pas mal... À chaque fois que vous avez une métropole et que vous concentrez - et Montréal a concentré sur le bord du fleuve en plus - c'est bien sûr que vous allez avoir une congestion. À chaque fois que vous êtes un pôle d'attraction, il est sûr que, si vous voulez attirer du monde, vous allez avoir du monde et ça va vous créer des problèmes de circulation. Mais les problèmes - il n'y a pas seulement le problème du pont - ce sont Beaubien, Saint-Denis, Saint-Laurent et Park Avenue, c'est achalandé ça aussi, Dorchester, c'est achalandé et ce ne sont pas nécessairement des citoyens de Laval qui passent là. Si vous avez une population de 2 000 000 qui s'en va dans un petit centre, c'est achalandé, bien sûr, et on a choisi, comme méthode de transport, le véhicule automobile, beaucoup plus que dans d'autres pays. Peut-être sommes nous paresseux, ne sommes-nous pas patients, que nous ne voulons pas perdre de temps; je ne le sais pas, mais c'est un mode de vie. Quand on en est rendu à compter trois voitures par famille, ce n'est pas le transport en commun qu'ils ont choisi.

**M. Laplante:** Merci, M. Lefebvre.

**Mme Harel:** M. le Président, vous ne m'avez pas oubliée, j'espère!

**Le Président (M. Boucher):** Mme la députée de Maisonneuve.

**Mme Harel:** M. Lefebvre, vous nous avez dit, dans le courant de la soirée, que, lors de la dernière campagne électorale dans Laval, vous avez fait campagne sur l'intégration tarifaire. C'est bien le cas, j'ai bien saisi ce que vous disiez?

**M. Lefebvre:** C'était un des points que nous avions amenés.

**Mme Harel:** Je voudrais savoir si vous êtes en accord avec la position qui est exprimée par le président de la communauté urbaine, voulant que le modèle de tarification proposé, dans le cadre de la réforme, profitait à tous ceux qui étaient à l'extérieur de la communauté urbaine, notamment les Lavallois.

**M. Lefebvre:** En partant du principe où il y a d'abord une double tarification, chez nous la carte mensuelle coûte 24 \$, à Montréal elle coûte 21 \$. Ce qui veut dire qu'un ouvrier de Laval qui va constamment à son ouvrage à Montréal doit déboursier 45 \$ par mois. Si on fait une intégration tarifaire selon le modèle proposé par le gouvernement et qu'il se rend au centre-ville de Montréal,

il lui en coûterait 39 \$, donc 6 \$ de moins. Il reste cependant qu'en chiffres absolus, 39 \$, c'est plus que 21 \$.

C'est bien sûr qu'il y en a peut-être un qui n'y gagne pas, mais il paie déjà 21 \$ pour partir de Pointe-aux-Trembles et se rendre au centre-ville, et il parcourt plus de distance que nous de Laval.

**Mme Harel:** C'est la nouvelle tarification. Les gens de Pointe-aux-Trembles paieraient 27 \$ ou 29 \$ dans le projet proposé.

**M. Lefebvre:** Ce serait ...

**Mme Harel:** La moitié des usagers du transport en commun à Laval sont, en fait, des usagers de la CTCUM. C'est bien le cas?

**M. Lefebvre:** C'est vrai, oui. 17 000, selon le dernier recensement.

**Mme Harel:** J'étais contente de vous entendre expliquer à mon collègue de Laporte que, parmi les facteurs importants qui expliquaient le coût au kilomètre, il y avait notamment le fait qu'il n'y avait pas de congestion, que ce n'était pas un centre-ville de la même importance qu'une métropole et que les autobus pouvaient y circuler avec une rapidité qui avait des conséquences sur les coûts.

Tantôt vous semblaient privilégier le transport léger, donc, le véhicule automobile. Plusieurs fois durant la soirée, vous y avez fait allusion en disant que c'est un choix, qu'on ne pouvait pas forcer les individus, nos concitoyens, à choisir le transport en commun, mais on peut quand même - c'est effectivement un choix d'avoir une, deux, trois ou quatre autos dans son garage - dire que c'est un choix de société de consacrer ou non des sommes importantes au réseau routier, au stationnement. C'est un choix qu'une société peut décider de faire, qu'une collectivité peut décider de ne pas faire.

Vous avez fait un énoncé qui est très juste suivant lequel plus on offre de services, plus cela coûtait cher en déficit. Donc, en fait, plus il y a de services dans une région donnée, je prends, par exemple, la Communauté urbaine de Montréal, plus cela peut coûter cher en déficit et on est face à un service public, je dirais, presque complètement différent des services publics qu'on connaît habituellement. Si on pense, par exemple, au service des pompiers dans une ville comme Laval ou Montréal ou dans n'importe quelle municipalité au Québec, il sera légitime d'avoir comme objectif de diminuer les risques d'incendie et on peut faire adhérer l'ensemble d'une collectivité à un objectif qui est, par exemple, la diminution des incendies dans sa municipalité, donc, la diminution du service public en vue

d'une rationalisation des dépenses également.

C'est aussi le cas pour la santé. On peut souhaiter légitimement utiliser le moins possible les services de santé dans une société, puisque c'est un indice de bonne santé. C'est la même chose pour les médicaments. Mais, à la différence de tous ces services dits publics, dans le cas du transport en commun, c'est exactement l'inverse. On souhaite, contrairement à l'ensemble des autres services, que les usagers augmentent, que nos concitoyens l'utilisent. C'est un choix de société ou cela ne l'est pas.

J'ai écouté très attentivement, j'ai aussi trouvé cela intéressant, mais j'ai l'impression que c'est un choix différent de société que vous faites à l'intérieur du mémoire que vous présentez devant la commission.

**M. Lefebvre:** Je pense, Mme la députée, que nous ne nous sommes pas compris. Quand j'ai parlé de transport léger, je parlais de l'autobus face au métro ou au rail. Je parle du taxi communautaire face au gros autobus. Je parle du minibus face à l'autobus. C'est ce que j'entendais par le choix d'un transport léger. Je ne voulais pas préconiser par là l'utilisation de la voiture automobile particulière comme mode de transport. Cependant, vous et moi devons admettre que, contrairement aux services de la santé ou de l'éducation qui sont des services à portée universelle, le transport en commun ne l'est pas.

