



Assemblée nationale
Québec

journal des Débats

COMMISSIONS PARLEMENTAIRES

Troisième session - 32^e Législature

Commission permanente des transports

Audition de personnes et d'organismes
en regard du transport en commun
dans la région de Montréal (2)

Le mercredi 13 octobre 1982 - No 177

Président: M. Claude Vaillancourt

Table des matières

| | |
|--|--------|
| Remarques sur la procédure | B-8299 |
| Audition de personnes et d'organismes | |
| Conseil des maires et Commission de transport de la rive sud de Montréal | B-8300 |
| Comité de promotion économique de Montréal (COPEM) | B-8322 |
| Transport 2000 | B-8341 |
| Centrale des syndicats démocratiques | B-8373 |
| Les gens de la terre Inc. | B-8379 |
| Atelier d'histoire Hochelaga-Maisonneuve, AQDR et WMCA | B-8381 |
| West Island Train Savers | B-8384 |
| Vélo Québec | B-8386 |

Intervenants

M. Jules Boucher, président

M. Michel Clair
M. André Bourbeau
M. Roland Dussault
M. Jean-Pierre Charbonneau
M. Luc Tremblay
M. Jacques Rochefort
M. John O'Gallagher
M. Michel Bissonnet
M. Jean-Guy Rodrigue
Mme Louise Harel
M. Germain Leduc
M. Laurent Lavigne
M. Jérôme Proulx
M. Patrice Laplante
Mme Joan Dougherty

* M. Jean-Guy Parent, Conseil des maires et
 Commission de transport de la rive sud de Montréal
M. André Vallerand, Comité de promotion économique de Montréal
M. Guy Chartrand, Transport 2000
Mme Sylvie Gagnon, idem
M. Pierre Lachapelle, idem
M. Gérard Chagnon, idem
M. Jean-Pierre Dagenais, idem
M. Todd Sloan, idem
Mme Claire Ducharme, Regroupement du transport en commun du Haut-Richelieu
Mme Nicole Gendron, Comité des usagers du transport en commun de Beauharnois
Mme Chantai Ruel-Dion, Comité du transport adapté de la rive sud
Mme Marie-Blanche Rémillard, Transport 2000
M. Arthur Delage, Centrale des syndicats démocratiques
M. Peter Rochester, Les gens de la terre Inc.
Mme Raymonde Gariépy-Rochester, idem
Mme Sylviane Difolco, YMCA Hochelaga-Maisonneuve
Mme Elodie Martel, Atelier d'histoire d'Hochelaga-Maisonneuve
M. Jean-François Mezei, West Island Train Savers
Mme Marie-Anne Rainville, Vélo Québec
M. François Marcil, idem

* Témoins interrogés par les membres de la commission parlementaire

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0709-3632

Le mercredi 13 octobre 1982

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

(Dix heures onze minutes)

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

La commission des transports est réunie 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. Fallu (Groulx), Mme Harel (Maisonneuve), M. Léger (Lafontaine); M. O'Gallagher (Robert Baldwin) remplace M. Mailloux (Charlevoix); M. Bissonnet (Jeanne-Mance); M. Proulx (Saint-Jean) remplace M. Payne (Vachon); M. Rodrigue (Vimont); Mme Dougherty (Jacques-Cartier) remplace M. Vaillancourt (Orford).

Les intervenants sont: M. Leduc (Saint-Laurent); M. Caron (Verdun) est remplacé par M. Hains (Saint-Henri); M. de Bellefeuille (Deux-Montagnes), M. Dussault (Châteauguay), M. Laplante (Bourassa); M. Scowen (Notre-Dame-de-Grâce) remplace M. Maciocia (Viger); M. Assad (Papineau) remplace M. Mathieu (Beauce-Sud); M. Rochefort (Gouin).

Ce matin, nous devons revenir à l'ordre du jour d'hier, étant donné qu'un groupe n'avait pu être entendu. Il s'agit de la Commission de transport de la rive sud de Montréal, qui sera entendue tout d'abord.

Par la suite, à l'ordre du jour d'aujourd'hui, mercredi le 13 octobre, nous entendrons la Chambre de commerce du district de Montréal, Transport 2000, Les Gens de la terre Inc., Le Groupe (Interpublic communication ainsi que les municipalités de Dorion-Vaudreuil, Île-Perrot, Terrasse-Vaudreuil, Hudson et Pincourt). En cinquième lieu, nous entendrons l'Atelier d'histoire Hochelaga-Maisonneuve, AQDR et YMCA Hochelaga-Maisonneuve; l'Association du Parti québécois (région de Montréal-Ville-Marie); le groupe STOP; le groupe West Island Train Savers et Vélo Québec.

Alors, sans plus tarder, j'appellerais 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.

M. le ministre.

Remarques sur la procédure

M. Clair: M. le Président, pendant que nos amis de la rive sud de Montréal prennent place, je voudrais faire appel à tous mes collègues des deux côtés de la table. Compte tenu de l'expérience de la journée d'hier, compte tenu qu'on m'a informé qu'en vertu du règlement on devait normalement cesser nos travaux à 18 heures et qu'on a un ordre du jour très chargé, je crois qu'on devrait autant que possible se fixer comme objectif d'entendre, au cours de l'avant-midi, à tout le moins les deux, sinon les trois premiers groupes, à savoir la CTRSM, le COPEM et Transport 2000. Alors, quant à moi, je vais essayer de me limiter dans mes questions pour essayer d'entrer dans ce cadre; j'en prends l'engagement envers mes collègues et je suis prêt à commencer.
(10 h 15)

M. Bourbeau: M. le Président, je veux bien croire les promesses et les bonnes intentions du ministre, mais il nous a tenu le même discours hier matin en nous promettant qu'il était pour écouter et se limiter à questionner les intervenants. Or, et cela dit sans malice, on a assisté pendant la journée à un grand nombre de discours du ministre qui, dans son enthousiasme, voulait défendre son projet de réforme. Finalement, l'une des raisons importantes, je pense, du retard qu'on a pris, c'est la longueur du temps employé par le ministre lui-même en tant que conférencier à cette table. Alors, si le ministre veut bien se souvenir durant toute la journée de ses bonnes résolutions, peut-être qu'on pourra accélérer un peu davantage les travaux de la commission.

M. Clair: Alors, merci pour le fait que le député de Laporte ait raccourci lui-même son discours.

Le Président (M. Boucher): M. Parent, vous pouvez y aller.

Conseil des maires et Commission de transport de la rive sud de Montréal

M. Parent (Jean-Guy): M. le Président, M. le ministre, madame, messieurs de la commission, la Commission de transport de la rive sud de Montréal (CTRSM) et le Conseil des maires de la rive sud ont décidé de présenter un seul mémoire puisque, peut-être contrairement à ce qui se passe ailleurs dans la grande région de Montréal, en ce qui concerne la rive sud - on pourra le voir un peu plus loin - les élus de même que les dirigeants de la commission ont réussi à bien s'entendre.

Concernant l'approche que nous avons prise, nous avons eu une approche qui était beaucoup plus positive que ce qu'on a pu entendre hier, mais il est bien sûr que sur la rive sud, à cause d'un certain contexte qui prévaut déjà depuis deux ou trois ans, on a réussi à franchir, je pense, certaines étapes que mes collègues de Laval et de Montréal n'ont peut-être pas encore pu franchir, n'ayant pas les outils nécessaires.

Le but du mémoire est de refléter l'opinion des élus, soit le conseil des maires, ainsi que celle des commissaires permanents de la Commission de transport de la rive sud sur la proposition gouvernementale concernant l'organisation et le financement du transport en commun dans la région de Montréal. Nous avons choisi d'aborder ce travail en définissant, d'abord, le cadre de fonctionnement actuel de la commission, en exprimant ensuite l'opinion du conseil et de la commission sur les principaux points de la proposition et en formulant, finalement, des recommandations visant à améliorer l'efficacité de la commission dans le cadre de la réforme proposée.

Il est bien certain que nous aurions pu avoir une approche dans laquelle nous n'étions pas d'accord avec la proposition du ministre, mais, à la suite des quatorze heures d'écoute de la commission hier, je me suis rendu compte finalement que mes collègues de Montréal et de Laval, essentiellement, étaient contre au départ, mais, dans le fond, étaient prêts à regarder certaines propositions.

Nous avons peut-être procédé à l'inverse dans notre mémoire; nous avons cherché, tel qu'il avait été demandé, à apporter des solutions à la proposition que vous faites. Ce mémoire est, je crois, très positif par rapport à la proposition qui a été mise sur la table par le gouvernement. Cependant, je tiens à faire des mises en garde très importantes parce que, même si ce mémoire est positif, il y a des points très importants auxquels nous tenons et, tout au cours du mémoire, je pourrai insister davantage en ne prenant rien pour acquis parce que, sur la rive sud, les choses vont relativement bien, tant au point de vue des

élus qu'au niveau de la commission, et il y a des principes fondamentaux qu'on tient à garder.

Si vous le permettez, je vais en faire la lecture; le mémoire ne comporte que vingt pages et cela devrait aller très rapidement. Nous avons tenté de ne prendre et de ne mettre dans le mémoire que les points qui nous semblaient les plus importants. L'approche des chiffres qui a été faite par d'autres collègues, nous avons préféré l'éloigner, puisque, dans un premier temps, on doit d'abord s'entendre sur l'esprit et les chiffres qui sont très importants, et, dans un deuxième temps, une fois qu'on se sera entendu sur l'esprit, je pense qu'on pourra être placé pour débattre tous ces points.

D'abord, une brève définition. Le Conseil des maires de la rive sud, qu'on appellera tout au cours de ce mémoire le conseil, se compose de douze représentants des sept municipalités du territoire juridique de la commission; j'ai parlé de Longueuil, Saint-Hubert, Brossard, Boucherville, Saint-Lambert, Lemoyne et Greenfield-Park. Le conseil approuve les décisions de la commission, adopte le budget et détermine le niveau de service à offrir à la population.

La commission se compose de cinq commissaires, soit le président-directeur général, M. Molini, un commissaire nommé par le gouvernement et trois commissaires désignés par le conseil, dont deux sont choisis parmi les élus.

La mission. La commission a pour mandat d'exploiter une entreprise de transport en commun dans son territoire juridique. Sous réserve de l'approbation du ministre des Transports et par le biais d'une filiale, la commission peut étendre son réseau à l'extérieur du territoire. Le territoire juridique de la commission comprend sept municipalités: Boucherville, Brossard, Greenfield-Park, Lemoyne, Longueuil, Saint-Hubert et Saint-Lambert. Dans ce territoire, la commission assure le transport urbain et la liaison entre ces municipalités et l'île de Montréal, principalement par la ligne de métro Longueuil et les circuits d'autobus empruntant la voie réservée du pont Champlain et le pont-tunnel Hyppolyte-Lafontaine.

Depuis l'intégration de la Compagnie de transport régional Métropolitain Sud (1967) Inc., la commission exploite un réseau de transport interurbain dans plus de 50 municipalités réparties le long de cinq différents corridors. Hier soir, le maire de Laval faisait part qu'il y avait à couvrir quelque 40 municipalités, plus la ville de Laval dans le cas de la rive sud. En termes de comparaison, nous avons un noyau de sept municipalités qui sont la rive sud immédiate et qui sont desservies par la CTRSM, mais de plus, par le biais de notre filiale

Métropolitain Sud, nous avons à couvrir 52 municipalités.

Les opérations. Chaque jour, près de 73 000 personnes utilisent les services offerts par la commission. La plupart des déplacements s'effectuent le matin et le soir aux heures de pointe entre le centre-ville de Montréal et les municipalités du territoire. La commission emploie quelque 680 personnes dont 25 cadres. Elle utilise 307 autobus, 254 servant au transport dans les municipalités du territoire juridique et 53 au transport interurbain, soit le territoire de Métropolitain Sud. Elle assure l'entretien de ses véhicules dans les garages situés à Saint-Hubert et Longueuil.

Les objectifs. Tout en poursuivant sa mission, la commission vise les objectifs suivants, soit trois points: offrir un service de première qualité, tenant compte des besoins de sa clientèle; deuxièmement, obtenir la meilleure productivité et le meilleur rendement des ressources qui sont disponibles; troisièmement, minimiser les coûts et le déficit d'exploitation sans négliger la qualité et la sécurité des services.

Cette efficacité nécessite l'établissement et le maintien d'un environnement que nous appelons stable et cohérent. La stabilité implique la continuité au niveau des services à offrir, du territoire à desservir et des ressources humaines, matérielles et financières mises à sa disposition. Cette stabilité lui permet de planifier ses opérations à moyen et à long terme. La cohérence se caractérise par l'unité et l'interdépendance qui doit exister entre les différents éléments de l'organisation pour assurer l'efficacité opérationnelle de tout le système de transport.

Dans le cadre de la proposition gouvernementale, la mission de la commission ne changera pas. Elle devra être un transporteur efficace dans son territoire juridique et dans les territoires extérieurs qu'elle pourrait être appelée à desservir. La commission se soucie donc de toute modification qui pourrait affecter les bases de son efficacité. Nous aurons la chance tantôt pendant la période de questions d'explicitier ce point.

À la suite de l'analyse de la proposition gouvernementale, le conseil et la commission désirent exprimer leurs vues sur les points suivants: la création d'un organisme régional de transport, soit l'ORT; le maintien des commissions de transport locales; le partage des responsabilités entre l'ORT et les commissions; l'intégration tarifaire et le nouveau partage financier.

D'abord, l'organisme régional de transport. Le conseil et la commission sont d'accord sur le principe de créer un organisme régional de transport. Plusieurs

raisons motivent cet appui. Mentionnons principalement l'interdépendance entre les secteurs de l'agglomération, le besoin de coordination entre le transport local et le transport régional, le besoin d'une planification intégrée à l'échelle de la région et la volonté de promouvoir et de rationaliser le transport en commun. Dans les mémoires d'hier, M. le Président, mes collègues de Montréal et de Laval sont revenus à plusieurs reprises sur le sujet du besoin de coordination et de planification. Dans la mesure où l'organisme régional de transport réalisera ces grands objectifs, tout en respectant les points de vue et les décisions particulières des commissions de transport locales, le conseil et la commission appuient la création d'un tel organisme.

Le conseil et la commission entérinent la proposition gouvernementale visant le maintien des commissions de transport existantes et l'adoption des modes de fonctionnement semblables à ceux en vigueur actuellement sur la rive sud.

La principale opération de la commission consiste à offrir des services de transport au niveau local. En raison de leur taille et de leur diversité, les territoires peuvent être mieux desservis par des structures et des systèmes décentralisés adaptés aux attentes particulières de chacun des secteurs. Une organisation centrale serait moins apte à percevoir et à définir les besoins locaux et à proposer des solutions s'ajustant aux diverses réalités.

Il nous apparaît donc essentiel que le transport local soit décidé et exploité par des entités administratives capables de s'identifier aux populations.

Par ailleurs, l'organisation du transport en commun proposée au palier local prévoit de donner le contrôle effectif aux élus locaux en leur confiant notamment la responsabilité d'adopter le budget et de définir le niveau de service. Cette organisation est en application dans le territoire juridique de la Commission de transport de la rive sud de Montréal depuis sa formation, soit depuis 1974, ce qui fait que la Commission de transport de la rive sud, dans la région de Montréal, est la seule commission de transport ayant vraiment la structure, je pense recherchée par le gouvernement. Même avec cette structure que nous avons depuis 1974, cela a pris plusieurs années et ce n'est que peut-être depuis les deux ou trois dernières années que nous avons pu, les élus qui avaient effectivement le contrôle mais qui ne l'exerçaient pas et la commission de transport, réussir à atteindre l'objectif visé dans la proposition gouvernementale, soit de faire en sorte que vraiment ceux qui ont à envoyer la facture aux citoyens, les différents maires des municipalités, aient un mot à dire et un contrôle très serré sur les

dépenses et sur la planification de la commission.

Conséquemment, le conseil de la commission recommande que l'organisation future de la commission respecte les grands principes de la loi actuelle et exige qu'aucune modification à cette loi ne soit effectuée sans consultation préalable.

Partage des responsabilités. Tout en reconnaissant le besoin qu'un organisme, réalise et coordonne les systèmes à caractère régional, ainsi que la nécessité de maintenir des commissions pour l'exploitation des services locaux, le conseil et la commission demandent au gouvernement d'apporter des précisions sur le partage réel des pouvoirs entre les deux paliers et sur la façon dont ces pouvoirs pourront s'exercer. Il nous semble, M. le Président, qu'à ce stade-ci de la proposition, ce n'était pas tellement défini et tellement clair. Pour nous, il serait important, avant de franchir d'autres étapes, qu'on sache quel serait le partage des responsabilités, principalement ce qu'aurait comme responsabilités l'ORT.

Le conseil et la commission réalisent qu'une répartition mal définie pourrait amener l'organisme régional de transport à obtenir de plus en plus de pouvoirs et ce, malheureusement, au détriment des commissions locales, ce que nous ne voulons à aucun prix.

Le conseil et la commission recommandent que la loi constitutive de l'organisme régional de transport ne puisse permettre d'imposer sur le territoire de la commission un niveau de services, des systèmes de transport et des dépenses d'immobilisations qui ne seraient pas approuvés par les instances locales. Autrement dit, nous ne voulons pas nous voir imposer par un ORT un prolongement d'un métro dans Longueuil à moins que les instances locales, soit la commission et le conseil, ne puissent vraiment avoir des droits de veto sur des points aussi fondamentaux, affectant par le fait même nos quotes-parts. (10 h 30)

Le conseil et la commission demandent aussi qu'aucune loi ne puisse freiner la volonté locale de se doter de services et de systèmes de transport de son choix. La nouvelle législation devra répondre aux exigences énumérées précédemment pour que le conseil et la commission puissent maintenir leur accord de principe à la proposition gouvernementale. Le conseil et la commission appuient l'intégration tarifaire qui permettra, premièrement, de privilégier le développement du transport en commun; deuxièmement, d'assurer l'équité des contributions des usagers et, troisièmement, de favoriser la rationalisation des moyens de transport.

Rappelons qu'à la suite de l'application de la structure tarifaire proposée 51% des

usagers actuels de la rive sud auront à subir une hausse de tarif s'échelonnant entre 12% et 30%. Le conseil et la commission prévoient une diminution à court terme de l'achalandage à cause de ce phénomène d'augmentation de 51% des usagers actuels de la rive sud. Le conseil et la commission demandent au gouvernement d'étudier des mesures compensatoires temporaires pour atténuer les effets éventuels de cette augmentation. Nous pourrions, si vous le permettez, expliciter ce point à la période de questions.

Partage financier. Le gouvernement propose un nouveau partage des coûts du transport en commun dans la région de Montréal. Ce partage tient compte des bénéfices reçus par les usagers et les non-usagers, de même que de la capacité financière des différents paliers de gouvernement. Selon cette proposition, la participation financière des municipalités du territoire de la commission se situerait à environ 23% du coût total d'exploitation, incluant leurs quotes-parts dans le déficit et le coût des immobilisations des systèmes régionaux. La contribution municipale suggérée, en chiffres absolus et en pourcentage, apparaît adéquate, réaliste et elle correspond au niveau recherché par les municipalités.

Ici, j'ouvre une parenthèse, M. le Président. Bien sûr, pour des élus, on pourrait très facilement dire au gouvernement: Votre proposition, ce que vous nous demandez est beaucoup trop coûteux et nous visons, par exemple, un maximum de 15% de contribution. Mais réalistes et conscientes de la situation et du partage de l'assiette en termes de coûts de transport, je pense que les municipalités ont fait un sérieux examen de conscience et que les élus de la rive sud, de la CTRSM, qui sont unanimes sur ce mémoire, sont aussi conscients que nous avons à prendre une certaine part des responsabilités. Ceci ne veut pas dire, pour autant, que si, demain matin, on devait aller dans des proportions beaucoup plus grandes que la proposition ou, du moins, que les chiffres avancés jusqu'à maintenant, on serait d'accord. Je pense qu'il faut quand même y aller de façon limitative et, à partir des chiffres qui ont été avancés et que nous croyons être assez justes, au moins sur une prévision de trois à cinq ans, nous osons nous avancer pour dire que nous sommes d'accord avec ce genre de partage qui viserait environ 23%, autant en termes de pourcentage que de chiffres absolus.

La participation directe du gouvernement au financement du transport en commun de la rive sud diminuera de façon importante. En 1982, cette contribution représentera 40% des frais d'exploitation. Dans le cadre de la proposition, elle serait inférieure à 30%. Je pense que le

gouvernement en est pleinement conscient et que c'est une des mesures qu'il désire mettre de l'avant.

Par ailleurs, le plafonnement de la subvention gouvernementale à 50% du déficit opérationnel de chaque commission pourrait avoir des effets difficiles à quantifier présentement. On sait, par contre, qu'une telle mesure appliquée à l'exercice en cours, soit pour 1982, augmenterait d'un montant approximatif de 1 000 000 \$ la quote-part des municipalités du territoire juridique de la commission. Là, j'attire votre attention sur l'annexe 3. Dans l'hypothèse où le gouvernement plafonnerait à 50%, la quote-part des municipalités serait, cette année, de 7 000 000 \$ au lieu de 5 900 000 \$, soit une différence de 1 100 000 \$.

La contribution régionale. La nouvelle source de financement provenant des non-usagers représentera plus de 16% du coût total d'exploitation de la commission. Le conseil et la commission recommandent que la méthode de calcul et de distribution des revenus appartenant à chaque commission tienne compte de critères et d'échéanciers connus, acceptés et contrôlés par les organismes locaux. Souvent, le problème vient du fait qu'on n'a pas les mêmes méthodes de calcul, entraînant ainsi beaucoup de discussions inutiles pendant des mois et même des années, puisqu'on ne s'est pas entendu sur les critères de base.

Les municipalités devront supporter 30% du coût des immobilisations des systèmes régionaux sur leur territoire. À cet effet, le conseil et la commission soulignent le danger pour les municipalités de se voir imposer par l'ORT des décisions impliquant des investissements importants dépassant leur capacité de payer. On n'a qu'à penser à l'exemple du métro que j'ai donné tantôt ou au train de banlieue sur lequel on pourra revenir plus tard, le train de Saint-Hilaire.

Le conseil et la commission recommandent que toute modification ou addition aux systèmes régionaux, financée en partie par les municipalités, reçoive leur approbation.

Les éléments essentiels visant à l'amélioration de l'efficacité de la commission. Le conseil et la commission formulent des recommandations en vue de favoriser l'efficacité de notre commission. D'abord, le Vieux-Longueuil. La prise en charge du service de transport en commun dans le Vieux-Longueuil est essentielle pour assurer l'unité et la continuité du territoire de la commission. Bien que la proposition gouvernementale n'en fasse pas mention, les informations fournies par le COTREM confirment cette intention à laquelle la commission souscrit. L'intégration de ces territoires permettra une meilleure utilisation des ressources et la réalisation d'économies appréciables au niveau des frais

d'exploitation. En fait, la commission perd quelque 50% des revenus qu'elle pourrait aller chercher et qui sont actuellement en plein coeur de la ville de Longueuil avec une haute densification, empêchant ainsi d'augmenter de façon très importante le nombre d'usagers à très peu de frais puisque nous avons déjà les infrastructures nécessaires.

Les municipalités hors territoire et participantes. Les municipalités du territoire C devront offrir des services de transport en commun. Elles seront admissibles aux subventions gouvernementales, mais ne feront pas partie du territoire juridique de la commission de transport. Pour desservir ces municipalités, le gouvernement propose que les conseils locaux accordent des contrats de services à des transporteurs publics ou privés. Ces municipalités pourraient choisir de se relier directement au centre-ville de Montréal, utilisant les ponts plutôt que la ligne de métro Longueuil. Une telle situation, par exemple, entraînerait la congestion de certaines routes et serait contraire aux objectifs visés par la réforme proposée.

En conséquence, le conseil et la commission recommandent que les municipalités du territoire C de la rive sud soient desservies par la commission selon le niveau de services décidé par les conseils locaux. À cet effet, nous avons signé, il y a quelques mois, une entente avec la municipalité de Sainte-Julie, se trouvant dans le territoire C et ne faisant pas partie de la CTRSM. On a offert un contrat de services à la satisfaction des deux parties. Cette recommandation permettra d'assurer la continuité du territoire, de rationaliser les routes, d'accroître l'efficacité et la rentabilité du service, ainsi que de réduire le nombre d'intervenants dans le transport en commun. Elle diminuera la possibilité de déportements de passagers ou, comme le disait hier M. le député de Laporte, de débordement sur celui de la commission. Ces déportements occasionneraient une utilisation non rationnelle d'un plus grand nombre de véhicules.

Les municipalités hors territoire et non participantes. Selon la proposition gouvernementale, les municipalités situées dans le territoire D pourront décider localement du niveau de services et du transporteur. Le conseil et la commission recommandent que ces municipalités soient regroupées par corridors et que les contrats soient octroyés à des transporteurs privés ou publics pour desservir, en tout ou en partie contiguë, chacun des corridors.

Il serait également approprié que ces contrats soient négociés pour une période de plusieurs années, voire au moins cinq ans, afin de permettre aux soumissionnaires d'absorber leurs dépenses ou, du moins, une bonne partie de leurs dépenses

d'immobilisations.

Niveau de services. L'organisme régional de transport aura la responsabilité de déterminer le niveau de services des systèmes régionaux, ce qui affectera nécessairement le fonctionnement du transporteur local. Les décisions de l'ORT devront tenir compte des besoins et des ressources des différentes commissions de transport.

Le conseil et la commission considèrent essentielle leur participation à la détermination du niveau de services qui influencera la qualité et le coût du transport dans leur territoire juridique. Par exemple, si on avait trois, quatre ou cinq trains en provenance, aux heures de pointe, de Saint-Hilaire, ceci a un effet direct sur nos lignes actuelles d'autobus car il faudra prévoir accueillir ces gens lorsqu'ils arriveront à notre territoire. Je pense qu'il serait important d'assurer, sur ce sujet, que la commission locale puisse avoir un mot à dire sur le service au plan régional. Lorsqu'on parlera de la composition de l'ORT tantôt, ceci pourra justement expliciter notre point.

Le conseil et la commission s'opposent à toute décision relative à son territoire qui pourrait être prise sans leur approbation et recommandent que celle-ci soit prévue dans la nouvelle législation.

Stabilité financière. L'organisme régional de transport déterminera les tarifs et redistribuera les revenus ainsi que les subventions. Il aura donc une influence sur le déficit résiduel des commissions locales et sur la contribution des municipalités au financement du transport en commun. Alors, le conseil et la commission recommandent que des dispositions légales soient prévues afin d'assurer leur participation à toute décision qui pourrait affecter la responsabilité financière locale.

Répartition des revenus. La répartition des revenus entre les commissions de transport, basée uniquement sur l'achalandage, risque de ne pas refléter les coûts réels encourus par les organismes locaux. Le conseil et la commission recommandent qu'un ensemble de critères soit défini et intègre diverses variables, telles que le kilométrage parcouru, le temps de service, la population et le potentiel fiscal des municipalités. Le partage des revenus et des subventions pourrait tenir compte des coûts d'exploitation et de l'efficacité particulière de chaque commission de transport.

Ils recommandent également la mise en place d'un mécanisme permanent de révision des modes de partage et estiment indispensable de participer aux décisions sur les formules et les critères qui seront finalement retenus.

(10 h 45)

Structure de l'ORT. Le conseil et la

commission entendent que le conseil d'administration et le comité exécutif de l'ORT connaîtront des problèmes au niveau de son fonctionnement, du moins tel que proposé dans le livre blanc ou dans la proposition gouvernementale. Ces inquiétudes se fondent sur diverses raisons, entre autres l'existence d'un double palier de décision; le trop grand nombre d'intervenants, la diversité des intérêts et des préoccupations, la compétence limitée des participants en matière de transport et l'absence de permanents des commissions de transport. De plus, certaines décisions pourraient être prises par des personnes non concernées par les problèmes étudiés et qui n'auraient pas à en supporter les coûts.

Le conseil et la commission recommandent que l'organisme régional de transport soit dirigé par un seul conseil formé de treize membres qui seraient les suivants: trois représentants du territoire de la CUM; deux représentants de la rive sud immédiate, soit le territoire de la CTRSM; deux représentants du territoire de Laval; trois directeurs régionaux des commissions de transport, soit les PDG ou les DG; un directeur général qui serait le directeur général de l'organisme, de même que deux représentants du gouvernement. Ils recommandent que la participation des représentants du territoire C se fasse au niveau de comités consultatifs au sein des commissions locales, tel qu'il a été suggéré par le Conseil des maires de la rive sud en juin 1982.

En fait, je pense qu'il est important ici de ne pas alourdir la structure de l'ORT. Lorsqu'on parle, dans une proposition, de 31 personnes, voire même plus, je ne crois pas que ceci pourrait être fonctionnel. L'organisme régional de transport tel que nous le proposons doit avoir une structure souple et légère, un conseil d'administration qui verrait dans les grandes lignes à la tarification de même qu'à la planification de grands investissements ou de grandes infrastructures. Il doit être bien représenté par des élus: trois au niveau de la CUM, deux à Laval, deux à Montréal et deux sur la rive sud, ce qui ferait quand même sept personnes sur treize. Les PDG ou les dirigeants de commissions de transport, à mon point de vue, étant des permanents et connaissant à fond les dossiers, doivent être présents à cette table; d'ailleurs, ils le sont actuellement au niveau de la formation du COTREM. C'est peut-être la seule occasion qu'ils ont, qu'ils avaient de se rencontrer et de parler de problèmes communs. Je pense que les élus auraient sur ces treize personnes quand même la main haute en étant représentés par sept.

Quant à la proposition à laquelle je fais allusion, M. le ministre, vous étiez présent le 3 juin dernier, à Boucherville, lorsque nous

avons rencontré les 52 municipalités du territoire de Métropolitain-Sud, MSI. Je pense que ces gens-là du territoire, en l'occurrence on parle de C et D, avaient voix au chapitre et avaient le droit de faire part de certains niveaux de décisions qui se prenaient à la commission de transport. Ce qui avait été proposé, proposition que j'avais avancée personnellement à mes collègues maires, c'était qu'on mette sur pied des comités consultatifs qui permettraient en tout temps de rejoindre nos différents corridors ou encore le territoire de la zone C et qui pourraient, via ce porte-parole de la commission, être reflétés à l'ORT sans être présents à la table de l'ORT. Les deux ou trois représentants des différentes MRC dans une région un peu plus éloignée, quoique ces gens-là aient voix au chapitre, ne peuvent pas ou ne doivent pas avoir le même poids que les deux ou les trois représentants de la commission de transport de la rive sud, par exemple. Ceci pourrait amener un déséquilibre. Pour prendre un exemple, deux maires représentant des MRC environnantes pourraient, à cette table de l'ORT, annuler, à toutes fins utiles, les décisions, les pressions ou les points apportés par deux autres élus qui seraient de la commission de transport. Lorsqu'on s'embarque dans tout le principe de la représentativité avec les MRC, c'est là qu'on congestionne un peu l'ORT. Dans votre proposition, ce qui a fait peur à tous les autres intervenants - j'en ai discuté hier soir avec M. Des Marais, de même qu'avec M. Lefebvre - c'est cette lourdeur. Ce qu'on vous propose, c'est quelque chose qui pourrait s'articuler autour de cela.

En conclusion, la proposition gouvernementale résoudra des problèmes qui ont empêché dans le passé le développement du transport en commun dans cette grande région de Montréal. L'organisme régional proposé dans le cadre de cette réforme devra prendre, à l'échelle de la région, des décisions fondamentales en matière de planification, de coordination et de tarification. Cependant, le succès de ce projet sera étroitement lié à la responsabilité qui incombera aux élus locaux d'assumer les conséquences financières des décisions locales et régionales, ainsi que d'assurer l'efficacité administrative et opérationnelle des services de transport sur leur propre territoire. Dans une recherche de solutions pratiques et efficaces répondant aux besoins réels des usagers de la rive sud, le conseil et la commission demandent au gouvernement que la future loi prévoit les dispositions suivantes: le pouvoir du palier local de décider du niveau de services à offrir sur son territoire; la participation des commissions locales aux décisions de l'ORT; la garantie que les pouvoirs de l'organisme régional ne puissent pas supplanter les décisions locales; la participation des

commissions locales à l'élaboration et au contrôle des mécanismes de partage et d'allocation des revenus et des subventions.

M. le Président, je suis prêt à répondre aux questions des membres de la commission.

Le Président (M. Boucher): Merci, M. le maire. Avant de donner la parole au ministre, j'aimerais préciser que le député de Chambly, M. Tremblay, est intervenant à la commission.

M. Clair: M. le Président, est-ce qu'il y a consentement? J'aimerais remercier M. Parent et les gens qui l'accompagnent pour la présentation de ce mémoire ce matin. Je dirai que, tout au long du mémoire, on se rend compte, justement, de l'implication des élus dans l'administration quasi quotidienne du transport en commun sur la rive sud de Montréal. On sent qu'il y a là une expérience acquise au fil des ans. C'est peut-être, d'ailleurs, ce qui explique la position plus nuancée, basée sur l'expérience, que nous soumettent aujourd'hui le conseil des maires de la rive sud et la CTRSM. Étant donné que plusieurs de mes collègues qui m'accompagnent du côté ministériel proviennent de la rive sud et qu'ils sont intéressés à poser des questions, je vais me limiter essentiellement à deux questions qui sont fondamentales et sur lesquelles le conseil des maires de la rive sud peut particulièrement nous renseigner à cause de l'expérience vécue. À la page 5 du mémoire - d'ailleurs, c'est repris en conclusion - on mentionne les objectifs d'un organisme régional de transport: "Le conseil et la commission sont d'accord sur le principe de créer un organisme régional de transport. Plusieurs raisons motivent cet appui. Mentionnons principalement: l'interdépendance entre les secteurs de l'agglomération; le besoin de coordination entre le transport local et le transport régional; le besoin d'une planification intégrée à l'échelle de la région et la volonté de promouvoir et de rationaliser le transport en commun."

Des intervenants, hier, nous ont dit - par exemple, la ville de Montréal - qu'il y avait déjà, dans les lois actuelles, dans les structures actuelles, dans les institutions telles qu'elles existent, toute la souplesse voulue, à toutes fins utiles, pour atteindre ces objectifs-là. J'avoue qu'on n'a pas encore répondu, à ma satisfaction, à la question, pour ceux qui défendent cette théorie: Oui, mais comment cela se fait-il que, si tout était possible avec les lois telles qu'elles existent, les institutions qu'on connaît, cela ne s'est pas encore fait? À partir de l'expérience que vous avez vécue au cours des dernières années, que ce soit relativement à la rationalisation tarifaire, au retrait de la CTCUM de Longueuil, à la question du train de banlieue, ma question

est la suivante: Croyez-vous que, par un organisme purement consultatif, non décisionnel, une table d'élus ou de représentants des commissions de transport qui se réunissent occasionnellement, ce serait possible d'atteindre les objectifs que vous dites vouloir poursuivre et qui sont ceux que le gouvernement voulait poursuivre? Croyez-vous que ce serait réaliste de penser que, par une simple table de concertation non décisionnelle, on puisse atteindre ces objectifs-là à partir de l'expérience que vous avez vécue?

M. Parent: M. le Président, M. le ministre, à cette question, je ne crois pas qu'il est possible strictement dans un processus de consultation d'arriver aux objectifs visés. L'exemple que nous avons vécu sur la rive sud au cours de ces dernières années, particulièrement au cours des trois ou quatre dernières années, nous a amenés à prendre conscience de certains faits. Il faut avoir certains pouvoirs; il faut être capable, au-dessus de la bonne volonté de tout le monde, d'être décisionnel. C'est important. Lorsqu'on va vouloir parler de tarification sur tout le territoire, on a vécu l'expérience pratique lorsqu'à la fin de 1981 on parlait d'augmentation de tarif. Dans la petite commission de transport sur la rive sud, on se posait la question: De quelle façon on devait agir? Il a fallu, d'une certaine façon, faire de la concertation avec Montréal et avec Laval puisque c'est un tout, un bloc, cette grande région. On s'est aperçu qu'on a besoin d'un mécanisme.

Je veux quand même être bien compris, dans le sens qu'on n'est pas des maniaques, si vous permettez l'expression, de bâtir des structures. Je suis totalement en désaccord de bâtir des structures pour bâtir des structures. Mais, si on peut trouver le moyen, à travers ce que vous avez appelé dans votre proposition un ORT, d'asseoir 13 personnes, qui formeraient un genre de conseil d'administration et qui auraient différentes compétences, autour d'une même table avec des pouvoirs décisionnels, pouvoirs décisionnels qui refléteraient et respecteraient en tout temps les volontés locales des trois commissions, je pense qu'on atteindrait de cette façon-là l'objectif. Mais si on s'en va strictement à une table de consultation, on risque de se parler longtemps; aucune décision ne pourra en sortir si ce n'est pour la tarification. Je pense qu'il y a beaucoup plus que ça. La tarification est un point important et un exemple.

M. Clair: Si je comprends bien votre position, c'est qu'à toutes fins utiles une simple table de consultation serait à peu près l'équivalent du statu quo, puisque rien n'empêche déjà les institutions actuelles de

s'asseoir autour d'une même table et de parler. C'est cela?

M. Parent: Exactement. On a, par exemple, de la planification qui se fait avec le COTREM. Je me souviens, je me reporte trois ans en arrière, qu'on avait beaucoup de difficultés sur la rive sud - c'est beaucoup moins le cas aujourd'hui - à coordonner nos efforts de planification avec ceux qui se faisaient au COTREM. Lorsqu'on réalise qu'il y a toute une structure et qu'il y a quelque chose qui est implanté et qui est en marche, je pense qu'il faut essayer, si possible, de s'en servir.
(11 heures)

Bien sincèrement, il y a deux ou trois ans, avec l'expérience qu'on vivait à la CTRSM et en tant que membre du conseil des maires à ce moment-là, on avait l'impression que tout ce qui se faisait au COTREM était un ensemble d'études qui restaient le plus souvent sur les tablettes. On était énormément frustré d'apprendre tout à coup qu'une étude approfondie sur le transport, les trains de banlieue sur la rive sud était en train de se décider pendant que nous n'avions pas été consultés. Faisant, tout de même, l'exercice et nos devoirs et consultant de plus près, je dois dire que, depuis les deux dernières années, le rapprochement entre la CTRSM, les élus et l'organisation du COTREM nous a permis d'élaborer davantage notre philosophie à ces gens, avant de leur dire: N'amorcez pas cette approche, ne poussez pas plus loin, puisque nous voyons les choses de telle ou telle façon. Je pense que, si nous avions été autour d'une même table de façon régulière à discuter et à planifier, nous aurions évité beaucoup de frustrations de part et d'autre. Aujourd'hui, le dialogue est bien engagé, mais je pense qu'on doit aller dans quelque chose de plus fort et quelque chose de plus consistant afin de s'assurer, que ce soit au COTREM ou au BTM, que tout ce qui est fait par les structures en place, tout ce qui est fait par les permanents, corresponde, si possible, dans un avenir prévisible à ce que les élus veulent.

J'écoutais le maire de Laval, hier, mon collègue, M. Lefebvre. Il a exposé une philosophie du transport concernant la rive nord et Laval. Sur la rive sud, on en a une aussi. Ce n'est qu'autour d'une même table qu'on pourra possiblement échanger des propos et se convaincre de certaines idées. Je pense que les élus doivent s'élever un peu au-dessus et essayer de voir autre chose qu'uniquement une planification à court terme. Le rôle de l'ORT, le rôle de ce conseil régional, ce rôle que principalement les élus auront à jouer, est de s'élever un peu plus haut, pour regarder ce qui se passe ou ce qui va se passer dans cinq, dix ou quinze ans. Étant vraiment des élus, donc

constamment soucieux de la facture à payer, puisque nous avons à l'expliquer tous les jours à nos citoyens, nous prenons toujours ce point en considération. Je pense que c'est vraiment fondamental. Lorsque je regarde l'objectif que vise le gouvernement, c'est de dire aux élus: On vous donne les pouvoirs. Pour les élus, c'est une lourde responsabilité, mais ils doivent faire cet exercice pour s'assurer qu'on regarde un peu plus loin que le court terme.

On a parlé, hier soir, M. le ministre, de rentabiliser le transport en commun. Il n'y en a pas de rentabilisation. On sera toujours en déficit. Jusqu'où est-on capable de se payer une facture? Voilà la question. L'exemple de la rive sud mérite d'être pris en considération. En 1979, je me souviens - mon prédécesseur, M. Bourbeau, était président du conseil des maires - que nous avons entamé sur la rive sud un processus afin de prévoir ce qui se passerait en 1983 dans nos municipalités; on y arrive à 1983. Selon l'exemple que je peux vous citer et les chiffres que j'ai en tête, la quote-part pour la ville de Boucherville, qui était alors d'environ 550 000 \$ à 600 000 \$ - notre quote-part au déficit à la CTRSM, donc notre coût - devait passer à environ 2 000 000 \$. La firme SECOR avait fait une étude et ses prévisions correspondaient à celles de la commission. On regardait quatre ans ou cinq ans à l'avance et on se rendait compte que, de la façon dont les choses s'amorçaient sur la rive sud - des études, il devait y avoir une explosion démographique; on avait fait cela il y a cinq, six ou sept ans - les élus devaient ajuster leur tir parce que la capacité de payer de nos citoyens était limitée. À titre de maire de Boucherville et, maintenant, en tant que président du conseil des maires, j'ai réalisé que, si la facture aux Bouchervillois était de 1 000 000 \$ elle se reflétait par 0,30 \$ des 100 \$ d'évaluation. C'est, tout de même, à ce niveau, quelque chose qui est déjà lourd, mais qui est acceptable si on a une efficacité. La facture aurait passé, en 1983, si on avait suivi l'échéancier, à 2 000 000 \$, se traduisant par 0,60 \$ des 100 \$ d'évaluation. On peut s'imaginer une propriété moyenne évaluée à 50 000 \$, la facture du transport serait de 300 \$ sur un compte de taxes; c'est tout à fait inadmissible.

Il y a eu cette prise de conscience, mais, comme je vous le dis, elle s'est faite il y a trois ans. À partir de cela, les élus se sont pris en main. On a réalisé qu'il fallait apporter des correctifs. Aujourd'hui, on termine l'année 1982 et la quote-part de Boucherville sera inférieure à 1 000 000 \$. C'est pourquoi on a continué d'améliorer les services, mais on a commencé à couper là où il fallait couper et on a serré à double cran. On a été très exigeant pour les gens

de la commission qui ont bien répondu. Le service qu'on a en 1982 est, je dirais, amélioré sûrement de 50% comparé à ce qu'on avait il y a trois ans, en 1979, et la facture n'a pas essentiellement monté.

M. Clair: Merci. J'ai une deuxième question. Vous avez affirmé tantôt, pour ce qui est d'assumer réellement le contrôle effectif du transport en commun, en dépit du fait que la loi le prévoyait depuis 1974, que c'est surtout au cours des deux, trois ou quatre dernières années que cela s'est vraiment concrétisé. Vous avez fait état aussi, dans votre dernière réponse, du fait que c'est également au cours de ces mêmes années que les relations avec le COTREM, la vision de la nécessité de planifier régionalement et de réviser certaines prévisions se sont faites et que le climat est bon maintenant entre le COTREM, la CTRSM et le Conseil des maires de la rive sud.

Je sais que la question que je vais vous poser en est une d'opinion, mais je pense qu'elle peut être éclairante pour nous. Selon vous, la différence fondamentale entre la position du Conseil des maires de la rive sud, par exemple, et la position de la Communauté urbaine de Montréal et de la ville de Laval ne provient-elle pas, justement, du fait qu'alors que, chez vous, les maires sont impliqués très profondément dans la gestion des transports en commun depuis deux ou trois ans, à Laval, comme sur le territoire de la communauté urbaine, ils en ont été tenus à l'écart par des lois, à toutes fins utiles? Donc, les contacts établis par le COTREM l'ont souvent été beaucoup plus avec les exploitants qu'étaient la CTL et la CTCUM qu'avec les élus.

Alors, n'ayant pas eu beaucoup de contacts avec le COTREM quant à la nécessité d'une planification régionale, quant à la nécessité d'impliquer les élus, si on veut mieux contrôler les coûts, quant à la nécessité de rationaliser la structure tarifaire, d'éliminer le dédoublement de services à certains endroits, ne croyez-vous pas que, fondamentalement, ce qui peut amener la position des maires de l'île de Montréal, de celui de la rive nord, M. le maire de Laval, cela tient fondamentalement au fait que, n'ayant pas été réellement impliqués au cours des récentes années dans le contrôle du transport en commun, voyant venir un organisme régional de transport, ils craignent davantage de perdre des pouvoirs qu'ils n'ont, de toute façon, pas juridiquement présentement que d'être impliqués, rendus responsables dans un organisme décisionnel à deux niveaux, les élus locaux contrôlant pleinement, entièrement le transport local et contrôlant également la dimension régionale du transport en termes de planification, d'interdépendance, de rationalisation tarifaire,

etc? J'aimerais avoir votre opinion sur cela, même si je suis conscient que c'est une opinion que je vous demande.

M. Parent: D'accord, je vais essayer d'être bref là-dessus. Je pense que la frustration de mes collègues est tout à fait normale et justifiée puisqu'ils sentent, au moment où ils passent en commission parlementaire, au moment où ils vivent l'expérience du transport en 1982, qu'ils n'ont aucune espèce de contrôle. Avec ce qu'on vit aujourd'hui - et je pense bien parler au nom de mes collègues maires - je n'ai aucune peur de ce qui peut s'en venir puisque nous avons un contrôle entier au niveau de la commission. À Montréal, c'est un peu plus compliqué parce qu'il y a la CUM et il y a beaucoup d'intervenants, mais, à Laval, je comprends le maire qui reçoit une facture et qui n'a pas un mot à dire, ou pratiquement pas. Dans les faits, c'est plus que frustrant, puisque ce n'est pas le PDG ou le DG de la CTL qui envoie la note, donc, il est moins concerné; je ne dis pas qu'il ne fait pas son travail, mais il est moins concerné.

D'ailleurs, à cet effet-là, sans vouloir citer des statistiques précises, je peux donner des ordres de grandeur; Laval a, en 1982, un budget dans les environs de 45 000 000 \$, tandis que nous avons, sur la rive sud, un budget d'environ 30 000 000 \$. Pourquoi cette différence? La flotte que nous avons, le territoire que nous desservons sont sensiblement semblables, à quelques comparaisons près; même, s'il y a quelque chose, on a plus d'équipement qu'ils n'en ont. Comment se fait-il qu'eux sont rendus à ce niveau-là et que nous sommes à cet autre niveau? On n'est pas des magiciens. La seule chose qu'on a faite, on a freiné pendant deux ou trois ans l'arrivée des autobus. Je pense que M. Bourbeau en sait quelque chose, il a été l'instigateur de cette chose-là. Cela a été, M. le ministre, une prise de conscience; on ne reçoit pas des autobus comme cela sans savoir ce qu'on va en faire.

La question que vous posiez, hier, à M. Des Marais, quelqu'un de la commission, à savoir: Combien y a-t-il d'autobus aux heures de pointe qui peuvent rester dans les garages, ils ne peuvent pas répondre à ces choses-là. Moi, si vous me le demandez, je la connais, la réponse, parce qu'on est là, l'administration, pas tous les jours, mais toutes les semaines; on est là et on participe aux décisions. Lorsqu'on a dit, en 1981, qu'on n'accueillerait pas les 50 nouveaux autobus qu'on voulait nous envoyer, c'est parce qu'on s'est dit: On va commencer par nettoyer et vider ce qu'on a dans nos garages et on va rationaliser le système.

L'autre exemple, dans chacune des municipalités, on a implanté des comités de transport à partir de citoyens, des comités

de transport qui ont analysé chacune des lignes de transport. Ces comités consultatifs nous font des recommandations de façon régulière, deux, trois, quatre fois par année, en disant: À telle, telle et telle ligne, il faut faire sauter ce point-là, il faut enlever ici, il faut ajouter là. Ils font ces recommandations-là, le conseil municipal les envoie à la commission, on travaille en collaboration. Et cela a rationalisé. Si on veut couper notre facture, il faut couper, à un moment donné, du kilométrage. Alors, tout le monde fait cet exercice à partir de la base jusqu'au niveau de la commission. À Laval ou à Montréal, ils n'ont aucun contrôle; à Montréal, on me confirme qu'il n'y a même pas de politique pour ajouter ou soustraire de nouveaux services. À partir de quoi va-t-on ajouter trois nouveaux autobus? Si tel est le cas, c'est très sérieux. Chez nous, il y a des critères, on en a établi, parce qu'à un certain moment on en a exigé. Ce n'est pas parce qu'un groupe de trois ou quatre citoyens exige qu'on ait un genre de service qu'il faut le donner. Il faut aller un peu plus loin, parce que, si on donne suite à toutes ces demandes-là, je vous garantis qu'on va doubler notre flotte d'ici les deux ou trois prochaines années et c'est là qu'on va se plaindre qu'on n'est pas capables de payer la facture. Pour répondre à votre question, si les élus avaient le pouvoir de faire des recommandations, de prendre des décisions et d'apporter des correctifs, ils ne se sentiraient pas comme ils peuvent se sentir actuellement. Dans le cas de la rive sud, je pense qu'on vit une expérience qui est tout à fait positive et qui se reflète dans notre mémoire.

M. Clair: Je vous remercie.

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

M. Bourbeau: M. le Président, vous me permettez de... J'ai été tellement ébloui par les propos du maire de Boucherville que je me suis étouffé, M. le Président. M. le maire de Boucherville, j'allais dire mon cher collègue - ex-collègue, oui évidemment - je suis particulièrement heureux de voir les gens de la rive sud et de la CTRSM ce matin à la commission, d'autant plus que j'ai quelques années, oeuvré à vos côtés, spécialement à la Commission de transport de la rive sud. C'est un peu comme cette solidarité qui lie ceux qui ont guerroyé ensemble, ça crée des liens, des souvenirs.
(11 h 15)

Je constate que l'approche que vous prenez dans votre mémoire est une approche positive, contrairement, peut-être, à certains des autres mémoires que nous avons entendus hier, entre autres, qui avaient une approche plutôt négative sur la proposition

gouvernementale. Il peut paraître surprenant dans certains milieux que ce soit de la rive sud que nous arrive l'approche la plus rafraîchissante, en tout cas pour le ministre, parce qu'on est parfois porté, dans certains milieux, à penser que la rive sud, étant donné le grand nombre de municipalités qui composent votre organisme, est un endroit où on ne fait pas facilement l'unanimité. Alors, je pense que vous faites la preuve aujourd'hui que ce n'est pas le cas et vous démontrez une grande ouverture d'esprit.

Cette volonté de coopérer est un peu étonnante et je m'en réjouis, surtout quand on considère qu'en fait, d'après les chiffres qui sont fournis, 51% des usagers de la rive sud subiraient une augmentation de tarif dans la proposition gouvernementale. Raison de plus pour admirer votre abnégation, si je puis dire, ou votre héroïsme face à la proposition gouvernementale. En somme, vous avez une approche de porte ouverte, mais vous dites que la porte pourrait bien se refermer, forcément, si on ne donne pas suite à vos recommandations, alors que d'autres sont arrivés avec une approche de porte fermée, mais ont dit à la fin qu'on finirait peut-être par ouvrir la porte si le ministre acceptait certains changements. Donc, malgré qu'au départ ça pourrait avoir l'air très éloigné comme position, en fait, votre position n'est pas tellement éloignée de celle des autres qu'on a entendus hier.

On doit aussi noter qu'il y a quand même des réserves importantes dans votre mémoire. Vous ne donnez pas l'absolution sans confession, si je puis dire. Entre autres, une des constatations que je fais, c'est qu'à la page 9 de votre mémoire vous dites bien que, si la proposition gouvernementale était adoptée, ça coûterait 1 000 000 \$ de plus aux municipalités de la rive sud. C'est quand même un montant substantiel et ma première question est: Est-ce que, selon vous, la constitution d'un organisme régional de transport vaut 1 000 000 \$ pour les municipalités de la rive sud, 1 000 000 \$ de plus, évidemment?

M. Parent: M. le député, je vous dirais que ce n'est pas une question, je pense, qui est directement reliée, à savoir si un ORT vaut 1 000 000 \$. J'ai mentionné dans le mémoire que le problème de Longueuil, de la CTCUM, est un problème sérieux qu'on se doit de corriger. Je pense que la proposition gouvernementale ou, du moins, ce qu'on nous propose, le "package deal", si vous me passez l'expression, fait en sorte qu'on va régler plusieurs problèmes; il faut en être conscient. Quand on parle de 51% des gens qui sont affectés, c'est bien sûr que, pour les gens de Longueuil qui paient le tarif de Montréal, ça ne change d'aucune façon et, avec l'intégration tarifaire, ils vont changer de zone. Je pense qu'on ne peut pas relier

strictement la décision de former un ORT à cette implication financière. Je pense qu'il y a un ensemble de facteurs.

Ce que je regarde, ce que nous avons étudié, ce que nous avons regardé, c'est que, dans l'ensemble, entre ce que nous avons vécu, ce que nous vivons et ce que nous voulons planifier, il y a, pour la rive sud - à court et à moyen terme; à long terme, on ne peut pas se prononcer - certainement du positif et, à cet effet, on pense que la quote-part totale des municipalités va être similaire aux participations qu'on a eues au cours de ces dernières années. Je pense qu'on n'est pas, financièrement, directement affecté par la proposition gouvernementale et je pense qu'on pourra à peu près maintenir le rythme des quotes-parts si on réussit à continuer de garder le contrôle sur les services à la commission de transport. C'est bien sûr que, d'un côté, il y a des "pour", et de l'autre, il y a des "contre". Dans l'ensemble, cela se traduit par ce que nous appelons un bilan positif. Il y a beaucoup de choses que nous voulons voir régler parce qu'on est rendu à cette étape; vous en savez quelque chose, on attend après maintes et maintes décisions depuis déjà deux ans. Alors, dans l'ensemble, le portrait se traduit par un bilan positif et non négatif concernant nos différentes municipalités, incluant Saint-Lambert.

M. Bourbeau: Sûrement, mais je vous ferai remarquer que je ne représente pas seulement Saint-Lambert, mais d'autres municipalités, comme Greenfield Park...

M. Parent: Vous parlez en tant que résident de Saint-Lambert.

M. Bourbeau: ... Lemoyne et une partie de Longueuil aussi. Et voilà pour la publicité électorale!

Dans vos propos, tout à l'heure, vous avez fait allusion au problème que constitue le service que donne la Commission de transport de Montréal dans le Vieux-Longueuil. C'est une situation qui existe depuis très longtemps et qui crée certains problèmes en ce qui concerne le fonctionnement de la Commission de transport de la rive sud puisque, en plein milieu de votre territoire, existe un territoire très dense, celui du Vieux-Longueuil, où vous n'avez pas le droit de donner du service, mais que vous devez traverser continuellement avec vos autobus pour aller rejoindre les autres municipalités dont, entre autres, la très belle municipalité de Boucherville qui est située de l'autre côté. Alors, évidemment, cela crée des coûts additionnels pour la commission de transport puisqu'elle doit faire du millage à travers cette poche de la ville de Longueuil où elle n'a pas de service à donner. Est-ce que vous

pourriez, pour ceux qui ne sont pas particulièrement au courant - et je pense que c'est un problème important - nous dire en quoi cela crée des problèmes et quels seraient les avantages de faire en sorte que vous récupériez ce territoire qui est situé en plein centre de votre territoire à vous?

M. Parent: Comme je l'ai mentionné précédemment, le fait que la Commission de transport de la rive sud puisse desservir ce territoire entier de Longueuil va faire pratiquement, si je ne m'abuse - M. Champagne, doubler, augmenter de 50%? C'est cela - augmenter de 50% le nombre d'usagers. Alors, cette forte concentration de population en plein coeur de Longueuil que nous devons contourner ou traverser comme territoire, qui est du millage mort, avec une flotte de 50 ou 60 autobus, pourrait être desservie, ce qui nous aiderait à rentabiliser et à baisser nos coûts per capita ou par usager. Alors, c'est fondamental, c'est important.

Dans ce sens, si vous me le permettez, sur ce que je mentionne à la page 8 concernant cette augmentation de 51% de nos citoyens de la rive sud affectés, dont les gens du Vieux-Longueuil ou les gens du territoire de Longueuil, on aimerait demander, M. le ministre, d'envisager deux ou trois possibilités de méthodes de compensation, qu'on appellerait un régime intérimaire, qui pourrait être soit une hausse graduelle, qui pourrait être une assistance dans ce déficit à partir du fonds régional, je ne le sais pas ou qui pourrait être, pour la prochaine année, par exemple, dans le sens de la proposition de mon collègue de Laval hier, qu'au lieu d'avoir toutes nos zones, en période intérimaire, c'est-à-dire peut-être pour une période d'un an ou plus longue, si vous le jugez approprié, d'avoir le bloc de la CTRSM, donc les gens qui passent de la rive sud à Montréal étant considérés comme un même bloc. Mais il faudrait trouver une formule compensatoire pour ces 51% d'usagers qui sont desservis par la CTCUM actuellement et qui seront desservis par la CTRSM. Pour nous, c'est important que, le plus rapidement possible, on desserve ce territoire; c'est une lacune qui aurait dû être corrigée déjà depuis deux ou trois ans. On a eu l'accord du gouvernement l'année passée, mais cela ne s'est pas fait encore. Avec cette intégration tarifaire, comme le mentionne le député de Laporte, l'on voit cette population qui va être affectée et il est bien sûr que c'est un point chaud au coeur du problème. Je pense qu'on pourrait avoir une forme d'assistance. On n'a pas de formule magique, mais on est prêt à en discuter une dans ce sens, dans le corridor que je vous mentionne.

M. Bourbeau: Je pense que tous ceux

qui sont ici autour de la table sont bien conscients qu'on doit autant que possible réduire les coûts en maintenant le service. Justement, ce qu'il y a d'assez étonnant en ce qui concerne la question du service du Vieux Longueuil, c'est que, d'une part, les véhicules de la Commission de transport de Montréal qui desservent le Vieux Longueuil doivent faire un grand nombre de kilomètres chaque jour pour partir de leur point de départ, leur garage initial qui est situé, si je ne m'abuse, à Montréal, donc, des voyages à vide pour se rendre dans le territoire de Longueuil et, à la fin de la journée, ils doivent retourner coucher à Montréal, ce qui fait encore du millage non productif.

D'autre part, la Commission de transport de la rive sud a également du millage improductif lorsqu'elle traverse ce territoire où elle ne peut pas prendre de passagers. Je pense que vous avez fait des études pour calculer quel est le coût total de la perte que subissent et la Commission de transport de Montréal et la Commission de transport de la rive sud par le fait que ces véhicules voyagent à vide dans les deux commissions. Est-ce que vous pourriez nous éclairer sur le coût total, de ce millage mort qui est effectué par les deux commissions de transport?

M. Parent: En fait, cela se traduit par une perte, en chiffres, en 1978, qui était de 1 000 000 \$.

M. Bourbeau: En chiffres de 1978.

M. Parent: À ce moment-là, c'était 1 000 000 \$ de perte de revenu que nous avons.

M. Bourbeau: C'est donc dire que si aujourd'hui, en 1982 bientôt 1983, on réglait ce problème qui traîne depuis des années, l'ensemble des contribuables, ceux de la rive sud et de Montréal, pourrait bénéficier d'une somme qui excéderait 1 000 000 \$, bien sûr, puisque vous parlez de chiffres de 1978, sans qu'en aucune façon le service soit affecté. Est-ce que je vous comprends bien quand vous dites cela?

M. Parent: C'est cela, c'est de cet ordre. C'est la raison pour laquelle je vous répondais tantôt que dans son ensemble il y a des points qui viendraient régler des litiges, mais qui sont aussi pour la rive sud des mesures compensatoires, ce qui, je pense, nous justifie à donner cet appui au gouvernement.

M. Bourbeau: Je pense que le ministre était très attentif, qu'il a bien saisi l'ampleur des chiffres. Peut-être que cela va aider à régler un problème qui traîne depuis longtemps, le fait de l'avoir exposé au grand

public.

Tantôt, vous avez parlé des trains de banlieue. Évidemment, il y a sur la rive sud un train de banlieue, le train de la ligne Saint-Hilaire. Je sais que vous avez fait des études en ce qui concerne l'opportunité d'augmenter le service sur les trains de banlieue et son effet sur la CTRSM et sur les contribuables de la rive sud. Est-ce que vous pourriez nous donner quelques éclaircissements sur cette question?

M. Parent: Il y a des études qui ont été faites par le conseil des maires et par la commission au cours de ces deux dernières années. Il y a des études qui ont été faites par le COTREM aussi dans cette même période. Je pense qu'on arrive à des résultats qui sont difficiles à mettre ensemble dans le sens suivant. C'est que je pense que les études qui ont été faites par le COTREM sont beaucoup plus positives dans le sens qu'elles encouragent qu'on aille vers le train de Saint-Hilaire, mais tout cela se traduit par une facture à payer.

Concernant l'étude et le point de vue que nous avons, nous ne sommes pas particulièrement chauds à aller vers ce service étendu ou amélioré du train de Saint-Hilaire. Je m'explique. Le maire de Laval hier soir, très tard en soirée, faisait encore allusion à cette capacité de payer de ses citoyens et à la répercussion, constamment, lorsqu'on prend une décision aujourd'hui en 1982, qu'elle aura en 1984 sur le côté financier. Notre rôle n'est pas facile en tant qu'élus d'essayer d'envisager ce qui va se passer dans cinq ou dix ans. Concernant ce cas particulier de la rive sud, la densification, à mon point de vue et à partir des études que nous avons - je pense que là-dessus l'ensemble de mes collègues m'appuie - ne justifie pas nécessairement les coûts qui sont envisagés. C'est certain qu'idéalement on peut peut-être se payer une Cadillac, mais je pense que là on peut accorder des priorités et trouver un moyen quelconque de desservir cette même région qui est la région d'Otterburn-Park, Saint-Hilaire, Beloeil et tout cela; il y a peut-être d'autres moyens de la desservir.

(11 h 30)

Dans ce sens, toutes les décisions, lorsqu'on parle de grandes décisions qui seront prises au niveau régional à l'ORT, devront avoir l'approbation des instances locales. Par exemple, en tant que président du conseil des maires, j'ai un chapeau et en tant que maire de Boucherville, j'ai un autre chapeau. Mais lorsqu'on est assis dans le même fauteuil - vous êtes passé par là, M. Bourbeau, vous en savez quelque chose - il faut essayer d'être juste et équitable pour tout le monde. Comment pourrais-je expliquer aux citoyens de Boucherville qu'ils auraient une quote-part à payer de

150 000 \$ à 200 000 \$ par année - c'était de cet ordre l'impact sur Boucherville - pour le train de Saint-Hilaire, quand personne chez nous ne va l'utiliser? Ce que je dis face à cela, c'est que je suis tout à fait disposé à étudier les possibilités, mais avant de mettre d'autres infrastructures en place, il faut regarder la projection démographique de la population dans les cinq ou les dix prochaines années. Là-dessus, je peux vous dire que tous les chiffres que nous avons en termes de statistiques il y a maintenant sept, huit ou dix ans, à partir des études qui avaient été faites sur la rive sud, sont complètement dépassés; il faut les réviser, parce qu'il s'est passé un tas de phénomènes, entre autres, le zonage agricole qui est venu freiner le développement de plusieurs municipalités et la conjoncture économique. Cette conjoncture économique est venue freiner de beaucoup le développement. L'explosion de la rive sud n'est plus celle qu'on anticipait dans les années 1975, 1976, 1977. Face à cela, il faut constamment réajuster notre tir.

Dans le dossier du fameux train de banlieue, avant de s'embarquer dans des coûts exorbitants, on peut s'asseoir à une même table, de façon constante, avec les gens qui composent le COTREM. Avec un organisme qui s'appellerait l'ORT, on pourrait regarder d'autres alternatives: ajouter, par exemple, deux, trois, sept, dix autobus, peu importe et regarder les coûts comparatifs. On a différents moyens d'atteindre l'objectif, mais à des coûts différents. L'autre exemple flagrant, c'est le prolongement du métro dans Longueuil. Les chiffres d'un métro souterrain pour aller chercher des passagers une porte un peu plus loin dans Longueuil, c'est exorbitant. Finalement, je me dis que, si on ne peut pas se le payer pour l'instant, il faut peut-être envisager des mesures qui vont faire que le projet peut être mis en attente pour les cinq prochaines années quitte à réviser la position dans le temps, mais il faut arrêter de se payer des structures si vraiment elles ne sont pas amplement justifiées dans un avenir prévisible. Ce dont il faut cependant - je tiens à le préciser - tenir compte, c'est qu'avec la conjoncture actuelle et la crise économique, il faut s'assurer de pouvoir répondre aux besoins de la population. Lorsqu'est arrivée l'augmentation de l'essence en novembre 1981, il y a eu, dans les deux mois qui ont suivi, une augmentation quantifiée à la CTRSM de l'achalandage de quelque 22%; c'est-à-dire que de plus en plus les citoyens de la rive sud - je suis persuadé que c'est le même phénomène qui se passe à Montréal et à Laval - sont conscients que l'automobile coûte cher, qu'il faut penser transport en commun.

Je ne suis pas du tout d'accord avec mon collègue de Laval quand il me dit: On

ne changera pas les habitudes des gens demain. C'est ce que je disais il y a trois ans. Je peux vous assurer une chose aujourd'hui: les gens changent d'habitudes. Quand cela commence à toucher le fond de la poche et qu'on n'a plus les moyens, on les change, les habitudes. Les trois autos à la porte passent à deux et passent de deux à une. Je regarde la population de Boucherville, elle n'est pas mieux que les autres. Les gens sont affectés. Le taux de chômage est là. Le phénomène va faire en sorte que le transport en commun sur la rive sud va continuer à augmenter. Notre moyenne de la dernière année, on me disait hier soir qu'on va chercher des chiffres d'augmentation de l'achalandage moyen pour les douze derniers mois qui vont être de l'ordre de 13% à 14%. Au cours de la prochaine année, cet achalandage, si on donne un bon niveau de services, va continuer d'augmenter sûrement de 12% à 15%, voire davantage. Mais il faut s'ajuster à cette nouvelle réalité.

L'exemple le plus frappant, c'est l'erreur qu'ont commise les grands de l'automobile en pensant que les Québécois, les Nord-Américains, ou les Canadiens ne s'ajusteraient pas et continueraient à conduire de grosses voitures. En l'espace de 12 à 18 mois, les habitudes ont changé et on voit ce qui se passe aujourd'hui; tout le monde est heureux de conduire une petite voiture parce qu'elle fait deux fois, trois fois ce que la grosse faisait comme millage auparavant. Nos habitudes ont changé. Il y a un an, ce n'était même pas pensable.

Or, quand on parle de transport en commun et de coût, on parle de changement radical d'attitude des gens, de nos citoyens. Actuellement, je suis en campagne électorale et une consultation très profonde se fait parmi la population sur tous les points. Le fameux point du transport en commun en est un qui fatigue beaucoup de gens. On voudrait plus de transport en commun. Par contre, il y a toujours cette note à payer. Je pense que les deux sont conciliables. Il est important de réaliser qu'actuellement on a sur la rive sud un transport en commun efficace, mais il faut voir à ce que l'achalandage augmente, parce que les gens veulent du transport en commun.

M. Bourbeau: M. Parent, je ne voudrais pas prolonger indûment votre séjour à Québec puisque vous nous dites que vous êtes en campagne électorale, quoique je ne sois pas sûr que cela ne vous soit pas profitable, mais voici une autre question. À la page 13 de votre mémoire, vous parlez du niveau de service et vous dites ceci: "Le conseil des maires et la commission s'opposent à toute décision relative à son territoire qui pourrait être prise sans leur approbation et recommandent que celle-ci soit prévue dans

la nouvelle législation.

Est-ce que cette recommandation irait jusqu'à demander un droit de veto, par exemple, dans la nouvelle législation? De quelle façon voyez-vous que votre voeu pourrait être exaucé dans la nouvelle législation?

M. Parent: Je pense que tous les points dans les pages précédentes, M. le député, prouvent que, relativement à la rive sud, deux aspects fondamentaux doivent être préservés. Premièrement, les droits acquis ou ce que nous avons réussi, ce que nous avons actuellement, nous ne voulons pas le perdre. Deuxièmement, si on met de nouvelles structures en place, si on met des structures qui tiennent en considération tout ce qu'on a mentionné dans notre mémoire, parce que chaque mot est quand même très important, on donne des appuis et on donne aussi des restrictions, cela peut aller jusqu'à des droits de veto. On peut en demander partout, mais dans les faits on veut être consulté dans cette nouvelle législation.

M. Bourbeau: Finalement, M. Parent, voici une dernière question que je considère assez importante, compte tenu de l'expérience tout à fait spéciale que la Commission de transport de la rive sud de Montréal a vécue. Cela a trait, justement, à cette expérience que vous avez vécue au cours des dernières années et aux conclusions que vous en avez tiré tout à l'heure. Vous avez dit, au tout début de votre exposé, qu'il y avait un certain contexte qui prévaut à la commission depuis deux ou trois ans. Évidemment, cela impliquait que ce contexte ne prévalait pas avant cette période-là et, quant à moi, je vous ai compris très bien; c'est ce dont vous parlez puisque j'étais avec vous durant cette période. À mon sens, la Commission de transport de la rive sud de Montréal est un parfait exemple de ce que devrait être aujourd'hui une commission de transport bien gérée. Je pense que cela vaut la peine de prendre une minute ou deux pour regarder ce qui s'est passé chez vous. Avant la période dont vous parlez, le contrôle chez vous était exercé, à toutes fins utiles, par des fonctionnaires ou des technocrates qui échappaient complètement au contrôle des élus. Le résultat était une certaine incohérence, une absence de rigueur administrative, un gaspillage et, évidemment, un accroissement dramatique des coûts et des déficits et, par voie de conséquence, des quotes-parts des municipalités. Il y a eu, après cela, la volonté des élus de prendre en main ce que certains appelaient un cancer à ce moment-là. Il y a eu le fameux rapport SECOR dont vous avez parlé tantôt, qui en 1979 prévoyait pour les années 1982-1983 des déficits énormes. Vous avez parlé de Boucherville tout à l'heure. Je me souviens

d'une municipalité que je connais bien, Saint-Lambert, où on estimait que la quote-part de la municipalité représenterait 20% du budget de la ville en 1983, à moins que des correctifs importants ne soient apportés. Évidemment, ces projections tenaient compte des engagements qui avaient déjà été pris par la commission, entre autres, les autobus qui avaient été commandés à même la fameuse commande globale de 2000 autobus, commande qui a été faite par le gouvernement du Parti québécois en 1977 et dont environ la moitié n'étaient pas requis.

Finalement, en projetant dans l'avenir les coûts d'utilisation de ces autobus - non seulement des autobus, mais de l'engagement des chauffeurs, des fonds de retraite, des garages qu'il faudrait construire pour loger ces autobus, ces équipements - on en arrivait à des déficits énormes basés non pas sur des projets en l'air, mais sur des engagements déjà effectués par la commission de transport. Donc, le rapport SECOR a été un point tournant, je pense, dans l'histoire de la CTRSM et c'est l'instrument qui a permis de prévoir les conséquences de ces engagements à court et à moyen terme et de prendre certaines décisions.

Il y a eu la grande guerre pour le contrôle de la commission de transport, cela a fait un peu tapage dans le temps et cela a donné une certaine réputation de belligérance à la rive sud et peut-être à celui qui vous parle présentement. Mais, quand cette période troublée a été terminée, quand l'abcès a été crevé, si je peux dire, après la tempête, il semble que le calme soit revenu et qu'on soit en train de récolter la moisson. C'est donc le calme après la tempête alors que, dans d'autres cas, c'est le calme avant la tempête.

Je sais, pour l'avoir constaté, que la quote-part des municipalités se situe maintenant en deçà de 10% de leur budget. Je pense que, chez vous, c'est environ 7% ou 8% du budget, ce qui équivaut à peu près au service de la police ou à d'autres services municipaux. Je notais tout à l'heure ce que vous disiez, à savoir que la CTRSM depuis deux ou trois ans exerce vraiment le contrôle, un contrôle très serré, sur ses dépenses et sa planification. Je pense bien que c'est à cela que vous faisiez allusion.

En conclusion, il semble que le contrôle des élus, que vous avez atteint de haute lutte, apporte une meilleure gestion et une réduction des coûts. Je pense que le témoignage de la Commission de transport de la rive sud est capital, M. le Président et M. le ministre, parce que la CTRSM est justement un exemple vivant de ce que signifient les mots "contrôle par les élus locaux" qu'on retrouve dans la proposition gouvernementale. Trop souvent, ce sont des mots que plusieurs politiciens emploient: la revalorisation du pouvoir local? On a entendu

cela lors de la réforme de la fiscalité municipale mais, souvent, c'est de la musique et cela ne se traduit pas dans les faits, dans la réalité. Or, ici, à la CTRSM, je pense que cela s'est traduit dans les faits par une prise de contrôle effective. Le résultat, c'est une meilleure gestion, un meilleur service aux citoyens et des coûts moindres.

Vu tout ce contexte où vous avez atteint un objectif de haute lutte, est-ce que vous ne craignez pas qu'après avoir tant combattu pour atteindre vos objectifs l'ORT, éventuellement, lorsqu'il sera en place, vous fasse retourner, si je peux dire, à la grande noirceur d'avant 1979-1980, en ce sens que ce seront peut-être les technocrates et les fonctionnaires nommés par le gouvernement qui détiendront la balance du pouvoir à l'ORT, d'après la proposition gouvernementale? Ainsi, ce contrôle que vous avez atteint de haute lutte pourra éventuellement vous échapper et faire en sorte que vous ayez des factures à refiler à vos contribuables sur lesquelles vous n'auriez pas vraiment le contrôle que vous avez aujourd'hui.

M. Parent: M. le Président, M. le député de Laporte, non, je ne crains pas particulièrement qu'on retourne à la grande noirceur parce que, premièrement, il est bien mentionné dans le mémoire que la commission locale, les élus de la rive sud, dont le conseil, tiennent absolument à conserver et à garder ce qu'ils ont actuellement. En aucun temps - c'est bien dit noir sur blanc - voudrait-on voir l'ORT venir directement s'ingérer et enlever des pouvoirs au niveau de la commission locale. (11 h 45)

Si vous me le permettez, vous avez parlé de prise de conscience, de planification. Vous avez raison; lorsqu'on a fait cet exercice - et vous étiez là à ce moment - il y a eu définitivement une prise de conscience qui s'est faite aux alentours de 1979. Cet effort de planification, qui était peut-être une première que les élus s'imposaient à ce moment, nous a fait réaliser des choses. Vous-même, à ce moment, et moi aussi, on a réalisé des choses et on s'est pris en main. La façon dont je vois les choses pour les années à venir, c'est que je pense que cette prise de conscience peut se faire maintenant à travers ce qu'on pourrait appeler cet organisme léger, l'ORT. On peut avoir la prise de conscience et les effets bénéfiques que nous avons connus, pour autant qu'on a les outils nécessaires et qu'on s'en sert à bon escient. Les outils, c'est le gouvernement qui peut les donner; je pense particulièrement aux autres commissions de transport et il peut nous en donner, à nous aussi, davantage. Mais cette prise de conscience et cette planification du futur ne

pourra se faire qu'à une seule condition, j'en suis profondément convaincu; elle se fera à la condition que tout le monde soit assis à la même table en train de se parler, de planifier la même chose et qu'un seul groupe de travail puisse faire des études concernant de nouvelles implantations et non pas deux ou trois ou tout le monde chacun de son côté. Je pense qu'on pourra rationaliser de ce côté.

Je me permettrai, parce qu'on se connaît bien, de vous taquiner en finissant. Vous avez semé beaucoup de choses et vous semblez dire que je récolte toute votre semence. Je dois dire que j'ai fait, moi aussi, un peu de semence que je récolte. Je vous remercie.

M. Bourbeau: M. Parent, en aucun cas je n'ai voulu insinuer cela. Cela a été un travail collectif et loin de moi la pensée de dire que c'était une oeuvre personnelle. Au contraire, je pense que c'était une oeuvre d'équipe et c'est comme cela que cela a toujours été perçu. Mais pour revenir à un point capital - je veux revenir là-dessus parce que cela m'apparaît essentiel - la proposition gouvernementale prévoit qu'au chapitre du conseil d'administration la balance du pouvoir est détenue par des fonctionnaires. Les élus de la CUM ont quatorze représentants et les élus des banlieues nord et sud en ont quatorze; cela fait 28. Après cela, il y a trois représentants gouvernementaux, trois fonctionnaires. Donc, ces trois personnes détiennent la balance du pouvoir entre la CUM et les banlieues. D'autre part, à l'exécutif de l'ORT, vous avez deux fonctionnaires sur sept et, encore là, ils détiennent la balance du pouvoir. Comme le gouvernement propose un organisme décisionnel, je répète ma question: Est-ce que vous ne craignez pas qu'en dépit des bons voeux que vous exprimez vous soyez en train d'entrer dans un organisme où les technocrates vont contrôler? Même s'ils n'ont pas une majorité absolue, ils vont contrôler en fonction du fait qu'ils vont détenir la balance du pouvoir entre les deux groupes, la CUM, d'une part, et les banlieues, d'autre part. Est-ce que cela ne vous effraie pas un peu?

M. Parent: Enfin, je pense qu'il est clair qu'on n'est pas d'accord avec la proposition des 31 et cela, c'est en page 16 de notre mémoire. Il faut faire une nuance. Je pense que le mémoire est relativement concis et clair; sur le principe, sur la table de concertation, de planification et de tarification, on est d'accord. Mais on n'est pas d'accord pour en avoir 31 et avoir le genre de répartition qu'on a actuellement. Si on regarde la composition - et je me permets de la répéter - on prévoit trois personnes au niveau de la CUM, deux sur la

rive sud, ainsi que deux à Laval. Dans notre esprit, ce sont des élus.

Je pense que c'est avoir une représentation au niveau des élus qui est fort importante. Si on regarde les trois directeurs généraux ou les trois PDG, là aussi, je pense qu'on a un droit de par le mécanisme... Si les présidents des commissions de transport nous représentent, donc, ils sont avec nous par le mécanisme qu'on a instauré. Vous savez que sur la rive sud - l'exemple pourrait se propager dans les autres commissions de transport - le PDG, normalement, fait partie des recommandations du conseil des maires. Donc, s'il est là, c'est parce qu'il travaille dans le même sens. Il a fait suite à des recommandations des élus. C'est important de considérer qu'à cette table que nous proposons de treize personnes, nous avons dix personnes qui sont des élus; des technocrates, je pense qu'il n'y en a pas beaucoup dans cette organisation, dans ce conseil d'administration.

M. Bourbeau: Alors, je tenais à vous le faire préciser; j'avais bien saisi, mais je pense que c'est important qu'on sache que votre caution est quand même limitée par les remarques que vous venez de faire. Quant à moi, cela termine les questions que j'avais à vous poser. En terminant, je tiens à vous féliciter pour la qualité de votre présentation, votre connaissance évidente des dossiers. Si on n'était pas à la télévision, j'irais peut-être même jusqu'à vous souhaiter des bons succès dans les événements qui s'en viennent, mais je pense que cela ne sera pas de bonne guerre, ce ne serait pas selon l'ordre des choses. Je vous remercie beaucoup.

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

M. Dussault: Merci, M. le Président. Je voudrais d'abord, dire qu'il nous apparaît très appréciable que le mémoire de la CTRSM ait principalement mis l'accent sur les points d'accord avec la position gouvernementale. Évidemment, cela coupait avec ce qu'on a vu jusqu'à maintenant et je pense qu'il fallait le dire. Vous avez ajouté des éléments d'amélioration, des suggestions qui, évidemment, correspondent à vos convictions, mais qui seront sans doute très utiles dans la poursuite du dossier.

Je vais rattacher mes deux petites questions à l'intervention que le ministre a faite, de même qu'aux derniers propos de M. le député de Laporte. M. Parent, à une question du ministre sur les avantages de la consultation, du caractère consultatif des structures par rapport au caractère décisionnel, vous avez effectivement dit qu'il

était préférable de vivre ce qui est décisionnel. En tout cas, c'est ce que j'ai compris de votre intervention, je pense qu'elle était assez claire.

Cependant, je voudrais attirer votre attention sur un point dans votre mémoire où il est dit: Ils recommandent (le conseil et la commission) que la participation des représentants du territoire C se fasse au niveau de comités consultatifs au sein des commissions locales. Moi, je crains, M. le maire de Boucherville et M. le porte-parole de la commission, que votre point de vue, à savoir qu'il vaut mieux vivre quelque chose de décisionnel, ne plaise pas beaucoup aux maires du territoire dit C. Je pense, pour les contacts que j'ai eus avec eux, du moins pour la partie du territoire qui me concerne, que ces gens-là - sans doute qu'on le verra très clairement à travers leur mémoire - veulent avoir un rôle décisionnel à jouer. Il semble que ce n'est pas ce que vous prévoyez pour eux, dans la mesure où ils se rattacheront à vous, parce que - et c'est une autre des orientations de votre mémoire - enfin, vous souhaitez qu'il y ait un lien plus ou moins organique avec la commission!

J'aimerais savoir d'abord s'il n'y a pas là une contradiction, selon vous, s'il n'y aurait pas lieu de réviser ce point de votre mémoire en faveur des élus du territoire C et, deuxième question - parce que, vous savez, le temps qui reste est court et je voudrais aller au plus bref - s'il y a eu, entre vous et les maires de ces municipalités, des contacts qui vous permettraient de penser que ce que vous préconisez serait vivable pour eux.

M. Parent: Je pense que c'est une question qui est tout à fait à point et qui mérite d'être éclaircie. Premièrement, ce n'est nullement en contradiction lorsque je dis que l'ORT, les gens qui sont là devraient être non pas au niveau consultatif, mais au niveau décisionnel. Cependant, il faut être conscient, lorsqu'on parle de planification, que les gens doivent être représentés à la table de décision. Idéalement, on devrait aller dans une formule où chaque maire des municipalités qui sont impliquées est là à la table; on sait que ce n'est pas possible. Alors, il faut aller dans ce que j'appelle une formule de compromis et, à ce moment-là, à la table de l'ORT, si on veut limiter les participants à un groupe potable, possible, d'une dizaine de personnes, il faut s'assurer que les représentants de la population et des usagers desservis dans le gros de la masse - soit probablement 90% ou 95% des gens desservis - soient représentés à la table. C'est dans ce sens-là que les gens du territoire C - ou les gens du territoire D, mais prenons les gens du territoire C qui vous concernent particulièrement - représentent une infime partie par rapport à cette densité de

population et d'usagers que nous représentons.

Je ne les ignore pas, dans la proposition. En fait, c'est une suggestion que je fais au ministre. Je ne les ignore pas. Je leur dis, d'une part, que dans les grandes décisions régionales ils devront être consultés. Par rapport à ce que nous avons actuellement, c'est beaucoup mieux; ils ne sont même pas consultés. Si vous me demandez si j'ai rencontré ou consulté ces gens-là, il y a eu un exercice de fait, au cours de la dernière année, où je me suis imposé en tant que président du conseil des maires pour régler un conflit, je le rappellerai, vieux de quatre ans et auquel personne n'osait toucher parce que c'était à prendre avec des pincettes. Vous savez, réussir à réunir 52 maires de 52 municipalités qui sont dans tous leurs états avec les députés concernés et le ministre et réussir à faire un consensus sur une formule pour régler un problème, je pense qu'il fallait le faire.

Ceci dit, je me suis engagé, vis-à-vis des gens du territoire C, à ce qu'on les consulte. Le mécanisme que je prévois est un mécanisme fort simple. On dit précédemment, dans notre proposition, qu'on aimerait que les gens du territoire C transigent avec la CTRSM, c'est-à-dire qu'on va leur donner des contrats de services. On va s'entendre sur le degré qu'ils veulent avoir. Donc, on va être des sous-traitants et ils vont être pour nous des sous-agents en d'autres termes. Mais, étant donné qu'ils ne font pas partie comme tels du groupe CTRSM, je pense qu'ils ne peuvent pas être à la table de décision au même titre. Il s'agit de prévoir un mécanisme fort simple qui va faire que les deux ou les trois représentants de la rive sud qui seront à l'ORT seront en contact continu pour prendre le pouls et passer les messages dans le couloir C et les passer à l'ORT. Sinon, on n'en sort pas, on est obligé d'aller dans la formule du gouvernement qui est de dire: Bon, je vais jusqu'où? Puis, elle regroupe à peu près toutes les MRC. Si on veut toutes les prendre, ne pas en oublier et être juste envers tout le monde, ce n'est pas 31 personnes, ça va être 38 ou 40 personnes. À ce moment-là, on va avoir un comité exécutif où il n'y aura que sept personnes qui vont décider et ça va être encore moins représentatif.