Je pourrais vous donner rapidement, puisque M. Chapleau pourrait me le donner, le nombre de personnes qui voyagent à Laval. Je pense que c'est 150 000 et nous n'avons que 30 000 usagers de l'autobus, ce qui veut dire 20%, un cinquième. C'est donc loin d'être universel. Bon. Que le gouvernement décide de privilégier, par ses politiques, et d'amener des gens, bien sûr, c'est son choix, c'est légitime. Cependant, je vous dis qu'on a du chemin à faire, vous et moi, avant de convaincre tout ce monde. On a beau augmenter le prix de l'essence, on a beau augmenter le prix du péage, on a beau augmenter le prix de l'automobile, il reste que ce sont des habitudes de vie qui ont été créées, ce sont des choix particuliers. Dans une société libre, il restera toujours des gens qui résisteront. C'est un peu comme la taxe imposée aux fumeurs. Que voulez-vous? À chaque augmentation, je me dis: J'arrête de fumer. Mais, à 53 ans, je continue de fumer un paquet et demi par jour. Je suis sûr que dans cette salle il y en a qui se disent: Il est imbécile, il court à sa perte. Que voulez-vous? C'est "ma" perte.

**Mme Harel:** Une dernière réflexion, M. Lefebvre. Si toutes ces désincitations ne donnent pas d'effet - vous les avez

énumérées: la taxe sur le transport, le péage, etc. - pourquoi ne pas penser à inciter à l'utilisation, par un bon service, bien intégré et bien adéquat, de transport en commun?

**M. Lefebvre:** C'est ce que je vous mentionnais dans mon mémoire, madame. Cette approche est totalement philosophique. On s'y laisse prendre alors que les faits ne nous donnent pas raison du tout. Vous n'avez qu'à regarder l'augmentation du kilométrage offert à Laval, sur la rive sud, ou à Montréal. Même le métro, à Montréal, n'a pas substantiellement augmenté sa clientèle. Vous atteignez un point de saturation. Je pense que l'exemple le plus évident s'est passé sur la rive sud où, avec une augmentation d'environ 120%, en termes d'offres de services, on a eu une augmentation des passagers de 70%.

À Montréal, malgré les réductions de la CAM, le transport aux étudiants qu'on n'a pas augmenté depuis je ne sais pas combien de temps, ils paient un tiers du prix et on n'a qu'une légère augmentation de la clientèle. Donc - et c'est peut-être là l'originalité de mon mémoire - il n'est pas vrai que, même si on donne un service aux deux minutes plutôt qu'un service aux cinq minutes, vous aurez des passagers en nombre suffisant pour compenser les coûts que vous entraînez par votre transport aux deux minutes. Au contraire, vous allez augmenter votre déficit. Si c'est ce qu'on recherche - et c'est ce que je dis dans mon mémoire - vous avez le droit de le faire, mais qu'on ne vienne pas pleurer tantôt pour dire que ça coûte trop cher.

Il faut, en hommes pratiques, en gens pratiques, regarder les faits et dire: Plus on va augmenter la qualité des services et la quantité des services, plus grand sera le déficit, donc, la participation du gouvernement et la participation des municipalités. Il faut donc que les contribuables soient bien au courant de cette option. C'est tout ce que je dis. Je ne fais pas de choix. Si, au lieu d'attendre cinq minutes au coin de la rue on attend quinze minutes, cela ne changera pas la vie de bien des gens, mais cela va économiser drôlement. C'est une question de choix. Où place-t-on nos priorités? Est-ce plus important d'arriver dix minutes plus tôt à la maison ou de se payer d'autres services dans notre collectivité? Le transport en commun est une des priorités, mais ce n'est qu'une des priorités, même si elle est importante, cela, j'en conviens.

**Mme Harel:** Si je comprends bien, à choisir entre le développement d'un réseau routier et le transport en commun, vous choisiriez le transport en commun.

**M. Lefebvre:** Ce serait trop facile de faire un choix. De toute façon, vous me permettez, encore une fois, de nuancer mon approche. Que voulez-vous? Quand je regarde la zone industrielle chez nous, je me dis que ça prend un réseau autoroutier parce que les camions ne peuvent pas prendre l'autobus. C'est bête de même! J'aurai peut-être moins de gens sur la 440, mais j'aurai toujours des camions et j'aurai toujours des gens. Que voulez-vous? Je suis venu à Québec et j'ai pris ma voiture. J'aurais pu prendre l'autobus, c'est bien sûr; cela aurait bien fait de dire à la commission: Voyez-vous? J'ai commencé, j'ai pris le transport en commun. C'est un choix.

Des réseaux autoroutiers, c'est un choix gouvernemental. Vous me permettez, tant que je ne me ferai pas élire comme député - et je n'ai pas l'intention de me présenter demain, je suis pas mal comme cela - de vous dire: Faites vos choix. Nous allons vivre avec. Bien sûr, à partir du moment où le gouvernement a décidé que le territoire agricole de Laval était d'une importance telle qu'on devait le préserver, cela a changé nos plans et on va vivre avec cela. (23 h 45)

À partir du moment où le ministre a décidé d'investir moins dans les autoroutes et plus dans le transport en commun, il nous a coupé des bouts d'autoroute dans Laval, M. le ministre. Il y a des choses qui retardent un peu, mais cela ne nous empêchera pas de nous rendre au 31 décembre en même temps et on va fêter Noël de la même façon. On a changé d'optique et il y en aura peut-être d'autres qui changeront d'optique, mais on va vivre avec cela. C'est le lot des administrateurs municipaux de vivre selon les décisions gouvernementales. On les critique... Comme avocat, j'ai toujours eu l'habitude de "sacrer" mon juge pendant 24 heures quand je perdais un procès, mais le lendemain je l'aimais bien.

**Le Président (M. Boucher):** Merci. M. le ministre.

**M. Clair:** M. le Président, à la fin de cette brillante performance du jeune politicien de Laval, comme il se décrivait lui-même - ce que je mets en doute - je voudrais simplement...