C'est pourquoi entre deux maux on essaie de choisir le moindre. Dans mon esprit, je tiens à être clair, je ne veux pas le faire au détriment de mes collègues qui seraient dans le territoire C, mais je pense qu'il y a un mécanisme de consultation qui peut très bien s'instaurer et qui serait drôlement mieux que ce que nous avons actuellement parce qu'il n'y a pas de processus de consultation actuellement.

M. Dussault: Alors, si je comprends bien, vous confirmez que, évidemment, les maires concernés dans le territoire C seraient traités d'une façon consultative, mais, dans le fond, ce que vous faites à ces gens-là, c'est une offre de services.

Je voudrais terminer avec une parenthèse que vous avez vous-même faite tout à l'heure, sur la question des factures. Je pense, M. le maire de Boucherville, que le rôle que vous avez joué est très appréciable. Je pense que c'est en tant que tel que vous avez été à même de jouer ce rôle-là. C'est moins connu, mais je voudrais vous dire, parce que ça vaut la peine d'être dit, que le conseil des députés de la région sud a aussi joué un rôle assez important, je pense, dans ce dossier-là. Je pense que ce que nous avons suggéré au ministre comme formule d'arrangement est effectivement ce que vous avez convenu avec les maires et avec le ministre. Cela a été un travail d'équipe de ce côté-là et nous sommes bien fiers du résultat, en tout cas. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Boucher): Merci, M. le député de Châteauguay. M. le député de Verchères, en essayant d'être très bref dans les questions.
(12 heures)

M. Charbonneau: M. le Président, j'aimerais qu'on me donne les mêmes droits de poser des questions et d'intervenir que ceux qu'on a donnés à mes collègues et qu'on ne commence pas l'intervention en me faisant une petite remarque qui vise à me limiter dans le temps. Ceci étant dit, vous comprendrez que de tous les gens qui sont autour de cette table je suis peut-être celui qui est le moins enchanté des propos du maire de Boucherville et du président du Conseil des maires de la rive sud. D'une part, on suggère que les municipalités que je représente et qui sont visées dans la zone C et donc dans la zone de municipalités hors territoire, mais éventuellement participantes, n'aient pas de pouvoir de décision et qu'elles n'aient qu'un pouvoir de consultation. D'autre part, on nous confirme, en fait, ce qu'on pouvait appréhender, qu'on ne doit peut-être pas tellement compter sur l'appui et la collaboration des municipalités de la rive sud immédiate pour sauver le service du train de banlieue dans la région de Beloeil-Saint-Hilaire. Je n'ai pas l'impression que les municipalités du corridor Saint-Bruno et Saint-Hilaire qui vont venir témoigner demain vont être particulièrement enchantées de cette approche. Je comprends qu'elle peut être dictée par des objectifs de rationalisation dans votre esprit, mais ce qui est difficile à accepter et à comprendre, c'est que, par exemple, à la page 12, vous dites que vous êtes prêts à consulter les municipalités du territoire C sur le niveau de

services, mais on ne semble pas tellement prêt à les consulter sur les modes de transport. On n'est pas clair sur le rôle, le pouvoir et la valeur qu'on accorde aux municipalités hors territoire dans la zone C, et à leur représentation. Dès le départ, on a une attitude ou une opinion qui met plus en danger que jamais, finalement, la survie du seul train qui reste, parce que déjà, il y a à peine un mois, l'un des deux trains de banlieue qu'on avait en service est disparu par une décision du gouvernement fédéral. Ce qu'on nous dit ce matin, c'est que les municipalités de la rive sud immédiate ne sont pas très chaudes pour, finalement, maintenir ce service.

Je ne sais pas si vous vous en rendez compte, mais pour les gens qui demeurent à Beloeil, à Saint-Hilaire, à Otterburn-Park et qui utilisent ce train, celui-ci n'a pas de commune mesure, en termes de service, d'efficacité, d'attrait et d'importance pour ce secteur, avec l'autobus, car avec l'autobus, on est obligé de transiter au métro de Longueuil. Les gens de Beloeil, Saint-Hilaire, Otterburn-Park, McMasterville Saint-Bruno, et de tout ce secteur, qui travaillent en ville, avec le train, se rendent directement dans le centre-ville sans avoir à faire de transfert. C'est pour eux une économie de temps et un service qui est finalement adapté à leurs besoins. C'est d'autant plus adapté à leurs besoins que ces municipalités, dans la mesure où elles ne réussissent pas au cours des prochaines années à avoir un service de transport en commun qui réponde à leurs besoins et à leur spécificité, vont voir une partie de leur population avoir des choix difficiles à faire. Déjà, des gens qui prenaient le train de 8 h 15 il y a quelque temps et qui ne peuvent plus le prendre parce qu'il n'y en a plus se demandent s'ils ne vont pas vendre leur maison et aller s'installer peut-être à Boucherville, peut-être à Longueuil, peut-être même sur l'île de Montréal. Le résultat, c'est que, comme je le disais hier au président de la Communauté urbaine de Montréal, on va peut-être régler des problèmes qu'on avait créés à une époque sur l'île de Montréal, mais les mêmes problèmes qu'on avait à Montréal à une époque on va les créer à l'autre extrémité de la zone urbaine, parce qu'on va vider une partie de la population qui est maintenant établie dans ce secteur. On va faire en sorte que, finalement, ces municipalités vont rester avec des équipements et puis les gens qui vont rester dans ces municipalités vont peut-être être pris avec un fardeau fiscal beaucoup plus élevé, comme les gens de Montréal à une époque. Ceux qui restaient en ville étaient pris avec le fardeau fiscal d'équipements qui avaient été construits, dont l'île de Montréal s'était dotée et qui bénéficiaient uniquement à ceux qui

restaient, alors que beaucoup de gens avaient quitté pour la banlieue.

Je voudrais savoir si l'attitude ou la position que vous avez prise quant aux trains de banlieue, c'est une position définitive, ferme, irrévocable ou si, dans l'approche de consultation que vous semblez privilégier, il y a moyen de trouver un interlocuteur, face aux municipalités du corridor Saint-Bruno-Saint-Hilaire, qui n'aura pas à ce point des idées faites d'avance afin qu'on puisse en arriver peut-être à une solution qui va nous permettre de préserver le service de trains de banlieue.

M. Parent: M. le député de Verchères, je suis très déçu que vous soyez déçu. Tout allait bien jusqu'à maintenant. On avait réussi pour une première fois à rendre le gouvernement et l'Opposition heureux.

M. Charbonneau: Le monde n'est pas parfait!

M. Parent: Je pense qu'il y a deux aspects à votre question, deux aspects que j'aimerais toucher. D'abord, vous me dites que vous êtes un peu surpris de la position que je prends. Ce n'est pas une position nouvelle et je pense qu'on ne se comprend pas tout à fait; alors, je vais m'expliquer davantage. On s'est toujours bien entendu quand on s'est bien expliqué.

D'abord, les municipalités du territoire C. On demande dans notre mémoire et dans la présentation du gouvernement, qui est votre présentation, que les instances locales, donc la CTRSM, négocient des services avec les municipalités du territoire C. Ceci veut dire que les gens de Saint-Hilaire ou, les gens de Saint-Bruno ou peu importe, les gens qui se trouvent dans la périmètre C n'ont qu'à s'asseoir avec la CTRSM, ce qui est chose facile, et à négocier tant en termes de services, de qualité de services et de prix, ce qu'ils veulent avoir. Donc, ils sont à une table décisionnelle importante. On leur donne ce qu'ils veulent autant qu'on est capable de le donner. On me dit à la commission que c'est quelque chose qui est possible puis c'est quelque chose qui nous intéresse.

Donc, concernant le territoire C et toutes ces municipalités - j'ai cité l'exemple, et vous le vérifierez, des gens de Sainte-Julie; avec le maire et le conseil, ils en ont demandé du service et pratiquement sur commande, tant d'autobus le matin, tant le soir, puis on a négocié les prix, cela s'est fait très facilement - le niveau de services va être décidé entre l'instance locale, soit les conseils municipaux, et la commission. Cela peut se faire rapidement et cela peut répondre assez exactement à ce qu'ils veulent, à ce que leurs citoyens sont prêts à payer.

Quand je dis que les gens du territoire C ne doivent pas nécessairement être à la table de l'ORT, c'est parce qu'à mon point de vue déjà nous avons négocié avec ces gens-là le service dont ils ont besoin et je pense qu'ils ne font pas de façon importante ou majeure partie du débat. Ils ont le service qu'ils veulent avoir pour leurs citoyens, pour les amener à Montréal. Cela concerne l'ensemble du territoire C.

Concernant le cas plus particulier qui est l'autre partie du dossier du train de Saint-Hilaire, d'abord, s'il y a une modification à ce qu'il y avait avant, je n'y suis pour rien et la commission n'y est pour rien; cela a à voir avec le gouvernement qui, au niveau du CN et du CP, a décidé d'enlever certaines lignes. La seule chose que je dis: Il n'y a rien de coulé dans le béton, je pense que tout est négociable, premièrement. Deuxièmement, la position du Conseil des maires de la rive sud, donc du groupe des sept, a été rendue publique en début d'année 1982, à la suite d'une étude que nous avons fait faire, à savoir que nous n'étions pas plus chauds que cela. C'est l'expression que j'avais employée à ce moment-là. Je ne dis pas catégoriquement qu'il n'en est pas question. Ce que je dis cependant - et je l'ai mentionné aux maires de ces municipalités parce que je les ai rencontrés à quelques reprises dans le fameux conflit MSI - aux maires de Saint-Hilaire, de Saint-Bruno et à tous ces gens-là, c'est ceci: Il y a possibilité de vous donner le train si vous désirez l'avoir; seulement, il faut être conscient que quelqu'un devra payer la note, et la note de débordement du train, il ne faudrait pas qu'elle ait des impacts financiers sur des municipalités qui ne sont pas du tout touchées par cela.

Je pense que vous comprendrez très bien que, lorsque je défends l'intérêt de mes citoyens, je défends aussi les autres citoyens de la rive sud le groupe des sept, à savoir qu'on ne veut pas ou on ne voudrait pas priver les gens d'un service de train Saint-Hilaire-Montréal. Je pense qu'ils devront être conscients qu'il y a un coût à payer, qu'une fois qu'on se sera entendu et qu'on aura discuté du degré de services qu'ils veulent cela correspondra à une facture à payer. Il faudra s'entendre: Comment est-ce qu'on la paie? Parce que les gens qui désirent le service doivent être les principaux payeurs. Je pense qu'à ce niveau on est très réceptif et je crois qu'il y a différentes formules qui peuvent être mises de l'avant. Je ne voudrais pas qu'à partir de ce que vous aviez dans le territoire, avec ce que vous avez maintenant, vous soyez pénalisés. Si on continuait dans la formule qu'on a actuellement, Métropolitain Sud, CTRSM avec tout ce que cela a eu comme complications dans les quatre dernières années et, encore là, je n'y étais pour rien... Si on a fait tant d'efforts pour

régler ce conflit, c'est qu'on voudrait, à compter du 1er janvier 1983, s'entendre autant sur le degré de services que sur la facture à payer. Soyez assurés - vous le transmettez à mes collègues maires - que le degré de services et la façon de régler le train, on peut s'asseoir ensemble pour le regarder. En aucun cas, les maires de la rive sud immédiate, le groupe de sept, ne seront prêts à payer une facture importante qui va venir toucher leur municipalité respective, puisque cela ne leur apporte absolument rien. Dans le corridor, il y a un impact, il y a quelque chose à régler de ce côté. Nous sommes tout à fait disponibles.

M. Charbonneau: On sait que, jusqu'à récemment, un des problèmes majeurs sur la rive sud, c'est que la commission de transport, qui est une association de sept municipalités, desservait aussi d'autres municipalités qui n'étaient pas dans le club. Ces gens n'avaient pas grand-chose à dire. Il n'y avait pas finalement de contacts, de discussions, de pourparlers entre les deux types de municipalités, les municipalités de la CTRSM proprement dites et les autres hors territoire. Je sais que, depuis un certain temps, les efforts que vous avez faits ont amené un rapprochement. Est-ce qu'on pourrait connaître à ce moment-ci l'état des relations entre les municipalités du corridor Saint-Hilaire et la CTRSM? Est-ce que l'état des pourparlers a avancé? Est-ce qu'on est plus avancé maintenant, au début d'octobre 1982, qu'on ne l'était au mois de juin de cette année ou encore il y a un an? Est-ce qu'on a fait du progrès?

M. Parent: Inévitablement, il y a eu 100% de progrès de fait, parce qu'on ne se parlait pas avant, il n'y avait pas de dialogue, il y avait un conflit, il y avait un fossé qui s'était accentué. L'exercice qu'on a fait, en juin dernier, a permis avec la collaboration de tout le monde - votre collègue l'a souligné tantôt - un effort concerté, ce qui prouve justement l'exercice qui devrait être fait de façon continue à une table qui s'appellerait l'ORT. Cet exercice concerté, avec des gens autour de la table qui veulent faire avancer le dossier, nous a permis dans ce corridor très particulier que vous mentionnez, les différentes villes desservies par Métropolitain Sud, de faire avancer le dossier de façon significative. Depuis juin, la proposition a été mise de l'avant. Les engagements qu'avait pris le ministre Clair à Boucherville à ce moment ont été respectés et confirmés. Les engagements que j'avais pris aussi ont été confirmés. On est rendu à la mi-octobre 1982, et 81% des différentes municipalités concernées ont payé ou ont pris un engagement formel. Donc, à toutes fins utiles, il y a quelques petites municipalités

qui accrochent actuellement concernant le règlement final. Elles ont reçu tous les avis en conséquence. On est passé devant la commission aussi pour faire entendre toutes les parties. Actuellement, 80% ont payé et sont satisfaites. Elles avaient besoin d'engagements pour l'année 1983, à savoir qu'on ne continuerait pas dans le même système. Le dossier a évolué de façon suffisamment intéressante pour nous permettre d'envisager que, d'ici la fin de l'année 1982, ce dossier va être chose du passé.

M. Charbonneau: M. Parent, je savais que le dossier de la quote-part était en train de se régler, mais est-ce qu'on a commencé à aborder la deuxième étape, c'est-à-dire les discussions sur les services à accorder par la suite?

M. Parent: Malheureusement, c'est assez difficile, parce que dans un même corridor et dans les cinq corridors, il y en a qui n'ont pas payé. Je me trouve très mal placé. J'ai demandé la collaboration de tout le monde. Je suis prêt à m'asseoir à la table dès que tout le monde aura réglé la facture. Déjà, les efforts ont été faits au niveau des élus, ils ont été faits de la part du gouvernement. Les instances locales doivent régler. Dans chacun des corridors, il y en a qui n'ont pas payé. L'engagement que j'ai pris, c'est que dès que ce problème est réglé, je suis prêt à m'asseoir n'importe quand et à entamer la discussion pour le niveau de services de 1983.

M. Charbonneau: Merci.

Le Président (M. Boucher): Merci.

M. le député de Chambly.
(12 h 15)

M. Tremblay: M. le Président, on a fait état, tout à l'heure, du fait qu'il y aurait 51% des usagers de la rive sud qui subiraient des augmentations de tarif. J'ai bien l'impression qu'en ce qui concerne la zone C 100% des personnes subiraient une diminution de tarif. Dans la zone C, je ne pense pas qu'il y aurait d'augmentation. Est-ce que ce serait exact de dire cela?

M. Parent: Le coût imposé dans la zone C, à moins que je ne me trompe, sera déterminé par les différentes municipalités. Donc, ce n'est pas à nous, de la CTRSM, de fixer le tarif pour les municipalités de la zone C. Exemple: le tarif imposé aux citoyens de Sainte-Julie actuellement; parce qu'ils ont un contrat de services avec nous, on a établi un prix. La municipalité a décidé de tel prix et nous n'avons rien à dire là-dessus. C'est pour cela que je disais ceci au député de Verchères tantôt: Quand on va parler et négocier avec les municipalités du

territoire C - et c'est ce que je trouve très intéressant dans la proposition gouvernementale, soit dit en passant - ces municipalités auront l'occasion d'établir, d'une part, le niveau de services qu'elles veulent et, d'autre part, le prix qu'elles veulent facturer à leurs citoyens directement par la contribution du billet ou par les fonds de la municipalité. Nous, on n'a aucun pouvoir et on n'en veut pas. La seule chose qu'on veut, c'est négocier avec eux et leur dire que cela va leur coûter 55 \$ ou 60 \$ ou 62 \$ l'heure, les autobus qu'on va mettre à leur disposition.

M. Tremblay: C'est dans le contexte où votre mémoire serait appliqué intégralement, mais si le plan du gouvernement était appliqué comme il est proposé, dans ce cas-là, tous les usagers présents se trouveraient à avoir une diminution dans la zone C, si mon analyse est exacte.

M. Parent: Oui, mais je pense que la participation ou l'implication du gouvernement dans les parties de subventions aux municipalités du C fera en sorte qu'il devrait y avoir un rabatement sur le coût, donc, une diminution pour les usagers du territoire C. Vous avez raison.

M. Tremblay: Dans un autre domaine, dans le sommaire de votre mémoire, il y a deux paragraphes qui me frappent. Un peu dans la lancée de ce que disait M. le député de Verchères, moi aussi, chez nous, je suis préoccupé par ce qui se passe chez les élus du territoire C. Vous dites dans votre mémoire qu'aucune loi de l'organisme régional ne devrait freiner la volonté locale de se doter de services et du système de transport de son choix. Vous dites cela en pensant à la Commission de transport de la rive sud de Montréal qui est là et qui ne devrait pas être forcée par l'ORT d'agir ou d'acheter des équipements ou de se donner des services différents.

Je suis très sensible à cela et je pense que, dans ce sens-là, vous auriez mon appui. Ce que je trouve un peu contradictoire, c'est quand il s'agit, par exemple, de municipalités que vous voulez desservir, vous ne voulez pas leur laisser la même possibilité. Vous dites que les municipalités du territoire C de la rive sud doivent être desservies par la commission. Alors, vous ne leur laissez plus le choix de se doter des services et du système de transport de leur choix, parce qu'elles pourraient décider qu'une entreprise privée locale ferait le service et que cela leur coûterait moins cher. Vous êtes sans doute au courant qu'il y a eu des négociations à la ville de Saint-Basile, où il y a un conseil qui est très préoccupé par le transport en commun et qui a acheté l'idée du transport en commun; on voulait

introduire un service de transport en commun directement de Saint-Basile à Montréal en utilisant, nécessairement, la bouche de métro de Longueuil. Ils avaient négocié des tarifs très avantageux - si on les compare avec ceux que vous leur proposiez - par une entreprise privée locale qui était nécessairement sur les lieux. Les autobus étaient sur les lieux, donc, ils n'avaient pas à faire le transport, le fameux trajet qu'on reprochait à Montréal tout à l'heure. Le député de Laporte disait: Quand ils viennent à Longueuil, ils doivent retourner au garage à Montréal. Dans le cas de Saint-Basile, c'était la même chose. L'entreprise privée était de beaucoup meilleur marché.

Ils n'ont pas pu établir le système parce qu'ils n'avaient pas de quai au métro de Longueuil pour laisser descendre les passagers. Ils devaient utiliser vos quais, et vous ne l'avez pas permis. Il serait peut-être possible d'envisager un service, par exemple, pour Saint-Basile, s'il y avait un organisme régional qui, lui, permettrait de déverser ces gens et d'utiliser l'entreprise privée, donc de réduire ses coûts.

Un autre projet pourrait être intéressant. Vous disiez, tout à l'heure: Si les commissions de transport locales - en faisant référence aux lignes - avaient l'autorité de fonctionner sans passer par la Commission de transport de la rive sud, elles engorgeraient les ponts. À ma connaissance, je ne pense pas que la voie privilégiée du pont Champlain soit utilisée à sa pleine capacité; il pourrait y passer quelques autobus de plus. Si l'on regarde cela, la ville de Chambly, par exemple, pourrait vouloir un service de transport en commun qui utiliserait l'autoroute des Cantons de l'Est et la voie privilégiée sur le pont Champlain, ce qui ferait que des citoyens de Chambly se rendraient à leur travail au centre-ville en 20 ou 25 minutes. Ce sont là l'un des avantages qui, à mon avis, n'existeraient pas si on adoptait cette partie de votre mémoire.

M. Parent: Brièvement, voici ce que nous recommandons et sur lequel vous ne semblez pas d'accord. Sur la couronne C, nous voulons faire le service parce que cette couronne a tout de même une certaine densification, qui n'est pas aussi forte que celle qu'on retrouve au niveau du territoire de la CTRSM mais qui a ce qu'on a appelé, tout au cours de cette commission, des effets de débordement importants. Je pense qu'on se doit d'essayer de donner le service dans le corridor C. Advenant le cas où des municipalités, dans le corridor C, voudraient, principalement pour des questions financières plus attrayantes, aller vers l'entreprise privée - je ne peux pas répondre ou m'engager ce matin - on devra dire à ce moment de quelle façon on peut trouver un moyen. Si le

transporteur privé en provenance de Chambly veut avoir un quai de débarquement à Longueuil et que déjà c'est surchargé ou si l'on veut utiliser la voie réservée, comme vous dites, du pont Champlain, c'est autant de solutions qui devront être examinées ensemble.

Je parlais d'un comité consultatif; cela peut être un comité consultatif pratiquement permanent, en tous les cas dans la période intensive où on établit le degré de services. Pour le fameux train de Saint-Hilaire, il va falloir faire une table de concertation juste sur ce cas. Autant pour les municipalités qui vous concernent que pour les autres, il faudra qu'on regarde, avec ceux qui veulent une autre solution, ce qu'il est possible de faire. Je suis tout à fait prêt à regarder ces différentes possibilités, tout comme, je pense bien, la commission.

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

M. Clair: M. le Président, même si cela fait longtemps que cela a été dit, je voudrais dire deux mots relativement à la déclaration du député de Laporte, soit les 2000 autobus - qui étaient en fait 1200 - qui auraient été commandés, par le gouvernement du Parti québécois, en trop grand nombre. Je n'étais pas au ministère à cette époque, mais mon sous-ministre adjoint y était; il m'affirme qu'à l'époque le nombre avait été effectivement réduit à 1200 par le gouvernement puisque les commandes des commissions de transport étaient plus élevées. Il semble qu'on n'avait pas assez comprimé les ambitions des commissions de transport, à l'époque, et je pense que la rectification méritait d'être apportée.

M. Bourbeau: Les commandes des fonctionnaires.

M. Clair: Ce que démontre bien ce cas, c'est qu'on va dans le bon sens quand on veut donner le contrôle aux élus, dans l'ensemble de la grande région de Montréal, sur le transport en commun. Cela démontre que les structures des commissions autonomes de transport, cela doit appartenir le plus rapidement possible au passé et qu'on doit en donner le plein contrôle aux élus publics.

M. Bourbeau: Cela prouve également...

M. Clair: M. le Président, je n'ai pas interrompu le député quand il a fait ses commentaires.

M. Bourbeau: Il ne veut pas qu'on rectifie.

M. Clair: En terminant, je voudrais simplement remercier vivement le Conseil

des maires de la rive sud et les gens de la CTRSM pour avoir accepté de venir nous présenter un mémoire qui a été très intéressant. Je le dis non pas tant à cause du fait que, sur plusieurs points, leurs vues concordent avec la proposition gouvernementale, mais davantage parce que je pense que l'esprit dans lequel le mémoire a été préparé, l'esprit dans lequel le Conseil des maires de la rive sud travaille pour le développement, la promotion du transport en commun dans cet immense territoire de la rive sud de Montréal, démontre bien que c'est possible, avec des structures adéquates, d'obtenir des résultats intéressants sur le plan du contrôle des coûts, sur le plan du niveau de services, de l'implication des citoyens et de la promotion générale du transport en commun.

Je voudrais aussi, en terminant, souligner qu'effectivement, avec mes collègues, le député de Verchères, le député de Châteauguay et le député de Chambly, j'ai eu l'occasion, grâce aussi à l'excellente collaboration du président du Conseil des maires de la rive sud, de régler, au cours du mois de juin dernier, ou, en tout cas, de régler à 81%, me dites-vous ce matin, M. le maire, le fameux problème des bouts de ligne hors territoire. Ce que je souhaite le plus, c'est que, le plus rapidement possible, toutes les municipalités acquiescent effectivement leur quote-part pour le 1er novembre prochain si possible, afin de s'assurer que l'étape suivante, qui viserait à donner la possibilité à ces municipalités, par corridor, de se doter du niveau de services qu'elles désirent, avec les moyens qu'elles veulent utiliser pour les appuyer, puisse se faire le plus rapidement possible; le 1er janvier 1983, cela vient très vite. Merci encore, M. le Président.

Le Président (M. Boucher): M. Parent.

M. Parent: Un dernier commentaire, M. le Président. Je tiens à assurer, au nom de mes collègues maires et au nom de la CTRSM, le gouvernement de toute notre collaboration dans les semaines futures, puisque je pense qu'à partir de ce qui s'est vécu hier et de ce qui se vit ce matin, il y a sûrement des solutions à la portée de la main, des solutions réalisables. Et si, au niveau de la rive sud, à cause du contexte et de l'expérience que nous avons vécue qui a été heureuse, nous pouvons faire quelque chose pour faire avancer le débat et faire en sorte qu'on puisse trouver un médium entre la solution ou la proposition originale du ministre et ce que nous proposons, je pense que nous ferons, au niveau de la rive sud, tous les efforts nécessaires et nous vous offrons notre entière et pleine collaboration. Je remercie la commission.

Le Président (M. Boucher): Merci. Alors, au nom de tous les membres de la commission, je remercie M. le maire, ainsi que ceux et celles qui l'accompagnent pour la présentation de leur mémoire. J'inviterais maintenant la Chambre de commerce du district de Montréal à se présenter, le Bureau de commerce de Montréal.

Je me permets de rappeler aux membres de la commission que nous ne sommes pas à Montréal, nous siégeons à Québec. Il y a des gens qui, aujourd'hui, ont été convoqués et, compte tenu du temps qui nous est alloué pour entendre les mémoires, il y aurait lieu, quand même, de faire un effort spécial pour que nous puissions entendre tous ceux qui ont été convoqués aujourd'hui. À cet effet, sans vouloir priver qui que ce soit de son droit de parole, je voudrais qu'on soit le plus concis possible dans les questions et aussi, de la part des intervenants, dans les réponses.

M. Rochefort: M. le Président, est-ce que je dois comprendre qu'on sera limité, tant les parlementaires que les groupes invités à la commission, dans notre temps de conversation à cause de la décision du Parti libéral de refuser son consentement de tenir la commission à Montréal?

Le Président (M. Boucher): Je n'ai pas affirmé cela, mais je ferai remarquer...

M. Rochefort: J'ai compris, M. le Président.

Le Président (M. Boucher): ... que les gens qui viennent ici doivent retourner ce soir ou dans la journée et, s'ils sont obligés de demeurer à Québec durant la nuit, ce sont des frais supplémentaires et des choses qui ne sont pas prévues au moment où on les convoque.
(12 h 30)

M. Bourbeau: M. le Président, sur la question posée par le député, parce que je pense qu'elle est importante, je pense que la remarque est tout à fait inopportune. On a expliqué amplement hier les raisons profondes qui ont motivé la décision du Parti libéral de tenir les auditions de la commission à Québec, au siège du Parlement. Je pense que les dépenses dont vous parlez auraient été exactement les mêmes si tout l'appareil administratif, y compris ceux qui sont ici et tous les fonctionnaires qui nous entourent, avait dû se déplacer à Montréal. Il aurait fallu payer exactement les mêmes frais, les mêmes dépenses et cela aurait occasionné les mêmes inconvénients. Alors, je pense que la remarque était tout à fait déplacée et je sais que le député la regrette déjà, d'ailleurs.

Le Président (M. Boucher): Mon

intention n'était pas de soulever de débat et je vous demanderais de procéder le plus rapidement possible. M. le député de Robert Baldwin.

M. O'Gallagher: Je fais un plaidoyer pour un groupe, celui du mémoire 37 West Island Train Savers, un mémoire de trois pages. C'est une affaire qui prendrait environ quinze minutes. Je ne sais pas si vous pourriez organiser les travaux de la commission afin qu'on les écoute vers la fin de la séance. Ce sont deux individus qui sont obligés de retourner travailler à Montréal demain; alors, ils ont pris la journée d'hier et d'aujourd'hui.

M. Clair: M. le Président, c'est justement l'objectif que vous nous demandez d'essayer d'atteindre, à savoir d'entendre tous les gens qui ont été prévus aujourd'hui afin d'éviter à des citoyens de la région de Montréal d'avoir à défrayer le coût de coucher à Québec et de peut-être manquer une journée de travail. Alors, je ne veux pas être plus long que cela. C'est cela, les coûts dont parlait mon collègue, le député de Gouin. Ce n'étaient pas des coûts nécessairement pour le gouvernement, même si on doit en tenir compte; c'étaient des coûts occasionnés aux citoyens qui doivent venir à Québec. Je ne lui en fais pas grief, il s'était bien défendu hier de sa responsabilité à cet égard. Je pense que ce que l'on veut, c'est procéder plus rapidement aujourd'hui.

M. Bourbeau: Une des raisons pour lesquelles il y a trop de gens qui doivent passer aujourd'hui, c'est peut-être parce qu'on est un peu long, mais peut-être, aussi, parce qu'on a mal prévu l'échéancier des travaux. Sans vouloir faire de grief à personne...

M. Clair: Cessons de placoter et travaillons.

M. Bourbeau: ... peut-être qu'on pourrait prévoir moins d'intervenants par jour de façon à permettre à chacun de venir à Québec au moment où on peut l'entendre et non pas la veille ou l'avant-veille.

M. Rochefort: Mais cela n'aurait pas de conséquence si on était à Montréal pour les groupes concernés.

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

M. Bourbeau: Cela aurait des conséquences pour tous les autres membres.

Le Président (M. Boucher): S'il vous plaît, je m'excuse. S'il vous plaît! Nous

perdons des minutes précieuses. Alors, M. Vallerand.

M. Vallerand: André Vallerand.

Le Président (M. Boucher): Est-ce que vous avez l'intention de lire le mémoire au complet?

COPEM

M. Vallerand (André): Non, non. Avec votre permission, ce que j'entends faire, c'est résumer les principales têtes de chapitre du mémoire et répondre à vos questions. Évidemment, dans vos arbitrages de temps, je me suis senti un peu impliqué. Alors, vous m'avez incité, peut-être, à accélérer pour épargner le temps et éviter le retard de la commission.

Dans un premier temps, M. le Président, j'aimerais d'abord vous remercier et remercier les membres de la commission d'avoir bien voulu entendre les représentations du COPEM. Pour mieux situer tout le monde par rapport au COPEM, j'aimerais rappeler que le Comité de promotion économique de Montréal est un organisme conjoint à la fois de la Chambre de commerce de Montréal et du Montreal Board of Trade et constitue, si vous voulez, un chapeau à travers lequel la communauté d'affaires montréalaise exprime communément ses positions face au développement économique régional. Je pense que dans le passé, le COPEM a déjà présenté des mémoires, notamment l'an dernier, sinon le printemps dernier, au sujet de la réforme de la communauté urbaine. Nous n'en sommes pas au premier mémoire que nous présentons devant vos commissions et, à ce titre, on tient à vous remercier de l'intérêt que vous portez aux préoccupations que le COPEM entretient vis-à-vis de la santé économique de sa région.

Et je dois ajouter dans la même foulée, M. le Président, que la proposition d'organisation et de financement de transport en commun constitue pour le COPEM, le comité de promotion, une proposition extrêmement importante pour l'avenir et le devenir économique de notre région, ne serait-ce que par rapport aux sommes qui ont déjà été investies dans l'infrastructure du transport collectif et du transport urbain dans notre région, ne serait-ce que par rapport aux sommes qu'on entend y ajouter dans le temps, ne serait-ce que par le constat, nous aussi, de cette espèce d'incohérence vis-à-vis de l'interface du transport régional et du transport local, ne serait-ce que par le constat d'une augmentation d'au-delà de 20% des dépenses de ce secteur depuis les six dernières années, ne serait-ce aussi que par le constat que c'est un instrument de développement

extrêmement important pour la croissance des activités de notre région et l'ensemble du développement économique et social. Donc, à ce titre, j'aimerais, pour le bénéfice des membres de la commission, résumer dans ce qu'elles ont d'essentiel les principales têtes de chapitre du mémoire, comme je le mentionnais tout à l'heure, et me prêter, après coup, à vos questions.

Pour autant que l'état de la situation est concerné dans notre mémoire, je n'aimerais pas passer plus de temps sur les observations factuelles ou courantes que vous faites vis-à-vis de la situation du transport urbain dans la région de Montréal. Ce que le mémoire tente d'apporter en complément à l'observation très courante que vous faites, ce serait un peu une appréciation, disons, historique du développement du système de transport urbain dans la région montréalaise. Je pense que cette perspective historique nous permet de mieux saisir les enjeux et les pourquoi de la nécessité de cette réorganisation et de ce refinancement du transport en commun dans notre région.

Il est toujours très difficile de tirer des lignes de démarcation historiques très fidèles, mais je pense qu'on peut s'entendre en disant que, à tout le moins depuis 1950 jusqu'à 1960, la solution du transport urbain dans la région de Montréal est passée majoritairement par la construction d'autoroutes urbaines. Principalement de 1950 à 1960, je pense qu'on peut noter à cet égard la construction du boulevard Métropolitain, de l'autoroute Décarie, de l'autoroute Bonaventure, la construction du pont Champlain, du tunnel Louis-Hyppolyte-Lafontaine. À peu près. La ligne de démarcation historique est difficile à tirer, mais à peu près. Majoritairement, la solution du transport en commun, du transport urbain dans notre région passait par la construction d'infrastructures lourdes, dites autoroutes urbaines, principalement.

La deuxième grande ligne de démarcation importante, qui consolide un peu la structure du transport en commun et du transport urbain plus globalement vu, a été le recours au transport collectif au début des années soixante, bien incarné symboliquement par le métro de Montréal, en 1966, entre autres, etc., par une prolifération des besoins, de la production d'offres de services au niveau des autobus locaux, régionaux et, à la rigueur, même au niveau provincial.

Si les limitations du recours à la construction d'autoroutes urbaines pour résoudre des problèmes de transport urbain sont assez bien connues historiquement: le problème de l'étalement des superficies urbaines, par exemple, les problèmes de pollution, les problèmes d'aménagement urbain par l'étalement des superficies à l'extérieur du périmètre urbanisé ou le plus urbanisé dans la région, etc., je pense que

les limitations du recours au système de transport en commun sont un peu moins bien connues, sauf qu'elles commencent à devenir assez apparentes. Si le recours au système du "transport collectif" entre guillemets, n'a pas connu les résultats qu'on escomptait au début des années soixante jusqu'à aujourd'hui, il y a sûrement des causes. C'est principalement à ces causes-là que je voudrais m'arrêter quelques instants pour mieux apprécier comment l'on pourrait arriver à trouver une solution équitable pour l'ensemble des partenaires socio-économiques de notre région.

Ce qu'il est important de noter au niveau de l'expérience du système de transport collectif dans la région de Montréal, c'est que dans un premier temps on a consolidé une offre en termes de structures lourdes pour principalement tenter de résoudre les problèmes de congestion aux heures de pointe dans la région, ce qui est assez logique, même après coup, parce que, encore aujourd'hui, les deux tiers des déplacements du transport collectif se font aux heures de pointe et près de 40% convergent vers le centre de Montréal. Donc, ça nous permet de comprendre un peu plus la prolifération du développement de l'offre, donc les investissements massifs dans le domaine du transport en commun dans la région de Montréal et plus particulièrement comment la région de Montréal comme telle est peut-être plus omniprésente au niveau de ces infrastructures.

Sauf que, pour des raisons de temps et d'autres raisons qu'on pourrait aussi énumérer, la demande ou l'achalandage n'a pas suivi. En même temps qu'on consolidait cette offre-là dans ces infrastructures, dans ce qu'elles ont de lourd, on se rend compte que l'offre se plafonnait. Votre mémoire, M. le ministre, est assez explicite à ce titre-là et constate que de 1960 à 1980 l'achalandage se plafonne à environ 300 000 000 d'usagers, tandis que l'augmentation du nombre de kilomètres parcourus par le transport en commun passe de 91 kilomètres, si ma mémoire est fidèle, à 164 kilomètres, ce qui fait une augmentation de quasiment 80%, si bien que cela nous permet d'apprécier davantage les problèmes relatifs au financement du transport collectif actuellement. Évidemment, la situation du financement est conséquente à cette inadéquation entre l'offre et la demande dans le temps; elle est aussi conséquente aux différentes politiques de soutien que le gouvernement a mises de l'avant particulièrement depuis 1970. Car il faut se rappeler qu'avant 1970, à tout le moins entre 1966 et 1970, la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal non seulement faisait ses frais, mais faisait des surplus; jusque vers le milieu des années soixante, les commissions de transport ou le

transport collectif dans la région de Montréal faisaient ses frais. En 1982, sans égard aux subventions gouvernementales, les déficits de fonctionnement seront de l'ordre d'environ 250 000 000 \$.

Donc, si vous examinez le premier graphique de notre mémoire à la page 11, on voit nettement la prolifération des dépenses et des revenus à partir des subventions gouvernementales. Du moment que le gouvernement a commencé à subventionner principalement les déficits de fonctionnement en 1970 et après, vous voyez les écarts entre les revenus provenant des usagers et les dépenses d'exploitation. Donc, je pense que c'est une observation très importante avant d'entrer dans les éléments de solution. Vous voyez venir, j'imagine, à partir d'un constat de cette nature, ce que nous préconisons et ce que nous allons préconiser dans nos recommandations et ce qui devient la trame de fond de tout notre mémoire. C'est de dire: Les infrastructures lourdes, on en a suffisamment dans notre région; elles servent principalement à décongestionner le trafic de pointe. Avec les changements économiques qui se produisent, avec l'évolution démographique, avec le fait que la voiture constitue encore le moyen le plus utilisé dans notre région pour se transporter de sa résidence à son lieu de travail et inversement, les heures de pointe s'estompent et nous considérons que les infrastructures lourdes sont suffisantes pour plusieurs années à venir; si bien que nous recommandons fortement d'imaginer des solutions plus douces ou des technologies moins lourdes, par exemple, le covoiturage, le taxi collectif, les voies réservées, les sens uniques etc., afin de ne pas ajouter à cette lourdeur des infrastructures et, plus important, plus fondamentalement, de ne pas ajouter aux problèmes de financement que constitue l'aménagement du système des infrastructures collectif dans notre région.

Une fois ces observations faites, nous enchaînons dans notre mémoire avec ce qui nous permet d'articuler les principes qui vont soutenir l'ensemble des positions prises dans nos recommandations. Nos principes sont au nombre de cinq, comme ceux du livre blanc d'ailleurs, c'est tout à fait accidentel, M. le ministre.

Le premier principe qui nous apparaît extrêmement important à partir de ce constat, c'est de dire: Bon Dieu, considérons maintenant que l'une des composantes du transport urbain, c'est le transport collectif. Vous savez, cela veut dire plus explicitement que le transport collectif ne constitue pas la seule survie ou la seule façon de solutionner le transport urbain. Disons que le salut du transport urbain ne passe pas uniquement par le transport collectif. Qu'on le reconnaisse dans les faits et qu'on en tienne compte dans les recommandations et les réalisations

qu'on apportera vis-à-vis de la proposition d'organisation et de financement.
(12 h 45)

Un deuxième principe qui sous-tend nos positions, qui est extrêmement important à notre avis par rapport au financement, c'est que la mobilité urbaine, cela se paie. Le transport collectif n'est pas et ne sera jamais un bien gratuit. C'est un bien économique auquel il faut rattacher un prix, si bien qu'il faut de toute évidence dans la proposition de financement se convaincre que l'usager doit payer une partie plus importante des frais de transport collectif.

Un troisième principe qui nous apparaît important par rapport au point que nous représentons, c'est de dire que la détermination du niveau de services dans le transport collectif est une fonction locale, mais uniquement locale, qui devrait relever des élus locaux, sinon municipaux.

Un quatrième principe, conséquent aux trois premiers, c'est que dans la mesure où il y a une diversité, sinon une hétérogénéité de besoins de services de transport collectif dans la région de Montréal, il va de soi qu'il faille imaginer la solution, qu'il faille imaginer des moyens de satisfaction de ces besoins qui soient tout aussi diversifiés et qu'il faille aussi que nos élus municipaux aient un droit de regard sur la détermination du niveau de ces services en fonction du service rendu. Cela qui amène le cinquième principe, à savoir que les décisions régionales au niveau de l'établissement des services doivent nécessairement relever des arbitrages locaux.

Comme vous le voyez, M. le ministre, ces principes s'inscrivent carrément dans les cinq principes que vous mettez de l'avant, mais on les renforce, si vous le permettez, en disant: Il y a peut-être trois carences dans les principes que vous énoncez, à savoir qu'il n'est pas suffisamment fait mention de l'alternative au transport collectif dans un aménagement de politique de transport urbain, l'automobile entre autres. Si ce n'est pas dans votre livre blanc, c'est ailleurs sûrement, mais je crois que le transport par voiture au cours des dix dernières années a augmenté d'environ 7% pour passer de 60% à 67% environ et le transport collectif a diminué d'autant pour être à peu près aux environs de 33% alors qu'il était aux environs de 40% antérieurement, à quelques points de pourcentage près.

Donc, on dit qu'il serait utile de renforcer vos cinq principes en disant: Le transport collectif, c'est une possibilité par rapport à d'autres et ne portons pas de jugement de valeur sur la préférence des gens. Si à 67% ils conviennent que l'automobile est plus utile pour se transporter qu'un autre moyen de transport, je pense que, factuellement, c'est une observation qui mérite d'être respectée dans

les choix et les possibilités d'aménagement de transport urbain.

On dit aussi pour renforcer vos principes, deuxièmement, qu'il faudrait qu'ils soient plus évidents. Nos intentions sont de faire en sorte que l'usager paie davantage de la note du coût des transports en commun dans notre région. Nous serions même prêts, entre parenthèses, M. le ministre, à avancer jusqu'à concurrence de 50% sachant qu'actuellement il se situe aux environs de 40%, si on exclut la dette sur les équipements, le financement, et à environ 32%, si on l'inclut. Donc, on serait prêt à dire: Il faudrait à tout le moins raisonnablement qu'ils se rendent jusqu'à concurrence de 50%. Troisièmement, il faudrait que soit davantage affichée dans vos préoccupations l'autonomie locale, l'exercice plein et entier de l'autonomie locale en matière d'aménagement des transports collectifs et du transport urbain.

Jusqu'à maintenant, cela nous situe par rapport à l'état de la situation, si on s'en remet au mémoire, et par rapport au chapitre III qui sous-tend nos positions. Je les résume assez globalement. Je préfère répondre à vos questions que d'entrer dans le détail ou l'explication de chacune des têtes de chapitre.

J'arrive au quatrième chapitre: Le projet de réforme. Ce qu'il serait peut-être utile de souligner pour autant que le COPEM est concerné, après y avoir passé vos principes, après y avoir intercalé nos principes, c'est surtout nos remarques et nos recommandations vis-à-vis de la structure d'organisation, plus spécifiquement de la structure de l'organisme régional de transport comme vous le baptisez dans votre livre blanc. Comme je le disais au début, nous favorisons d'abord et avant tout le recours à des techniques plus légères ou à des moyens plus doux de transport collectif ou parapublic, comme le covoiturage et le taxi public, par exemple.

Il va de soi que, pour être logique avec nous-mêmes, au niveau de l'organisation régionale des transports, on voudrait que ce soit tout aussi léger, tout aussi flexible et que cela serve davantage les besoins en fonction d'un arbitrage local qu'en fonction de l'omniprésence d'un tiers au niveau de la composition de l'organisme régional, si bien qu'au lieu de votre organisme régional, dans le mémoire, nous recommandons la création d'une conférence régionale du transport urbain dans la région de Montréal. Notre conférence, ce n'est déjà plus un organisme par rapport à ce que vous préconisez. Dans sa nature même, on lui donne des mécanismes et des missions qui vont faire en sorte qu'il sera de moins en moins léger par rapport au choix proposé dans votre livre blanc, à savoir l'organisme régional de transport.

Nous voulons que cette conférence soit constituée uniquement d'élus. Si on veut rejoindre fondamentalement le rôle de l'arbitrage local, il va de soi qu'il faut sortir de cette conférence les représentants gouvernementaux. Il faut que les arbitrages s'exercent entre les élus locaux. Nous préconisons également au sein de la structure régionale une représentation égale assujettie à une double majorité, mais sans pour autant attacher un poids plus important à un groupe, à une représentation qu'à une autre, une représentation égale.

Nous imaginons la conférence régionale du transport urbain comme étant une table de concertation décisionnelle qui aurait comme mission de faire l'intégration tarifaire et l'interconnexion, d'une part, et, d'autre part, de faire la planification, mais la planification stratégique des besoins de transport à incidence régionale uniquement et non pas une planification opérationnelle. Ceci nous amène dans la même foulée à dire qu'on devrait, à toutes fins utiles, dissoudre le COTREM, parce que le COTREM, qui pourrait servir de secrétariat, nous apparaît beaucoup trop lourd, ne serait-ce qu'au chapitre de sa capacité de planification qui n'est plus du tout la vocation qu'on donne à la conférence régionale de transport urbain dans notre mémoire.

Autre recommandation au chapitre de l'organisation régionale. On conçoit difficilement qu'un organisme puisse planifier, ne serait-ce que stratégiquement, et construire en même temps, si bien que le BTM doit rester à la Communauté urbaine de Montréal, pour autant que nous sommes concernés.

Au chapitre du financement, nous sommes en partie d'accord avec la proposition gouvernementale; en partie d'accord, dis-je, parce que nous nous opposons à l'imposition d'une nouvelle taxe qui est la taxe sur le stationnement dans le centre-ville, en fait, qui se traduirait principalement dans le centre de Montréal, sinon son centre-ville. Nous demandons que le gouvernement compense les municipalités de la CUM, vu que vous ne subventionnez que 60% des immobilisations au lieu de 100%. Nous retenons, par ailleurs, la proposition gouvernementale de subventionner 40% des revenus, ce qui nous apparaît davantage opérationnel que de subventionner des déficits. Nous retenons la proposition gouvernementale de subventionner 75% des immobilisations au niveau local et 60% au niveau régional et que le gouvernement assume 30% du déficit de fonctionnement du transport régional. Qu'on se dise bien qu'à ce titre-là vous n'inventez rien, sauf la nouvelle taxe sur le stationnement. La taxe sur les autoroutes et la taxe sur l'essence appartiennent déjà au fonds consolidé; qu'on les prenne là et qu'on les mette ailleurs,

c'est bonnet blanc, blanc bonnet, à toutes fins utiles. Ce contre quoi on vous "met en garde", entre guillemets, par rapport aux intérêts qu'on défend, c'est de ne pas hausser à la fois ces nouvelles taxes.

Quand on trouve une vocation permanente à des fonds généraux, qu'ils viennent de la taxe sur l'essence ou des autoroutes à péage, il est évident qu'on peut imaginer que cela peut toujours augmenter. D'ailleurs, dans votre proposition, il est bien dit qu'on pourrait ajouter d'autres postes de péage. Il est bien dit, quant à la taxe sur l'essence, qu'on pourrait ajouter 2% à même les 40% déjà prélevés, mais on s'en remet actuellement aux 40% comme tels pour faire la distribution. On n'augmente pas la taxe sur l'essence, mais c'est déjà quelques portes ouvertes et on vous demande, de grâce, pour l'aspect concurrentiel de notre région, de ne pas déboucher sur des nouvelles formes de taxation pour financer votre plan d'intégration.

Évidemment, on ne court pas de risque et, au passage, on accroche votre idée de taxe sur la masse salariale. Vous la mettez de côté après avoir expliqué très bien que cela se faisait ailleurs et que cela serait très efficace. On vous dit non, parce que, si on a à coeur le développement économique concurrentiel de notre région - il faut comprendre que Montréal concurrence non pas les autres villes du Québec, mais les villes à l'extérieur du territoire du Québec, que ce soit Toronto, Chicago, New York - il est extrêmement important de conserver à Montréal un taux de taxation qui est concurrentiel avec les régions qui sont concurrentes avec Montréal.

La tarification. Au chapitre de la tarification, nous acceptons votre proposition pour autant qu'elle se situe au niveau d'un tarif par distance parcourue. Quant aux zones, pour le moment, étant donné qu'elles ne semblent pas faire l'unanimité au sein des municipalités concernées, étant donné que les anneaux ne respectent pas, semble-t-il, l'intégrité territoriale, on demande que la conférence régionale de transport urbain reprenne toute la discussion de la délimitation territoriale par rapport à une tarification par zone. Je me résume. Nous demandons également que l'on sursoie à la pratique du péage par honneur, tant et aussi longtemps qu'on n'aura pas fait la démonstration plus évidente d'autres solutions que celle-là; c'est assez marginal par rapport aux recommandations.

Si vous me le permettez, en quelques minutes, je me résume de la façon suivante. Nous disons: Le transport collectif est une des composantes qui assurent, dans la région de Montréal, le transport urbain. Deuxièmement, la mobilité individuelle en milieu urbain est un besoin dont la satisfaction répond à des règles économiques.

Troisièmement, le transport en commun est une fonction locale. Quatrièmement, la diversité des besoins au sein de la région exige une variété dans le service et, donc, une diversité des responsabilités décisionnelles et financières des municipalités de la région en fonction des services reçus. Cinquièmement, vu la diversité des besoins et des services offerts, les décisions à incidence régionale doivent faire l'objet d'un arbitrage entre les différents intérêts locaux.

Face aux mesures spécifiques proposées dans le livre blanc, on reconnaît la nécessité d'une concertation régionale qui se manifeste par la création d'une conférence régionale de transport urbain composée d'élus municipaux uniquement. Nous définissons la commission régionale de transport urbain comme une table de concertation décisionnelle représentant l'ensemble des administrations locales, responsable de la coordination des fonctions de transport en commun d'incidence régionale. Nous recommandons que les autres responsabilités que l'on voulait confier à l'ORT, l'organisme régional de transport, soient remises aux autorités locales. Nous distinguons deux grandes responsabilités de coordination au sein de la conférence: d'une part, l'intégration tarifaire et l'interconnexion des services et, d'autre part, la définition des services d'incidence régionale, que j'appelais tout à l'heure la planification stratégique. Nous reconnaissons le bien-fondé d'une représentation égale des municipalités de la CUM et des autres municipalités de la région au conseil d'administration de la conférence. Nous recommandons qu'il n'y ait aucun administrateur nommé par le gouvernement. Nous recommandons qu'une formule de double majorité soit incorporée dans les structures de la conférence. On s'oppose catégoriquement au transfert du BTM au niveau régional. Nous recommandons la dissolution du COTREM.

Nous appuyons la proposition de financement du livre blanc, avec les réserves suivantes: le bris de l'engagement du gouvernement face au financement du métro appelle une compensation; le niveau de subvention des immobilisations mériterait d'être étudié plus à fond; les taxes régionales ne sont que des euphémismes pour déguiser, d'une part, une nouvelle taxe sur le stationnement au centre-ville et, d'autre part, une nouvelle subvention du gouvernement; aucune nouvelle taxe sur la masse salariale ne devrait être permise.

Nous ne retenons pas la proposition de tarification par zone du livre blanc. Nous approuvons le principe d'une tarification territoriale, mais laissons à la conférence le soin d'en élaborer les modalités. Nous nous opposons à une réduction de la tarification moyenne à l'occasion de l'intégration et recommandons plutôt une réévaluation de la

contribution des usagers. Nous demandons qu'on surseoie à toute expérimentation au niveau de la perception des titres de transport.

M. le Président, je vous remercie ainsi que tous les membres de cette commission. (13 heures)

Le Président (M. Boucher): Merci, M. Vallerand. Nous sommes à l'heure de la suspension. M. le ministre.

M. Clair: M. le Président, après en avoir parlé avec mon collègue de l'Opposition, étant donné que nous sommes mercredi, que le Conseil des ministres siège et que j'ai des mémoires qui sont inscrits à mon nom à l'ordre du jour du Conseil des ministres, si mes collègues acceptaient, on pourrait pendant une vingtaine de minutes, surtout si M. Vallerand accepte de se prêter à l'exercice, procéder à un échange rapide d'une vingtaine de minutes à partir de ses recommandations de la page 46. Par la suite, si jamais j'étais en retard à la reprise à 15 heures, mes collègues ministériels et l'Opposition pourront suppléer à mon absence temporaire de, peut-être, une demi-heure.

Le Président (M. Boucher): Est-ce qu'il y a consentement?

M. Bourbeau: Le ministre nous a dit que c'est une période de vingt minutes, que cela serait rapide; alors, on prend sa parole jusqu'à preuve du contraire.

M. Clair: On va essayer, M. le Président.

Le Président (M. Boucher): Merci.

M. Clair: Premièrement, je voudrais dire que je suis extrêmement heureux de voir - je pense que c'est la première fois, ce n'est pas du tout un blâme - que le COPEM se penche sur une analyse aussi en profondeur de la problématique du transport en commun et qu'il fait l'affirmation que M. Vallerand faisait tantôt que - je le cite à peu près comme je l'ai noté - le transport en commun est un instrument extrêmement puissant pour le développement économique de la grande région de Montréal, conviction que nous partageons. Dans ce sens, je suis très heureux que le COPEM ait décidé de présenter un mémoire, mémoire qui est particulièrement dense, particulièrement étoffé. Somme toute, ce que j'en retiens après vous avoir entendu, M. Vallerand, et avoir pris connaissance du mémoire, c'est que c'est à peu près la même analyse de la problématique, qu'il va passablement dans le sens des orientations, prévues dans la proposition gouvernementale. Cependant, dans certains cas, il va un peu plus loin et, dans d'autres cas, il va un peu moins loin.

En ce qui concerne la problématique, la seule différence de perception, peut-être, entre vous et moi, M. Vaïerand, c'est que vous dites: L'achalandage n'a pas suivi les équipements lourds de transport en commun. Donc, conclusion, il y en a assez, cessons d'investir dans les équipements lourds. Pour ce qui est de la problématique, je pense que les chiffres que nous avons publiés démontrent que cela est tout à fait exact, mais je crois que si tel a été le cas, c'est en grande partie parce qu'au cours des vingt dernières années l'État et les municipalités ont investi parallèlement, massivement, dans les deux: dans le développement des autoroutes dans la région de Montréal et dans le développement d'infrastructures lourdes de transport en commun. L'inévitable devait se produire, à savoir que les deux équipements seraient sous-utilisés, ce qui est le cas d'un grand nombre d'autoroutes, ce qui est le cas de certains équipements de transport en commun. C'était assez inévitable et ce n'est pas un blâme à l'égard de ceux qui m'ont précédé ou qui nous ont précédés. Je pense qu'après coup ce qu'on peut constater, c'est cela; c'est ce qu'a entraîné l'absence de choix politique entre des autoroutes ou des immobilisations en infrastructures lourdes; le choix n'ayant pas été fait, l'inévitable s'est produit.

En ce qui concerne les technologies plus douces, comme le covoiturage, le taxi collectif, les voies réservées, on est tout à fait d'accord sur ces mesures. Nous n'avions pas envisagé d'en confier l'application ou l'introduction à un organisme régional de transport. Si vous avez eu l'occasion de prendre connaissance de notre proposition de réforme de l'industrie du taxi, du covoiturage - on a parlé également des voies réservées hier - cela va exactement dans le sens de ce qu'on prétend et qu'on est en train d'essayer de mettre en place, par ailleurs.

Les questions maintenant. Justement, à la page 46 de votre mémoire, vous parlez, au point deux, d'une "table de concertation décisionnelle". Rapidement, la ville de Montréal, la Communauté urbaine de Montréal et plusieurs autres s'opposent à ce que cette table soit décisionnelle. Qu'est-ce qui vous amène, vous, à considérer qu'elle doit être décisionnelle?

M. Vallerand: Pour la simple raison, M. le ministre, que si on veut que la conférence puisse prendre des décisions qui deviennent opérationnelles, il faut qu'elle ait un minimum de pouvoir décisionnel, très évidemment. Donc, même si on préconise une représentation égale, on comprend, nous, que les arbitrages qui se feront là décideront du bien-fondé des propositions qui seront faites vis-à-vis de l'augmentation ou de la coordination des services de transport à incidence régionale. Mais il est clair que, ne

serait-ce que pour appliquer la subvention de 30% du déficit d'exploitation des services régionaux, cela prend un minimum de pouvoir décisionnel pour pouvoir l'exercer et faire la distribution au niveau de l'ensemble des municipalités qui seront touchées - parce qu'on dit bien par le service rendu en autant qu'ils en retirent un service - par la détermination de ces niveaux de service au plan régional. Il faut quand même que les arbitrages se fassent. Alors, on la veut, à ce titre-là, décisionnelle.

M. Clair: Merci. Autre question, la quatrième recommandation: deux grandes responsabilités de coordination à la CRTU, la conférence régionale de transport urbain: "l'intégration tarifaire et l'interconnexion des services et, d'autre part, la définition des services d'incidence régionale". Par contre, vous ne voyez pas de personnel affecté à cela. Comment serait-il possible que la CRTU puisse fonctionner à un niveau décisionnel sur des questions d'aussi grande importance sans être, passez-moi l'anglicisme, "staffée" un peu?

M. Vaïerand: C'est-à-dire qu'on ne s'oppose pas à un secrétariat léger, sauf qu'on ne veut pas que ça devienne un organisme lourd. J'ai entendu certains témoignages et, après les consultations qu'on a conduites, on semble faire l'unanimité, à savoir qu'on ne veut pas que l'organisme régional soit quelque chose qui paralyse le pouvoir des municipalités comme tel. Quand on parle de planification des services à incidence régionale, dans notre esprit, c'est la planification des services stratégiques et non pas opérationnels, si bien qu'on considère que les municipalités qui auront à décider au sein de l'organisme ont déjà des services sur lesquels ils peuvent compter pour arriver à faire la définition de la planification à tout le moins opérationnelle; la conférence n'aura à intervenir qu'au niveau de la stratégie, sinon d'une application opérationnelle des nouveaux services qui seront décidés par la conférence.

M. Clair: Autre point, le point suivant: "reconnait le bien-fondé d'une représentation égale des municipalités de la CUM et des autres municipalités de la région sur le conseil d'administration de la CRTU". Là-dessus, c'est assez étonnant, ça va dans le sens de la proposition gouvernementale, mais si je fais le lien entre les attitudes prises par vos élus municipaux que sont le conseil municipal de Montréal et la Communauté urbaine de Montréal, hier, vos représentants locaux élus sont venus nous dire qu'ils étaient opposés à cela. Qu'est-ce qui, profondément, motive votre proposition de parité?

M. Vallerand: D'abord, ce n'est pas une première pour le COPEM. Vous vous appellerez le projet de loi 46, c'était aussi notre recommandation au sein du conseil d'administration de la communauté urbaine. Dans la même logique, on considère que la conférence devrait être composée de façon similaire quoiqu'on l'assujettisse à une double majorité. On se sent à l'aise vis-à-vis des opposants parce que, à toutes fins utiles, ils auront les moyens d'aller à l'encontre de certaines décisions qui ne leur conviennent pas par rapport aux incidences de coûts ou autrement. À notre avis, si on doit faire l'arrimage entre les services régionaux et locaux, il faut nécessairement que ce soit une instance régionale avec des pouvoirs pour le faire qui puisse en convenir. Autrement, je pense qu'on s'en remettra encore une fois aux décisions d'un tiers, soit par pressions politiques, soit autrement, et encore une fois on perdra de vue l'affirmation de la volonté régionale dans la détermination de son niveau de services. Cela nous apparaît capital dans l'organisation et la réalisation de votre proposition à la fois de financement et d'organisation du transport en commun dans la région.

M. Clair: Inutile de vous dire que je partage largement votre point de vue là-dessus. "S'oppose catégoriquement au transfert du BTM au niveau régional". Cela me complique l'existence...

Une voix: Vous n'êtes pas d'accord?

M. Clair: Non, je suis disposé à discuter de cela, je l'ai indiqué dès le départ. Là où j'ai de la difficulté à faire le lien, c'est quand vous dites: Cessons les immobilisations lourdes et, si je comprends bien le message, le plus tôt sera le mieux. À ce moment-là, pour moi, ce que ça signifie, c'est qu'il n'y en a plus de BTM, parce que si le BTM, qui a été le planificateur et le constructeur du métro souterrain, voit son mandat en matière de métro souterrain venir à terme, si on bloque, par exemple, toute possibilité de métro de surface, de transformation de ligne de train de banlieue en métro de surface, ça veut dire qu'il n'y a plus de BTM. Soyons de bon compte. Vous semblez vouloir conserver le BTM, qui a développé une expertise reconnue internationalement avec BTM International, c'est exact. C'est l'une des têtes de proue du "know-how" québécois. Alors, j'ai de la difficulté à relier tout cela; si on s'oppose catégoriquement au transfert du BTM sur le plan régional, donc, on le laisse à la CUM, mais on met fin à son mandat. Qu'en reste-t-il?

M. Vallerand: Écoutez, pour répondre à vos interrogations, on s'est interrogé nous-

mêmes à savoir si l'on devrait recommander la dissolution du BTM. On a dit: Notre verdict, c'est qu'il demeure, à toutes fins utiles, que le BTM ne s'est exercé qu'au sein du territoire de la CUM; que le BTM poursuive les objectifs de construction prévus et qui sont raisonnables au sein de la communauté, on n'a pas d'objection. Mais où cela nous inquiète, c'est qu'en transférant sa mission sur le plan régional, on s'embarque dans de nouveaux projets d'investissements pour financer les infrastructures lourdes.

D'ailleurs, dans votre mémoire, M. le ministre - cela nous a fait un peu peur aussi - il y a une trame de fond où on ne met pas de côté les intentions de diminuer les dépenses dans des infrastructures lourdes. Je prends à témoin l'intégration des trains de banlieue, la construction des voies no 3, no 6 du métro de surface, qu'on peut facilement et modestement chiffrer par plus de 1 000 000 000 \$. Donc, on dit: Si l'on donne à cela des vocations régionales et qu'en même temps, on leur donne l'organisme pour les construire, on les planifie et on les construit, on repart encore pour les dépenses d'infrastructures. C'est peut-être le sens de notre recommandation.

M. Clair: Et si le regroupement des effectifs du COTREM et du BTM, sous le contrôle de la CRTU ou de l'ORT, appelons-le comme on voudra, avait pour effet de réorienter un peu la capacité de planification de ces gens, d'abord, de l'unifier, de cesser d'avoir de la planification parallèle dans un premier temps; dans un deuxième temps, de transformer progressivement le mandat de planification du BTM et du COTREM ainsi fusionnés pour aller davantage vers, justement, l'implantation de voies réservées, justement vers des expériences de transport collectif, je sais que ce serait une transformation majeure du mandat du BTM. Je peux vous dire d'ores et déjà que, à mon avis, c'est évident qu'il y a du pain sur la planche pour le BTM dans quelque structure que ce soit pour encore un certain nombre d'années, mais vous avez tout à fait raison de dire qu'on ne construira pas indéfiniment des métros de surface, c'est évident. Mais ne serait-il pas avantageux de donner le contrôle de ces effectifs de planificateurs à une conférence régionale de transport urbain chargée d'en réorienter un peu le mandat de planification, de revenir à des projets peut-être moins ambitieux?

M. Vallerand: M. le ministre, je dois avouer que vous êtes très habile. D'abord, vous êtes d'accord avec notre composition de la conférence et, à partir de cet accord, si on lui transfère la mission de construction du BTM, bien, on se retrouve avec votre ORT original. Nous disons: Non, c'est une structure qui est beaucoup trop lourde et, à

notre avis, tant et aussi longtemps que la mission de la conférence sera de faire l'interface régionale, locale, et aura à planifier stratégiquement des fonctions de transport à incidence régionale, on ne voit pas pourquoi elle serait obligée de se doubler d'une structure de planification comme celle qui est incorporée au COPEM et, en plus, de se donner dans cette doublure le moyen de réaliser de la construction. Justement, si tel était le cas, on revient carrément à votre proposition de l'ORT que nous jugeons beaucoup trop lourde dans le processus actuel.

M. Clair: Merci. Il me reste deux questions pour les cinq minutes. À la page 47, on indique un principe: "appuie la proposition de financement du livre blanc avec les cinq réserves suivantes..." Je vous avouerai honnêtement qu'après avoir lu les réserves je me demandais ce que vous appuyiez.

M. Vallerand: Oui, oui, d'accord.

M. Clair: Est-ce que c'est le partage? C'est parce que, fondamentalement, la proposition en matière de financement, c'est de trouver... Avec les cinq réserves...

Une voix: Il n'y en a que quatre.
(13 h 15)

M. Clair: Oui. Fondamentalement, si vous le permettez, la proposition de financement est la suivante: par le biais de sources de revenus régionales - vous dites que c'est un euphémisme, mais je prends l'épithète - on vise à soulager la facture du gouvernement, bien sûr, mais des municipalités principalement de la Communauté urbaine de Montréal et à financer trois choses: l'intégration tarifaire, une partie des immobilisations lourdes déjà complétées ou à venir et, troisièmement, une partie du déficit de fonctionnement des moyens de transport régionaux. Ce sur quoi vous sembliez exprimer un certain accord, est-ce que c'était sur la répartition qu'on avait faite de ces montants ainsi affectés ou sur l'idée d'une source de revenus régionale?

M. Vallerand: Quand on se dit d'accord avec votre proposition de financement, on est d'accord avec ce que vous venez de dire, c'est-à-dire qu'à toutes fins utiles, il y a environ 54 000 000 \$, dont quelque 20 000 000 \$ provenant de la taxe sur l'essence, 26 000 000 \$ des autoroutes et 7 000 000 \$ de la taxe sur le stationnement. Nous, on dit: La taxe sur le stationnement, il n'en est pas question dans le centre-ville pour les raisons que j'expliquais tout à l'heure; cela effrite la dimension concurrentielle de Montréal et c'est encore les entreprises qui... Ce contre

quoi on en a, quant à la proposition de financement, c'est la reconnaissance de la catégorie des non-usagers - lire automobilistes et entreprises - et la taxe sur l'essence qui n'en est pas une, à toutes fins utiles. C'est une subvention, parce qu'elle existe déjà, sauf qu'il y a une nouvelle forme de taxe, soit la taxe sur le stationnement, contre laquelle on en a. Pour ce qui est des autres éléments de la proposition, on est d'accord.

M. Clair: Je ne vois pas comment on pourrait maintenir la structure...

M. Vallerand: C'est 7 000 000 \$, la taxe sur le stationnement. La subvention de 30% des déficits d'exploitation au niveau régional vient de nouvelles sources de financement. Les nouvelles sources de financement, ce sont: la taxe sur les autoroutes, la taxe sur l'essence et le stationnement. Les taxes sur les autoroutes et sur l'essence existent déjà. C'est déjà au fonds consolidé. Vous les prenez pour le financement de l'intégration; je suis d'accord avec cela. 7 000 000 \$, on dit: Prenez-les à même le fonds consolidé, prenez-les ailleurs, mais n'arrivez pas avec une nouvelle taxe pour compléter votre enveloppe de 30%.

M. Clair: Une petite question.

M. Vallerand: Cela représente à peu près 5%, si ma mémoire est fidèle.

M. Clair: Juste une petite question rapide sur le stationnement. En matière de stationnement, des études nous amènent à croire - même si elles ne sont pas récentes pour l'île de Montréal et, en particulier, la ville de Montréal - que 60% des stationnements à long terme, à la semaine ou au mois, non pas des stationnements de vingt minutes, sont défrayés en partie ou en totalité par les employeurs. Ce que je cherche à savoir depuis six mois, c'est comment on pourrait convertir cette contribution des employeurs au stationnement privé, donc, à l'automobile privée sans augmenter la charge des employeurs. Comment, sans alourdir la charge des employeurs, pourrait-on convertir cette contribution, la transférer de l'automobile vers le transport en commun? Si jamais vous avez des idées là-dessus, j'apprécierais bien les avoir parce que cela pourrait nous permettre de régler les 7 000 000 \$ sans accroître le fardeau des employeurs et de transférer directement cette contribution au transport en commun.

M. Vallerand: M. le ministre, on ne crée pas quelque chose à partir de rien. Dans le cas présent, c'est une nouvelle taxe; qu'elle soit à la charge d'une entreprise ou

d'un individu, vous, vous annoncez une nouvelle taxe, contre laquelle on s'insurge ou qu'on ne reconnaît pas.

M. Clair: Je suis d'accord que telle que présentée... C'est parce que je n'ai pas trouvé la réponse à ma question; alors, s'il n'y a pas possibilité de la convertir d'une manière douce...

M. Vallerand: Manière douce, légère.

M. Clair: ... légère, on s'est dit: Avec une surtaxe, automatiquement, la décision que les employeurs vont probablement prendre, c'est de diminuer leur contribution au stationnement privé et l'effet net, ce sera d'apporter effectivement une contribution de plus au transport en commun. On s'est dit: les employeurs vont refuser de la payer et vont simplement inciter leurs employés à aller davantage vers le transport en commun.

Ma dernière question. Vous ne retenez pas la proposition de tarification par zone du livre blanc, mais, par contre, vous êtes d'accord avec la nécessité d'un redressement progressif de la quote-part relative des usagers. J'ai posé la question à M. Des Marais: De notre point de vue - c'est écrit noir sur blanc - nous croyons que la quote-part relative des usagers doit être augmentée progressivement. Pour ce faire, il y a deux grands types de méthodes: une méthode douce et une méthode dure. La méthode douce, c'est par une intégration tarifaire, c'est par une introduction de la carte d'abonnement mensuel, par toutes sortes de moyens qui visent à augmenter et l'achalandage et les revenus en dehors des heures de pointe. On a toute une série de mesures qu'on peut mettre de l'avant pour augmenter l'achalandage, donc les revenus. D'ailleurs, si on regarde le tableau à la page 52 du mémoire de M. Des Marais, c'est démontré par de belles courbes jaunes, rouges et bleues que l'effondrement de la quote-part relative des usagers s'est considérablement ralenti avec l'introduction de la CAM, de la carte d'abonnement mensuel.

La méthode dure d'atteindre l'objectif, c'est simplement de dire: En peu de temps, en deux ans, en trois ans, sans intégration tarifaire, sans essayer d'améliorer la rationalisation tarifaire, le fonctionnement de nos réseaux, on augmente - je me suis fait suggérer cela par quelqu'un, c'était fort simple, la solution de nos problèmes - de 50% en une année le coût de la CAM, du tarif. Notre prétention, c'est que cela donnerait simplement de plus grands déficits, parce qu'à ce moment on rendrait encore moins alléchante l'utilisation du transport en commun. Donc, nous croyons que, si on veut redresser progressivement la quote-part des

usagers, nous devons d'abord procéder à une rationalisation de la structure tarifaire pour toute la grande région de Montréal. Partagez-vous ce point de vue?

M. Vallerand: Au sujet de la tarification par zones, on n'a pas d'objections de principe. On a des objections beaucoup plus pratiques. D'abord, cela représente moins de 0,5%, c'est-à-dire à peu près 1 000 000 \$. Par ailleurs, cela semble créer beaucoup d'opposition au niveau des municipalités, parce que, semble-t-il, on ne respecte pas l'intégrité territoriale. Tout ce qu'on dit, et de façon très pratique: Au lieu de s'embarquer dans une tarification par zones qui ne fait pas l'unanimité, pourquoi ne pas la mettre en suspens pour le moment et examiner avec les municipalités concernées de quelle façon on pourrait réorganiser vos anneaux ou votre zonage pour que ce soit plus équitable vis-à-vis de l'ensemble des municipalités concernées? C'est tout. Il faut bien le retenir, c'est moins de 0,5%, c'est à peine 1 000 000 \$ pour la première année, 1982.

M. Clair: Pour la première année. C'est ce que cela aurait donné en 1982. Maintenant, les extrapolations pour les années à venir pourraient permettre de voir que c'est beaucoup plus intéressant. Je pose à nouveau ma question. Partagez-vous notre opinion à savoir que le redressement de la quote-part relative des usagers passe d'abord par une rationalisation tarifaire? Sans quoi, si on se contente simplement d'accroître rapidement les niveaux de tarifs, on risque de perdre d'un côté ce qu'on va gagner de l'autre.

M. Vallerand: Nous sommes d'accord pour autant que l'intégration ne passe pas par des subventions au prix, comme cela a été le cas dans le passé, ce qui revient à ne pas hausser le prix du passage ou le prix à l'utilisateur. L'intégration, nous en sommes pour rationaliser et faire plus efficacement l'interface entre les transports local et régional, mais que la tarification ne passe pas par des subventions au prix. Vous le savez, la demande au prix pour le service de transport en commun est complètement inélastique dans les deux cas, autant dans la diminution. Donc, les succès d'achalandage qu'on a connus, qui sont très sporadiques, à notre avis, proviennent justement d'une réduction substantielle des prix sans pour autant que votre recette totale ou que votre revenu augmente. C'est ce qu'on appelle une demande inélastique. Donc, les coûts sont encore plus grands. Mais, quand on augmente les prix et qu'une demande est inélastique, les revenus augmentent. Donc, qu'on augmente les prix et que l'intégration tarifaire ne se fasse pas par une subvention

au prix de l'usager.

M. Clair: Ma toute dernière question. Vous êtes d'accord avec une idée de tarification en fonction de la distance parcourue, même sur l'île de Montréal?

M. Vallerand: Non. La raison pour laquelle notre objection au niveau des anneaux se précise, c'est qu'on trouve inconcevable - je pense qu'on le cite dans le mémoire - qu'un résident de Pointe-aux-Trembles paie plus cher qu'un résident de Ahuntsic ou autrement, dans la mesure où c'est intégré à la ville de Montréal comme telle comme territoire, ce que j'appelais tout à l'heure l'intégration territoriale.

M. Clair: M. le Président, dans le cas où je n'aurais pas l'occasion, au retour, de revoir M. Vallerand, je voudrais encore une fois le remercier pour sa présence ici ce matin, pour son excellent mémoire, qui est dense et bien étoffé et qui servira certainement à éclairer les recommandations que j'aurai à faire au gouvernement à la fin de cette commission.

M. Vallerand: Le COPEM vous remercie également, M. le ministre.

Le Président (M. Boucher): Merci, M. le ministre. À la reprise de nos travaux à 15 heures, nous pourrions continuer le mémoire du COPEM. La commission suspend ses travaux jusqu'à 15 heures.

(Suspension de la séance à 13 h 25)

(Reprise de la séance à 15 h 07)

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

À la suspension de 13 heures, nous en étions au mémoire du COPEM et M. Vallerand avait commencé à répondre aux questions du ministre. Je crois que le ministre avait terminé; alors, je vais donner la parole immédiatement au député de Laporte.

M. Bourbeau: M. le Président, mon collègue, le député de Jeanne-Mance, avait une question à poser à M. Vallerand et je lui ai cédé mon droit de parole, quitte à le reprendre, avec votre permission, un peu plus tard.

Le Président (M. Boucher): D'accord. M. le député de Jeanne-Mance.

M. Bissonnet: M. le Président, tout d'abord, comme sûrement tous les membres de la commission, je dois féliciter le COPEM pour son travail remarquable dans ce dossier.

C'est un mémoire qui est vraiment exhaustif en lui-même. La seule question que je veux vous poser, c'est qu'à la page 12 - évidemment, vous avez résumé les principales recommandations - il est cité que, "de l'avis de nombreux observateurs, le gouvernement est le principal fautif dans l'accroissement des coûts du transport en commun. Pourriez-vous être plus explicite en ce qui a trait aux augmentations des coûts de transport, à leur accroissement? En quoi le gouvernement peut-il être fautif?"

M. Vallerand: Oui. Tout d'abord, merci pour vos commentaires...

M. Bissonnet: C'est une bonne question.

M. Vallerand: ... généreux sur la qualité de notre mémoire. J'en profite pour ouvrir une parenthèse pour vous dire que je ne suis que le porte-parole du groupe; c'est un travail d'équipe qui a été fait par plusieurs membres, dont M. Yvon Marcoux qui devait être avec moi aujourd'hui et qui a dû s'absenter pour des raisons imprévues. En leur nom, j'accepte vos félicitations. Merci.

En ce qui a trait à votre question plus spécifiquement, je pense en toute honnêteté que c'est une faute plus du côté de l'honneur que l'inverse, quand on blâme le gouvernement à ce titre-là. Je pense que le gouvernement, au même titre que les autres intervenants, lors de l'aménagement du transport en commun dans la région, a cru que la meilleure façon de consolider les infrastructures lourdes en matière de transport collectif consistait à subventionner largement les immobilisations et consistait, et de bonne foi, à subventionner les déficits de fonctionnement, si bien qu'on se retrouve aujourd'hui avec une situation, qui est bien décrite à la page précédente, où vos coûts augmentent proportionnellement à vos revenus. On note très bien que l'accentuation entre les deux part du moment où le gouvernement a commencé à subventionner. C'est ce qu'on se demande un peu dans notre mémoire, pour l'avenir, en disant que le gouvernement n'imagine pas des solutions de financement à partir de subventions au prix de l'usager; que le gouvernement révisé aussi sa politique de financement quant aux immobilisations parce que c'est une incitation directe à des dépenses d'infrastructures lourdes. Aussi demande-t-on qu'éventuellement, à moyen ou à long terme, le gouvernement imagine remettre aux municipalités, aux élus locaux, des points d'impôt pour qu'ils puissent assumer le financement du transport en commun dans la région de façon complètement autonome. C'est dans cette perspective que la remarque est faite.

M. Bissonnet: Merci.

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

M. Rochefort: Merci, M. le Président. Je veux m'associer moi aussi aux membres de la commission qui sont intervenus jusqu'à maintenant avec le groupe COPEM pour le féliciter du mémoire qu'il nous présente. Sans être d'accord nécessairement sur tout ce qu'il contient, je considère qu'on a là un mémoire très fouillé et qui permet justement de susciter une réflexion nouvelle à l'occasion chez certains parlementaires ou chez d'autres personnes intéressées par la question. L'approche du mémoire est souvent nouvelle et différente par rapport à celle qu'on a connue jusqu'à maintenant. Je crois que c'est une contribution importante au débat qu'il soulève.

Voici la première question que je voudrais vous poser. On sait qu'actuellement au Québec et particulièrement dans la région de Montréal, il y a un débat, qu'ont connu d'autres sociétés et qui a été réglé d'une certaine façon ou d'une façon différente selon les situations, qui s'est installé au Québec, à savoir: est-ce qu'on doit absolument favoriser le transport en commun, est-ce qu'on doit favoriser l'automobile ou essayer de vivre avec les deux à la fois? Effectivement, dans votre mémoire, vous l'abordez un peu de biais quand vous dites que, d'après vous, si j'ai bien compris votre choix, il y a moyen de faire cohabiter les deux formules ensemble, et qu'en conséquence on n'a pas à réaliser plusieurs des éléments prévus au projet de transport qui pourraient aller chercher des investissements d'au-delà de 1 000 000 000 \$ dans les prochaines années dans la région de Montréal. Je crois que c'est une question centrale. Il est clair que, même si on était en période de grande croissance économique, des investissements de 1 000 000 000 \$, c'est quelque chose de suffisamment important pour que, avant de décider de réaliser ces investissements, on prenne une décision sur l'option de transport que l'ensemble des Québécois, et notamment ceux de l'agglomération montréalaise, vont choisir.

Ce que je voudrais vous poser comme question - et je vous la pose à vous peut-être parce qu'elle m'est venue à la lecture de votre mémoire, mais elle pourrait très bien s'adresser à d'autres et aussi à des intervenants politiques - Qui, d'après vous, devrait prendre cette décision? Qui a la responsabilité ultime de cette décision, qui a la légitimité de prendre cette décision et qui a la force de s'assurer qu'ensuite tout le monde va s'aligner derrière cette décision et prendra des décisions qui vont vraiment dans le sens de cette grande orientation qui aura été retenue?

M. Vallerand: Dans l'esprit de nos préoccupations, c'est une excellente question. Nous tentons d'y répondre modestement dans notre mémoire en remettant la décision à un arbitrage local. Pour répondre directement à votre question, on dit que cette décision doit être prise par les élus municipaux. Autant on croit fermement que la détermination du niveau de services dans une agglomération doit être régionale au plan de sa cohérence économique autant, à notre avis, pour l'arbitrage vis-à-vis des dépenses majeures comme celles que vous citez et que nous soulignons dans notre mémoire, très justement, en particulier dans le domaine de l'intégration des trains de banlieue, la zone no 3, la zone no 6, afin aussi d'atténuer la charge financière du gouvernement dans le temps - ce qui est très sain à notre avis. Il est temps de corriger l'heure quant aux contributions financières du gouvernement - la seule façon, c'est de remettre ces arbitrages aux élus locaux. Mais faudrait-il encore que les élus locaux aient véritablement les pouvoirs de prendre ces véritables décisions. D'où notre recommandation d'une conférence régionale de transport urbain avec une participation paritaire, égale, des pouvoirs décisionnels et, évidemment, des moyens pour réaliser ces décisions. On peut se tromper, mais on a la conviction que les décisions d'investissement de cet ordre, quand ce sont les élus municipaux qui en décident, sont beaucoup plus prises à la marge que selon une moyenne historique quand c'est pris par un gouvernement central ou par un gouvernement qui est loin des préoccupations. Les élus municipaux, on a l'impression qu'ils vont être capables de prendre des décisions en fonction de leur capacité de payer. C'est peut-être la meilleure police d'assurance vis-à-vis des investissements trop massifs à très court terme.

(15 h 15)

M. Rochefort: Je partage en partie votre opinion en ce qui a trait à la décision des investissements. Mais quant à celle qui, d'après moi, est un préalable à cela, celle de savoir une fois pour toutes si on va maintenir l'absence de décision quant à savoir si on privilégie le transport en commun ou l'automobile, si on souhaite que ce soit plutôt l'automobile que le transport en commun ou si on souhaite faire cohabiter les deux ensemble, quand on tient compte des nombreuses implications d'une telle décision, par exemple au plan financier - je pense que le gouvernement du Québec contribue d'une façon majeure sur le plan financier au transport en commun à Montréal et aussi au transport routier - je me demande si on a vraiment la bonne formule pour s'assurer, comme je le disais tantôt, que cette décision soit suffisamment acceptée par l'ensemble des intervenants, des

agents concernés pour qu'ensuite on s'assure qu'à tous les paliers de responsabilités les décisions qui seront prises par la suite au plan des investissements, au plan d'accorder des voies réservées aux autobus, par exemple, ou sur la question des parcomètres, sur des questions comme celles-là, aillent vraiment dans le sens de cette grande orientation qui aurait été retenue.

Moi, là-dessus, autant je suis un fervent défenseur de l'autonomie locale - je pense qu'il faut aller de plus en plus de ce côté et beaucoup plus qu'on ne l'a fait jusqu'à maintenant - autant je crois que c'est une décision de société, finalement. Quand on regarde les sociétés qui ont réglé cette question, elles l'ont réglée assez largement. Moi, je pense qu'il faudrait peut-être en arriver à une discussion qui pourrait avoir lieu, par exemple, à l'occasion d'un sommet de la grande région de Montréal ou quelque chose comme cela, parce que c'est plus large qu'une décision de transport. Je pense qu'on doit reconnaître cela.