**M. Bourbeau:** Qu'il soit jeune ou qu'il soit brillant?

**M. Clair:** Non, non, non. Qu'il soit jeune politicien, par la présentation qu'il nous a faite.

M. le Président, je voudrais dire que ce que je retiens surtout de la présentation du maire de Laval, par-delà certains désaccords quant à certains éléments de la réforme - et cela peut en même temps répondre au

député de Notre-Dame-de-Grâce et à ses préoccupations légitimes quant à l'urgence d'agir - ce que je retiens, c'est que vous êtes d'accord pour dire qu'il y a urgence d'agir sur un certain nombre de points: le contrôle des élus locaux, l'intégration tarifaire, un meilleur contrôle des coûts, ménager des possibilités autres que les moyens de transport les plus lourds et tendre par tous les moyens de limiter la croissance des coûts. Je pense qu'on s'entend pour dire que non seulement cela est souhaitable, mais que c'est même urgent de le faire. Le plus tôt sera le mieux.

Je voudrais donc vous remercier d'avoir accepté d'être présent jusqu'à une heure aussi tardive à cette commission parlementaire et vous assurer également que tous les commentaires que vous avez faits seront pris en compte dans les recommandations que je ferai au gouvernement pour la suite des événements. Je vous remercie.

**M. Lefebvre:** M. le Président, MM. les députés, je vous remercie.

**Le Président (M. Boucher):** Au nom de tous les membres de la commission, je vous remercie, M. le maire.

J'invite maintenant... Il y a une entente, je crois - si l'Opposition veut en discuter - pour qu'on entende les gens qui sont ici depuis ce matin. Ce sont les représentants de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec et aussi ceux de l'Association du transport écolier du Québec. On m'informe que ces deux groupes ne liront pas leur mémoire, mais qu'ils pourront peut-être prendre cinq minutes pour le résumer et qu'à partir de ce moment-là on pourrait, tout en ayant le consentement des membres de la commission, dépasser quand même minuit.

**M. Bourbeau:** Un mot.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Laporte.

**M. Bourbeau:** Quant à nous, il n'est pas question de vouloir raccourcir votre temps ou tenter de vous enlever la possibilité d'exprimer votre point de vue, mais si jamais votre intention était de lire au complet le mémoire et de faire une très longue discussion, on suggérerait, quant à nous, d'ajourner à demain afin de vous donner l'occasion d'être mieux entendus, parce qu'il est exclu qu'on puisse continuer jusqu'à deux ou trois heures du matin. La commission doit se réunir demain pour encore douze heures d'audition et à ce rythme le combat va cesser faute de combattants, à un moment donné. Si vous êtes d'accord pour faire une présentation sommaire, nous sommes d'accord

aussi pour y aller rondement. Sinon, on ajourne à demain.

**Le Président (M. Boucher):** Alors...

#### **Association des propriétaires d'autobus du Québec**

**M. Poliquin (Guy):** En fait, le mémoire, quant à nous, est déjà très court. Je peux peut-être simplement aller aux éléments principaux. Nous représentons l'Association des propriétaires d'autobus du Québec qui regroupe l'ensemble des transporteurs en commun privés. C'est tout simplement pour dire que la commission parlementaire a intéressé grandement l'entreprise privée. Elle a vu qu'il y a une possibilité pour l'entreprise privée d'être éventuellement impliquée, entre autres, dans de ce que prévoit particulièrement la proposition gouvernementale pour desservir les municipalités du groupe D, en particulier. Si, éventuellement, les municipalités, les comités de transport locaux ou les MRC, selon ce qu'on prévoit dans la proposition gouvernementale... Quoique nous croyons qu'il serait plus facile, éventuellement, selon les corridors de transport, de rencontrer les transporteurs en commun qui déjà sont impliqués au niveau de ces différentes localités.

L'autre point que nous aimerions souligner: étant donné que la plupart des transporteurs en commun privés sont impliqués, surtout dans la zone D, si je prends les régions périphériques de Joliette, Valleyfield ou vers Saint-Jean, Farnham et Sorel, il y a un grand intérêt chez les transporteurs privés. On croit que, particulièrement dans le contexte actuel - on l'a souligné à M. le ministre récemment - il y a déjà certains problèmes de rentabilité au niveau des transports interurbains. Nous croyons, à ce niveau-là, qu'il y a peut-être une formule qui serait intéressante pour en arriver à rentabiliser certains services qui sont plus ou moins rentables ou qui offrent des difficultés d'exploitation. Dans ce contexte, nous croyons que les entreprises privées, sur place, devraient être privilégiées; tout au moins dans les contacts qui pourraient s'opérer dans les cas où les comités de transport locaux ou les corridors impliqués tentent une première approche.

Et là, je rejoins, en tout dernier lieu, une remarque du maire de Laval, tout à l'heure, que j'ai particulièrement appréciée à savoir que les élus municipaux, les municipalités devraient, à un moment donné, pouvoir évaluer correctement les besoins du transport en commun de leurs populations.

La dernière remarque que nous faisons dans notre mémoire est qu'évidemment l'entreprise privée est intéressée à fournir des services, mais elle le sera dans la

mesure où les services seront bien déterminés, où on pourra faire, éventuellement, une évaluation appropriée des services à donner. Car la proposition gouvernementale prévoit que, surtout pour les services interurbains, ceux-ci devraient s'autofinancer; et on dit que cela ne doit pas être à la charge des contribuables ou des municipalités.

Or, dans ce contexte, il va de soi que l'évaluation des besoins devra se faire pour permettre à l'entreprise privée d'y trouver un intérêt valable. Il est certain que si déjà l'entreprise privée a certaines difficultés, il faudra que les services puissent arriver à trouver eux-mêmes leur propre rentabilité. Or, en gros, nous croyons que l'entreprise privée peut certainement offrir des services valables à la population du Québec. Elle peut certainement le faire à meilleur coût qu'une commission de transport qui n'a peut-être pas les systèmes administratifs que possèdent souvent ces organismes. Pour ce qui est des régions périphériques, la plupart des transporteurs ont déjà des infrastructures sur place. Il y avait aujourd'hui au moins une dizaine de transporteurs privés, des régions que j'ai mentionnées tout à l'heure, qui étaient présents ici. Cela démontre, de façon certaine, l'intérêt pour l'entreprise privée de collaborer à l'entreprise de transport en commun au Québec.

J'ajoutais justement dans le mémoire à l'effet que nous sommes heureux qu'il y ait encore une place pour l'entreprise privée au Québec. Ce sont les principaux éléments sur lesquels nous avons basé notre mémoire.