M. Vallerand: Oui, mais j'ai l'impression qu'on n'a pas le choix. On ne prétend pas que la solution est facile. Mais, si on regarde la situation financière propre au transport en commun dans notre région, si on regarde l'évolution de ses coûts par rapport à ses revenus, on n'a carrément pas le choix. Il ne s'agit pas de privilégier un système par rapport à un autre et c'est ce que nous recommandons, d'essayer de faire un mélange avec les deux, mais surtout, dans un premier temps, de songer aux solutions légères à cause de cette impasse financière.

M. Rochefort: Non, cela, je reconnais que c'est la position du COPEM; elle est exprimée très limpide dans votre mémoire. Mais moi, sans prendre position sur une des différentes options, une chose que je voudrais savoir, c'est: D'après vous, où et par qui cette grande décision peut-elle être prise? J'ai une deuxième question à vous poser. Dans votre mémoire, vous soulignez que, d'après vous, le métro souterrain de Montréal devrait plutôt être maintenu comme une des responsabilités de la CTCUM et donc être considéré - pour reprendre les termes de l'énoncé de politique du livre blanc - comme un élément de transport local. J'aimerais vous poser deux questions. Premièrement, qu'est-ce que vous réservez, à ce moment-là, à l'ORT ou la CRTU, comme vous l'appellez, comme responsabilité de transport en termes de réseau? Et deuxièmement, si vous souhaitez voir maintenue à la CTCUM la responsabilité du transport local incluant le métro souterrain de Montréal, est-ce que vous êtes satisfait des dispositions qui régissent le fonctionnement de la CTCUM à l'heure où on se parle, que cela soit l'implication des

élus par le biais de la loi 46 qui a été retouchée le printemps dernier ou des choses comme cela?

M. Vallerand: Pour répondre à votre première question, effectivement, on reconnaît l'incidence régionale du service du métro, sauf que 80% de l'achalandage se font à partir de l'île de Montréal. Donc, on ne voit pas comment on pourrait mettre cette responsabilité à un palier régional. De façon opérationnelle, ce que nous disons ou sous-entendons, c'est que la communauté urbaine conserve la direction du métro; qu'elle s'organise, qu'elle négocie avec la conférence régionale de transport urbain pour qu'une partie des 30%, en ce qui a trait aux frais d'exploitation, soit versée pour ce qui a une incidence régionale, ce qui est bout à bout; on le prend par Longueuil, on le prend du côté d'Henri-Bourassa, à peu près. Sauf que l'essentiel crèche très bien à l'intérieur de la région. Il n'y a donc pas lieu d'en donner la responsabilité à un autre niveau décisionnel. Quelle était votre deuxième question?

M. Rochefort: Est-ce que, à partir du moment où on décide de maintenir la responsabilité du métro souterrain de Montréal sous la coupe de la CTCUM, vous êtes satisfait de...

M. Vallerand: Cela va, je l'avais oubliée, oui.

M. Rochefort: ... la façon dont il est prévu, dans les différentes lois, de gérer la CTCUM, d'y associer les élus, un peu comme M. Des Marais le développait, hier?

M. Vallerand: Je pense que la loi 46 a apporté beaucoup de modifications en ce sens, du moins, elle est susceptible d'en apporter, à maints égards. Deuxièmement, on se dit que cela fonctionne. Il ne faut tout de même pas précipiter des solutions à partir de situations problématiques qui n'existent pas. Votre interface locale régionale se fait actuellement. Si on fait abstraction des problèmes de gestion, beaucoup plus que des problèmes de congestion aux heures de pointe, si on regarde le nombre de débrayages, seize en douze ans, le taux de croissance des dépenses, on se dit que c'est bien plus un problème de gestion des infrastructures qu'un problème de congestion comme tel.

M. Rochefort: Dernière question, M. le Président. Souhaiteriez-vous, dans ce cadre-là, que les dirigeants de la CTCUM soient des élus de la Communauté urbaine de Montréal plutôt que de hauts fonctionnaires, comme on les connaît actuellement?

M. Vallerand: Non, pour autant que le rapprochement entre l'administration de la CTCUM se fait par le biais de la communauté urbaine, comme le prévoit le projet de loi 46, cela nous satisfait.

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

M. Bourbeau: Merci M. le Président. Le ministre nous avait avertis, tout à l'heure, à la fin de la séance de ce matin, qu'il ne pourrait pas assister au début de la séance de cet après-midi. Nous avons été avisés, je ne veux pas m'opposer à son absence; cependant, je déplore un peu qu'il ne soit pas là parce que je pense qu'il aurait été intéressant qu'il soit là pour pouvoir prendre connaissance des questions que j'ai l'intention de poser. Je sais que son adjoint parlementaire est ici et je tiens pour acquis qu'il lui transmettra fidèlement les observations qui pourront être faites, parce que c'est le ministre qui fera les recommandations au Conseil des ministres. Il serait malheureux qu'il ne puisse pas profiter de la contribution qu'entend faire l'Opposition dans le débat, surtout à l'occasion du mémoire du COPEM.

M. Rodrigue: M. le Président, je voudrais rassurer le député de Laporte. Vous savez que le ministre des Transports est un homme qui aime travailler en équipe non seulement avec son adjoint parlementaire et les membres de cette commission, mais également avec le personnel de son cabinet qui assiste à cette commission. Les observations ont été notées et nous en tiendrons sûrement compte.

M. Bourbeau: Je vous en suis reconnaissant, M. l'adjoint parlementaire. Le ministre aurait, entre autres, eu l'occasion de prendre connaissance de la trouvaille que vient de faire le député de Gouin, soit la solution au problème du transport en commun à Montréal. En fait, il vient de nous annoncer qu'il était pour proposer la tenue d'un sommet sur le transport. Je suis vraiment estomaqué, parce qu'on cherchait la solution ailleurs et vraiment on l'avait à deux pas. Le député de Gouin vient de la trouver. Un sommet, c'est une excellente idée, cela nous permettrait d'en discuter. Je ne sais pas si cela réglerait quelque chose, mais ça ferait au moins passer le temps, ce serait un bon exercice de propagande et cela donnerait au moins aux citoyens l'illusion qu'on se penche sur les problèmes de transport dans la région de Montréal.

Une voix: Ce serait à Montréal.

M. Rochefort: C'est ce que j'allais dire. M. le député de Laporte, soyez assuré qu'au

moins ce serait à Montréal.

M. Bourbeau: D'accord. Alors, on fera un sommet de plus, à la suite de tous les autres, pour faire avancer le débat.

Entre-temps, on va revenir à M. Vallerand, si vous le voulez bien. Vous avez parlé dans votre mémoire, entre autres, de l'inadéquation entre l'offre et la demande à la CTCUM. J'ai relu avec intérêt les remarques que vous faisiez à ce sujet et je dois avouer qu'à la lecture de celui-ci j'ai été frappé vraiment par un tableau, à la page 18 et qui est intéressant à regarder pour ceux qui ont le mémoire devant eux. C'est un tableau qui indique, pour les années 1974 à 1981, le nombre de wagons de métro que possédait la CTCUM. Entre 1974 et aujourd'hui, on est passé de 336 wagons à 759. Donc, cela a plus que doublé en sept ans. La colonne suivante donne le nombre d'autobus; on est passé de 1904 à 2110. Donc, on a aussi augmenté le nombre d'autobus.

Si on regarde un autre tableau que vous avez à la page 15, qui indique l'achalandage à la CTCUM pour la période de 1950 à aujourd'hui, donc, pour une période de 32 ans, on se rend compte que le nombre d'usagers du transport en commun à Montréal était plus important en 1950 qu'aujourd'hui. Si je comprends bien, cela veut dire qu'on transportait, il y a 32 ans, plus de gens dans les autobus de la CTCUM qu'on n'en transporte aujourd'hui avec les 750 wagons de métro et les 2110 autobus. Comment peut-on expliquer qu'ayant plus d'autobus aujourd'hui qu'il y a 32 ans et 750 wagons de métro on transporte moins de monde? Disons qu'il y a moins de demande. Ce n'est pas parce qu'on ne pourrait pas en transporter plus. Si on réussissait à en transporter 400 000 000 avec moins d'autobus, aujourd'hui, on pourrait certainement en transporter 800 000 000, mais la demande n'est pas là, semble-t-il, en dépit du fait qu'on ait donné des tarifs très intéressants avec la CAM, avec les subventions aux laissez-passer pour les personnes âgées et les étudiants.

Devant ces constatations que moi, je trouve étonnantes et, je dirais même, un peu tragiques en ce qui concerne la gestion des fonds publics, est-ce que vous ne trouvez pas que la conclusion qu'on doit tirer de ça, c'est qu'il y a du gaspillage? Il n'y a pas de raison pour qu'aujourd'hui on ait encore 2110 autobus sur la route alors que, il y a déjà 32 ans, on transportait plus de gens avec moins d'autobus et sans métro. Comment peut-on concilier ça? N'êtes vous pas d'avis que, effectivement, il y a du gaspillage?

M. Vallerand: Je pense que vous avez fait une très bonne synthèse de l'inadéquation entre l'offre et la demande,

que je reprenais en des termes moins explicites, moins visuels, ce matin, que ceux que vous venez de dessiner. J'éviterais de porter, en tant que représentant du COPEM, un jugement de valeur en disant que, intentionnellement, on a mal usé des fonds publics.

Comme je le disais tout à l'heure, dans l'esprit de tout le monde, quand les décisions ont été prises, on a penaé véritablement résoudre un problème qui était la congestion du transport urbain dans le périmètre des trois commissions de transport auxquelles vous faites allusion. C'est sûr et c'est la raison pour laquelle on dit: L'impasse étant ce qu'elle est, la démonstration étant assez évidente, la solution consiste non pas à se plaindre des fautes du passé, non pas à accélérer ou à prendre les mêmes décisions en augmentant les infrastructures de transport collectif dites lourdes, mais davantage à consolider ce que nous avons et à imaginer des solutions plus légères qui permettront, dans un temps raisonnable, on l'espère, d'équilibrer un peu plus cette inadéquation. Car, dans la référence que vous faites, M. Bourbeau, entre autres, au tableau 1, il y a un élément très significatif, c'est la productivité de ces infrastructures au fil des années. C'est une mesure acceptée et vous remarquerez que, lorsqu'on prend le nombre de kilomètres parcourus en millions par rapport à l'achalandage, vous voyez que le rapport diminue d'année en année. Donc, non seulement les moyens, mais la productivité de vos moyens de transport comme tels par rapport au nombre de passagers diminue d'année en année. C'est très significatif, c'est très symptomatique de l'impasse actuelle.

M. Bourbeau: Je ne sais pas si vous tirez la même conclusion que moi, mais il y a probablement trop d'équipements de transport en commun à Montréal par rapport à ce qu'il y avait avant et par rapport à l'achalandage, d'une part. D'autre part, ce serait vraiment de la bêtise, sinon de la folie, de continuer à mettre sur la route d'autres autobus, d'autres wagons de métro et des trains de surface si l'achalandage n'est plus là. Je pense que c'est une raison additionnelle pour mettre un frein au plan de développement du transport en commun - le plan de Belleval - déposé par le gouvernement il y a quatre ans.

M. Vallerand: C'est aussi notre conviction, M. le député.

M. Bourbeau: Vous m'en voyez très heureux.

Je voudrais passer à un deuxième point. À la page 39 de votre mémoire, vous portez un jugement sur le COTREM et vous dites - étant donné que vous n'avez pas lu votre

mémoire, peut-être qu'on me permettra de lire deux phrases - que vous n'envisagez "pas non plus que les effectifs du secrétariat soient l'organisation du COTREM sous une nouvelle structure organique. Le secrétariat sera un organisme beaucoup plus léger que le COTREM." Vous parlez de l'ORT. "De l'avis du COPEM - votre organisme - le COTREM a accompli sa mission. Il devrait être démembré et ses effectifs rapatriés au ministère des Transports." Cela rejoint la recommandation que nous faisons hier le président de la CUM, M. Pierre Des Marais II, qui recommandait également la dissolution du COTREM. Vous dites que le COTREM a accompli sa mission et devrait être démembré. Pourriez-vous expliciter un peu votre pensée là-dessus?

(15 h 30)

M. Vallerand: Dans ce qu'on imagine comme structure régionale, on voit très mal comment le COTREM, à tout le moins dans sa forme actuelle, pourrait alléger la structure de coordination générale. Comme je l'expliquais ce matin, parce que nous préconisons des technologies légères ou des solutions moins lourdes que par le passé, il va de soi que, dans l'arrangement administratif de la structure régionale, on voudrait que ce soit tout aussi léger.

Si on examine le COTREM qui, entre parenthèses, a accompli sa mission utilement par le passé, je pense, par rapport à ses effectifs de planification, entre autres, qu'on ne veut absolument pas donner à l'organisme régional, on voit difficilement comment on pourrait accoler le COTREM à l'organisme régional tout en atteignant l'objectif d'avoir une structure régionale légère et flexible par rapport à sa mission de tarification, d'interconnexion et de planification stratégique. C'est dans ce sens-là qu'on ne voit pas comment le COTREM pourrait servir efficacement la conférence régionale de transport urbain que nous recommandons.

M. Bourbeau: Une autre question. Dans votre mémoire, vous faites la distinction entre le transport en commun et le transport privé. Vous parlez des deux types de transport et vous faites une distinction assez intéressante entre le transport collectif et le transport urbain, en expliquant que le transport collectif n'est qu'une des composantes du transport urbain et qu'il y a également, outre le transport collectif, ce que vous appelez le transport paracollecif qui comprend plusieurs formes de transport.

Ce sont des systèmes plutôt légers ou des méthodes douces comme le covoiturage, les voies réservées, les taxis collectifs, etc.

À ce sujet, on pourrait peut-être penser trouver une nouvelle formule et parler de transport en commun par l'automobile. On a toujours été porté à penser que le transport en commun devait se faire par des véhicules

publics; on pourrait fort bien penser que le transport en commun pourrait aussi se faire par automobile privée.

Vous souhaitez qu'on respecte les choix des usagers, ce qui va un peu à l'encontre de la politique du gouvernement qui, lui, nous parle de son choix de société, qui est le choix que le gouvernement fait pour nous, d'ailleurs, alors qu'il tente, dans sa problématique, de nous imposer son choix, le transport en commun, à l'exclusion, semble-t-il, des autres modes de transport. Vous faites la distinction à savoir qu'il faut du transport collectif, bien sûr, et on est d'accord pour le maintenir, mais que les usagers devraient pouvoir choisir, s'ils le veulent, d'autres formes de transport. Vous faites appel, évidemment, à l'entreprise privée et aux méthodes douces de transport. Est-ce que je traduis assez bien votre pensée là-dessus? En ce qui me concerne, c'est assez important qu'on insiste là-dessus.

M. Vallerand: Absolument, c'est l'orientation qu'on favorise à ce titre en disant que le salut du transport urbain ne passe pas par le transport collectif. Qu'il existe des choix - si on parle de choix de société, on peut aussi parler de choix d'individus - ces préférences sont assez évidentes si on regarde la popularité du choix de la voiture pour se transporter de son milieu résidentiel à son travail, préféré à 67%, ce qui laisse à peu près - et on dit bien à peu près - 33% au transport collectif. De fait, c'est une préférence qui est bien affichée. Qu'on la respecte et qu'on arrête de vouloir éduquer ou de montrer aux gens à décoder en fonction d'autres choix. C'est, comme vous l'avez noté, une de nos recommandations qui nous amènent à une solution plutôt mixte dans les choix, c'est-à-dire de faire coexister ce que nous avons de collectif en matière de transport et les préférences des gens, d'où le système que vous qualifiez de parapublic ou mixte, le covoiturage, le taxi public, etc.

M. Bourbeau: Un des problèmes que vous identifiez dans la proposition gouvernementale, une des embûches auxquelles vous faites allusion est le contrôle des titres. Vous en avez parlé ce matin et d'autres intervenants, hier, ont mentionné ce problème. Il semble, quoique le livre blanc soit assez vague là-dessus, qu'on tente de se diriger vers un système qui serait basé sur l'honneur. Comme il devient très difficile de contrôler dans un système interzonal l'endroit où les usagers descendent, on peut peut-être vendre des billets au départ pour une très courte distance; s'il y a plusieurs zones, théoriquement, un usager pourrait prendre un billet pour deux zones, mais demeurer à bord du véhicule pour cinq ou six zones. Il semble qu'il y ait de très sérieux problèmes de

contrôle. Cela existe, d'ailleurs, dans tous les pays où il y a des systèmes de zones. Certains pays ont des contrôles plus ou moins efficaces, d'autres ont un système basé sur l'honneur.

Vous semblez avoir de fortes réticences là-dessus. Un intervenant, ce matin ou hier, parlait d'un coût qui irait jusqu'à 10% pour tenter d'exercer un contrôle. C'est énorme, s'il fallait qu'on dépense 10% du coût du transport pour tenter d'établir des contrôles. Pourriez-vous préciser un peu jusqu'à quel point vous avez des objections à ce sujet et si vraiment ces problèmes vous paraissent de nature capitale?

M. Vallerand: L'ensemble de nos recommandations s'inscrit dans une rationalisation des dépenses et, par ailleurs, une tentative d'optimiser au maximum le système actuel. On n'a pas réussi à circonscrire cela de façon aussi précise qu'un intervenant que je n'ai pas entendu ce matin qui situait à 10% les pertes éventuelles, sauf que les consultations que nous avons conduites nous amènent à conclure que partout où ce système existe il y a effectivement des pertes qui sont appréciables. C'est la raison pour laquelle nous demandons de surseoir à ce mode de vérification, surtout avant même d'avoir arrêté le mode de vente de titres à l'intérieur d'un système zoné, où il y a une interaction d'une zone à l'autre. Je pense qu'il vaudrait mieux, compte tenu des témoignages que nous avons reçus lors de nos consultations, que ce système soit mis de côté tant et aussi longtemps qu'on n'est pas capable d'en évaluer l'impact sur le rendement, sur les coûts et sur les revenus du système comme tel.

M. Bourbeau: M. Vallerand, j'aimerais faire un bref survol de vos recommandations pour voir jusqu'à quel point il semble y avoir plus ou moins concordance entre elles et celles de ceux qui vous ont précédé. Vous ne recommandez pas la formation de l'ORT, mais d'une conférence régionale de transport urbain qui est une table de concertation. À certains points de vue, cela peut rejoindre ceux qui proposent un ORT léger et non décisionnel. À ce point de vue, je pense qu'on peut changer le nom de l'organisme, mais il pourrait y avoir une certaine concordance, je pense, avec ce que d'autres ont suggéré. Vous pouvez m'interrompre, si vous le voulez, si vous trouvez que mon jugement n'est pas tout à fait conforme.

M. Vallerand: Oui, la comparaison serait valable avec les autres organismes, dans ce que vous dites, dans la mesure où ils retiendraient comme nous que, quand même, il faut que la conférence ait des moyens de réaliser l'interface entre le local et le

régional. Donc, c'est la raison pour laquelle nous y accolons le mot "décisionnel". Il faut quand même qu'elle s'opérationnalise dans ses fonctions ou les missions qu'on lui donne.

M. Bourbeau: Vous recommandez que la responsabilité soit remise aux autorités locales. Je pense qu'il y a presque unanimité entre tous ceux qui vous ont précédé et vous-même. Vous recommandez une représentation égale des municipalités de la CUM et des autres municipalités en dehors de la CUM. Je pense qu'il y a un consensus là-dessus et que même le président de la CUM était d'accord avec cela. La seule voix discordante, je crois, était celle de la ville de Montréal qui n'était pas de cet avis. Je pense que tous les autres avant vous étaient de votre avis. Vous recommandez qu'il n'y ait aucun administrateur nommé par le gouvernement. Je ne pense pas qu'on ait entendu des points très clairs là-dessus ce matin. Je ne pense pas qu'il y ait eu d'autres intervenants qui se soient prononcés d'une façon aussi formelle sur ce point. Vous recommandez la double majorité au conseil. C'est nouveau. Je pense que vous êtes les premiers à recommander cela. Cela peut être intéressant. C'est la formule qui est actuellement en usage à la CUM. Vous vous opposez catégoriquement au transfert du BTM au niveau régional. Je pense qu'il y a un consensus là-dessus. À ma connaissance, tous les intervenants ont fait cette recommandation. Vous recommandez la dissolution du COTREM. Vous partagez cette opinion avec le président de la CUM, M. Des Marais. Vous ne retenez pas la proposition de tarification par zone. Je pense que, là aussi, il y a une prépondérance parmi ceux qui vous ont précédé. Vous approuvez le principe d'une tarification territoriale et c'est également ce qu'ont proposé ceux qui n'étaient pas d'accord avec la tarification par zone. Vous demandez une réévaluation de la contribution des passagers; là aussi, je pense qu'il y a consensus chez tous ceux qui vous ont précédé. On vient de soulever le problème que crée le contrôle de la perception des titres de transport; ça aussi a été évoqué à quelques reprises.

Je voudrais simplement vous interroger sur un dernier point. Dans le mémoire, en fait au début de celui-ci en page 5, vous parlez des systèmes lourds de transport qui existent dans le monde et vous faites un survol des systèmes qui existent dans plusieurs pays, dans plusieurs villes. Je trouve cela intéressant parce que, ici, au Québec, depuis quelques années le COTREM et le BTM et, forcément, le gouvernement provincial qui s'appuie sur les recommandations et les études de ces deux organismes, ont tendance à privilégier les systèmes lourds, comme le métro, le métro de surface, etc., les gros projets.

D'ailleurs, le plan de Belleval, déposé en 1979, était articulé autour de systèmes lourds dont le coût aujourd'hui est évalué à au moins 1 000 000 000 \$, comme vous en faisiez état tout à l'heure. Il est assez difficile pour les élus, comme nous les députés, de tenter de voir clair dans ces problèmes parce que nous n'avons pas, comme les fonctionnaires, l'occasion de voyager à travers le monde et d'y voir ce qui se fait sur place. Bien sûr, parfois, il y a des délégations qui y vont. Ce sont surtout des députés du gouvernement, mais en général ce sont surtout des fonctionnaires qui se déplacent et qui ont l'occasion d'aller voir ce qui se passe.

M. Rodrigue: M. le Président, il me semble que, justement, au début de cette commission, on nous a dit que Mme la députée de Chomedey ne pouvait pas être présente ici parce qu'elle était en mission parlementaire à Nassau et elle n'est pas députée du Parti québécois elle n'est pas députée du gouvernement. Il me semble que le député de Laporte fait des affirmations qui dépassent un peu le cadre des travaux de cette commission et qui, en plus, ne peuvent pas être soutenues par les faits.

Le Président (M. Boucher): Je pense qu'on sort du sujet et le temps presse.

M. Rochefort: Jusque-là, son discours n'était pas mal.

Bourbeau: L'adjoint parlementaire, je pense, me fait dire que je suis en dehors du sujet. Je pense que je suis exactement dans le sujet puisque je parle de systèmes lourds et des comparaisons que vous faites avec ce qui se passe ailleurs dans le monde. Quant à la députée de Chomedey, elle n'est pas en train d'étudier le transport en commun, j'en suis bien convaincu.

Alors, pour revenir au transport et aux systèmes lourds qui existent dans le monde, vous nous dites, si j'ai bien saisi ce qui est écrit dans votre mémoire, qu'actuellement, dans les plus grandes villes du monde où on a essayé les systèmes lourds au cours des dernières années, ça été, à toutes fins utiles, des échecs un peu partout, peut-être pas tellement en termes techniques, mais au point de vue économique. Personnellement, j'ai déjà visité le BART, à San Francisco, qui est une réalisation technique merveilleuse, mais qui est un désastre au point de vue financier. Vous semblez avoir fait une étude beaucoup plus exhaustive de la situation et vous apportez, je pense, un éclairage nouveau à ce titre, parce que vous faites état d'expériences vécues ailleurs et il m'apparaît qu'on pourra probablement ici retenir des leçons de ce que vous dites pour éviter, évidemment, de vivre ici les erreurs

qui ont été vécues ailleurs. Je me demandais si vous ne pourriez pas expliciter un peu votre expérience là-dessus et les conclusions que vous en tirez.

M. Vallerand: Écoutez, à ce titre-là, dans un premier temps, je me sens un peu député parce que je ne me suis pas rendu sur place, ni les membres du comité, quoique nous aurions bien aimé y aller. Si vous définissez notre étude comme étant exhaustive à partir de ça, je dois vous dire rapidement que cela a surtout été un survol des rapports des principales commissions de transport de ces régions. Ce qui se dégage de la lecture des rapports financiers de ces commissions de transport et des commentaires qui les accompagnent, des témoignages que nous avons pu obtenir indirectement, c'est que la majorité des grandes superficies urbaines qui se sont dotées d'infrastructures lourdes comme les nôtres, parce que nous ne sommes pas les seuls à souffrir de ces maux, sont aussi en période de consolidation. Autant ils ont connu une période euphorique au niveau des investissements massifs dans des structures lourdes: transport collectif, autoroutes urbaines, etc., autant aujourd'hui, dans la majorité des villes ou des superficies très urbanisées, on observe une consolidation des effectifs lourds au profit des structures plus légères et des technologies plus douces. (15 h 45)

M. Bourbeau: Et forcément moins coûteuses.

M. Vallerand: Et forcément moins coûteuses, parce que dans tous les cas, c'est justement un effort pour ajuster le rapport coûts-revenus, compte tenu des investissements substantiels qui ont été engagés dans ces infrastructures dans le passé.

M. Bourbeau: M. Vallerand, cela termine les questions que je voulais vous poser. Je vous remercie au nom de mes collègues et surtout au nom de l'Opposition, pour la contribution très valable que votre organisme apporte au débat. Ce n'est pas la première fois, d'ailleurs, que le COPEM contribue d'une façon significative aux grands débats qui se déroulent dans notre société. Je tiens à vous en remercier de nouveau.

M. Vallerand: Merci, M. Bourbeau.

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

Mme Harel: Alors, M. Vallerand, vous savez également tout l'intérêt que, en tant que députée de Maisonneuve et membre du groupe parlementaire du Parti québécois, nous partons à l'endroit des prises de

position du COPEM et de ses initiatives dans la région de Montréal.

M. Vallerand: Je crois qu'on a un rendez-vous à la fin du mois.

Mme Harel: Oui, effectivement, oui.

Une voix: Qu'est-ce que vous allez faire?

M. Vallerand: Au caucus des députés montréalais.

Mme Harel: Alors, pas de propos grivois, mes chers collègues.

Une voix: On peut se retirer, si vous voulez.

M. Vallerand: Je ne voudrais pas que cela porte à équivoque, Mme Harel.

Mme Harel: M. Vallerand, toute description historique résume toujours un peu hâtivement les choses. Quand vous faites l'évolution des modes de transport, vous brossez rapidement un tableau des années cinquante grosso modo, avec, dans les années soixante, les transports routiers, au début de 1970, les transports en commun lourds et puis, vous plaidez pour que, dans la décennie 1980, on utilise un mode alternatif qui soit plus léger, ce qui est intéressant et qui, certainement, suscite beaucoup de réflexion.

Or, vous le savez également - durant les années soixante-dix, là où vous situez l'ensemble des interventions en termes de transport en commun, on retrouve, par exemple, sur le territoire de la ville de Montréal, particulièrement à la fin de l'année 1971 et au début de l'année 1972, la mise en place d'une autoroute urbaine. Donc, en pleine décennie, en fait, où vous situez le transport en commun, voilà une autoroute qui traverse d'ouest en est tout le sud de Montréal et qui, en traversant ces quartiers, a éclaboussé quelques milliers de maisons au passage. C'est donc dire que les années soixante-dix ont vu des investissements massifs dans les réseaux routiers et également des investissements massifs dans les transports en commun. Vous disiez à juste titre, au début de votre intervention, que le transport en commun, ce n'est pas gratuit, mais le transport en voiture non plus. Vous faisiez état justement des investissements d'immobilisations considérables, vous les chiffrez par 1 500 000 000 \$. En fait, cela peut se discuter, mais j'imagine que c'est relativement quand même important comme investissement dans les immobilisations dans le transport en commun.

Vous savez que durant les huit dernières années, de 1973 à 1981, c'est par

1 000 000 000 \$ que se chiffre la participation gouvernementale dans la construction et la réfection des routes dans la région de Montréal, cela, évidemment, sans compter les budgets de voirie des municipalités. C'est donc dire qu'en termes de réseau routier cela a été également des investissements majeurs. Vous admettez qu'on discute beaucoup des investissements faits dans le transport en commun et beaucoup moins de ceux qui sont faits dans le réseau routier et qui, pourtant, sont plus considérables que ceux qui ont été faits dans le transport en commun.

Si vous me le permettez, j'aimerais surtout poser la question de l'achalandage. Je sais comment vous êtes concerné, combien vous êtes intéressé par le développement industriel de Montréal. En fait, l'existence de COPEM, comme l'existence de CIDEM ou de SODEM, à Montréal, c'est un peu la conséquence d'une période de désindustrialisation que Montréal a connue. Cela m'amène à vous demander une explication car, au moment où il y a, en fait, constatation, constat à peine discuté d'une désindustrialisation de Montréal, au moment où l'on constate un exode de la population - on l'évalue à peu près à 130 000 personnes qui ont quitté la grande circonscription - cela apparaît quand même assez miraculeux, les chiffres qu'on retrouve à la page 18 d'une augmentation de 10% de l'achalandage. Au moment où il y a perte de population, au moment où il y a désindustrialisation, au moment où le travail se trouve à l'extérieur, il y a quand même eu augmentation de l'achalandage. C'est donc dire que si on se replace - parce qu'un problème ne vient jamais seul - dans le contexte, les transports en commun n'ont jamais été autant utilisés que durant, par exemple, les cinq dernières années puisque cela correspond à une période où il y avait exode de population, où il y avait exode industriel également.

M. Vallerand: Je vais tenter de répondre à la fin de votre question et de votre observation. C'est juste qu'il y a eu une augmentation de l'achalandage ces dernières années, sauf qu'il faut aussi admettre que l'achalandage est directement proportionnel à la réduction du montant des subventions que vous avez accordées pour rendre le prix du passage plus bas. Donc, l'augmentation de l'achalandage ne s'est pas faite à partir d'une augmentation de la demande, mais elle s'est faite par rapport à une réaction au prix; c'est un effet du prix sur l'achalandage et non pas sur le revenu comme tel.

Au niveau de l'achalandage total, à mon avis, il n'y a rien de changé. D'ailleurs, prenez à témoin l'expérience du train de Deux-Montagnes. La ligne Montréal-Deux-

Montagnes a toujours été déficitaire. Si vous regardez les chiffres du mois de juillet, du mois d'août et du mois de septembre, il y a une augmentation moyenne de près de 50%. Pourquoi? Les prix ont baissé de 40% à 50%. Il n'y a pas plus de personnes qui utilisent le train; il y a strictement un effet d'achalandage par rapport à une réduction du prix de près de 50%. C'est la même chose avec la carte CAM, d'ailleurs, qui donne les résultats que vous mentionniez tout à l'heure, sauf que cela se fait à des coûts extraordinaires pour l'ensemble de la collectivité.

Si on reprend votre remarque concernant les autoroutes, j'en suis. D'ailleurs, nulle part dans notre mémoire on n'encourage la construction d'autoroutes urbaines. Je le disais ce matin, il est très difficile de tirer une ligne de démarcation historique précise vis-à-vis de l'évolution de changements importants comme celui qui nous préoccupe, le transport urbain, mais je crois qu'on peut admettre que, bien qu'il y ait un certain chevauchement entre les deux, on peut distinguer deux périodes: celle de la consolidation des autoroutes et celle du transport collectif. L'addition des deux - parce qu'il faut bien comprendre que c'est l'addition des deux; d'où, notre concept global du transport en commun vu dans une perspective urbaine et non pas uniquement dans une perspective de transport collectif de personnes - nous a amenés dans l'impasse où nous sommes financièrement. Je crois qu'il faut l'admettre et le gouvernement le reconnaît très bien en disant: Nous subventionnons pour la région de Montréal trop substantiellement le transport urbain; c'est inéquitable par rapport aux autres Québécois. Nous en sommes, nous le reconnaissons dans le mémoire.

Donc, nous n'encourageons d'aucune façon, non plus, l'augmentation de la construction des autoroutes urbaines, sauf qu'il y a un critère qui est peut-être plus facile au niveau du transport individuel, c'est que le coût à l'individu est plus élevé ou plus facilement identifiable au niveau de la responsabilité, tout en reconnaissant quand même que l'ensemble des infrastructures routières autant que collectives est payé par des investissements publics.

Mme Harel: Me permettez-vous, M. le Président? Tantôt, vous parliez d'équité entre Québécois. Il me semble que cela pourrait être utile et pertinent à la réflexion publique et au débat qui se fait présentement que soient rendus publics les chiffres de la participation gouvernementale dans les réseaux routiers au Québec, à l'extérieur de Montréal et à Montréal. Je crois qu'on se rendrait compte qu'il y a un écart très significatif dans les investissements faits actuellement par le gouvernement du Québec

dans le réseau routier à Montréal, un écart à la baisse, évidemment, par rapport à l'ensemble du réseau routier au Québec. Mais, l'option étant celle du transport en commun, cela ne vient que compenser pour la diminution des investissements faits dans le réseau routier à Montréal.

M. Vallerand: Ce serait utile pour le débat. Je ne serais pas à même de qualifier les rapports entre les deux, surtout à l'échelle de la province par rapport uniquement à la dimension du transport dans le réseau, mais ce serait sûrement utile pour éclairer le débat davantage.

Le Président (M. Boucher): Merci. M. le député de Saint-Laurent.

M. Leduc (Saint-Laurent): M. Vallerand, vous parlez de systèmes lourds, vous parlez de systèmes légers. Vous dites: Voici, on va privilégier les systèmes légers. Je veux bien, mais est-ce que cela a fait ses preuves? Est-ce qu'il y a eu des expériences concluantes à votre sens? Évidemment, vous dites: On n'a pas pu aller vérifier. Est-ce que vous ne pensez pas que c'est utopique de dire: Voici, on va instituer le covoiturage, les taxis collectifs? Évidemment, si vous parlez d'autobus à contresens, je ne pense pas que ce soit majeur. Il faudrait, si on veut aller vers les systèmes légers, parler de covoiturage et de taxis collectifs, de mini-bus et de "jitneys". Pensez-vous qu'on va changer les habitudes des Québécois? Je veux bien en parler, mais je n'ai pas l'impression que c'est pour demain. Je n'ai pas l'impression qu'on va enlever le confort d'une automobile facilement à nos Québécois.

M. Vallerand: M. le député de Saint-Laurent, est-ce que je peux vous répondre par une autre question? Est-ce que cela se fait en commission? Quand vous dites que les solutions légères n'ajouteraient pas au confort des gens, qu'il serait utopique d'y songer, êtes-vous au courant du rapport en pourcentage des choix entre le transport par voiture individuelle et le transport collectif?

M. Leduc (Saint-Laurent): Vous avez parlé de 63%.

M. Vallerand: Au lieu d'inciter les gens ou de changer les mentalités pour user d'infrastructures lourdes qui sont extrêmement dispendieuses pour la collectivité, est-ce qu'il ne réside pas là un élément de solution léger dont le partage serait beaucoup plus équitable envers ceux qui voyagent intensément entre leur résidence et leur lieu de travail? Pourquoi infléchir des mentalités quand 67% des gens vous disent qu'ils préfèrent voyager avec leur voiture? Si c'est cela, apprendre aux gens à

décoder, nous n'y croyons absolument pas. Je pense que vous avez une réponse très nette des goûts et des préférences des gens. On dit aux gens de la commission et à ceux qui auront à décider ultérieurement: Pourquoi aller contre ces préférences, pourquoi les forcer à choisir d'autres modes de transport?

M. Leduc (Saint-Laurent): Ils préfèrent l'automobile, mais peut-être pas nécessairement la partager, comme le mini-bus.

M. Vallerand: Vous pouvez poser la question à vos électeurs: Cela ou partager un autobus?

M. Leduc (Saint-Laurent): Ils ne prennent pas l'autobus, justement.

Le Président (M. Boucher): Il n'y a plus d'intervenants. Au nom de tous les membres de la commission...

M. le député de Vimont.

M. Rodrigue: M. le Président, étant donné que le ministre des Transports a dû s'absenter pour participer à une réunion du Conseil des ministres - il devrait être de retour d'ici quelques minutes; il avait un certain nombre de mémoires à défendre au Conseil des ministres aujourd'hui; d'ailleurs, il avait eu l'occasion de poser des questions à M. Vallerand avant la suspension du dîner - à titre d'adjoint au ministre des Transports, j'aimerais, en remerciant M. Vallerand pour sa contribution extrêmement importante à notre commission, souligner que ce mémoire, qui touche l'ensemble des aspects sur lesquels la réforme porte, va nous permettre certainement, avec la multitude de propositions extrêmement concrètes qui ont été faites, de bonifier le projet de réforme tel qu'il a été présenté. Ce qui me frappe en particulier dans le mémoire du COPEM, c'est son approche essentiellement pragmatique. Cela va contribuer, d'une façon très importante, à faire avancer non seulement le débat sur cette question, mais également le choix des solutions. Je vous en remercie, M. Vallerand.

Le Président (M. Boucher): Merci beaucoup, M. Vallerand, au nom de tous les membres de la commission.

M. Vallerand: Réciproquement, M. le Président, j'aimerais remercier tous les membres de cette commission pour l'accueil qu'ils ont fait au mémoire du COPEM et leur souhaiter d'heureuses délibérations et de sages décisions. Merci.

Le Président (M. Boucher): Je vais faire un petit accroc à l'ordre du jour, compte tenu qu'une personne désirerait déposer un

mémoire tout simplement sans commentaires. Il s'agit de M. Normand Huneault, qui voudrait déposer un mémoire à titre personnel. M. Huneault, vous n'avez qu'à remettre le mémoire et nous allons le déposer officiellement. Merci, M. Huneault.

Maintenant, j'appellerai les représentants de Transport 2000, ainsi que le Regroupement des usagers du transport adapté de la CUM Inc., l'Association des usagers des transports adaptés aux personnes handicapées de la rive sud de Montréal Inc., le Regroupement du transport en commun du Haut-Richelieu, le Comité des usagers du train Farnham-Montréal, l'Association sclérose en plaques rive sud Inc., l'Association de parents de l'enfance en difficulté et un représentant de la CSD, à bien vouloir prendre place à la table centrale.

(16 heures)

Le mémoire de Transport 2000 a été appuyé par des télégrammes. J'énumère simplement les associations qui ont appuyé ce mémoire. Il s'agit de l'Association de parents de l'enfance en difficulté RSM, de l'Association sclérose en plaques rive sud Inc., de l'Institut de réadaptation de Montréal, du Regroupement pour la concertation des personnes handicapées des Laurentides, du Comité provincial des malades, de la Table de concertation RAPH-Lanaudière, de l'Association locale des personnes handicapées de Chambly et la région, du Groupement des associations de personnes handicapées de la rive sud de Montréal.

Pour la bonne marche de la présentation de ce mémoire, le secrétariat des commissions a pensé diviser en quatre blocs la présentation du mémoire, en présentant d'abord le bloc I, l'introduction du président, M. Guy Chartrand; le compte rendu de la consultation auprès des groupes par Mme Sylvie Gagnon; le cadre institutionnel par M. Pierre Lachapelle; le cadre financier par MM. Gérard Chagnon et Jean-Pierre Dagenais. Suivra une période de questions et puis nous entreprendrons le bloc II.

Alors, compte tenu des nombreux mémoires qui vont être présentés, je demanderais aux intervenants, si possible, étant donné que la plupart des membres de la commission ont pris connaissance des mémoires, d'essayer d'en faire un résumé rapide pour permettre une période de questions. Par la suite, nous pourrions passer à travers les quatre blocs pour nous permettre quand même de donner la chance à d'autres personnes qui sont ici depuis ce matin de se faire entendre.

M. Chartrand.

Transport 2000

M. Chartrand (Guy): Merci, M. le Président. Mesdames et messieurs, permettez-moi de présenter tous les gens qui sont ici à la table et qui représentent les groupes qui ont travaillé depuis plusieurs mois et même, dans certains cas, depuis plusieurs années avec nous à la préparation de ce mémoire et du travail qu'on fait dans le domaine du transport en commun.

Premièrement, à mon extrême gauche, je vous présente Mme Chantai Ruel-Dion, représentante de l'Association des usagers des transports adaptés de la rive sud de Montréal et représentante des personnes handicapées au comité d'admission du transport des personnes handicapées de la CTRSM; Mme Marie-Blanche Rémillard, présidente du Regroupement des usagers du transport adapté de la Communauté urbaine de Montréal et responsable du dossier transport adapté à Transport 2000; Mme Rémillard, aujourd'hui, vous présentera le point de vue de ces deux associations sur le transport adapté; M. Pierre Lachapelle, vice-président de Transport 2000 Québec; M. Lachapelle présentera la partie portant sur le cadre institutionnel; Mme Sylvie Gagnon, permanente à Transport 2000 et responsable de la promotion et du financement; Mme Gagnon présentera un compte rendu de la consultation auprès des groupes de la région.

À ma droite, M. Gérard Chagnon, coordonnateur à Transport 2000 Québec; M. Chagnon présentera la partie portant sur le financement; M. Jean-Pierre Dagenais, chercheur à Transport 2000 Québec; M. Dagenais présentera la partie portant sur le financement; M. Todd Sloan, membre du Regroupement pour le transport en commun dans le Haut-Richelieu; M. Sloan présentera la partie sur la desserte des municipalités situées à l'extérieur du territoire de l'ORT; Mme Claire Ducharme, représentante du Regroupement pour le transport en commun dans le Haut-Richelieu, et Louise Gendron, représentante du Comité des usagers du transport en commun de Beauharnois.

Comme vous le voyez, au lieu de venir ici seul et de vous faire part du travail que les gens ont fait chez nous en ce qui concerne la proposition gouvernementale, vu que nous travaillons en groupe chez nous, en commun c'est le cas de le dire, nous avons décidé que chacun des intervenants et chacune des personnes qui ont travaillé sur les dossiers pourra venir ici vous présenter son point de vue et également répondre aux questions que vous voudrez bien lui poser. Les questions, vous pouvez les poser directement à eux ou à moi; cela me fera sûrement plaisir d'y répondre.

Avant d'aller plus loin, je dois dire, pour ceux qui ne connaissent pas très bien notre organisation, que nous sommes une

association sans but lucratif fondée au Canada en 1976 dans le but de défendre la cause des intérêts des usagers du transport en commun et également de faire la promotion du transport en commun. Nous avons présentement environ 1100 membres au Canada, dont près de 300 au Québec. Nous travaillons dans chacune des parties du pays. Nous sommes le seul organisme national d'usagers du transport en commun structuré dans l'ensemble du pays et également à l'ensemble du Québec. Nous faisons des efforts constants afin d'améliorer la situation du transport en commun qui n'est pas toujours facile, vous en conviendrez avec moi.

Je vais commencer immédiatement par l'introduction, et, ensuite, je laisserai la parole à mes collègues. Lors d'une première lecture de la proposition gouvernementale concernant l'organisation et le financement du transport en commun dans la région de Montréal, nous ne pouvons que souscrire aux grands objectifs qui y sont présentés: répondre aux besoins de mobilité, diminuer la pollution, économiser le carburant, mettre un frein à l'étalement urbain, donner plus de pouvoirs aux municipalités, contrôler l'emballlement des coûts etc.. N'eussent été une lecture et une réflexion plus approfondies, nous vous aurions signifié notre appui inconditionnel.

En effet, à l'analyse, on s'inquiète de la faiblesse de l'équation entre les objectifs visés et les moyens préconisés. On remarque aussi l'absence de liens entre le cadre institutionnel et le cadre financier proposés. Nous espérons que les réflexions soulevées à l'intérieur de cet échange fourniront à chacun les éléments nécessaires à la définition de choix éclairés en matière de transport en commun.

Bien que le gouvernement soit résolu à favoriser les transports collectifs, il est malheureusement impossible de ne pas tenir compte du système routier qui ceinture et pénètre l'agglomération montréalaise. Même si le gouvernement est décidé à ne plus intervenir massivement dans ce domaine, nous constatons que, de toute façon, le réseau est déjà très bien établi. De plus, s'il est possible, au niveau du discours, de prétendre favoriser le transport en commun, il est, au plan pratique, extrêmement difficile de ne pas continuer à s'enliser dans un système routier qui a totalement orienté le développement de l'agglomération. Il faudra donc prendre des mesures énergiques pour contrer cette tendance. À elle seule, la hausse du coût de la vie ne sera pas suffisante pour modifier les habitudes des citoyens. Par ailleurs, il ne faudra pas sous-estimer les coûts toujours croissants nécessités dans l'avenir par l'entretien de l'infrastructure routière.

Conséquemment, le gouvernement sera

obligé d'investir des sommes importantes dans les deux modes de transport parallèles. Voilà que se pose un véritable problème de fond. Comment, en effet, mettre sur pied une structure de transport en commun qui s'avérera fort coûteuse, alors que nous avons déjà un réseau routier à rentabiliser? En réponse à cette question, nous apporterons des recommandations visant à contrôler l'emballlement des coûts du transport en commun et à réduire la demande à la hausse des infrastructures routières.

Contrairement à une tendance qui s'est dessinée au cours des dernières années, tant dans les groupes de citoyens et les municipalités que dans les organismes publics, nous n'essayerons pas de soutirer du gouvernement le maximum de fonds publics en vue d'obtenir un maximum de services. Au contraire, nous voulons faire un pas de plus vers une société qu'on pourrait qualifier de conservation par opposition à une société de consommation excessive, voire de gaspillage des ressources naturelles et du territoire, entre autres. À cet égard, nous croyons que la réforme du transport à Montréal ne devrait pas avoir pour seul objectif de favoriser une meilleure mobilité de tous les citoyens de la région, mais aussi d'en réduire les besoins de mobilité par une meilleure planification des diverses fonctions du territoire.

À la lumière des remarques précédentes, voici donc maintenant les principes et objectifs qui, tout au cours de cette réflexion, ont guidé notre démarche: assurer la participation des usagers aux décisions relatives au transport en commun; mettre un frein à l'emballlement des coûts du transport en commun non pas en réduisant le service ou en augmentant indûment les tarifs, mais en appliquant de meilleures méthodes d'exploitation et en optant pour des choix technologiques moins coûteux; mettre un frein à l'étalement urbain par une meilleure coordination entre l'organisation du transport et l'aménagement du territoire de façon à réduire les besoins de mobilité; assurer une meilleure équité entre les subventions directes et indirectes accordées aux usagers des transports en commun et aux automobilistes; réduire le nombre d'accidents causés par l'automobile et, finalement, économiser nos ressources naturelles par l'utilisation de moyens de transport moins énergivores et plus écologiques.

Je serais tenté de faire déjà beaucoup de remarques sur ce que je viens de dire, mais je vais laisser quand même la parole à Mme Sylvie Gagnon qui va vous présenter la démarche que nous avons suivie pour obtenir un peu tous les appuis que vous avez mentionnés tout à l'heure, M. le Président. J'invite Mme Gagnon à prendre la parole. Merci.

Mme Gagnon (Sylvie): Parallèlement à l'élaboration de son mémoire, Transport 2000 Québec menait sa propre consultation auprès de diverses associations de citoyens. En tant que regroupement d'usagers du transport en commun, il nous apparaissait important de prendre connaissance des opinions et des réflexions des usagers, de façon à pouvoir les intégrer à notre propre démarche, d'une part, mais également en vue de les acheminer aux autorités impliquées dans le projet de réforme. C'était là, à notre avis, une façon responsable de jouer notre rôle de représentants des usagers et c'est pourquoi nous soumettrons maintenant à votre attention les aspects importants de cette démarche. Deux cents associations de toutes sortes ont d'abord été contactées au cours d'entrevues téléphoniques et, de ce nombre, 175 se sont montrées intéressées à prendre connaissance de notre documentation portant sur le projet de réforme gouvernemental et sur les principaux aspects de notre mémoire. Des groupes de gens du troisième âge et de femmes, des regroupements de handicapés, d'usagers des transports collectifs, des syndicats, des clubs sociaux, des partis politiques, ainsi que des associations de citoyens et plusieurs groupes populaires intervenant sur des problématiques diverses ont été rejoints lors de cette consultation à titre d'associations composées d'usagers des transports en commun.

Cette démarche visait à associer le plus grand nombre d'usagers au cheminement que nous poursuivons à Transport 2000 en faisant partager de la sorte nos préoccupations et nos priorités à plus d'usagers. Nous avons également pu recueillir leurs commentaires et leurs réflexions, ainsi que, dans plusieurs cas, un appui marqué à la position que nous leur soumettions. Il nous faut cependant reconnaître que nous avons été quelque peu déçus par la faible quantité de réponses reçues en regard de l'ampleur qu'avaient prise la consultation téléphonique et l'envoi de notre documentation.

Dans la mesure où elle nous apparaît particulièrement significative, nous aimerions nous attarder ici à certains facteurs pouvant expliquer cette participation mitigée manifestée par les groupes en réponse à la démarche de consultation qui leur était proposée. En effet, plutôt que de conclure de façon hâtive à un désintérêt de ceux-ci à l'endroit des questions reliées au transport en commun, il nous a semblé plus juste de nous attarder à d'autres facteurs correspondant davantage, à notre avis, à la réalité en cause. En premier lieu, il nous a fallu reconnaître la complexité même des questions concernant le transport et qui, malgré leur importance et l'intérêt qu'elles peuvent susciter, n'en découragent peut-être pas moins certains profanes non initiés. Après avoir identifié celle-ci, il nous a fallu

ensuite considérer les conditions concrètes à l'intérieur desquelles ces groupes interviennent et le peu de ressources, tant humaines que matérielles, dont la majorité d'entre eux disposent et qui, en fait, les obligent à se limiter aux priorités immédiates de leur problématique spécifique, les confinant ainsi à leur champ d'action particulier.

On ne saurait, cependant, attribuer uniquement aux conditions précaires de fonctionnement de plusieurs groupes l'entière responsabilité de leur faible implication dans le dossier du transport en commun. Dans un autre ordre d'idées, en effet, cette participation mitigée constitue pour nous le reflet, voire le symptôme d'un autre facteur non moins déterminant. Nous faisons allusion ici à l'absence d'une tradition de participation populaire aux décisions affectant les services de transport en commun. Comment s'étonner, alors, du peu d'intérêt manifesté par les citoyens alors que, jusqu'à ce jour, ils ont été pratiquement absents pour ne pas dire éloignés, des centres de décision concernant les transports collectifs? C'est pourquoi nous ne saurions ignorer ni sous-estimer l'importance de cette dimension qui, en fait, nous renvoie, finalement, à l'une des revendications majeures de notre association et que mes confrères développeront tantôt. Qu'il me soit seulement permis de rappeler ici l'importance de la participation des usagers aux décisions concernant le transport en commun.

(16 h 15)

Par ailleurs, la faible quantité des réponses enregistrées à la suite de notre démarche de consultation ne saurait, fort heureusement, nous faire oublier la qualité, au plan du contenu, de celles que nous avons reçues et dont nous aimerions ici souligner de façon brève certains aspects. Parmi les opinions et les appuis qui nous ont été transmis, nous souhaitons porter à votre attention la vulnérabilité particulière de certaines couches de la population lorsqu'elles sont privées de services de transport en commun conformes à leurs besoins. Les étudiants et autres personnes à faible revenu, les gens du troisième âge, les personnes âgées, auxquels s'ajoutent les résidents des villes satellites travaillant ou nécessitant des soins dans l'agglomération métropolitaine, sont particulièrement affectés par l'absence de services de transport collectif adéquats.

À titre d'exemple, nous citerons ici un extrait d'une lettre d'appui provenant de la section Longueuil de l'Association québécoise pour la défense des droits des retraités et préretraités et dans laquelle nous pouvons lire ce qui suit: "Des experts en gérontologie ont souligné à maintes reprises que l'un des dangers qui menaçaient les personnes que l'on dit de "l'âge d'or" était la solitude et,

pire encore, l'isolement. Or, le transport est le lien effectif qui permet de réaliser un contact réel et matériel avec le monde extérieur, soit pour faire des courses, soit pour avoir des rapports sociaux avec d'autres humains. Le gouvernement nous parle beaucoup du service de maintien des personnes à domicile. C'est très bien, mais à la condition de pouvoir en sortir. Malheureusement, voilà le hic, pour un grand nombre de personnes âgées, se déplacer dans les conditions présentes est devenu une corvée et même, pour certaines, un cauchemar. Beaucoup de retraités finissent pas se lasser et limitent leurs sorties au strict minimum pour glisser lentement et sûrement vers l'isolement, ce qui en fait des candidats précoces pour les centres d'accueil". À ces témoignages saisissants, nous pourrions en ajouter d'autres, tout aussi percutants, qui nous ont été communiqués par des associations de personnes handicapées ou des comités de citoyens, par exemple. Nous leur laisserons, cependant, exprimer eux-mêmes cette situation.

Mais il est une autre couche de la population dont nous ne saurions éviter de souligner ici les besoins impérieux et prioritaires en matière de transport en commun. Il s'agit de la communauté des femmes dont, pour marquer l'importance, nous nous contenterons de rappeler qu'elles constituent 52% de la population globale et assurément un pourcentage plus élevé encore des usagers du transport en commun. Comment pourrions-nous ignorer les préjudices causés aux travailleuses, en forte majorité au salaire minimum et, de ce fait, pouvant difficilement compter sur le transport privé et qui ne disposent pas de services de transport public adéquats?

Pensons, pour ne mentionner que celles-là, aux travailleuses des services résidant des villes satellites ou même dans les proches banlieues et dont le lieu de travail est généralement dans la métropole. On imagine facilement les conséquences qu'elles peuvent subir dans l'exercice de leur droit au travail. Quant à celles qui sont au foyer, comment le gouvernement au pouvoir, qui prépare actuellement une politique de la famille, peut-il être conséquent avec lui-même s'il n'assure pas en même temps aux femmes les transports publics nécessaires pour leur permettre l'accès aux services communautaires et aux équipements collectifs auxquels les renvoient leurs responsabilités familiales? Ne s'agit-il pas là, en fait, de moyens essentiels à l'exercice de leur pleine participation à la vie sociale et, finalement, à la reconnaissance de leur statut de citoyennes à part entière?

Aussi, nous vous avisons que nous porterons ces réflexions à l'attention de Mmes Pauline Marois et Claire Bonenfant, respectivement ministre déléguée à la

Condition féminine et présidente du Conseil du statut de la femme, afin qu'elles manifestent une attention et une vigilance particulières quant aux conséquences des décisions prises dans le transport en commun à l'endroit des intérêts et des besoins des femmes.

En terminant, nous aimerions souligner le caractère positif, selon nous, de la démarche de consultation menée par notre association et qui, de fait, nous aura permis de contribuer à une sensibilisation, voire à l'éducation du public en ce qui concerne la question du transport en commun. En effet, nous croyons fermement que notre démarche aura permis à plusieurs citoyens de prendre conscience de l'importance de leur consultation et de leur participation à ces questions. Et, qui sait, il faudra peut-être composer, dorénavant, avec l'intervention croissante des usagers eux-mêmes en matière de transport public.

Quant à nous, de Transport 2000, nous déposons, en même temps que notre mémoire, les lettres d'appui que nous ont fait parvenir une partie des associations contactées, ainsi que les copies d'une pétition réclamant la participation des usagers au conseil d'administration des structures mises en place par la réforme. Nous nous engageons, de plus, à vous faire parvenir les réponses que nous continuerons de recevoir au cours des prochains jours. C'est une responsabilité qui nous est dévolue à titre d'association représentant les usagers et que nous entendons assumer avec sérieux.

Pour conclure cette présentation, nous exprimons le souhait qu'une écoute attentive soit accordée aux recommandations qui vont suivre et qui, nous l'espérons également, bénéficieront de mesures favorables à leur réalisation.

M. Chartrand: Merci, Mme Gagnon. Déjà, nous avons reçu plus d'une quarantaine de lettres d'appui de groupes aussi variés que des syndicats, des groupes sociaux et des groupes de retraités. Il y a sûrement ici des gens qui voudront poser des questions à Mme Gagnon à ce sujet.

Avant de continuer et de laisser la parole à M. Lachapelle qui vous entretiendra du cadre institutionnel, j'aimerais rectifier un oubli que j'ai fait tantôt en présentant les organismes qui sont ici. Il faudrait ajouter le Regroupement des usagers du transport adapté de la CUM, l'Association des usagers des transports adaptés aux personnes handicapées de la rive sud et le Regroupement du transport en commun du Haut-Richelieu. Ce sont des groupes autonomes qui sont membres de notre association, mais qui sont légalement constitués dans les régions concernées. Par contre, le Comité des usagers du transport en commun de Beauharnois a été, tout

récemment, mis sur pied. À la suite de la visite des fonctionnaires du ministère dans la région de Beauharnois, les gens ont décidé de se prendre en main et de former un comité pour défendre leur cause.

Il y a également dans la salle, mais ils ne sont pas avec moi, des gens avec qui nous avons travaillé en étroite collaboration depuis plusieurs mois. Je pense, par exemple, au Groupe de l'ouest de Montréal et au groupe Les gens de la terre dans la région d'Hudson. Ces gens auront des mémoires à vous présenter un peu plus tard. Cela dit, je laisse la parole à M. Lachapelle. Merci.

Le Président (M. Boucher): Je réitère ma demande: si vous pouviez résumer la partie qui vous concerne...

M. Lachapelle (Pierre): Je vais essayer de m'y tenir le plus étroitement possible, M. le Président. Je m'adresse à M. le ministre, à vous, M. le Président, à madame et à messieurs les membres de la commission. Je vais essayer de vous exposer le plus rapidement possible ce qui apparaît dans la table des matières de notre mémoire sous le titre Le cadre institutionnel. La première des deux grandes parties s'intitule La consultation et la participation des usagers, et la deuxième, Les institutions à caractère administratif.

Par rapport à la proposition gouvernementale sur la réforme du transport en commun dans la région de Montréal, nous avons mené une réflexion à l'intérieur de Transport 2000 Québec. Nous en avons retenu un principe que nous allons vous proposer. Il a, pour nous, beaucoup d'importance. C'est une pierre angulaire. Nous avons aussi des recommandations que vous avez sous les yeux et que nous allons essayer de voir le plus rapidement possible.

Jamais le droit au transport en commun n'a été formellement reconnu par le gouvernement du Québec, par la Communauté urbaine de Montréal ou par les villes qui en font partie. Pourtant, il s'agit d'un besoin et, par conséquent, d'un droit des citoyens au même titre que celui aux soins de santé ou à l'éducation. Ce droit s'impose de façon particulière dans la région de Montréal où le transport en commun représente un domaine vital pour le mieux-être de l'agglomération. Or, si la reconnaissance de ce droit implique nécessairement l'existence d'un lieu où il puisse être exercé, la réforme actuellement proposée, par ailleurs, ne laisse nulle part au citoyen le loisir de l'exercer pleinement.

Dans cette même lignée, nous avons aussi constaté, à propos de la condition de l'utilisateur des transports en commun, qu'il a carrément un statut de quémandeur vis-à-vis des services qu'il est en droit de recevoir pour se déplacer dans les régions où il travaille et où il habite. À ce que l'on

sache, l'utilisateur de l'automobile privée n'a pas à endosser un tel préjugé, bien que bénéficiant également de l'apport des transports en commun. Il y a des avantages pour les utilisateurs de véhicules privés.

Par conséquent, notre analyse nous a amenés à définir un droit au transport et on en a dégagé un principe. Nous voulons que soit reconnu, tant par les usagers eux-mêmes que par les autorités en place, le principe de la participation des usagers au sein du conseil d'administration des commissions de transport locales et de l'ORT, qu'on appelle l'organisme régional de transport.

Parlant de la place qui est disponible ou qu'on souhaite donner aux usagers à l'intérieur de la réforme du gouvernement, nous lui avons trouvé un cadre à l'intérieur de la commission consultative permanente. Voici notre recommandation quant à la façon de meubler cet endroit qui serait un outil de consultation. Nous recommandons pour la commission consultative la composition suivante: deux représentants d'usagers de la CTCUM, un représentant d'usagers de la CTL, un représentant d'usagers de la CTRSM, un représentant d'usagers hors territoire des organismes locaux de transport (OTL) ou d'autres organismes de transport locaux, un représentant des usagers hors territoire - nous précisons secteur D - un représentant d'usagers du troisième âge, un représentant d'usagers handicapés, deux représentants des bénéficiaires non-usagers, trois représentants des syndicats, trois représentants d'associations professionnelles. Nous pensons, par exemple, au Centre de recherche sur les transports, à l'INRS-Urbanisation ou encore à l'Association québécoise des transports et des routes.

De plus, nous croyons qu'un usager devrait y siéger, en attendant que soit inscrit dans la loi ou dans les faits la présence des usagers au conseil d'administration de l'ORT et des organismes de transport locaux. Nous demandons qu'un usager siége au conseil exécutif de l'ORT, de telle sorte qu'on se donne le temps de mettre en application l'avènement des usagers du transport en commun au conseil d'administration.

Maintenant, pour la commission consultative permanente, nous avons précisé un certain nombre de mandats à effectuer. Brièvement, on peut les voir ensemble. La commission devra tenir des séances publiques de consultation au moins deux fois par année. La commission devra assurer le suivi des plaintes et recommandations qui lui seront acheminées. Tous les procès-verbaux des réunions de l'exécutif et du conseil d'administration des commissions de transport et de l'ORT devront être déposés à la commission consultative. Les membres de la commission consultative auront le droit de consulter les documents internes produits par

chaque commission et par l'ORT. On comprendra que cela permettra une plus grande diffusion d'information, un débat et une participation des citoyens plus intense. La commission devra déposer un rapport annuel au conseil de l'ORT. L'ORT devra fournir à la commission consultative le soutien technique et financier nécessaire à son fonctionnement et, plus précisément, à la production de ses rapports (secrétariat et impression). L'organisme régional de transport devra déposer à cette commission tout projet de budget, de hausse de tarif et de modification affectant le service à l'intérieur des délais légaux requis et ceci, afin que la commission puisse le consulter et en faire rapport au conseil de l'ORT.

Des mandats spécifiques, nous en avons dégagé quelques-uns. Durant sa première année d'activités, la commission aura pour mandat d'apporter des recommandations quant aux possibilités de modes de financement permanents pour les associations d'usagers. Elle aura également pour mandat d'apporter des recommandations sur le mode de nomination des représentants des usagers au sein du conseil d'administration des commissions de transport et de l'ORT. Elle devra également se pencher sur la question du versement-transport, ainsi que sur les autres formes que pourrait emprunter la contribution financière des bénéficiaires non-usagers.

Afin d'assurer une bonne communication entre le conseil de l'ORT et la commission consultative, nous voulons qu'un représentant de cette commission siège au conseil exécutif de l'ORT. Ce représentant sera nommé par les membres de la commission.

Pour ce qui est de la commission permanente des organismes locaux de transport, ce qui n'était pas nécessairement soulevé dans le projet gouvernemental, nous croyons que le gouvernement doit mettre à la disposition des citoyens en général et des usagers du transport en commun, en particulier, des outils d'information et de participation leur permettant de faire connaître clairement à leurs élus leurs attentes et leurs besoins en matière de transport en commun.
(16 h 30)

Quels sont donc ces outils devant être mis à la disposition des usagers au niveau local pour qu'ils deviennent des intervenants bien informés, dynamiques et responsables? Une recommandation se dégage de cette question. Nous voulons que la ville de Laval et le Conseil des maires de la rive sud s'adjoignent une commission permanente sur les transports, à l'instar de celle qui existe maintenant à la Communauté urbaine de Montréal depuis l'adoption de la loi 46.

Nous passons maintenant aux institutions à caractère administratif. Au niveau de l'organisme régional de transport,

nous devons dire que nous sommes en accord avec la proposition gouvernementales visant à créer un organisme régional qui aurait pour mandat de planifier, développer, construire et s'assurer du financement des systèmes à caractère régional. Outre le métro, les trains de banlieue et les autobus régionaux, nous croyons que les stationnements incitatifs à caractère régional devraient aussi relever de la responsabilité de l'ORT. C'est une autre recommandation que nous déposons.

Nous sommes également d'accord avec la proposition gouvernementale concernant les autres responsabilités confiées à cet organisme. Par ailleurs, à ces fonctions déjà attribuées, nous ajoutons les mandats de voir à l'intégration interrives des réseaux de transport adapté pour les personnes handicapées et d'assurer l'accessibilité des futurs équipements, toujours à cette même clientèle.

Au niveau des organismes locaux de transport, nous partageons avec le ministre l'idée du maintien des commissions de transport locales, plutôt que leur fusion en une supercommission régionale qui en aurait rendu l'administration certainement difficile et qui aurait encore conduit l'usager dans une condition de laissé-pour-compte.

Le soutien aux associations d'usagers. Nous recommandons que les trois commissions de transport de la région de Montréal devraient, de la même façon que pour les associations humanitaires, admettre, pour fins de publicité corporative sur leur réseau de services, les associations d'usagers légalement constituées.

Finalement, nous demandons qu'un tribunal d'arbitrage soit maintenu afin de quand même garder un système d'urgence - on dirait en anglais un "back up system", si vous me passez l'expression - à la disposition des usagers, pour faire en sorte que des situations comme le circuit 12 de l'Île-des-Sœurs, où il y eu des coupures aveugles du service à Métropolitain Sud, soient évitées ou, du moins, que les usagers aient des recours. Je vous remercie de votre attention.

M. Chartrand: Merci, M. Lachapelle. Maintenant, pour terminer notre premier bloc, M. Gérard Chagnon et M. Dagenais vont vous entretenir du cadre financier. Merci.

M. Chagnon (Gérard): Cela deviendra presque redondant de parler de l'importance de diminuer les coûts du transport collectif, mais, pourtant, dans chacune des interventions que nous avons entendues depuis le début de cette commission et même dans la proposition gouvernementale, il y a une analyse très peu détaillée qui est faite des causes réelles de cette hausse de coûts. On parle, tantôt, d'introduction de la CAM, de hausse de prix du carburant, mais nous

verrons, tout au cours de notre démarche, qu'il y a des causes peut-être plus profondes dans l'organisation même de la structure du territoire de la région métropolitaine.

En effet, comme l'indique un tableau à la page 18 - que plusieurs ont repris sous différentes formes - les coûts à la CTCUM ou dans le transport dans la région de Montréal ont subi des hausses assez impressionnantes. Cependant, la hausse des coûts du transport collectif est, d'abord et avant tout, un processus de longue durée et d'une nature structurelle. C'est pourquoi nous ne saurions nous satisfaire des explications gouvernementales et des autres intervenants depuis le début, faisant appel à la conjoncture des dernières années: hausse rapide du coût des carburants, taux d'intérêt élevés, importance de la masse salariale, expansion des territoires desservis, déficience au chapitre du contrôle des dépenses.

En ce qui nous concerne, la croissance régulière des coûts du transport soulève une problématique plus globale qui est celle de l'organisation des transports en relation avec l'aménagement du territoire et, plus particulièrement, celle du transport lié à la distribution spatiale de l'emploi.

En effet, en laissant les forces du marché concentrer les emplois dans le centre-ville, on oblige nécessairement à la mise en place d'infrastructures de transport très lourdes afin d'amener à un même moment tous les gens dans une même direction. Certains choix technologiques ont été faits depuis les dernières années; on pense ici au métro. Certains semblent dire: C'est trop coûteux inutilement, mais il n'en demeure pas moins que ces infrastructures ont été nécessitées par un type d'organisation de l'espace et qu'on ne pourrait pas revenir, dans cette conjoncture, à des tramways ou à des autobus, à moins de changements importants.

Donc, si on veut vraiment toucher au fond de la problématique des coûts du transport, il faut aussi repenser l'aménagement du territoire. C'est peut-être un des messages importants que nous voudrions transmettre dans notre mémoire aujourd'hui. Il ne s'agit pas seulement de couper un petit bout de ligne là, de rogner sur le salaire des employés ou d'essayer de couper un cadre ici ou là; c'est vraiment une question d'organisation fondamentale de tout le territoire qui est à envisager.

À ceci, il faut ajouter aussi les politiques de circulation des municipalités et je pense qu'on doit parler en particulier de la ville de Montréal qui empêche une exploitation économique des réseaux d'autobus. Dans ce sens, des employés de la CTCUM travaillant au service de la planification nous ont confirmé le refus systématique de cette municipalité de collaborer à la mise en place de voies

réservées. Or, quand on connaît les coûts énormes d'exploitation qui sont reliés au ralentissement des autobus, on se demande comment il se fait qu'en même temps les municipalités crient parce que cela coûte cher et qu'elles ne prennent pas les mesures pour faire en sorte que les coûts soient diminués.

Dans ce sens, le député de Laporte posait une question ce matin: Comment se fait-il que, avec plusieurs années d'écart, on transporte moins de personnes avec plus d'autobus? Je pense que le fait que la vitesse commerciale des autobus dans la région de Montréal ait beaucoup diminué avec les années, à cause de la circulation automobile et des politiques de circulation qui s'y rattachent, est un des éléments de réponse qu'il faudrait retenir.

Donc, je me permettrai, dans les minutes qui suivront, de faire une espèce de petite parenthèse dans les recommandations que nous faisons dans ce mémoire, qui ne portent pas sur la réforme proposée par le ministère des Transports, mais qui ont justement un impact sur cette question de l'aménagement du territoire. Dans le document gouvernemental, ce lien-là n'est pas fait. Nous considérons qu'il est indispensable qu'il se fasse et c'est pourquoi nous apportons des commentaires qui pourraient paraître hors du sujet.

D'abord, nous voulons que soient abandonnés les projets de métro de surface et qu'ils soient remplacés par des équipements moins dispendieux tels les trains de banlieue qui, comme vous le savez sûrement, sur la ligne menant à Pointe-aux-Trembles en particulier, existaient avant l'apparition du métro et qui ont dû être abolis à cause, justement, de la mise en place du métro.

Par ailleurs, et plus directement en lien avec la question de l'aménagement du territoire, nous voulons qu'un moratoire soit imposé sur la construction d'édifices de plus de huit étages à Montréal. Par une telle mesure, nous souhaitons que soit freinée la surconcentration des emplois au centre-ville.

On voudrait rappeler ici qu'à Toronto, sous l'administration du maire Crombie, une telle mesure a été prise afin de limiter à quatorze mètres la hauteur de tout nouvel édifice. On sait d'ailleurs qu'à Toronto l'équilibre entre les lieux d'habitation et l'emploi est beaucoup plus grand que ce que nous pouvons trouver dans la région de Montréal.

Enfin, pour terminer, les mesures suivantes pourraient être appropriées en vue de restreindre l'usage de l'auto en milieu urbain montréalais: l'interdiction de la circulation automobile dans le Vieux-Montréal. Nous revenons sur la question de l'implantation de voies réservées pour autobus. Finalement, la limitation du

stationnement sur rue dans les quartiers du centre-ville à leurs seuls résidents.

Pour en venir maintenant à ce qui nous concerne directement, à savoir le financement, les recommandations que nous émettrons dans cette partie du mémoire s'inspirent des principes suivants: la participation directe de tous les bénéficiaires du transport collectif à son financement; la transparence des responsabilités de chacun des partenaires sociaux associés au financement des transports publics; un souci d'équité en ce qui a trait aux mécanismes de tarification et de taxation; la recherche d'une efficacité optimale en ce qui concerne les méthodes d'exploitation et de financement.

Dans la partie qui vient, nous parlerons justement de la question du partage des responsabilités financières entre les quatre principaux partenaires, à savoir les usagers, le gouvernement, les municipalités et les bénéficiaires non usagers.

Hier, M. Pierre Des Marais II, président de la communauté urbaine, parlait de ligne directrice quant au partage de la participation de chacun des partenaires. Nous croyons qu'une telle norme ne veut rien dire, à toutes fins utiles. Par exemple, à Sherbrooke et à Toronto, les usagers contribuent dans une proportion de 70% au coût du transport; cependant, cette excellente performance est due justement aux méthodes d'exploitation. Donc, il est plus important de viser à diminuer les coûts per capita que de vouloir augmenter la participation en pourcentage des usagers.

Au risque de créer une certaine confusion chez les usagers et de faire exploiter ce que je vais dire d'une façon indue par la presse, à toutes fins utiles, il ne serait pas grave si, ici, à Montréal, on payait effectivement aussi 70% des coûts, mais dans la mesure où ce serait les politiques d'exploitation qui sont mises en place et si elles sont faites effectivement pour le bénéfice des usagers et non pas au bénéfice des automobilistes, des entreprises ou même des vues partisans des municipalités ou même, à l'occasion, des besoins de création d'emplois du gouvernement. Comme, actuellement, les méthodes d'exploitation sont faites en fonction des autres partenaires, il est normal que les autres partenaires participent dans la proportion de leurs intérêts.

De plus, comme le disais tantôt mon collègue Pierre Lachapelle, on vante les mérites du transport en commun, ses effets sur l'aménagement du territoire, sur la qualité de vie, sur l'accessibilité au centre-ville, ses effets bénéfiques sur la circulation et, en même temps, on veut faire payer l'utilisateur en disant que c'est lui le grand responsable de tous ces coûts. C'est un autre des messages importants qu'on voudrait

transmettre aujourd'hui: l'utilisateur n'est pas responsable des coûts du transport en commun. On assumera d'en payer la note le jour où les coûts seront directement reliés aux bénéficiaires.

Certains choix ont été faits en matière d'aménagement du territoire en termes de type de technologie et de politique de circulation. Plusieurs de ces choix n'ont pas été faits pour le bien des usagers, mais, comme je le disais tantôt, pour celui des automobilistes, des entreprises et autres. Donc, nous serons prêts à assumer une plus grande part des coûts dans la mesure où nous aurons une plus grande part des bénéficiaires.

Maintenant, voyons dans le détail comment pourrait s'articuler cette participation des usagers. Bien que nous soyons en accord avec le principe d'une tarification selon la distance, nous croyons que les réseaux urbains d'autobus devraient échapper à cette mesure. En effet, pour nous, ce qui justifie l'importance d'une tarification zonale, c'est d'éviter les déplacements sur de longues distances ou de favoriser l'habitation loin du centre-ville de Montréal. Or, les parcours locaux d'autobus se font sur des distances relativement courtes et la majorité des déplacements qui se font en autobus se font à l'intérieur d'une ou de deux zones. Donc, mettre sur pied un système de tarification pour contrôler des gens qui se déplacent sur de courtes distances est finalement une dépense inutile. Nous recommandons donc qu'une tarification selon la distance soit appliquée uniquement aux réseaux de transport rapide: trains de banlieue, métro et métrobus.

En ce qui a trait à l'intégration tarifaire, nous recommandons l'entrée en vigueur de la carte inter-rives pour les usagers devant se déplacer entre Montréal et Laval ou entre la rive sud et Montréal. Nous voulons que cette mesure soit prise dans les plus brefs délais.

Nous recommandons également, à l'instar de ce qui se fait à Sherbrooke, l'adoption d'une carte au porteur. Déjà en vigueur à la Commission de transport de Sherbrooke, comme je le disais, cette mesure relativement peu coûteuse, à la fois simple et pratique, offre aux usagers un attrait supplémentaire. D'une façon générale, elle favorise un transfert modal des automobilistes au profit des transporteurs publics. On peut dire: Oui, mais cela va diminuer la participation des usagers. Le président même de la Commission de transport de Sherbrooke croit le contraire; il considère, au contraire, que c'est un investissement et que cela fait partie de sa politique de marketing, et que cette mesure a amené une hausse de la participation des usagers. Un article de la revue Les affaires fait, d'ailleurs, état de ces données.

Enfin, nous recommandons, jusqu'à aujourd'hui, que la gratuité soit accordée aux personnes âgées voyageant en dehors des heures de pointe. La consultation auprès de ces groupes de personnes démontre qu'ils ne sont pas d'accord avec notre position; ils ne veulent pas qu'on restreigne leur mobilité ou qu'on restreigne à certaines heures le temps où leurs usagers pourraient voyager. (16 h 45)

Revenons maintenant à la question de la répartition entre la participation gouvernementale et celle des municipalités. Sauf erreur de notre part, Québec entend modifier, pour une troisième fois consécutive, sa politique d'aide au financement des équipements de transport collectif. Pour tout dire, ces attermoissements démontrent chez le gouvernement l'absence de règles solides qui puissent éclairer sa politique. Quant à nous, nous aimerions voir adopter la règle suivante qui allie la simplicité à la clarté. À l'instar des infrastructures autoroutières de la région de Montréal, la construction et l'entretien des équipements de transport rapide, ainsi que l'achat des autobus devraient relever du gouvernement québécois. On s'explique mal pourquoi le transport régional, privé ou public, serait traité selon le système douteux de deux poids, deux mesures. D'ailleurs, la mesure que nous proposons nous semble être directement reliée à la responsabilité du gouvernement du Québec en matière d'aménagement régional du territoire.

Bien entendu, la contrepartie de notre proposition suggère que les frais d'exploitation soient dorénavant laissés à la charge des autres partenaires sociaux dont, évidemment, les municipalités. À cet égard, nous proposons que leur participation au déficit résiduel d'exploitation soit établie en fonction du service que chacune d'entre elles reçoit, calculé en termes de sièges-kilomètre, et que cette participation soit pondérée par un indice des revenus. Cette proposition vise essentiellement à une plus grande équité dans la répartition du déficit résiduel. La formule ainsi envisagée tient compte du niveau de revenu des citoyens de chaque municipalité et répartit le déficit en fonction du service reçu par chacune. En précisant la responsabilité des villes en matière de financement, on les incite à développer une meilleure exploitation du service et non pas à toujours compter sur Québec pour ramasser les pots cassés. De façon générale, nous souhaitons que les municipalités puissent s'acquitter de cette tâche en favorisant le transport en commun.

La contribution des bénéficiaires non-usagers. La taxe sur l'essence. En ce qui a trait au prélèvement d'une partie de la taxe sur l'essence pour financer le transport en commun, notre organisme appuie entièrement la proposition gouvernementale.

Quant aux postes de péage, notre

organisme recommande l'abolition de tous les postes de péage au Québec, pour deux raisons essentielles: du fait qu'actuellement cette mesure n'est pas équitable envers tous les résidents de la région et que, par ailleurs, l'utilisation systématique d'une telle mesure nuirait - aussi contradictoire que cela puisse paraître - à la circulation automobile en occasionnant des coûts supplémentaires de carburant. En effet, l'arrêt de milliers de voitures aux postes de péage entraîne un gaspillage insoupçonné de carburant. Selon nos propres estimations, pour l'année 1981 seulement, nous avons perdu, à cause d'un tel système de taxation, de 8 000 000 \$ à 10 000 000 \$ en carburant volatilisé. Employées autrement, ces sommes, à titre d'exemple, auraient permis d'isoler de 8000 à 10 000 logements au Québec. Aussi, nous mettons sérieusement en cause l'existence même du réseau des postes de péage. À notre avis, des mesures plus efficaces en termes énergétiques pourraient servir plus adéquatement le système de transport en commun.

La taxe sur les stationnements. La proposition gouvernementale, en limitant la taxe spéciale aux seuls stationnements du centre-ville, défavorise les commerces et entreprises du centre par rapport à ceux des banlieues. Notre souci d'équité exige d'étendre cette taxe à l'ensemble du territoire couvert par l'ORT. De plus, nous jugeons qu'il serait préférable d'imposer une taxe spéciale sur tous les stationnements de plus de 20 places compris dans le territoire de l'ORT. Nous incluons dans cette mesure les stationnements gratuits offerts par les commerces, les entreprises, les administrations publiques ainsi que les stationnements payants sur rue.

Nous avons parlé précédemment du lien à créer entre l'aménagement du territoire et l'organisation du transport. À cet égard, la taxe sur le stationnement vise à la fois les entreprises et les automobilistes eux-mêmes. En effet, actuellement, plusieurs entreprises et centres commerciaux offrent gratuitement un stationnement à leurs employés et clients. Nous croyons qu'il est important que cesse cette subvention déguisée. Rappelons que des centaines de logements ont été détruits pour permettre la construction de stationnements autour de Radio-Canada, Télé-Métropole, l'autoroute Ville-Marie. En banlieue, plusieurs centres commerciaux ont pu s'établir en plein champ parce qu'il était moins coûteux qu'en ville d'y construire des stationnements. Nous croyons qu'une taxe sur le stationnement incitera à une plus grande sagesse dans l'utilisation du sol, notamment par la construction d'habitations dans les espaces récupérés. Finalement, de manière générale, cette mesure devrait contribuer à favoriser le transport en commun plutôt que l'automobile.

Un dernier mot, les mesures que nous proposons au niveau de la taxation, comme je le disais tantôt, veulent créer le lien le plus étroit possible entre les choix qui sont faits en matière de transport.

La question du versement-transport n'a pas été retenue pour le moment, non pas que nous la rejetions mais parce que nous devons y réfléchir davantage. Ce pourquoi nous ne l'avons pas retenue d'emblée, c'est qu'elle n'établirait pas ce lien direct entre les choix qui sont faits en transport. Elle est une forme d'impôt, à toutes fins pratiques, qui permet de l'utiliser n'importe comment. Dans la mesure où on veut créer une plus grande rationalité de l'utilisation de l'espace, il faut prendre des mesures, à notre avis, qui relient précisément ces deux éléments.

J'invite mon collègue, Jean-Pierre Dagenais, à ajouter des éléments avant la période des questions, dans l'éventualité où l'exposé serait incomplet.

M. Dagenais (Jean-Pierre): Je n'ai rien de particulier à ajouter. Je répondrai éventuellement aux questions posées sur le cadre du financement.

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

M. Clair: M. le Président, permettez-moi, dans un premier temps, de féliciter Transport 2000 qui a accompli un travail énorme de consultation et d'implication du plus grand nombre de citoyens, citoyennes et d'usagers réguliers du transport en commun. Je pense qu'ils apportent une contribution importante à nos travaux, le point de vue des usagers méritant certainement d'être entendu au même titre que celui des exploitants ou encore des administrateurs publics. Je pense qu'ils ont, par leurs nombreux mémoires d'ailleurs, suscité beaucoup d'intérêt sur toute la question du transport en commun et je les en félicite.

Cependant, M. le Président, Transport 2000 s'est associé à plusieurs groupes et on ne voudrait pas, je pense, ni du côté de l'Opposition ni du côté ministériel, pénaliser ces gens. Normalement, nos travaux devraient se terminer à 18 heures et il reste encore plusieurs groupes à entendre. Je pense qu'il est plus important de donner l'occasion aux gens de se faire entendre que d'échanger très longuement, en ce qui nous concerne, puisqu'on a eu l'occasion d'étudier le mémoire. Je me limiterais donc, quant à moi, à ce moment-ci, à deux questions: une question fondamentale et une autre, de précision.

En ce qui concerne la participation des usagers, vous donnez comme exemple la SNCF en France. À première vue, je suis fort sympathique à l'idée d'une représentation des usagers. Que ce soit au

niveau hospitalier, par exemple, où il y a des représentants des bénéficiaires, que ce soit au niveau des cégeps, que ce soit au niveau des commissions scolaires, de plus en plus les usagers sont représentés. Dans le cas du transport en commun - je pense que votre mémoire en témoigne lui-même - il est particulièrement difficile de trouver une façon de rendre opérante la représentation au niveau décisionnel.

Ma question est la suivante: Avez-vous, en matière de transport en commun - je ne veux pas savoir en matière sociale, d'éducation, culturelle ou autres - des précédents ailleurs dans le monde autre que celui de la SNCF où, si ma mémoire est fidèle, c'est une représentation très minoritaire? En avez-vous d'autres dans le monde? Est-ce que vous pensez sincèrement qu'on peut rendre cela opérant? Finalement - tout ça dans la même question - est-ce qu'il n'y a pas un risque pour les usagers, si c'est une représentation minoritaire au niveau d'un conseil d'administration, de jouer, finalement, un rôle de caution des décisions qui sont prises par le conseil d'administration?

À l'autre extrême, s'il ne s'agissait que de nommer des usagers pour contrôler une commission de transport, à toutes fins pratiques, on aboutirait au système actuel où il y aurait des commissions autonomes, mais le gouvernement, selon un processus de consultation qui serait certainement très compliqué, en viendrait quand même à nommer un président, des commissaires qui sont des représentants des usagers et on se retrouverait avec le système qu'on veut justement corriger. Alors, ma question est celle-ci: Comment est-ce que cela se passe ailleurs dans le monde, à votre connaissance? Est-ce que cela peut fonctionner? Est-ce que ce ne serait pas, finalement, jouer un rôle de caution?