**Le Président (M. Boucher):** Merci, Me Poliquin. M. le Ministre.

**M. Clair:** Oui, M. le Président. Je voudrais remercier l'APAQ et Me Poliquin de leur intérêt à la question du transport en commun dans l'agglomération montréalaise, de même que de leur appui, finalement, à au moins une des parties de la proposition gouvernementale qui les concerne davantage, à savoir d'avoir recours davantage à l'entreprise de transport en commun privée pour un territoire qui est actuellement desservi par des transporteurs publics, mais qui nous apparaît être difficile de continuer puisque, à toutes fins utiles, on a actuellement une politique de facto de deux poids deux mesures puisque certains transporteurs dits publics, assurant du transport interurbain, voient leurs déficits subventionnés, alors que des transporteurs publics dits privés, ne connaissent pas de telle formule d'aide financière.

Je vous remercie de votre appui sur cette position. Je voudrais rassurer des gens qui sont actuellement desservis par Métro Sud ou par Métropolitain Provincial, en leur disant que l'objectif que le gouvernement

poursuit, ce n'est absolument pas de réduire la qualité du service ou de les abandonner à leur sort et de faire disparaître le transport en commun, il est possible d'aller vers les transporteurs privés pour offrir une aussi bonne et peut-être même une meilleure qualité de service, en rationalisant des circuits ou parfois simplement en permettant de desservir des populations sur le territoire desquelles les autobus privés circulent.

Ma seule et unique question sera la suivante. Cela va présenter des complications juridiques réelles que de se tourner, pour ces corridors de transport, vers des transporteurs privés, en termes de permis, en termes de conventions collectives, vous avez souligné l'article 45 de la loi, le Code du travail, etc., en tenant pour acquis que ces dispositions, l'Assemblée nationale devra, si elle accepte la proposition que je fais, trancher certaines de ces questions. Mais il y en a une qui demeure dans mon esprit.

Pour "opérationnaliser", de la façon la plus intelligente possible, le transfert vers l'entreprise privée de certains corridors, comment pensez-vous qu'il est préférable que cela fonctionne? Deux grandes possibilités: une première, c'est que la Commission des transports du Québec, la CTQ, soit mandatée pour tenir des audiences pour savoir quel est le transporteur privé qui est le plus apte à offrir le meilleur niveau de service possible entre, supposons, Saint-Hyacinthe et Montréal; qu'il dépose sa structure tarifaire, sa structure de coûts, etc. C'est donc une première possibilité. La CTQ tient des audiences et décide, parmi les différents transporteurs intéressés à obtenir un permis lequel offrirait le meilleur service au meilleur coût, dans une situation financière saine. Ou une autre possibilité, c'est que les corridors de transport, constitués en conseils locaux de transport puissent négocier, de par la loi - parce qu'ils y seraient autorisés - des contrats de service étendus sur cinq, six ou dix ans, avec les transporteurs privés de leur choix. Voilà deux possibilités bien différentes d'"opérationnaliser" le transfert vers l'entreprise privée en contrats de service entre un groupe de municipalités et un transporteur privé, après l'établissement d'un devis de transport, savoir ce qu'ils veulent, à quel prix et à quelle fréquence ou, l'autre avenue, la Commission des transports du Québec qui tient des audiences.

Est-ce que vous voyez une autre avenue? Et si ce sont les deux principales, à très grands traits, quelle est celle qui vous apparaît la plus souhaitable?

**M. Poliquin:** Nous avons étudié la proposition gouvernementale récemment en comité, qui impliquait la plupart, pour ne pas dire tous les transporteurs de la région concernée ainsi que les deux possibilités que vous soulevez, par un transfert éventuel de

permis par la CTQ et un contrat de service.

Un élément important pour l'entreprise privée, c'est de faire en sorte que les coûts qu'elle pourrait investir pour l'exploitation d'un service quelconque puissent s'amortir sur une période suffisamment longue pour faire en sorte que l'expérience soit valable.

À ce propos, les opinions allaient dans le sens que peut-être le transfert d'un permis est peut-être la meilleure garantie pour un transporteur d'une certaine pérennité, de la continuité d'un service et, aussi, de l'amortissement d'équipements, autant matériel physique que matériel humain.  
(minuit)

Évidemment, nous savons déjà que cette approche est, sinon contestée, contestable, puisqu'on dit dans certains cas: Nous avons déjà exproprié nombre de ces services, nous ne voudrions pas nous retrouver à brève échéance dans une situation qu'on vient de vivre ou qu'on a vécue il y a quelque temps. Sans engager les transporteurs, à ce moment-là, la possibilité d'un contrat de service devient peut-être plus réalisable et plus flexible aussi, d'une certaine façon.

Des transporteurs ont même émis l'idée, parce que dans l'exploitation d'un service de transport les investissements sont de plus en plus coûteux... J'ai été présent toute la journée et on se rend compte qu'à toutes fins utiles les équipements ne sont vraiment utilisés qu'aux périodes de pointe. Or, est-ce qu'un transporteur acquerra, surtout dans le cas de transport interurbain, des équipements qui valent actuellement approximativement de 175 000 \$ à 200 000 \$ pour effectuer des services uniquement aux heures de pointe? Cela semble peu probable.

À ce niveau-là, nous souhaiterions pouvoir rencontrer peut-être les comités locaux pour pouvoir étudier à fond les possibilités qui seraient les meilleures à la fois pour les populations de ces régions et pour les transporteurs, car ceux-ci seront hésitants à consacrer vraiment des sommes importantes dans l'implantation, par exemple, d'un service entre Saint-Jean et Montréal. Ils seraient obligés de mettre plusieurs véhicules pour répondre vraiment à la demande ou, tout au moins, pour répondre à la demande qui existe ou au service offert actuellement.

On ne voit pas de solution qui répondrait de façon spécifique à la question que vous me posez, mais nous sommes certainement ouverts à regarder cela avec les municipalités concernées, si elles désirent effectivement requérir les services de l'entreprise privée, afin de trouver des façons pour...

On est même allé - je me souviens très bien de la présentation qui a été faite du diaporama... On pourrait ouvrir, à un moment donné, des services à certains transporteurs

qui sont concurrents ou qui ne peuvent pas donner de services sur certains circuits actuellement. Si on prend, par exemple, le sud de Montréal, plusieurs transporteurs desservent des régions de Montréal via Saint-Hyacinthe, etc. Plusieurs transporteurs peuvent être appelés à passer par les mêmes endroits. Il pourrait même y avoir des possibilités que ces transporteurs, qui n'ont pas le droit actuellement de transporter des personnes sur ces parcours, puissent éventuellement avoir ce droit, mais qu'ils soient peut-être plusieurs à le faire en même temps. Cela leur éviterait possiblement d'acquérir de l'équipement additionnel et leur permettrait de rentabiliser les services qu'ils donnent actuellement avec une certaine perte ou qui sont plus ou moins rentables.

La proposition que nous vous faisons c'est que - nous n'avons pas eu le temps, nous avons pris connaissance de la proposition il y a quelques semaines à peine - nous sommes très intéressés à pouvoir en discuter avec les interlocuteurs.

**Le Président (M. Boucher):** Merci. M. le député de Notre-Dame-de-Grâce.

**M. Scowen:** Au nom de mon collègue et en mon nom, je veux vous remercier de ce mémoire qui est très clair. Je n'aurai qu'une seule question à vous poser et qui touche indirectement votre mémoire. Vous avez mentionné à plusieurs reprises la question de la rentabilité. Je veux vous poser une question concernant un échange qui a eu lieu ce soir entre le maire de Laval et le ministre. Le maire de Laval a mentionné que cette augmentation de la taxe sur l'essence va lui coûter 600 000 \$ cette année. Le ministre a répondu: Oui, mais c'est seulement 2% des coûts totaux de d'exploitation.

Nous avons un grand intérêt dans le fonctionnement des PME au Québec, dont votre groupe fait certainement partie, et j'ai été un peu surpris d'entendre qu'une augmentation de 2% du coût total de fonctionnement des compagnies de transport serait un coût additionnel négligeable. J'ai une certaine expérience des PME et je dois vous dire que si je devais encourir une augmentation de 2% dans mes coûts sur un seul élément, pour moi, ce serait un coût additionnel très important. Je présume que le ministre connaît la rentabilité des compagnies de transport et que leurs profits sont très élevés pour que ces 2% ne soient pas importants.

Je veux savoir, à votre avis, quelle est la marge de profit moyenne des compagnies qui font partie de votre groupe. Est-ce très élevé? Est-ce plus élevé que 2%? Pouvez-vous accepter de telles augmentations sans problème? Est-ce vraiment une augmentation négligeable?

**M. Clair:** M. le Président, je voudrais juste donner un élément d'information au député de Notre-Dame-de-Grâce, qui ne connaît probablement pas le règlement du transport sur cette question. Si ma mémoire est fidèle - vous me corrigerez, Me Poliquin - les augmentations de l'essence se répercutent immédiatement dans la tarification en vertu de l'ordonnance 17, je pense, du transport en commun. Alors, cela n'affecte pas...

**M. Scowen:** Je...

**M. Clair:** Je ne veux pas répondre à la place de M. Poliquin, ce n'est qu'un point d'information que je voulais donner au député. En matière de transport en commun public, c'est effectivement absorbé soit au niveau du déficit, soit au niveau d'une éventuelle augmentation des tarifs alors que dans le cas des transporteurs privés - Me Poliquin me corrigera - je pense que c'est immédiatement transféré dans la tarification.

**M. Scowen:** Si vous me le permettez, M. le Président, il faut que je précise davantage ma question. Je comprends très bien que vous passiez immédiatement ces coûts sur le dos des consommateurs, cela ne vous coûte rien, cela va de soi. La question que je pose est de savoir si vous êtes capable d'absorber un coût de cette envergure, que le ministre a qualifié de négligeable. Je me demande si c'est vraiment un coût additionnel négligeable quand on parle de 2% de vos coûts de fonctionnement totaux. Si vous avez le droit de le passer sur le dos des consommateurs, tant mieux, mais ce n'est pas là ma question.

**M. Poliquin:** M. le député, je peux vous dire, dans le secteur du transport en commun, que nous avons obtenu de la Commission des transports du Québec, en 1974, une surcharge. Chaque fois qu'il y a une augmentation du coût du carburant, les transporteurs en commun obtiennent automatiquement une surcharge de la tarification. Pour vous donner un ordre d'appréciation de la surcharge sur le carburant, depuis 1974, la surcharge imposée sur le carburant est maintenant, à partir du 1er octobre, autour de 30%. Il y a donc 30% de plus qui sont chargés au tarif régulier autorisé par la Commission des transports du Québec. Cela représente quand même des montants assez considérables. L'effet qui s'ensuit veut qu'à chaque fois qu'il y a une surcharge du carburant c'est l'effet habituel qui se reproduit dans tous les modes de transport, cela engendre évidemment une diminution de la clientèle. On arrive dans une espèce de cercle vicieux. C'est pourquoi nous réclamions déjà, depuis un certain temps, une étude sur le transport en commun

interurbain, parce que, justement, à force de demander des augmentations de taux, le service devient de moins en moins rentable, on perd de plus en plus de passagers, on coupe les horaires et, finalement, on en arrive à des services qui deviennent de plus en plus difficiles à faire fonctionner. C'est peut-être dans ce sens que la proposition gouvernementale peut répondre, tout au moins dans la région métropolitaine de Montréal pour le secteur D, à la possibilité d'aller récupérer un certain nombre de passagers.

**M. Scowen:** En fait, quant à vous, la déclaration du ministre dans le sens que ce sont des augmentations négligeables, ce sont peut-être de petites exagérations, vous les avez qualifiées de très considérables. Je veux simplement comprendre, parce qu'on est devant la situation où la vie de nos PME est en jeu.

**M. Clair:** Portez donc vos jugements vous-même et laissez les autres porter les leurs plutôt que d'essayer de...

**M. Scowen:** C'est exactement ce que je vais faire.

**M. Clair:** ... leur arracher des choses qu'ils n'ont pas l'intention de vous dire, de toute façon.

**M. Poliquin:** M. le député, je pourrais vous répondre que nous avons demandé récemment, peut-être pour encourager le transport en commun dans les entreprises privées de type transport interurbain et, de façon générale, l'entreprise privée dans le transport en commun, d'être peut-être exemptés ou d'avoir des allègements au niveau de la taxe sur le carburant. C'est sûrement une mesure - si on évitait d'augmenter régulièrement les taux - qui amènerait probablement un avantage - nous le croyons - au niveau de la clientèle à transporter.

**Le Président (M. Boucher):** Merci. Au nom des membres de la commission, je remercie les représentants de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec.