Une voix: M. Lachapelle va vous répondre.

M. Lachapelle: Je vais essayer d'apporter un élément de réponse. Je ne dis pas que j'ai la réponse ou toute la réponse à la question à deux volets que vous avez posée. Premièrement, pour ce qui est de rendre cela possible, je pense qu'il y a présentement des associations d'usagers et nous en sommes une; il y a Les Gens de la terre qui s'intéressent au transport en commun et, parmi les différentes personnes que nous avons nommées uniquement à la commission consultative permanente qui sont déjà des intervenants usagers dans le domaine du transport en commun, il y a énormément d'associations qui sont légalement constituées. Alors, dans un mécanisme de mise en place, si nos recommandations étaient retenues, il

s'agirait, pour ces organisations de contacter la direction de l'ORT - pour les organismes de transport locaux, il y aura des présidents de nommés - et de dire: Oui, nous sommes intéressées à être membres. Il y aurait des élections, il y aurait des choix lors d'assemblées générales publiques au sein de ces usagers. Cela serait libre aux usagers d'en faire partie et d'aller se faire valoir, d'aller faire leurs représentations au sein de ces assemblées générales d'usagers à l'intérieur des associations qui existent déjà.

Maintenant, le premier élément - je m'excuse - de votre question, c'était à savoir si nous avons des précédents dans le monde. Peut-être que d'autres membres de notre groupe pourront répondre, mais, à ma connaissance, il n'en existe pas.

Pour ce qui est du rôle de caution dont vous parlez, l'un des buts que nous recherchons en admettant des usagers du transport en commun au sein des conseils d'administration, c'est de participer à ce rôle responsable et à ce rôle d'agents - comment pourrais-je dire cela? - actifs à l'intérieur des décisions et des équilibres de pouvoirs et décisionnels qui ont lieu dans le domaine du transport en commun. Le constat que nous faisons - et on est prêt à être convaincu du contraire, mais je crois que cela va être très difficile - c'est que l'usager du transport en commun, il est un client, mais un client qui est sans parole, qui est laissé pour compte et, à maintes occasions dans l'histoire récente de la région de Montréal ou de la région de Québec, les situations où l'intervention d'un troisième joueur - et cela, il faudrait l'essayer pour voir s'il n'y a pas des solutions qui s'en approchent de ce côté - pourrait peut-être changer la dynamique. Si on regarde seulement dans les relations de travail en ce qui regarde l'exploitation, on a des guerres de chapelle entre élus municipaux ou entre élus provinciaux et élus municipaux.

Quant au rôle de caution, je ne pense pas que c'est cela qui se passerait. Je crois que, au contraire, en ayant un usager sur place, l'information circulerait beaucoup plus parce qu'au niveau de l'information et au niveau des conseils d'administration l'information ne sort pas et, même si ce sont des fonds publics qui sont gérés, il y aurait toute une nouvelle dynamique qui se mettrait en branle.

J'invite un autre membre, M. Chartrand.

M. Chartrand: Peut-être un commentaire. Il y a plusieurs éléments que M. Lachapelle vient de dire justement, des exemples qu'on pourrait donner où des usagers ont été pénalisés par des décisions et se sont retrouvés devant un fait, sans avoir peut-être tous les renseignements nécessaires pour pouvoir réagir de la façon la plus juste,

la plus équitable possible. Je pense, par exemple, à un tas de cas qui sont arrivés comme celui de la ligne 12, à Montréal, à l'Île-des-Soeurs; ces gens n'ont même pas été consultés. Du jour au lendemain, l'autobus ne va plus à Montréal, au centre-ville, il va à Verdun; quant au Métropolitain Sud, du jour au lendemain, on enlève 20% ou 22% des services et, quand on veut avoir des chiffres, il faut jouer au détective. Ils nous voient venir et c'est dangereux. "Oh boy!" Ils s'en viennent et ils nous demandent des chiffres; cela va être dangereux.

Il faudrait être sur place, je ne dis pas pour faire renverser des situations, mais au moins pour être informés de ce qui se passe. Dans l'organisme régional de transport, avec la proposition gouvernementale, il va sûrement se passer des tractations, des choses vont se passer. S'il y avait un usager, il pourrait, je ne dis pas faire le chien de garde, mais au moins voir ce qui se passe et s'il y a vraiment des inéquités qui se font, au moins, être au courant de ce qui se passe. On va être encore à l'extérieur et il va falloir supposer qu'il s'est passé telle chose et il va falloir encore jouer au détective pour avoir des informations.

M. Clair: Merci. Mon autre question est plus précise. Vous dites non au métro de surface, oui au train de banlieue et il n'est pas question du métro, alors qu'actuellement il y a des travaux en cours au métro et que vous êtes sûrement au courant du débat sur le métro souterrain de la ligne 5 et sur le métro de surface, ligne 6.

Alors, ma question est la suivante: Est-ce que, si vous en avez contre le métro de surface, la même attitude s'applique au métro? Est-ce que votre objection s'applique même, en ce qui concerne le métro de surface, à la ligne no 6 qui emprunterait une emprise ferroviaire existante? (17 heures)

M. Chartrand: M. Dagenais va répondre à cette question, il a fait des recherches là-dessus.

M. Dagenais: En ce qui concerne le métro, pour les prolongements actuels, il est peut-être un peu tard pour s'opposer et dire: On voudrait que cela s'arrête.

M. Clair: Pour Saint-Michel-Anjou, non.

M. Dagenais: Cela est une information qu'on n'avait pas. Par ailleurs, en ce qui concerne le métro de surface, si on dit non, c'est tout simplement qu'on en a vu les effets à l'étranger, entre autres, l'expérience du BART à San Francisco. Cela nous fait réfléchir beaucoup, car cela a des effets sur l'augmentation des coûts et, finalement, il semble qu'il y a une tendance générale à faire payer cela par les usagers. On se dit

que ce sont des infrastructures qui vont être coûteuses et que c'est nous, en définitive, qui allons être obligés de les payer. Il y a peut-être d'autres types de technologies qui sont à l'essai en Europe, technologies intermédiaires ou technologies moins coûteuses, comme le train de banlieue qui peut faire aussi bien l'affaire et on s'en satisferait beaucoup.

M. Clair: Oui, mais, les trains de banlieue, il y en a deux. Le train de banlieue du CN Deux-Montagnes-Rigaud, c'est déjà réglé, c'est acquis. Il reste celui de Saint-Hilaire. Concernant les autres possibilités vers l'est, notamment, il en reste trois: métro de surface et/ou métro souterrain ou autobus. Ma question est précise: Est-ce que votre objection de principe aux investissements lourds vaut également pour le métro? De façon plus particulière, êtes-vous opposés, oui ou non, à la construction de la ligne de métro de surface no 6?

M. Dagenais: Celle qui se dirige vers l'est.

M. Clair: Oui, celle qui va vers Rivière-des-Prairies et vers Pointe-aux-Trembles.

M. Dagenais: Sauf erreur de ma part, il existe une emprise ferroviaire qui va en direction de Rivière-des-Prairies. D'ailleurs, on pense construire le métro de surface sur cette emprise.

M. Clair: C'est cela.

M. Dagenais: Pour avoir entendu dire des choses concernant le plan qu'on veut préparer en vue d'un métro de surface en direction de Rivière-des-Prairies, cela nous fait frémir un peu. On se demande si cela ne serait pas le gadget de quelques ingénieurs du BTM qui veulent construire quelque chose de faramineux, qui veulent nous entraîner dans on ne sait trop quoi. Par contre, il y a déjà eu un train de banlieue qui a emprunté ce corridor et on se demande ceci: Pourquoi ne pas le remettre en place, ce train de banlieue, et retaper un peu les gares qui se trouvent sur le parcours?

M. Chartrand: M. le ministre, excusez-moi. Il y a eu un train de banlieue jusqu'à Montréal-Nord jusqu'en 1966. Finalement, on se dit: Avant de construire une grosse infrastructure, peut-être que la voie ferrée qui est là, avec quelques améliorations, pourrait faire l'affaire, vu la crise économique. Elle pourrait être prolongée, cela pourrait être celle de Montréal-Nord qui pourrait aller même jusqu'à Repentigny. Il en avait été question. Alors, peut-être que cette

option devrait être regardée plus attentivement au lieu de construire un métro de surface très dispendieux, style BART, tout simplement.

M. Clair: Je vous remercie.

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

M. Bourbeau: M. le Président, je vais tenter d'être aussi bref que le ministre et de me limiter, moi aussi, à deux questions pour ne pas être en reste envers lui. Cependant, je ferai une remarque préliminaire, à savoir que le ministre des Transports est en train de frapper son Waterloo avec la ligne de métro de surface no 6. Il nous annonçait hier sa préférence pour le métro de surface de la ligne no 6 et voilà que, coup sur coup, non seulement le Parti libéral du Québec s'est inscrit en faux contre ce projet, mais hier la CUM, Laval et aujourd'hui le COPEM, qui sont des organismes municipaux ou d'affaires, s'y sont opposés. Voilà maintenant que les usagers également s'y opposent. Alors, je me demande vraiment qui va rester pour soutenir la proposition du ministre. Il va y avoir à peu près seulement le ministre, mais je sais...

M. Clair: Correction, M. le Président. Ce n'était pas la proposition du ministre.

M. Bourbeau: Je sais que le ministre est un homme qui écoute beaucoup et probablement qu'à la longue nous allons réussir à le convaincre, on va continuer d'espérer.

J'ai deux questions, comme je le disais. La première a trait à une déclaration que faisait M. Chagnon tout à l'heure et qui nous disait que les usagers pourraient peut-être éventuellement payer jusqu'à 70% des coûts du transport en commun, si le transport était organisé en fonction des usagers et non pas en fonction des autres partenaires et il a cité les automobilistes, les entreprises, et autres. Il disait que, si c'était fait, les usagers pourraient en retirer une plus grande part des bénéfices. J'ai de la difficulté à voir exactement ce que vous voulez dire par cela parce que, quant à moi, cela m'intéresserait beaucoup de trouver une solution où la grande partie pourrait être financée par les usagers sans que les tarifs augmentent d'une façon exorbitante. Pourriez-vous préciser comment, dans votre optique, un système comme celui-là pourrait fonctionner?

M. Chagnon: D'abord, je voudrais refaire la mise en garde que j'ai faite. J'apprécierais mal que qui que ce soit ici aille reprendre devant la presse ou devant ses électeurs ou je ne sais qui que Transport

2000 et les usagers veulent payer 70% des coûts et qu'on va augmenter demain matin les coûts dans une telle proportion. Cela étant dit, comme je le disais tantôt, à Toronto, les usagers participent dans cette proportion, parce que, d'une part, l'aménagement du territoire permet une meilleure exploitation des réseaux et que les choix de technologie qui ont été faits font en sorte que les coûts d'investissements ou les coûts d'exploitation sont moindres. Cela fait que sur le marché, si je peux dire, on peut se permettre d'avoir un prix X des droits de passage qui, tout en étant acceptable, correspond à une plus grande proportion. On se dit: Si on peut augmenter, selon l'inflation, les coûts du droit de passage, mais en même temps diminuer les coûts d'exploitation et donc augmenter la proportion des usagers, tant mieux.

Quand je parlais des autres bénéficiaires qui profitent, à toutes fins utiles, du transport, je reviens à la question de la circulation. Vous n'êtes pas sans savoir qu'à la CTCUM un mille dans la vitesse commerciale coûte 20 000 000 \$ à la commission et qu'à vitesse comparée Toronto va deux milles de plus à l'heure que Montréal. Donc, à service égal ou à nombre d'autobus égal, on pourrait diminuer derechef de 40 000 000 \$ nos coûts d'exploitation. Pourquoi cela ne s'est-il pas fait? Parce que Montréal ne veut pas implanter de voies réservées, ne veut pas modifier sa politique de circulation pour favoriser le déplacement des autobus, entre autres. C'est ce qu'on veut dire par: On n'est pas prêts à assumer les coûts de services dont bénéficient les autres.

Je pense que M. Dagenais aimerait ajouter quelque chose à ma réponse.

M. Dagenais: M. Bourbeau, je voudrais vous rappeler un petit cas, l'affaire de la station Namur-Blue Bonnets, qui illustre très bien que les politiques de transport en commun ne sont pas toujours à l'avantage des usagers du transport en commun. Si vous connaissez un peu le dossier, cela se passe en 1974 quand Campeau Corporation, qui voulait établir un gros complexe immobilier tout près de Décarie et Jean-Talon, a tout simplement demandé au gouvernement Bourassa, à M. Hanigan de déplacer la ligne de métro pour aller du côté de Décarie. Cela a coûté des millions. On a été pris pour payer ces choses. On pourrait trouver d'autres exemples comme cela.

M. Bourbeau: En pratique, pour être vraiment concret, le transport en commun fait des déficits dans la région de Montréal de l'ordre de 150 000 000 \$; je n'ai pas les chiffres devant moi, mais le coût total est de 275 000 000 \$ à peu près et cela fonctionne avec deux tiers de déficit.

Pensez-vous sérieusement qu'on pourrait trouver suffisamment de mesures concrètes - vous en avez proposé une pour accélérer la circulation dans le centre-ville de Montréal - pour réduire les coûts du transport en commun d'une façon telle qu'effectivement la contribution des usagers, en ne l'augmentant pas - je veux bien faire la réserve que vous avez faite - pourrait couvrir jusqu'à 70% des coûts?

M. Chagnon: Je ne vois pas pourquoi, si Toronto a réussi à le faire, on ne réussirait pas, si tous les partenaires impliqués ont vraiment cet objectif.

M. Bourbeau: Je pense que cela vaudrait vraiment la peine que cette proposition soit poussée plus loin, parce qu'à mon avis c'est la direction vers laquelle on doit s'orienter.

M. Chagnon: MM. Chartrand et Dagenais aimeraient ajouter quelque chose.

M. Chartrand: Ce ne sera pas long. J'aimerais, justement, ajouter une petite chose là-dessus. Dans le Toronto Star du 15 juillet, il y a une photo d'un tramway articulé qui va pouvoir transporter à Toronto - il est en activité depuis quelques semaines - 300 personnes. Il est mû à l'électricité. Quand on parle de tramway, il y en a qui nous prennent pour des farfelus. Quand on pense aux choix technologiques qui ont été faits dans la région de Montréal, que nous constatons que nous sommes pris avec des flottes d'autobus aussi imposantes que celles dont vous avez parlé tantôt et qu'on regarde ce qui se fait ailleurs, on se pose de sérieuses questions, les usagers.

On m'a dit - je n'ai pas les chiffres en main - que, pour à peu près le même nombre d'usagers à la TTC à Toronto, cela coûte la moitié des coûts d'exploitation de la CTCUM. Ce sont des gens qui m'ont dit cela. Je n'ai pas les chiffres en main, mais il semble que c'est véridique. Pour à peu près le même nombre d'usagers, cela coûte la moitié du prix. Donc, quand on voit la Commission de transport de Toronto investir dans des systèmes légers comme cela, qui peuvent transporter 300 personnes dans un véhicule moderne - un tramway, ce n'est pas si ancien que cela - mû à l'électricité, comme si on n'en avait pas au Québec, on se pose des questions. Cela va prendre trois autobus de la CTCUM pour transporter le même nombre de personnes que va transporter un tramway de Toronto. Ils en ont un expérimental qui fonctionne depuis quelques semaines et je parie que, d'ici un an ou deux, ils vont en avoir quelques centaines. C'est pour remplacer les anciens qu'ils ont. On se pose des questions. Ce sont des choix technologiques qui ont été faits, il

y a 25 ou 30 ans, et on en a des répercussions aujourd'hui. Il y a des politiques de circulation à Montréal qui sont fort différentes de celles d'autres grandes villes; on met des parcomètres partout, on encourage l'automobile à outrance.

M. Dagenais: Il y a des choix qu'on pourrait faire demain matin; cela ne coûte absolument rien, ce sont les voies réservées. Selon M. Hanigan lui-même, chaque fois que le réseau des autobus voit sa vitesse réduite d'un mille, cela coûte à la commission de transport 20 000 000 \$. La vitesse commerciale des autobus de Montréal est de deux milles inférieure à celle de Toronto. Je pense qu'avec des voies réservées il y aurait moyen de rattraper cela et d'économiser tout près de 40 000 000 \$. C'est M. Hanigan qui dit cela.

M. Bourbeau: Je pense qu'effectivement il y a certainement des efforts à faire dans ce sens-là, d'autant plus que ce sont des économies qui ne coûtent pratiquement rien à implanter.

Deuxième question. Cela concerne votre recommandation, à la page 26, d'abolir les postes de péage au Québec. Évidemment, cela a fait l'objet récemment de beaucoup de prises de position dans les journaux, de la part de plusieurs groupes. Nous avions hier le président de la Communauté urbaine de Montréal qui recommandait, à l'inverse de ce que vous recommandez, de créer une ceinture de postes de péage à l'entrée de l'île de Montréal et une deuxième ceinture un peu plus loin; je ne sais pas si c'est un genre de ghetto qu'on veut créer autour de l'île de Montréal. Je sais que le ministre des Transports n'a pas l'intention d'abolir les postes de péage puisqu'il les a doublés il y a quelques mois. Je me demandais si vous ne pourriez pas expliciter un peu plus votre pensée là-dessus, parce que je suis pas mal d'accord avec votre proposition, enfin, je la trouve intéressante.

M. Chagnon: D'abord, il faut mentionner que, quand on parle d'élimination des postes de péage, notre position va de pair avec celle concernant les stationnements. À ce moment-là, je ne suis pas certain que vous partagiez l'accord dont vous venez de faire part. Donc, si nous proposons l'élimination des postes de péage, ce n'est pas pour favoriser l'utilisation de l'automobile, mais bien parce que nous considérons que ce n'est peut-être pas la mesure la plus appropriée pour atteindre les objectifs visés par le gouvernement. Les raisons qui sont données là, je pense que cela ne sert à rien de les répéter, ce sont des raisons, à toutes fins utiles, d'inefficacité ou même écologiques. Vous pourrez me relancer si vous trouvez cela

insuffisant, mais, à moins de répéter ce que j'ai dit...

M. Bourbeau: En fait, c'est parce que vous prétendez dans votre mémoire qu'actuellement il en coûte, en carburant volatilisé, une somme de 8 000 000 \$ à 10 000 000 \$ par année pour conserver les postes de péage tels qu'ils sont. Est-ce qu'il n'y a pas aussi d'autres coûts? C'est vers cela que je tendais tantôt; je pensais que vous étiez peut-être pour préciser. Y a-t-il d'autres coûts que la perte en carburant? Par exemple, on parle souvent de l'usure des freins de toutes les voitures qui doivent s'arrêter aux postes de péage, de la congestion sur les autoroutes le matin, du retard. Il y a un coût social au retard qui est causé sur les autoroutes par le fait que les gens qui se déplacent arrivent plus tard à leur lieu de travail; donc, ils doivent partir plus tôt, etc. J'en passe. Est-ce que cela a été comptabilisé? Avez-vous fait des études là-dessus pour voir quel était le coût réel des dépenses directes et indirectes causées par le fait de maintenir des postes de péage à l'entrée des grandes villes?

M. Chagnon: Non, nous n'avons pas évalué d'autres coûts ou d'autres impacts. Je pense que ceux que vous avez mentionnés sont réels et que nous ne pouvons pas les négliger, mais, comme je vous le dis, je pense que la position est utilisée très différemment par les gens qui veulent favoriser le développement de l'automobile et ceux qui, comme nous, considèrent tout simplement que ce n'est pas une mesure nécessairement adéquate. On est conscient que cette position est ambiguë. D'ailleurs, vous remarquerez que nous n'avons pas fait en sorte de nous associer les municipalités de la rive nord ou les gens qui s'opposaient à ces postes de péage, parce que la mesure n'est pas faite pour les mêmes raisons. Donc, c'est pour cela que je maintiens une certaine distance entre les arguments que vous apportez et les nôtres.

M. Bourbeau: Autrement dit, vous êtes d'accord avec moi, mais vous aimez autant ne pas le dire.

M. Chagnon: Non, je suis d'accord avec vous. Ce que je vous ai dit, c'est une médaille qui a deux faces et, quand on prend la médaille, on prend les deux faces.

M. Bourbeau: Je comprends très bien ce que vous voulez dire. Je n'ai pas d'autres questions. En terminant, je tiens à joindre mes commentaires à ceux que faisait tantôt mon prédécesseur et à vous féliciter du travail important que vous avez fait, vous et tous ceux qui vous accompagnent. Pour l'avoir lu, je pense que votre mémoire

contient une foule de recommandations très intéressantes. Même si, sur certains points, nous ne partageons pas toujours votre point de vue, sur bien des points, par exemple, la question du contrôle des coûts, la question de l'efficacité du transport en commun, on est vraiment sur la même longueur d'onde et votre président est au courant des efforts qu'on a pu faire dans le passé pour tenter d'arriver à ce but. Je pense que, si l'on se donne la peine d'étudier attentivement vos recommandations, il y a bien des choses qui pourraient être mises en vigueur rapidement et qui auraient pour effet de rentabiliser le transport en commun et peut-être même de l'améliorer dans la région de Montréal. Merci.

M. Chartrand: Nous avons la continuation du deuxième et du troisième blocs. Est-ce qu'on peut passer immédiatement à cette partie? Il y a d'autres questions peut-être?

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

M. Rodrigue: Ma question a trait à votre position concernant les dépenses d'immobilisations par le gouvernement. Vous dites que le gouvernement devrait assumer le coût entier des dépenses d'immobilisations. Je n'ai pas vu dans votre mémoire si vous en traitiez, mais vous saurez me le dire. Est-ce que vous reconnaissez tout de même un rôle aux municipalités sur les territoires desquelles ces immobilisations seraient réalisées? Est-ce que vous leur reconnaissez un rôle dans la décision de réaliser ou non ces immobilisations? C'est une chose de dire: On va construire, au coût de tant de dizaines millions, des infrastructures coûteuses, mais cela peut être une charge très importante et même parfois exorbitante pour une municipalité ou pour un ensemble de municipalités d'avoir à supporter les coûts d'exploitation et d'entretien de ces immobilisations et de ces équipements une fois qu'ils sont en place. Dans votre esprit, est-ce que ces immobilisations, payées entièrement par le gouvernement, devraient tout de même requérir l'accord de la municipalité ou du groupe de municipalités concernées avant d'être réalisées?

M. Chartrand: M. Dagenais va vous répondre.

M. Dagenais: En ce qui concerne les infrastructures de transport rapide, on dit dans le mémoire que la construction des infrastructures devrait être à la charge du gouvernement provincial, et l'entretien.

Une voix: Et l'entretien.

M. Dagenais: C'est parce que là on va peut-être jouer un mauvais tour aux municipalités, à long terme. On construit des choses, ce sont des infrastructures qui vont vieillir; qui les entretiendra et qui les remplacera éventuellement?

En ce qui concerne le rôle des municipalités, si éventuellement le gouvernement du Québec décidait d'opter pour le métro de surface et que les municipalités n'en voulaient pas, pour toutes sortes de raisons, il y aurait peut-être lieu de penser à un mécanisme où il y aura moyen de concilier les intérêts; le mécanisme est à trouver.

M. Rodrigue: Quand vous parlez de l'entretien, c'est-à-dire que le gouvernement assumerait à la fois le coût de l'immobilisation et les coûts d'exploitation et d'entretien à 100%?

M. Dagenais: L'entretien physique des équipements.

M. Rodrigue: Mais les coûts d'exploitation, le paiement des salaires, enfin tout cela?

M. Chagnon: J'aimerais apporter une précision ici. Justement, l'équilibre que nous prétendons vouloir créer, c'est de dire: Au Québec, on assume les coûts et l'intérêt que pourront avoir les municipalités pour tels ou tels choix technologiques est justement au niveau des coûts d'exploitation. Si Québec, pour quelque raison, veut faire un supermétro et qu'on évalue que les coûts d'exploitation sont exorbitants par rapport à un service d'autobus, les municipalités vont dire: On vous remercie quand même pour votre cadeau, mais cela va nous coûter trop cher pour l'entretenir. À ce moment, c'est là que va entrer en force la participation des municipalités; donc, elles auront, à l'intérieur d'un OTR éventuel, la possibilité de dire oui ou non, on n'embarque pas. Ce qu'on met de l'avant, nous, c'est qu'on veut que cela soit clair: qui paie quoi et pourquoi.

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

M. Bissonnet: M. le Président, une question très brève. Vous avez parlé tantôt de la ville de Toronto. Il y a eu un débat à la communauté urbaine en 1978 sur les coûts d'exploitation des deux commissions de transport et sur les bénéfices des usagers vis-à-vis de ces deux commissions. Est-ce que vous avez pris connaissance des documents, à l'époque, relativement à ces deux études? Je me demande si le ministère, l'adjoint parlementaire pourrait vérifier cette étude qui démontre hors de tout doute qu'il y a un manque administratif très important

au niveau de la CTCUM. Est-ce que vous avez pris connaissance de ces études? Première question.

Je vais poser la deuxième tout de suite pour ne pas avoir à y revenir. Est-ce que vous avez étudié également, vu que vous êtes un organisme qui a des membres à travers le Canada, le bénéfice pour les usagers, des correspondances? À titre d'exemple, à Vancouver, il y a une correspondance qui est valable pour quatre heures pour celui qui prend le transport en commun. Il peut, avec la même correspondance, reprendre le même autobus en direction inverse, si vous voulez. Sa correspondance vaut pour quatre heures. Et pour les coûts, à Vancouver, on parle de 30 \$ par mois pour la carte avec une ristourne de 50% et le prix est de 0,75 \$ pour quelqu'un qui n'a pas de carte, de CAM. Est-ce que vous avez étudié les principales villes et avez-vous des propositions de solution en ce qui a trait, par exemple, à la CTCUM, au titre de la correspondance qui pourrait encore faciliter davantage l'accès aux usagers du transport en commun?

M. Dagenais: Je répondrai à votre première question concernant l'étude à laquelle vous faites allusion. Je l'ai entre les mains. Malheureusement, je l'ai regardée en biais et rapidement. Je n'ai pu étudier à fond la situation de Toronto comparée à celle de Montréal. Il semble qu'il y ait des choses passablement intéressantes dans cette étude.

M. Bissonnet: Quant à la correspondance?

M. Chartrand: En ce qui concerne la correspondance, j'ai quand même voyagé beaucoup. À Vancouver, je n'ai pas eu l'occasion de visiter très bien le réseau depuis plusieurs années, mais il me semble qu'à Montréal on manque d'idées nouvelles, on manque de marketing, on manque d'idées pour attirer davantage les usagers. Naturellement, les administrateurs disent que déjà les infrastructures sont utilisées au maximum aux heures de pointe. D'accord, et ils ne veulent peut-être pas amener plus d'eau au moulin; il y a déjà suffisamment d'usagers aux heures de pointe. Nous n'avons pas eu encore l'occasion de faire des études très poussées dans ce domaine. Nous avons souvent eu à défendre les usagers dernièrement dans bien des cas et nous avons déjà fait beaucoup d'études, comme celle qui a paru dans la revue *Ma caisse* parlant des coûts de l'automobile par rapport au transport en commun.

À première vue, lors des visites que j'ai pu faire, ce que j'ai pu constater par des observations, soit aux États-Unis, soit au

Canada, c'est qu'arrivent dix, quinze, quelquefois vingt ans en avant de nous avec de nouveaux concepts dont on entend parler ici mais à Montréal, on n'est jamais capable... Je pense, par exemple, à Chicago. J'y suis allé cet été et j'ai vu de nombreux autobus articulés. À Montréal, cela fait longtemps qu'on en entend parler, mais cela ne se réalise pas. Il y a beaucoup de villes qui reviennent aux autobus électrifiées pour diminuer les coûts d'exploitation, la durée d'un autobus électrifié étant de dix à quinze ans supérieure à celle d'un autobus conventionnel, au diesel. Il y a toutes sortes de choses qui se passent partout et il me semble que dans la région de Montréal, sans pouvoir vous donner des exemples très précis et des chiffres, on manque de quelque chose. D'abord, il n'y a pas d'esprit régional dans le domaine du transport. Tout le monde tire la couverture de son bord. Finalement, il se passe peu de choses pour inciter...

J'entendais mes collègues parler de Sherbrooke, pas besoin d'aller à Toronto. Ils ont sorti un laissez-passer à Sherbrooke. Il y a quelques années, le transport en commun, c'était une farce, il n'y en avait presque plus. Aujourd'hui, vous avez sûrement vu la revue les affaires qui a paru le 18 septembre, cela fait déjà près d'un mois. Bien, mon Dieu, c'est extraordinaire; Avec une carte au porteur - donc, c'est une idée de marketing, dans le fond - on a monté l'achalandage en trois ans de 700%. Vous allez me dire qu'il n'y avait pas grand-monde, mais, quand même, ces gens viennent de quelque part, à Sherbrooke. Il y en a sûrement qui laissent leur automobile à la maison. Il y a des gens à Sherbrooke qui, grâce à ce service, ne sont pas obligés de s'acheter une deuxième et une troisième automobile. Ils vont en garder peut-être seulement une. Cela coûte peut-être quelque chose aux contribuables de Sherbrooke, mais pas tant que cela. Au moins, les coûts du transport vont être diminués pour ces gens parce qu'ils n'auront pas à acheter, finalement, une deuxième et une troisième voiture dont on connaît les coûts.

Alors, imaginez-vous, justement, sur des revenus de 5 400 000 \$ en 1981, la CMTS en a tiré 63,8% des usagers, 31,7% du gouvernement québécois et seulement 4,3% de la municipalité. Donc, cela veut dire que les usages payent à peu près 65%, le gouvernement du Québec, 32% et les municipalités, 4%. Alors, vous voyez que les usagers payent environ 60% des coûts, mais il y a beaucoup d'usagers qui s'en servent. Je suis certain, même si le gouvernement du Québec contribue, si les municipalités contribuent et si les "payeurs de taxes" contribuent dans une faible proportion, que c'est très rentable pour la municipalité de Sherbrooke. J'ai rencontré les gens de l'administration municipale, il y a quelques

semaines, à la suite des problèmes de Via Rail avec le train de Sherbrooke et ils me disaient: Nous, à Sherbrooke, on a pris nos affaires en main. On a un système d'autobus extraordinaire dans notre ville. Le gouvernement fédéral se plaît à nous enlever des services. Eux autres font exprès pour nous enlever nos services. Ils n'ont fait aucun effort, tandis qu'eux, on voit qu'ils ont vraiment fait des efforts. C'est dans cette optique, je pense, qu'il faudrait agir à Montréal, avoir un peu plus d'idées de faire des efforts de promotion. Alors, c'est là-dedans qu'on veut se diriger, nous aussi, dans l'avenir.

M. Bissonnet: J'ai juste une question additionnelle. J'ai bien compris qu'il y avait certaines difficultés avec la CTCUM quant à innover et à faire des voies réservées pour les autobus. Évidemment, il y a eu une loi 46 qui a été adoptée; il y aura des périodes de questions au niveau du conseil de la communauté urbaine. Alors, j'espère que, dès que cette loi sera en vigueur, vous utiliserez ce tribunal pour saisir l'opinion publique de vos revendications.

M. Chartrand: C'est fait, monsieur. Je ne voudrais pas vous interrompre. On a déjà fait cela et on a reçu une réponse que je trouve tout à fait incohérente. Finalement, ce n'est pas une réponse. On explique que déjà les "Défense de stationner" sur les grandes artères aux heures de pointe sur les grandes rues à Montréal, cela fait comme des voies réservées. Nous, on s'inscrit en faux contre cela. Réellement, qu'il y ait sur certaines rues des "Défense de stationner à l'heure de pointe", cela ne veut pas dire qu'il n'y aura pas des autos qui vont se stationner là; ce n'est pas du tout cela une voie réservée pour autobus. On constate, finalement, que la ville de Montréal n'est tout simplement pas intéressée à avoir des politiques de circulation et ils font même des saillies dans les rues qui rendent la vie des chauffeurs d'autobus misérable, cela, je peux vous le dire. Ils nous l'ont dit.

Mme Harel: M. le Président, me permettez-vous de soulever un point? Je vois que mes collègues de l'Opposition sont munis de la revue Ma caisse dont vous venez de parler. Est-ce qu'on pourrait en avoir? Ah bon! Elle est à l'intérieur. Vous allez m'en donner une, parce que je n'en ai pas à l'intérieur.

Le Président (M. Boucher): M. le député de Beauharnois, vous avez demandé la parole, mais je constate que vous n'êtes pas inscrit aujourd'hui à la commission.

Des voix: Consentement.

M. Lavigne: Je vais essayer de respecter le règlement. Je sais que je ne suis pas inscrit à la commission, que je ne suis pas membre de la commission, mais je vais demander un consentement à la commission.

Le Président (M. Boucher): Alors, il y a consentement?

Des voix: Consentement.

M. Lavigne: Je savais que vous étiez pour me l'accorder, mes chers amis. Par ailleurs, j'utiliserai mon droit de parole après le prochain bloc qui sera présenté bientôt, parce que je voulais parler des villes satellites et je pense que c'est dans le prochain bloc. Donc, ce sera à la suite de ce bloc.

Le Président (M. Boucher): Alors, est-ce qu'on est prêt à passer au deuxième bloc? Je vous ferais remarquer que le premier bloc a duré une heure et vingt-cinq minutes; multiplié par quatre, cela fait tard ce soir.

M. Chartrand: Nous allons être très concis.

Le Président (M. Boucher): Alors, je demanderais que l'on fasse un maximum d'efforts pour synthétiser les interventions, sans priver personne de son droit de parole.

M. Chartrand: Nous allons faire des efforts dans ce sens, M. le Président. Je tiens à vous présenter M. Todd Sloan. M. Todd Sloan est membre de Transport 2000 et il a étudié toute la question - avec moi-même d'ailleurs - de la proposition gouvernementale en ce qui a trait à la desserte des villes situées à l'extérieur de l'organisme régional de transport. Pour nous, c'est une très grande préoccupation. Alors, je vais laisser M. Sloan vous parler de notre proposition, de notre point de vue là-dessus. M. Todd Sloan, de Saint-Jean.

M. Sloan (Todd): Je vais être bref dans mes commentaires, étant donné que les deux présentations qui me suivront vont, je pense, souligner mieux que je ne le pourrais les problèmes causés aux villes satellites par les propositions du gouvernement. Grosso modo, l'effet de la proposition du gouvernement, c'est une non-proposition, l'absence d'une proposition et plutôt l'abandon effectif non seulement des usagers des territoires qui sont maintenant inscrits sous le territoire D, mais de leurs municipalités aussi. La proposition laisserait les usagers sans aucune assurance d'existence continue d'un service essentiel. Ce service s'est, à plusieurs endroits dans ce territoire qui a des problèmes spécifiques, détérioré depuis longtemps à cause d'un

manque de planification et de développement sain des réseaux de transport en commun.
(17 h 30)

Les usagers devraient, selon la proposition, dépendre de la bonne volonté des services de l'entreprise privée qui n'a pas montré, dans ces territoires, une capacité à bien desservir les besoins de la population. On sera peut-être soumis, même si on maintient des services, à des augmentations continues de tarif, des coupures de services et cela, selon la proposition, sans aucun devoir de la part de nos gouvernements, aux deux niveaux, de nous protéger des effets de cette détérioration continue. Les gouvernements n'auront aucun devoir de participer, avec les usagers, à un processus de planification et de développement qu'il nous faudra pour régler les problèmes spécifiques existant dans ce territoire.

Comme vous le verrez dans notre mémoire, nous avons trois points à souligner en ce qui concerne le territoire D. Le premier, c'est qu'une définition réaliste des besoins des villes satellites autour de Montréal n'est pas faite au moyen d'un outil statistique, c'est-à-dire que la région de recensement métropolitaine est un outil du gouvernement fédéral qui n'a pas les mêmes buts que devrait avoir une proposition sur le transport en commun. Il se peut que le concept RMR soit meilleur en ce qui concerne Toronto ou Vancouver où le territoire du milieu bâti est plus grand. Le RMR ne considère pas la situation spécifique autour de Montréal, entre autres, l'existence, à quelques kilomètres de Montréal, de plusieurs villes satellites.

Pour gagner un peu de temps, j'aimerais citer à titre d'exemple, si on parle du concept RMR, la ville de Saint-Jean. Selon les statistiques dont s'est servi le ministère, 5% de la population de Saint-Jean vont vers Montréal pour travailler, mais 11% de la population de Saint-Jean utilisent le transport en commun au moins une fois par semaine. Cela veut dire que jusqu'à 6,2% n'utilisent pas quotidiennement le transport en commun ou ne l'utilisent pas pour aller au travail, soit 60% de la population voyageuse. Si ces chiffres ne sont pas vrais, cela veut dire que l'utilité de RMR n'est pas exacte pour nos fins. Mais, si ces chiffres sont vrais, cela veut dire qu'utiliser seulement des chiffres sur la population de travailleurs ne satisfait pas les besoins de Saint-Jean en ce qui concerne le transport en commun. Cela ne rencontre pas les besoins de 60% de notre population voyageuse qui va à Montréal pour d'autres fins, aussi importantes que d'aller travailler.

On voit d'autres lacunes si on parle du concept statistique qu'on a utilisé. Si on parle d'individus qui utilisent le transport en commun, à Saint-Jean, on a presque 9000 personnes qui l'utilisent au moins une fois

par semaine, comparé à 500 à Vaudreuil, 2000 à Terrebonne, 4000 à Châteauguay, 2000 à Repentigny, toutes des villes qui font partie du territoire C, qui font partie de l'ORT, selon la proposition. On voit aussi que 11,2% de la population de Saint-Jean utilisent le transport en commun, comparativement à 8,9% à Vaudreuil, 11% à Deux-Montagnes, 12% à Sainte-Thérèse. Ces villes font aussi partie de l'ORT. Il y a un achalandage de 5000 personnes par semaine à Saint-Jean, comparativement à 2500 à Laprairie, presque 4000 à Repentigny, 3000 à Sainte-Thérèse, encore des villes qui font partie de l'ORT.

Si on parle de distance par rapport à Montréal, Saint-Jean se trouve à 30 kilomètres de Montréal, comparativement à 30 kilomètres entre Chambly et Montréal, 60 kilomètres entre Vaudreuil et Montréal et jusqu'à 70 kilomètres entre Deux-Montagnes et Montréal. Là encore, ces trois villes font partie de l'ORT, selon la proposition.

Si on parle d'un potentiel d'usagers, on voit qu'il y a, par semaine, 86 000 déplacements vers Montréal. Donc, c'est un potentiel énorme d'usagers du transport en commun, comparativement à 44 000 à Sainte-Thérèse, 58 000 à Châteauguay et 28 000 à Vaudreuil. Encore là, ces villes font partie de l'ORT.

Les chiffres ne comprennent pas l'accessibilité à Montréal par les autoroutes majeures, dont deux qui relient Saint-Jean et Montréal. Les chiffres ne prennent pas en considération le taux d'augmentation de la population de Saint-Jean comparativement à celle de Montréal. Donc, on ignore le potentiel de Saint-Jean comme centre de main-d'oeuvre, dans le bassin de main-d'oeuvre de la région de Montréal. Il continue de croître, si on parle de sa population. Alors, ce sont quelques aspects où le concept statistique utilisé par le ministère ne répond pas au besoin d'une définition réaliste du territoire de l'ORT.

La proposition ne considère pas, non plus, la relation spéciale qui existe entre certaines villes satellites et Montréal, des villes qui, peut-être, seraient laissées en dehors de l'ORT même avec une meilleure définition de ce territoire. Il serait regrettable que le gouvernement ne reconnaisse pas cette relation spéciale entre ces villes et Montréal. Notre recommandation serait de rationaliser cette relation d'une manière qui considère les besoins des usagers, des municipalités et du gouvernement et leurs responsabilités en ce qui concerne un service qui devient, dans une période de crise économique, de plus en plus essentiel pour les individus.

En ce qui concerne les villes satellites et une redéfinition de l'ORT, notre but essentiel est qu'il y ait une considération de la part des villes, du gouvernement et des

usagers des vrais besoins des villes satellites en ce qui concerne le développement et la tarification d'un système de transport en commun. On veut reconnaître, les trois parties ensemble, qu'il y a des problèmes qui existent. On ne veut pas faire comme semble l'avoir fait le ministère avec sa proposition; on ne choisit pas de résoudre ces problèmes en les mettant à la poubelle.

Je vais maintenant céder la parole à Claire Ducharme, qui va expliquer un peu la situation de Saint-Jean-sur-Richelieu.

Mme Ducharme (Claire): Le Regroupement du transport en commun du Haut-Richelieu regroupe les usagers du transport en commun vers Montréal et les usagers du transport en commun local. Nous habitons principalement les municipalités de Saint-Jean-sur-Richelieu et de Saint-Luc. Des milliers d'usagers nous ont donné leur appui quand nous avons protesté contre les coupures de service local et des milliers d'autres nous ont appuyés quand nous sommes opposés aux coupures de la CTRSM sur la ligne Saint-Jean-Montréal. La présente proposition du gouvernement risque fort de nous faire perdre encore plus. C'est ce que nous expliquons dans les premières pages de notre mémoire.