**M. Poliquin:** On vous remercie de nous avoir entendus.

**Le Président (M. Boucher):** Je vous remercie et j'inviterais immédiatement l'Association du transport écolier du Québec.

#### Association du transport écolier du Québec

**M. Saucier (Yvon):** Yvon Saucier, président. MM. les membres, ceux qui

m'accompagnent sont le secrétaire général de l'association, M. Charlebois, et le secrétaire, M. Jean-Paul Prévost.

**Le Président (M. Boucher):** Tel qu'entendu, avez-vous l'intention de résumer votre mémoire?

**M. Saucier:** Oui, je pense que, compte tenu de l'heure, tout le monde est un peu fatigué.

**Le Président (M. Boucher):** Compte tenu de l'heure.

**M. Saucier:** On va laisser aux autres le soin de lire le mémoire qu'on vous a présenté, qui n'est pas tellement long quand même, mais qui s'appuie sur... D'abord, je tiens à vous remercier d'avoir bien voulu accepter qu'on vous présente un mémoire, et dans un esprit positif. Ce que nous disons dans notre mémoire, en fait, ce que nous résumons, c'est que nous avons 3000 autobus scolaires dans la périphérie de Montréal qui, en passant - je m'excuse - ne sont pas des périls jaunes. Je pense bien que tous ces autobus transportent une cargaison, comme il y en a qui disent, mais je pense plutôt qu'ils transportent ce qu'il y a de plus précieux chez nous, nos enfants. Ces 3000 véhicules sont disponibles pour appuyer les organismes publics de transport en commun dans la région. Donc, les transporteurs d'écoliers sont prêts à discuter de la proposition que vous venez de soumettre, M. le ministre, mais je déplore une chose. L'on considère votre proposition, mais je déplore que le gouvernement ne s'appuie pas autant qu'il le devrait sur l'immense flotte d'autobus scolaires qui est en service actuellement et qui a démontré, depuis de nombreuses années, sa rentabilité au point de vue des services fiables et sécuritaires qu'elle fournit. Cette flotte d'autobus scolaires qui est au service de nos enfants, c'est-à-dire des écoliers, pourrait servir en dehors des heures de transport scolaire pour l'ensemble de la population comme service d'appoint, comme service de transport en commun d'appoint.

Il est évident qu'on ne pourra jamais la remplacer, entre 7 heures et 9 heures du matin, et souvent la moitié le midi et le soir, entre 15 heures et 17 heures. Il y en environ 800 000 étudiants au Québec qui sont transportés à ces heures-là, mais ce qu'il faut bien regarder dans notre mémoire, c'est que, par le fait même que c'est un transport exclusif d'écoliers, à l'extérieur de ces heures, il est certain que les véhicules pourraient servir à aider le transport en commun et servir comme transport d'appoint. Je pense que c'est très important.  
(0 h 15)

On a entendu, tantôt 3,09 \$ le

kilomètre. Nous autres, c'est 0,39 \$ le kilomètre. Il y a une grande différence. Donc, le coût pourrait facilement, de notre côté - il faut regarder du côté des finances, un jour ou l'autre - être plus rentable dans le sens de nous aider à défrayer le coût d'immobilisation et de l'autre côté - de votre côté - ce serait beaucoup moins cher de faire transporter les gens qui, entre 9 heures et 11 heures ou midi, ont besoin d'un transport d'appoint par un autobus scolaire. D'ailleurs, cela a été prouvé dans des endroits où les transporteurs ont pu réussir à faire du transport d'appoint à un coût bien inférieur à 3,09 \$ du kilomètre. Il est évident qu'un investissement de 30 000 \$ contrairement à 100 000 \$, etc. est pas mal moins cher.

Dans votre proposition, M. le ministre, on remarque qu'on ne semble pas vouloir demander l'appui de ces 9000 véhicules dont 3000 dans la région de Montréal. On ne semble pas demander cet appui pour en venir réellement à faire qu'on réussisse, ensemble, à transporter une population qui a besoin d'un moyen de transport. Ils sont avec vous, mais je pense que la meilleure réforme est de maximiser l'utilisation des équipements disponibles pour le transport de la population de la région de Montréal qui va s'étendre également dans d'autres régions. Nous sommes convaincus que le gouvernement économisera beaucoup en intégrant le public au scolaire et non l'inverse, dans le sens qu'on ne peut pas actuellement, aux mêmes heures, intégrer le public au scolaire, parce qu'au scolaire, actuellement, les autobus sont pleins. On voyage 800 000 écoliers tous les jours aux heures de pointe. Il y a des heures de pointe qui sont pour le public et qui sont également pour le scolaire. Si on dit: On change l'autobus scolaire pour un autobus de ville, cela va coûter beaucoup plus cher. Donc, cela ne peut pas fonctionner, en tout cas, au point de vue de la rentabilité. On a donc une clientèle qu'on voyage à un coût très bas actuellement, mais en dehors de ces heures, on vous dit: Pourquoi ne pas utiliser nos véhicules scolaires qui ont fait leurs preuves au point de vue du fonctionnement et de la sécurité? Je vous pose la question.

C'est l'essentiel de notre mémoire, MM. les membres de la commission. Je pense qu'il est très important que vous vous attardiez à faire réellement une utilisation maximale des véhicules qui sont actuellement prêts à donner un service.

**Le Président (M. Boucher):** Merci, M. Saucier. M. le ministre.

**M. Clair:** M. le Président, je n'aurai pas de questions, je n'aurai qu'un commentaire parce que, fondamentalement, en regard des préoccupations d'utilisation de polyvalence des autobus scolaires, je pense

que M. Saucier et les membres de l'ATEQ savent à quel point je les partage. C'est d'ailleurs pour cette raison qu'il y a eu la publication dans un livre blanc l'année dernière sur cette question. Les trois mesures de polyvalence, à savoir le transport en commun d'appoint, la charte-partie et la possibilité pour les adultes de monter à bord des autobus scolaires sur les circuits réguliers lorsqu'il y a de la place, ces trois mesures devraient être en vigueur dans les très prochaines semaines, compte tenu un peu, d'ailleurs, de la longueur des travaux de cette commission, puisque je ne peux pas faire avancer tous les dossiers en même temps. Je partage totalement cet objectif.

La seule raison, dans le fond, pour laquelle on n'a pas traité, dans le document, de la polyvalence du grand potentiel qui est offert dans la grande région de Montréal, dans le territoire D, en particulier, la seule raison pour laquelle on n'en a pas traité, c'est que nous pensons encore plus grand, dans le sens que ce qui est vrai pour cette région est vrai pour l'ensemble du Québec. C'est la raison pour laquelle on a voulu décloisonner le transport scolaire, les transporteurs scolaires, sur l'ensemble du territoire et non pas se limiter seulement à la région de Montréal. D'ailleurs, je dois vous dire qu'à l'occasion de rencontres privées que j'ai eues avec certaines municipalités de la région de Montréal, effectivement, certaines municipalités envisagent de recourir à des transporteurs scolaires pour du transport en commun d'appoint. Je pense que le plus rapidement on pourra adopter la réglementation consécutive à la réforme du transport scolaire, le plus rapidement on pourra maximiser l'utilisation de cette flotte énorme d'autobus scolaires. C'est la plus importante flotte d'autobus au Québec, avec au-delà de 8000 autobus. Je pense qu'on aura fait un pas de géant dans la meilleure utilisation des ressources existantes, ce qui contribuera, comme M. Saucier le disait, à réduire le coût du transport scolaire.

Afin de répondre d'avance à la question de mon collègue, le député de Notre-Dame-de-Grâce, quant à l'effet de l'augmentation de l'essence, le gouvernement a consenti - je le fais à titre de commentaire, je ne veux pas lui enlever sa question, mais je veux juste l'éclairer sur cette question, il semble s'y intéresser beaucoup - un réajustement sur l'année 1981-1982. Le transport scolaire était payé par le gouvernement. Pour ce qui est des années 1982-1983, 1983-1984, 1984-1985, le programme de financement prévoit, pour la première année, l'indice des prix à la consommation plus l'indice des prix en transport, divisé par deux, moins 4% pour la première année, IPT plus IPC divisé par deux moins trois pour la deuxième, IPT plus IPC divisé par deux moins trois pour la troisième.

Autrement dit, il y a déjà de prévu, dans le système de financement du transport en commun, l'ensemble de la réponse à la question que le député posait tantôt. C'est certain que c'est un niveau de compression dans le système du transport scolaire, l'objectif du gouvernement, dans ce secteur, étant, là aussi, de ralentir la croissance du coût du transport scolaire, mais de compenser aussi par des mesures de polyvalence visant à faciliter la rentabilisation des entreprises de transport et scolaire.

**Le Président (M. Boucher):** Merci, M. le ministre. M. le député de Notre-Dame-de-Grâce.

**M. Scowen:** Juste un point, M. le Président. C'est simplement pour féliciter le ministre de nous sensibiliser si vite à ce problème de la taxe sur l'essence. J'espère qu'il va en profiter...

**M. Clair:** Je l'étais bien avant qu'il ne le pense.

**M. Scowen:** ... pour sensibiliser ses collègues dans les plus brefs délais.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Laporte.

**M. Bourbeau:** M. le Président, je vais faire comme le ministre, je vais faire un commentaire. Je veux simplement corriger un peu ou tenter de clarifier ce que vient de dire le ministre en ce qui concerne les compressions qui ont été appliquées au transport scolaire. Il n'y a pas eu seulement une compression, il y a eu une double compression. En utilisant l'indice des coûts de transport plus l'indice des prix à la consommation divisé par deux, c'est déjà une compression, parce que ces gens sont régis par l'indice des coûts du transport; donc, en faisant la moyenne des deux indices, déjà, au départ, il y a une compression, plus la compression de 4% la première année, vous subissez une compression à chaque année, à cause de la moyenne des deux indices, donc c'est inférieur à vos coûts et, après ça, on ajoute les compressions additionnelles de 4%, 3% et 3% pour chacune des trois années. Je pense qu'on doit dire qu'il y a une double compression et que vous la subissez.

Deuxièmement, par ce que vous indiquez dans votre mémoire, je comprends - je partage votre opinion - que ce serait ridicule que les commissions de transport publiques ajoutent des autobus de type urbain à leur flotte pour faire du transport scolaire intégré, alors que vous pouvez le faire vous-mêmes, avec vos autobus, à des coûts inférieurs. Par exemple, à Montréal, on sait que le coût du kilométrage est de 3,09 \$, et

vous le faites pour 0,39 \$. Moi aussi je partage votre avis que si les autobus de Montréal ou des commissions scolaires publiques peuvent le faire à même les flottes existantes, tant mieux, mais si elles devaient ajouter de nouveaux autobus, là, ça devient suicidaire que de faire du transport intégré avec des véhicules nouveaux, alors que les vôtres sont là et qu'ils coûtent énormément moins cher de fonctionnement.

Je vois seulement un problème en ce qui concerne la proposition que vous faites. Dans le livre blanc, on parle de confier à l'entreprise privée le transport en commun dans les régions hors de la zone subventionnable. Quand on parle de ce transport, c'est du transport public et cela a les mêmes caractéristiques que tout transport public en ce sens que la demande principale est aux heures de pointe. Or, vous dites justement, dans votre mémoire, que vos véhicules, en général, ne sont pas disponibles aux heures de pointe, puisque ce sont les mêmes heures de pointe pour le transport scolaire que pour le transport des travailleurs. Comment peut-on concilier ce problème-là puisque vos véhicules ne sont pas disponibles lorsqu'on en a le plus besoin? Est-ce que cela ne rend pas un peu difficile l'utilisation de votre flotte d'autobus pour le transport public?

**Le Président (M. Boucher):** M. Charlebois.

**M. Charlebois (Michel):** On a justement prévu pour la zone centrale de Montréal, pas seulement les zones extérieures C ou D, on a aussi été dans le coeur même des commissions de transport actuelles où on offre nos autobus en dehors des heures de pointe. C'est certain que nous faisons aussi de l'heure de pointe. Si les commissions scolaires et les municipalités s'entendent pour rationaliser comme il faut la flotte scolaire en dehors des zones du coeur de Montréal, on pourra en même temps faire du transport en commun d'appoint et c'est ce qu'on a toujours préconisé d'ailleurs: de ratisser les rangs avec nos autobus scolaires, d'amener la population sur les lignes des transports publics qui sont représentées par l'APAQ, qui est passée avant nous, et ces autobus publics, le transport public amènerait ces gens-là au système du transport en commun des grandes corporations municipales de Montréal, rive sud ou Laval, dans les heures de pointe. En dehors des heures de pointe, le transport écolier est disponible.

Les autobus sont là, vous les payez. Ils ne font rien et on demande de les faire travailler partout, y compris dans le coeur de Montréal, y compris sur les rues Sainte-Catherine ou Sherbrooke. On ne fait pas de discrimination, les autobus passent partout.

**M. Bourbeau:** Justement, M. Charlebois, en dehors des heures de pointe il n'y a pas de problème d'approvisionnement de matériel roulant. Toutes les commissions de transport ont un surplus de matériel en dehors des heures de pointe.

Je pense qu'on peut dire qu'une grande partie des flottes d'autobus des commissions de transport publiques rentrent dans les garages en dehors des heures de pointe et ne sont pas utilisées. Je ne vois pas à ce moment-là comment on pourrait utiliser vos véhicules puisque les commissions n'utilisent même pas les leurs.

**M. Charlebois:** Nous disons qu'au lieu d'acheter des véhicules nouveaux et de payer 3 \$ ou 3,09 \$ du kilomètre, nous sommes prêts à le faire pour 0,39 \$ ou 0,40 \$ dépendant de l'année en question, avec l'inflation, et d'arriver à dire que des autobus scolaires compenseront le transport en commun, si le transport en commun a besoin. On ne peut pas enlever les autobus publics de Montréal, mais on dit: Au lieu d'acheter un nouvel autobus pour faire du transport en dehors des heures de pointe, le transport écolier est là. Les autobus scolaires sont là aussi à Pointe-Claire, à Saint-Lambert, ou à toutes les places où un petit autobus pourrait très bien desservir un quartier ou un coin de l'île ou du sud de Montréal pour les amener soit au métro ou en d'autres endroits. Au lieu de payer un gros autobus de 140 000 \$ ou 150 000 \$ on est là, on est disponible.

**M. Bourbeau:** Si je comprends bien, en dehors des heures de pointe, alors que la demande est faible, plutôt que d'utiliser les gros autobus qui coûtent 125 000 \$ chacun et qui sont, de toute façon, la plupart du temps presque vides, on pourrait simplement les entrer dans les garages et utiliser vos véhicules qui coûtent moins cher à opérer et qui sont moins grands.

**M. Charlebois:** C'est une suggestion qu'on fait.

**M. Saucier:** C'est ça.

**M. Bourbeau:** C'est peut-être un point de vue. Je ne sais pas si les syndicats des commissions de transport public seraient d'accord, mais c'est un point de vue qui vaut certainement la peine d'être examiné attentivement. J'espère que le ministre se penchera là-dessus dans les meilleurs délais.

**M. Clair:** M. le Président, le ministre l'a déjà fait. Soyons de bon compte, il est évident que la flotte d'autobus scolaires ne pourra jamais remplacer la flotte d'autobus urbains des commissions de transport qui opèrent présentement. Nous croyons

cependant sincèrement, et c'est la raison pour laquelle nous avons enclenché une réforme dans ce sens-là l'année dernière, qu'en décloisonnant la réglementation pour les autobus scolaires, en permettant de faire trois choses: du transport en commun d'appoint, de la charte-partie sur les distances de 200 kilomètres et moins, et de permettre aux personnes autres que des écoliers de monter à bord sur les circuits où il y a de la place, on pourra faire une meilleure utilisation de la flotte existante. De combien? 2%? Je ne dirais pas que c'est négligeable. 5%? 10%? Peu importe le niveau d'utilisation qu'on pourrait faire des autobus scolaires en transport en commun d'appoint, charte-partie sur les circuits réguliers; quelque fraction de pourcentage qu'on obtiendra d'une meilleure utilisation de l'équipement existant, ce sera toujours cela de pris.

Quant à nous, il nous est apparu jusqu'à maintenant que c'est certainement très possible de l'utiliser, surtout dans des centres de moyenne taille, beaucoup moins, je pense, dans la ville de Montréal, par exemple. C'est certain que, théoriquement, cela peut représenter des possibilités. Je m'engage à continuer de les regarder, mais je pense que c'est dans les régions du Québec et en périphérie de Montréal que cela présente le plus de possibilités.

(0 h 30)

**M. Saucier:** J'aurais une chose à vous dire. Actuellement, il y a la tentation très forte de certaines commissions intermunicipales ou communautés urbaines de vouloir remplacer les autobus scolaires par des véhicules de transport urbain. On enlève un autobus scolaire pour le remplacer par un nouvel autobus urbain; autrement dit, c'est un autobus additionnel et cela coûte terriblement cher au gouvernement de poser ce geste. On sait qu'actuellement plusieurs ont déjà commencé à le faire.

**M. Clair:** Sur ce point, chaque fois que c'est possible, fournissez-nous des cas. Il nous paraît évident que l'utilisation qu'on peut faire du transport urbain dans le secteur du transport écolier, ça doit être en utilisant les capacités déjà existantes; lorsque, inversement, il y a avantage d'utiliser le transport urbain pour les écoliers parce que l'autobus voyage surtout rempli de travailleurs et de travailleuses dans une direction alors que les écoliers voyagent dans d'autres sens. S'il arrive que vous ayez des cas à nous signaler, n'hésitez pas à le faire.

M. le Président, je termine là-dessus. Je remercie sincèrement les représentants de l'Association du transport écolier du Québec, avec qui le ministère des Transports entretient, comme avec l'Association des propriétaires d'autobus du Québec, d'ailleurs, des relations suivies, d'avoir étudié la proposition gouvernementale et de venir nous

offrir leur collaboration pour sa mise en application dans la mesure où ce sera possible. Je vous remercie, M. le Président.

**M. Saucier:** Nous vous remercions également et nous vous souhaitons une bonne nuit.

**Le Président (M. Boucher):** Au nom de tous les membres de la commission, je vous remercie. Ce matin, nous entendrons d'abord la Commission de transport de la rive sud de Montréal, qui était à l'ordre du jour d'aujourd'hui, mais qui, compte tenu du temps, n'a pas pu se faire entendre. L'ordre du jour du 13 octobre comprend neuf mémoires que je ne nommerai pas compte tenu de l'heure.

La commission ajourne ses travaux à dix heures, ce matin.

(Fin de la séance à 0 h 33)