Pour résumer, je vous donne le contenu de notre position que vous retrouverez à la page 5 et aux suivantes. Attendu qu'on nous a classés dans le territoire de service D plutôt que C; attendu que l'agglomération urbaine de Saint-Jean est dans une zone limitrophe à plusieurs égards; attendu que cette classification ne semble pas avoir été suffisamment étudiée, en ce qui nous concerne; attendu que nous serions classés dans le territoire de service C, selon la définition de territoire de recensement retenue par d'autres grands centres urbains pour l'organisation de leur système de transport en commun; attendu que nous répondons aux critères de l'ancienne définition du territoire de recensement (important marché du travail, zone importante de voyages quotidiens, accès rapide et facile, important taux de croissance de la population); attendu qu'à cause de cette exclusion les usagers sont appelés à payer 100% des coûts; attendu que le service proposé ne semble pas s'orienter vers une amélioration; attendu que les municipalités n'auront aucun pouvoir décisionnel si elles ne s'impliquent pas financièrement; attendu que ces municipalités pourraient ne pas s'impliquer financièrement et que, face à cette alternative, l'ORT ou un entrepreneur privé déciderait unilatéralement pour nous; attendu que les conseils locaux de transport des territoires A, B et C ont, en plus de leurs responsabilités locales, une participation aux responsabilités au niveau régional; attendu

que nous avons des propositions concrètes à émettre au niveau de la restructuration du transport en commun, tant local que régional; attendu que la clientèle potentielle qui se déplace vers Montréal est appelée à s'accroître; attendu qu'une planification complète du transport en commun s'impose au niveau local et régional et ce, à l'intérieur de notre agglomération; attendu que, pour organiser un système de transport en commun adéquat, des expériences doivent être tentées et des études entreprises; attendu que le conseil municipal de Saint-Jean a décidé d'entreprendre une étude sur le transport en commun local; attendu que le gouvernement économise des sommes importantes d'argent en nous excluant de la zone subventionnée;

Nous proposons, comme première possibilité, l'intégration des villes Saint-Jean et Saint-Luc au territoire de service C. Nous proposons comme deuxième possibilité, si la première est refusée, la formation d'un conseil local composé de représentants des municipalités et de représentants d'usagers. Nous proposons que l'on donne à notre conseil local les pouvoirs de négocier avec l'ORT ou avec les compagnies privées les services qui nous conviennent, tant au niveau local que régional. Nous proposons que le gouvernement, à défaut de nous intégrer au territoire de service C, investisse une partie des montants économisés pour nous aider à organiser le transport en commun local et régional. Nous proposons que le conseil local et régional soit formé d'ici la fin de l'année 1982. Nous proposons que ce conseil planifie et entreprenne les démarches nécessaires visant à tenter de nouvelles expériences de transport en commun dans les plus brefs délais, tant au niveau local que régional; Nous proposons qu'aucune détérioration du service ou changement au profit de compagnies privées ne soient faites avant que le conseil local ne soit mis sur pied et qu'il ait eu le temps de faire les recommandations appropriées. Nous proposons que l'étude envisagée sur le transport en commun local pour la municipalité de Saint-Jean soit étendue à l'agglomération urbaine de Saint-Jean, en tenant compte, bien sûr, du transport régional, incluant le transport express vers Montréal. Nous proposons que le gouvernement s'implique dans le financement de cette étude. Je vous remercie.

M. Chartrand: Merci. Maintenant, je vous présente la dernière intervenante dans cette partie, Mme Nicole Gendron, représentante du Comité des usagers du transport en commun de Beauharnois.

Ce comité a été formé de résidents de Beauharnois à la suite de la visite des fonctionnaires du COTREM à Beauharnois. D'ailleurs, cette réunion a été des plus réussies et les citoyens ont vraiment compris

qu'ils étaient exclus du fameux ORT. Ils ont réagi et ont formé un comité et nous les avons aidés à cet égard. Mme Gendron va vous présenter un résumé de son mémoire. Merci.

(17 h 45)

Mme Gendron (Nicole): Nous avons pris connaissance du projet de réforme du transport en commun de la région métropolitaine. Ce projet désavantage de façon significative la ville de Beauharnois et ses environs. Au nom des usagers de ce service, résidents de la région de Beauharnois, nous voulons expliquer à cette commission pourquoi il est important de réviser ce projet pour ce qui concerne notre localité.

Nous croyons qu'en cette période de crise énergétique la réforme devrait améliorer, partout en province, le transport en commun plutôt que d'organiser sa dégradation. Nous croyons que c'est le droit de tous de pouvoir circuler facilement et librement dans toute la province. Dans ce sens, la réforme devrait faciliter à tous l'accès au transport en commun, le transport de l'avenir.

Favoriser Montréal au détriment des petites villes satellites. Si nous avons bien compris le sens de la réforme que veut faire le gouvernement, on veut mettre un frein à l'étalement urbain qui a commencé au début des années soixante et qui a formé des villes de banlieue comme Châteauguay ou Brossard. On est, en fait, bien d'accord avec cette idée, mais Beauharnois n'est pas une ville de banlieue. Beauharnois possède ses propres industries. Beauharnois est une ville dense. Pourquoi alors pénaliser notre ville? Veut-on aider Montréal pour augmenter le déficit de la ville de Beauharnois? Les usagers ont des raisons sérieuses pour voyager. Les voyageurs qui quittent Beauharnois chaque jour pour aller vers Montréal ou Valleyfield le font pour des raisons spécifiques et sérieuses. Les inciter à déménager dans la métropole en employant des moyens quasi coercitifs les atteindra dans leur personne et contribuera à abaisser leur qualité de vie.

Il y a, chaque jour, 200 personnes qui prennent l'autobus vers Montréal ou vers Valleyfield. Réduire les services de transport ou augmenter les prix aura un impact négatif considérable sur la population de Beauharnois et des environs parce qu'à Beauharnois le service d'autobus est un service essentiel pour plusieurs clientèles. Nous allons vous en donner un aperçu dans les lignes qui vont suivre.

La majorité des voyageurs sont des femmes. S'il y a quelque chose de particulier à Beauharnois, c'est qu'une majorité des passagers qui vont vers Montréal sont des femmes. En effet, Beauharnois, ville industrielle, n'offre de façon générale des emplois qu'à des personnes pouvant travailler

dans l'industrie lourde, soit les hommes. Les débouchés pour les femmes dans la région sont très rares. C'est pourquoi, dès qu'un deuxième salaire est nécessaire dans un foyer, c'est vers Montréal que les femmes doivent chercher.

Le voeu du gouvernement de voir ceux qui travaillent à Montréal aller résider à Montréal est tout à fait irréaliste dans ces cas, car souvent le revenu principal des familles est celui des hommes qui, eux, travaillent dans la région de Beauharnois. La dégénérescence du service ne fera alors que priver les ménages de revenus essentiels.

Il y a les étudiants. Beaucoup d'usagers des services de transport en commun sont des étudiants qui doivent se rendre ou à Valleyfield ou à Montréal vers les cégeps ou vers les universités. Ces étudiants n'ont habituellement pas les moyens de se payer un logement en ville. Voyager 30 à 40 milles par jour n'est pas énorme et c'est beaucoup plus économique. Réduire les services ou augmenter les prix aurait sur cette clientèle un effet désastreux.

Il y a les malades et les personnes âgées. Les malades et les personnes âgées n'ont habituellement pas d'auto. Ils ont souvent des traitements médicaux à recevoir dans des hôpitaux de Montréal où sont centralisés les médecins spécialistes. Souvent, ces personnes prennent l'autobus. Une réduction des services ou une augmentation des prix ne ferait que rendre leur vie plus difficile.

Services gouvernementaux. Beauharnois est une ville-sandwich, une ville prise entre deux villes plus grosses. À part le CLSC et le bureau de poste, la ville de Beauharnois n'a pratiquement aucun service gouvernemental. Par exemple, le bureau de l'assurance-chômage est à Châteauguay, de même que le bureau de l'aide sociale. Pour ce qui est de l'aide juridique et du Centre de main-d'oeuvre du Québec, ils sont situés à Valleyfield. L'importance d'un bon service d'autobus est essentielle pour ceux qui veulent utiliser les services gouvernementaux provinciaux ou fédéraux.

L'unité des familles est en cause. La majorité des familles habitant la région de Beauharnois ont une bonne partie de leur parenté qui habite Montréal et sa région immédiate. Il est essentiel que toute la région métropolitaine soit bien pourvue en transport en commun. Cela est d'autant plus important que la crise de l'énergie incite les citoyens à utiliser davantage le transport en commun.

Les loisirs. Une grande partie des citoyens de Beauharnois vont à Montréal pour leurs loisirs. Il n'y a qu'une seule salle de cinéma à Beauharnois et le moins qu'on puisse dire, c'est que les films manquent de variété. Pour les spectacles, les sorties, c'est Montréal. Sans transport en commun, il y

aurait une grosse carence dans les loisirs des citoyens de la région.

Organisation du transport. C'est à Montréal que sont situés tous les terminus des différents moyens de transport collectif: train, autobus, avion. Pour se rendre à ces terminus, il faut des moyens. Si on veut aller à New York ou à Québec, il faut qu'on passe par Montréal. Une réduction de la qualité du service diminue notre droit de nous déplacer et c'est un droit fondamental.

Disparité. Le projet gouvernemental risque d'accentuer les disparités régionales. Il n'y aura que les régions riches qui pourront se payer de bons services d'autobus. Beauharnois, qui fut, vers les années soixante une ville florissante, régresse depuis. Beauharnois, en perdant un service d'autobus convenable, ne fera que régresser davantage et cela nous paraît inadmissible.

Gestion du service. Déjà le service a des carences. Les usagers de Beauharnois sont forcés bien souvent de se contenter des places debout, car, qu'ils viennent de Montréal ou de Valleyfield, les autobus arrivent souvent déjà pleins à Beauharnois. Il y a aussi d'énormes pertes d'énergie et de temps à transporter les autobus du garage situé à Montréal jusqu'au point de départ du trajet. Régulièrement, des autobus vides circulent toutes portes fermées tandis que les usagers attendent sur le bord de la route. On pourrait beaucoup économiser si ce problème était résolu.

Nos revendications. Nous, usagers du transport en commun, résidant dans la région de Beauharnois voulons que, compte tenu de la crise énergétique, les moyens de transport en commun soient davantage accessibles; qu'il y ait un moratoire de deux ans afin de permettre d'étudier réellement les besoins des usagers et des municipalités situées dans le corridor Montréal-Valleyfield avant de faire quelque changement dans notre service d'autobus; qu'on inclue Beauharnois dans les enquêtes origine-destination, ce qui n'est pas fait à l'heure actuelle; que la zone de Beauharnois devienne une zone C, une municipalité hors territoire participante, afin que le déficit du transport en commun soit subventionné par les gouvernements municipaux et provincial; que le service de transport Beauharnois-Valleyfield soit amélioré, surtout le matin (actuellement, le service n'est pas adéquat pour les résidents de la région travaillant à Valleyfield); que la circulation sur le pont Mercier soit améliorée pendant les heures de pointe en réservant une voie du pont Mercier pour les autobus et le voiturage.

En terminant le chapitre sur nos revendications, nous voudrions vous informer que nous endossons les mémoires de Transport 2000 à cette même commission.

En conclusion, nous savons que la population de Beauharnois nous soutient dans

nos demandes. Déjà, des contacts ont été pris avec la municipalité et le maire, Paul-Émile Francoeur, a déclaré qu'il travaille à garder le meilleur service d'autobus pour Beauharnois. La ligue des citoyens de Beauharnois fait des pressions dans le même sens. La séance d'information du 30 août à Beauharnois a été à peu près la plus grosse de la tournée d'information sur la réforme du transport en commun. Cela indique l'intérêt de la population pour ce service essentiel. Notre comité est organisé à Beauharnois sur une base permanente et nous sommes prêts à recevoir vos enquêteurs afin de leur expliquer la situation. Nous ne voulons pas perdre ce que nous avons. Nous voulons, au contraire, l'améliorer. Le transport en commun, c'est le transport de l'avenir. Ce serait régresser que le laisser dégénérer.

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

M. Clair: M. le Président, je voudrais féliciter les gens de ces trois régions, c'est-à-dire, en particulier, deux sous-régions et tout le territoire D, de s'être intéressés à la question du transport en commun. Je suis fermement persuadé, pour ma part, que la meilleure façon de faire la promotion du transport en commun dans les villes satellites, dans toute la région, la périphérie de Montréal, c'est certainement que les usagers sensibilisent l'opinion publique et leurs élus, notamment, à toute la problématique du transport en commun.

M. le Président, je ne formulerai pas de questions comme telles. J'essaierai, cependant, de faire trois brefs commentaires. J'ai des collègues, qui sont membres de la commission ou intervenants, qui se chargeront de poser des questions sur chacun des trois mémoires qui ont été présentés. En ce qui concerne la desserte des municipalités situées en dehors du territoire de l'organisme régional de transport, la principale remarque, finalement, est de nous reprocher de nous être basés sur une zone statistique, la région métropolitaine de recensement de Montréal. Je dirai là-dessus qu'il y a place pour des discussions. Nous avons examiné plusieurs possibilités et il nous est apparu que c'était l'hypothèse de départ la plus réaliste, compte tenu d'un certain nombre d'avantages, notamment quant aux statistiques, justement, de la population dans cette région. On avait là une source de données intéressantes. D'autre part, cela recouvrait à peu près le territoire bâti de la grande région de Montréal. On y a vu des avantages, mais ce n'est pas une hypothèse définitive et irrévocable. Il sera possible, si on nous convainc de cela, d'ajouter ou de retrancher des municipalités de cette région.

En ce qui concerne la région de Saint-

Jean-sur-Richelieu et de Beauharnois, vous me permettez de faire le commentaire suivant. Vous savez, nous en sommes venus, par exemple avec les factures de Métropolitain Sud, à des problèmes graves, avec des poursuites devant les tribunaux et une contestation. Si le gouvernement avait adopté une loi qui amenait les municipalités à contribuer au transport en commun, c'est parce qu'il y croyait, à la possibilité d'amener une contribution de ces municipalités au transport en commun. Or, cette volonté d'organiser le transport en commun n'a pas semblé être partagée et il y a une partie de la démarche à l'égard des autorités municipales qui ne peut pas être faite par le gouvernement. Le gouvernement peut rendre disponibles des programmes. Dans ce cas-là, il était même allé plus loin: il avait forcé, à toutes fins utiles, une contribution des municipalités. Comme ce sont des personnes élues au même titre que celles qui sont présentes devant vous aujourd'hui, je pense que c'est beaucoup la responsabilité des résidents de chacune de ces municipalités de faire la promotion nécessaire du transport en commun auprès de leurs autorités municipales.

Je vous souligne, par exemple, selon les renseignements dont on dispose, que Saint-Jean refuse toujours de payer la quote-part, que la municipalité n'aurait pas encore payée présentement. Sur cette question-là, donc, je pense qu'il y a un travail de sensibilisation qui doit être continué auprès des élus municipaux. Cependant, quand on propose tant à Beauharnois qu'à Saint-Jean-sur-Richelieu d'aller vers le transport en commun privé, cela ne veut pas dire qu'on n'a pas de proposition, ça ne veut pas dire qu'on souhaite une détérioration du service. Mais, la politique étant l'art du possible, les finances publiques permettant de faire un certain nombre de choses et ne permettant pas d'en faire un certain nombre d'autres, nous avons analysé la situation et en sommes venus à la conclusion qu'il était possible d'avoir un service satisfaisant, peut-être même amélioré dans certains cas, avec des transporteurs privés. Je prends les chiffres que madame donnait tantôt en ce qui concerne Beauharnois. Avec 200 usagers quotidiens, cela fait, si je compte bien, sur sept jours, 1400 passagers qui transitent vers Montréal, avec un service public déficitaire, problématique, qui s'en va, si ça continuait comme ça, irrémédiablement vers l'abandon du service.

Je vais prendre l'exemple de ma propre ville. Je ne veux pas faire la promotion de mon transporteur privé qui relie Drummondville à Montréal, mais, selon ce qu'il me donne comme information, il transporte plus de 3000 passagers par semaine entre Drummondville et Montréal. Cela constitue pour lui même une source de

rentabilité de son entreprise. Il y a un service à l'heure entre Drummondville et Montréal et il en transporte, comme je le disais, au-delà de 3000. Sauf erreur, cela correspond à peu près au chiffre de déplacements entre Saint-Jean-sur-Richelieu et Montréal. Ce sont pas mal les mêmes ordres de grandeur.

Voici, la question que je suis tenté de vous poser: Qu'est-ce que vous préférez? Que le gouvernement et vous autres, CTRSM, CTCUM, continuent de se tirailler - parce que je pense qu'il faut appeler les choses par leur nom - avec des déficits que personne ne veut absorber, une détérioration continue du service ou plutôt d'envisager d'autres solutions? Vous allez dire que c'est peut-être prétentieux, ou que cela n'a pas de rapport, mais à mon avis, si c'est possible d'exploiter un service rentable à plus de 3000 usagers par semaine entre Drummondville et Montréal, je comprends mal pourquoi il ne serait pas possible d'avoir la même chose entre Saint-Jean-sur-Richelieu et Montréal, d'autant plus que la distance est plus courte et que la facilité de communication est encore plus grande. Alors, je me dis: Quand on se propose d'aller vers les transporteurs privés, ce n'est nullement une approche qui permet de dire: On ne veut pas en donner de transport en commun. Nous pensons sincèrement que dans le transport intercités, interurbain, il est possible et avantageux d'offrir un service à partir des transporteurs privés. C'était mon commentaire, M. le Président. Peut-être que M. Chartand veut réagir.

(18 heures)

M. Chartrand: Oui, j'aurais justement quelque chose à dire là-dessus. Vous avez raison, que des transporteurs privés pourraient donner un service à moindre coût pour l'ensemble de la société, sauf que des élus locaux ont dit qu'ils se débarrassaient d'un problème et qu'ils en étaient bien contents. On a entendu ces remarques. Je ne veux nommer personne, ici. Il y en a qui disent: On n'a jamais voulu payer, on ne paiera pas, on va essayer de ne pas payer, on va aller jusque devant les tribunaux et, à compter de telle date, on ne paiera plus.

On nous donne la responsabilité, les usagers, ceux qu'on représente, d'aller nous battre devant ces municipalités, d'aller aux assemblées du conseil pour leur dire qu'on veut un service entre Montréal et Saint-Jean ou entre Montréal et Beauharnois ou quelques autres municipalités. C'est à nous que revient la responsabilité - je comprends que vous nous la donnez, cette responsabilité - d'aller devant les élus locaux leur quémander ou leur dire qu'on a besoin d'un service entre Montréal et Beauharnois ou entre Montréal et Saint-Jean, ou entre Montréal et Joliette. Jusqu'à maintenant, les élus locaux ont refusé, la plupart d'entre eux, de payer

leur quote-part. Quand il y a eu des réductions de service, ils ne se sont pas prononcés; ils n'ont, d'ailleurs, jamais été consultés. Tout cela fait qu'il s'agit là d'un problème assez compliqué, mais on ne veut pas que des gens disent: On ne paie plus, on payait tant d'argent et maintenant on ne sera plus obligé de payer. On ne se préoccupe pas plus qu'il ne le faut du service; qu'il y ait un autobus par jour, qu'il y en ait cinq, ce n'est pas une grosse préoccupation pour ces gens. Je ne dis pas tous, je ne voudrais pas généraliser, mais à certains endroits. Imaginez, s'ils refusent de payer leur quote-part, ils ne sont pas intéressés à s'impliquer dans le transport en commun.

À cet égard, il y a plusieurs municipalités au Québec, dans la région de Montréal, où il n'y a même pas de transport en commun local. Ces gens ont eu toutes les occasions d'en avoir au cours des dernières années. Même à Drummondville, M. le ministre, vous l'admettez, le transport local est un peu boiteux. C'est pareil à Saint-Jean. Il n'y en a plus à Valleyfield depuis plusieurs années. Il y a beaucoup de difficultés de ce côté. Alors, vous comprendrez que nous sommes réticents à dire: L'entreprise privée va prendre ça et elle va nous donner un bon service. Ce n'est pas certain. Les transporteurs privés ont déjà des difficultés financières.

M. Clair: M. Chartrand, je suis tout à fait conscient qu'il faut distinguer entre le transport intercités et le transport local. Ma prétention n'est pas que les gens deviendront millionnaires avec ça, mais que ça fonctionne et que cela offre une qualité de service acceptable, à mon avis, et même meilleure par rapport à certains services dits publics. Mon point était celui-ci: on ne pouvait pas aller plus loin, comme gouvernement, que ce qui a été fait en 1978, soit imposer par loi une contribution forcée. On voit où cela nous a menés. Cela nous a menés au cul-de-sac.

Si une mesure comme celle-là ne mène nulle part, je pense que ce n'est pas pour nous débarrasser de nos responsabilités comme gouvernement, mais, au contraire, parce qu'il faut offrir une option qu'on dit: Après tout, ils ont raison, on ne peut pas imposer cela à des conseils municipaux, élus démocratiquement, qui refusent de défendre devant leurs citoyens des quotes-parts de taxe foncière pour développer le transport en commun. On ne peut pas aller plus loin que là où nous sommes allés. Revenons-en donc à ce qui existe dans d'autres régions qui offrent un excellent service et voyons s'il est possible de le faire.

Je pense que si on réussit à mettre sur pied des conseils locaux de transport, si les organismes de promotion du transport en commun parviennent à intéresser leurs élus à

la question du transport en commun et si les transporteurs privés sont vraiment désireux, comme ils nous l'ont dit hier, d'offrir un service acceptable, ma foi, c'est probablement là la meilleure façon de régler le problème. J'ai terminé, M. le Président.

Le Président (M. Boucher): Je ferai remarquer aux membres de la commission que nous avons dépassé l'heure de l'ajournement. Je crois qu'il y a une entente, M. le ministre, M. le député de Laporte, pour continuer jusqu'à 20 heures. Alors, nous continuons. M. le député de Beauharnois.

M. Lavigne: Merci, M. le Président. Je profite de l'assentiment que la commission m'a donné pour prendre la parole, en tenant compte que je ne suis pas membre de cette commission. Je voudrais, tout d'abord, féliciter et remercier le groupe des gens de Beauharnois qui ont pris la peine de se rendre à la soirée d'information qui a eu lieu au cours de l'été, à Beauharnois, et qui, à la suite de cette rencontre, ont décidé de retrousser leurs manches et de former un comité qui s'appelle le Comité des usagers du transport en commun de Beauharnois. Je vous félicite donc d'avoir pris cette initiative et d'avoir joint votre mémoire à celui de Transport 2000.

C'est avec beaucoup de satisfaction et d'encouragement que j'ai lu votre mémoire et constaté que les gens de Beauharnois ne veulent pas, évidemment, perdre ce qu'ils ont. Je pense que c'est tout à fait normal et, comme député du comté de Beauharnois, je vous incite à continuer vos revendications. Je vois à la conclusion de votre mémoire que vous avez eu des contacts avec les autorités municipales de Beauharnois. Vous dites textuellement que le maire Francoeur a déclaré qu'il travaille à garder le meilleur service d'autobus pour Beauharnois. Donc, cela entre un peu dans la ligne de pensée du ministre. Est-ce que M. le maire ou le conseil de ville de Beauharnois va se contenter d'énumérer des vœux pieux, de seulement souhaiter que le transport en commun soit maintenu? Est-ce qu'il va aller jusqu'à décider avec son conseil de ville, lors de la préparation de son budget annuel de dépenses, de mettre des fonds dans le transport en commun? Je vous demande si vous avez évalué avec le conseil de ville jusqu'où il serait prêt à aller. Est-ce que ce serait seulement au niveau des vœux pieux ou bien s'il serait prêt à investir des sous à partir des taxes municipales pour maintenir le transport en commun? J'aimerais avoir votre réponse là-dessus.

Mme Gendron: On ne l'a pas vérifié. On sait qu'il est intéressé à ce qu'on garde le transport en commun; de là à savoir s'il est prêt à débours, on pense bien qu'il

devrait être d'accord, mais il faudrait le lui demander.

M. Lavigne: Je vous encourage à aller dans ce sens.

Mme Gendron: Oui. Présentement, étant en période électorale...

M. Lavigne: C'est le bon temps, je pense.

Mme Gariépy-Rochester (Raymonde): C'est le bon temps et peut-être le mauvais temps.

M. Lavigne: Pardon?

Mme Gariépy-Rochester: C'est peut-être le bon temps et le mauvais temps aussi. S'il est élu et qu'il nous a promis quelque chose, ça va. Mais, s'il n'est pas élu, cela retomberait sur le dos de celui qui serait élu et, à ce moment, tout serait à recommencer.

M. Lavigne: C'est la responsabilité des hommes publics.

Mme Gariépy-Rochester: Oui, je sais.

Mme Ducharme: Il n'y a pas eu de résolution, à ce que je sache, à propos du financement. Mais, officieusement, le maire de Beauharnois nous a laissé entendre qu'il était prêt à mettre probablement un certain pourcentage d'argent, mais à la condition que les citoyens de la ville ne soient pas égorgés, parce que cela ne sera pas rentable. Si on égorge les citoyens, cela ne sera pas mieux que de couper le service et d'envoyer tout le monde à Montréal. Il faut quand même rester avec les gens. Déjà, la population de Beauharnois a diminué dans les dernières années, c'est-à-dire qu'on est passé d'au-dessus de 10 000 à 6669, selon le dernier recensement. Si on coupe le service, la population risque de diminuer et, de cette façon, on va augmenter la quote-part de chaque citoyen, qui va être encore plus grosse au point de vue des taxes.

M. Clair: Je m'excuse d'interrompre l'échange entre mon collègue et vous-même, mais le seul et unique problème du transport en commun, c'est qu'il est déficitaire et qu'il faut se partager la note. La seule chose qui est demandée à toutes les municipalités qui désirent organiser du transport en commun, c'est si elles sont prêtes - je crois que c'est l'expression que vous avez employée - à se saigner au même titre que les autres. Ce n'est rien que cela, la question. Vous savez, je vous le dis d'avance, ce qui serait parfaitement inacceptable, c'est que la ville de Beauharnois dise: Nous, on serait prêts à financer du transport en

commun, mais à condition que le gouvernement subventionne à 70% des revenus générés pour nous, alors qu'on le fait à 40% ailleurs.

Dans le fond, si le transport en commun était rentable, il y en aurait partout. Les entreprises seraient aux portes de la Commission des transports du Québec pour obtenir des permis. Or, il est déficitaire. Quiconque ignore cette question fondamentale ignore complètement la problématique réelle. C'est pour cela que je pense que mon collègue de Beauharnois a tout à fait raison. Ce qu'il est fondamental de savoir non seulement de vos élus municipaux, mais de tous ceux qui sont autour de la région de Montréal, c'est si, oui ou non, ils sont prêts à s'impliquer financièrement, au même titre que la rive sud le fait, au même titre que Laval, Montréal et d'autres municipalités le font.

Mme Gariépy-Rochester: Je peux vous dire une chose, M. le ministre, du temps de M. Lessard, c'était Métropolitain provincial, qui est un service privé. Il était déficitaire et il a été acheté pour être intégré à la CTCUM. Pensez-vous qu'un service public pourrait arriver à nous donner le même service que Métropolitain faisait avec déficit et qu'il pourrait le faire avec rentabilité?

M. Clair: Dans ce qu'on propose, il s'agit d'une réorganisation de l'ensemble. Vous savez, on est loin d'être opposé à avoir du transport en commun chez vous. Au contraire, c'est non seulement mon souhait le plus cher qu'on soit capable de maintenir le service et de diminuer autant que possible la part pour la municipalité, mais c'est l'objectif qu'on poursuit. Ce serait long d'expliquer comment et pourquoi Métropolitain Sud était déficitaire; il y a toute une série d'explications qu'on pourrait donner. Ce qu'on a fait, c'est qu'on a pris Métropolitain Sud, entreprise déficitaire, et on l'a greffée comme filiale à la CTRSM. Tout ce qu'on dit, c'est qu'après une expérience de trois ans maintenant de ce régime, peut-être y a-t-il moyen de trouver des façons qui, justement, répondraient à vos objectifs d'avoir une bonne qualité de service, d'avoir le moindre coût possible pour les municipalités et aussi d'offrir un service qui soit acceptable pour les usagers. Je ne voudrais surtout pas que vous pensiez que je suis opposé à ce qu'on essaie, par toutes les possibilités, d'avoir du transport en commun à Beauharnois ou à Saint-Jean; au contraire, c'est là-dessus qu'on travaille; on travaille dans le même sens que vous.

M. Lavigne: Pour terminer, M. le Président, deux brèves questions à M. Chartrand. D'abord, vous avez fait un parallèle ou une comparaison entre certaines

zones du territoire C et certaines zones du territoire D. Vous avez surtout utilisé des chiffres comparatifs venant de la ville de Saint-Jean par rapport à Vaudreuil, par exemple. Avez-vous des données, des chiffres ou une étude qui pourraient comparer Valleyfield à Vaudreuil, à Hudson ou à Saint-Lazare? Parce qu'à première vue, à vol d'oiseau, par rapport à la zone 1 de Montréal venant au centre de Valleyfield, comme distance, ça m'apparaît sûrement sensiblement la même chose que du centre de l'île Montréal à l'extrémité de la zone de Vaudreuil, pour desservir finalement des populations très différentes. Je pense qu'à Saint-Lazare ou à Hudson vous avez des populations d'environ 4000 âmes et qu'à Valleyfield vous avez un bassin de population d'environ 30 000 âmes, pour des distances semblables. Je me pose un peu la question, à savoir comment il se fait que Vaudreuil se retrouve - ce n'est pas parce que j'en veux à Vaudreuil - dans la zone C et que nous, à Valleyfield, nous nous retrouvons dans la zone D, avec un bassin de population à desservir de 30 000 âmes. Je vous pose cette question.

Je vais vous poser tout de suite la deuxième, et j'aurai terminé. J'aimerais savoir - parce que, dans votre mémoire, vous nous citez en exemple que, dans la grande banlieue de Toronto, il y a des villes satellites qui sont même plus éloignées que les villes dont on fait mention présentement; vous parlez d'une soixantaine de kilomètres et plus - si ce transport est rentable, comment il est financé et si le gouvernement ou les gouvernements interviennent avec des subventions, ou si ce ne sont que des transporteurs privés qui font la navette entre Toronto et ces villes satellites.

M. Chartrand: Il y a deux éléments à votre question. Je pense que, dans toute cette carte géographique, il y a trois types de municipalités: les grandes municipalités de Montréal, d'accord, mais il y a les municipalités de banlieue, il y a les municipalités rurales et il y a les municipalités satellites. Valleyfield, c'est une municipalité satellite pour autant qu'on est concerné, tout comme Saint-Jean, tout comme Joliette, tout comme Saint-Jérôme. Ce sont des municipalités - M. Sloan pourra peut-être vous donner des chiffres sur Valleyfield, il a fait plus de recherche que moi là-dessus - où il y a beaucoup de déplacements, qu'on le veuille ou non.

Je suis tout à fait d'accord avec le ministre. Il nous dit bien qu'il ne veut pas enlever le service, loin de là, mais, quand même, on nous a dit qu'il était possible qu'il y ait des augmentations de tarif assez élevées, si ce n'est subventionné par personne. C'est dans ce sens-là que

l'inquiétude des gens de Valleyfield et de Saint-Jean ou de Beauharnois est ici exprimée. C'est que ces gens-là en ont besoin pour aller travailler à Montréal - ils travaillent à Montréal, ces gens qui sont ici aujourd'hui - et ils ne veulent pas avoir, du jour au lendemain, en tant qu'usagers du transport en commun, à payer 25% de plus, parce que les municipalités et le gouvernement provincial ne veulent plus financer. C'est une crainte et je pense que cette crainte peut facilement être éprouvée. Il y a ce problème.

M. Sloan pourrait peut-être vous donner des chiffres, il a fait quelques recherches là-dessus.

(18 h 15)

Pour ce qui est de Toronto, il y a beaucoup de villes satellites qui sont situées dans ce qu'on appelle le TATOA, plus qu'à Montréal, et le TATOA s'étend dans un plus grand secteur que Montréal, à ce que je sache. Même, la semaine passée, on a entendu M. Snow, ministre des Transports, parler d'un grand projet d'implantation d'améliorations dans la région de Toronto, et cela va de Pickering, même d'Oshawa à Hamilton. Des villes satellites comme Saint-Jean sont finalement incluses à Toronto. Si on transposait cela à Montréal, il y a des villes qui, selon nous, devraient être incluses dans l'ORT et elles ne sont pas incluses. Je pense, par exemple, à Valleyfield qui n'est pas loin de Vaudreuil. Saint-Jean est située sur le bord de Laprairie. Sorel est plus loin, d'accord, mais quand même, il y a des questions sérieuses qu'on se pose là-dessus. Je pense que M. Sloan a quelques mots à dire.

M. Sloan: En ce qui concerne ces deux villes, à mon avis - c'est notre point fondamental - la raison pour laquelle Vaudreuil se situe à l'intérieur de l'ORT et Valleyfield à l'extérieur, c'est qu'en utilisant un outil de recensement fédéral qui a peu de rapport avec les besoins particuliers des villes satellites on a décidé, autour de Vaudreuil, de faire le tracé en bleu et de laisser Valleyfield en blanc. C'est peut-être la seule réponse possible à la question si on l'ORT, telle qu'elle a été établie, est basée sur un système qui n'avait pas comme but de définir un réseau de transport. On peut dire, simplement pour vous donner quelques chiffres, qu'il y a 36 départs de Vaudreuil, je pense, par jour, sinon par semaine, c'est-à-dire des déplacements, et 24 de Valleyfield, mais Valleyfield se situe à l'extérieur. Il y a des comparaisons qui se répètent entre plusieurs villes qui sont dans le territoire C ou D pour des raisons qui, franchement, m'échappent, à part le fait qu'on utilise un outil statistique qui ne vaut pas beaucoup dans cette situation.

M. Lavigne: Pour terminer, est-ce que, dans vos comparaisons, vous tenez compte aussi des infrastructures déjà existantes comme moyens de transport, des autoroutes, par exemple, que certaines villes satellites ont ou n'ont pas, des voies ferrées que certaines villes ont ou n'ont pas par exemple, Rigaud? Je sais que M. le ministre a inauguré récemment un transport en commun Rigaud-Montréal par voie ferrée. Quand on tient compte de Montréal-Beauharnois, par exemple, nous n'avons pas l'autoroute 30, nous n'avons pas de rame de train pour nous rendre à Montréal. Donc, il ne nous reste que la route 132 qui est saturée, comme vous le savez, et le transport en commun. Donc, je pense qu'il va falloir ensemble trouver la meilleure solution pour nous permettre de maintenir le transport en commun, que ce soit par transporteurs privés ou par une participation des municipalités. Il va falloir trouver, inévitablement, la solution qui s'impose parce qu'on ne pourra pas laisser tomber le transport en commun.

M. Chartrand: Le seul commentaire que j'ai à faire là-dessus, c'est que vous pouvez être assuré que les membres de notre organisation vont faire des pressions auprès des conseils municipaux où les villes sont juste sur le bord, comme Saint-Jean, pour que ces gens-là essaient au moins de faire des propositions au gouvernement pour qu'elles puissent entrer dans la zone C.

M. Clair: Je voudrais indiquer, M. Chartrand - sur ce, je tiens à le répéter - que cela n'apparaît pas être le cœur du problème parce que, quant à modifier les limites de la zone C, on n'est pas fermé à cela. J'ai tenu à le mentionner tantôt, c'est vraiment une hypothèse de départ et c'est pour cette raison que dans l'analyse que M. Sloan faisait, qui m'a appris un paquet de choses en ce qui concerne des régions statistiques au Canada, il nous était apparu, à première vue, que c'était la proposition la plus intéressante et on la soumettait à la discussion justement pour qu'elle soit critiquée.

Le Président (M. Boucher): M. le député de Saint-Jean.

M. Proulx: M. le Président, mon collègue...

Le Président (M. Boucher): Il reste deux minutes au bloc II.

M. Proulx: Pardon? M. Lavigne m'a enlevé les paroles de la bouche; ce n'est pas très hygiénique. Mais il a posé les questions que j'aurais posées et on a répondu aux mêmes questions. Vous avez fait allusion tout

à l'heure, M. le ministre, au problème que nous avons avec le conseil municipal. On en a d'autre nature aussi. On a l'élection au début de novembre; le portrait ou le contexte peut changer. C'est pour cette raison que, tout à l'heure, on faisait allusion aux élections du mois de novembre. Donc, cela peut changer.

Je voudrais profiter de l'occasion pour féliciter M. Todd Sloan. À Saint-Jean, on a un groupement pour le transport en commun du Haut-Richelieu qui a fait un travail assez extraordinaire depuis trois ans. C'est un groupe de personnes, d'hommes et de femmes très actifs, qui ont sensibilisé toute la population avec des macarons, par du travail, de la publicité et des conférences de presse. Vous vous souvenez sans doute de les avoir rencontrés lors d'une visite extraordinaire que vous avez faite dans la région, M. le ministre. On vous a alors exposé tous les problèmes de transport: aérien, maritime, ferroviaire et routier... Non, je ne suis pas en campagne électorale.

Donc, M. Todd Sloan, vous avez fait un travail extraordinaire dans ce sens-là. Vous avez été professeur comme moi dans une institution militaire et comme moi aussi vous avez quitté les institutions militaires pour prendre d'autres voies. J'ai pris la voie politique et vous vous êtes engagé sur une autre voie. Je vous félicite pour le travail que vous avez fait.

J'allais vous demander M. le ministre, si la zone bleue est gelée ou si elle va dégeler au printemps.

M. Clair: Non.

M. Proulx: Vous nous avez dit que cela peut dégeler au printemps. La chose fondamentale c'est le pourcentage du public voyageur que vous avez donné. À certaines places c'est 6%, 7%, 8% et 10%. J'imagine qu'on a le pourcentage des travailleurs, des étudiants, des personnes âgées et des femmes qui voyagent beaucoup. Il faut tenir compte de ce pourcentage.

Donc, la ligne bleue, les taches bleues, peuvent changer, avez-vous dit, M. le ministre?

M. Clair: Oui, absolument, M. le Président. Je tiens à le répéter pour mon collègue le député de Saint-Jean, nous sommes réceptifs, mais, cependant, il faut bien comprendre ce que cela signifierait de modifier la zone C et d'inclure un certain nombre de municipalités. Cela veut dire qu'elles deviennent "subventionnables" dans le cadre du programme d'aide au transport en commun, mais à la condition qu'elles veuillent participer au coût du déficit du transport en commun et au coût d'immobilisation aussi, au même titre que les autres municipalités de la zone C y

participent.

Comme jusqu'à maintenant la plupart de ces municipalités qui sont dans la zone D et qui avaient un service de transport en commun public refusaient de s'impliquer financièrement, pour ne pas qu'un bon jour le service soit interrompu sans qu'il n'y ait aucune alternative, nous nous sommes tournés vers la recherche d'autres solutions, soit d'aller vers des transporteurs privés.

Si, demain matin, des municipalités aux abords, surtout à la limite de la zone C, disaient au ministre des Transports: Nous sommes prêtes à être incluses dans la zone C, à passer de la zone D à la zone C, et à payer ce qu'il en coûtera au même titre que les autres, soit notre quote-part, vous savez, ce ne serait pas une grosse décision à prendre pour le ministre des Transports que de modifier la zone C.

M. Proulx: Je tiens à vous dire, M. le Président, que le premier transport en commun est apparu dans Saint-Jean en 1836, lorsqu'on a fait une voie ferrée dans Dorchester qui est partie de Saint-Jean à Laprairie. Notre région, qui est toujours une région baromètre, avait le service de transport en commun. J'espère, M. le ministre, que vous tiendrez compte de nos traditions historiques...

M. Clair: Certainement.

M. Proulx: ... et que vous pourrez nous garder le transport en commun qu'on a depuis des siècles. Autrefois c'était la rivière, puis le chemin de fer, et maintenant c'est...

M. Clair: Je suis convaincu que vous allez vous-même m'aider à le faire.

M. Proulx: Certainement, M. le ministre.

Le Président (M. Boucher): Merci. Bloc 3, M. Chartrand, il vous reste quelque chose à dire?

M. Chartrand: Il s'agit des représentants des regroupements des personnes handicapées. La première intervenante sera Mme Marie-Blanche Rémillard, présidente du Regroupement des usagers du transport adapté de la Communauté urbaine de Montréal et responsable du dossier du transport adapté à Transport 2000. Mme Rémillard présentera le point de vue de Transport 2000 et de son regroupement sur le transport adapté.

Mme Rémillard.

Mme Rémillard (Marie-Blanche): La proposition gouvernementale sur la réforme du transport en commun de la région de

Montréal a suscité beaucoup d'intérêt dans le milieu des personnes handicapées de cette région. Notre document est présenté par les associations suivantes: Premièrement deux associations d'usagers de services locaux de transport adapté, deuxièmement le Regroupement des usagers du transport adapté de la CUM, et, troisièmement, l'Association des usagers des transports adaptés de la rive sud de Montréal.

Aux deux mémoires d'associations locales se greffe un mémoire préparé par Transport 2000 Québec traitant des enjeux régionaux du développement du transport adapté dans la région de Montréal.

Pourquoi avons-nous pensé présenter un mémoire sur le transport adapté dans le cadre d'une commission parlementaire sur la réforme du transport en commun dans la région de Montréal? C'est parce que nous pensons que le transport adapté est un transport en commun et parce que se vivent, au niveau du transport adapté, des problèmes qui ne peuvent pas être résolus au niveau strictement local.

Parlant du niveau local, je vais aborder le plus vite possible le mémoire du Regroupement des usagers du transport adapté de la CUM. Le Regroupement des usagers du transport adapté de la Communauté urbaine de Montréal, dont le but est la promotion et la défense des droits des personnes handicapées en matière de transport, existe depuis trois ans, est incorporé depuis deux ans, ce qui veut dire qu'on a pu en voir de toutes les couleurs, voir toutes sortes de choses qui se sont passées à la CTCUM depuis qu'elle a pris en charge le transport adapté en avril 1980.

En avril 1980, la CTCUM transportait à peu près 300 personnes par jour. Actuellement, elle en transporte au moins 700 par jour, ça commence à faire du monde. Nous aurions pensé qu'un an après la tenue d'un sommet socio-économique sur l'intégration des personnes handicapées, dans une proposition gouvernementale portant sur la réforme du transport en commun dans la région de Montréal, une section spéciale aurait pu contenir des éléments concernant le transport adapté pour les personnes handicapées. Nous aurions cru, entre autres, que cette section aurait traité des problèmes aigus de transport adapté interrive, d'admissibilité, d'exploitation, d'équipement, etc. Malheureusement, il n'en est rien.

Les principes directeurs de notre position. Les principes en fonction desquels nous voulons que le transport adapté soit inclus à la proposition gouvernementale sont les suivants: assurer la participation des usagers handicapés aux décisions relatives au transport adapté, tant au niveau régional qu'au niveau local; freiner la hausse des coûts d'exploitation; diversifier les moyens de transport adapté afin de répondre

adéquatement aux besoins des différents types de clientèles handicapées; améliorer la qualité des services de transport adapté et permettre enfin aux usagers handicapés l'utilisation de tous les services de transport adapté au Québec.

Je vais essayer de faire un bref portrait de la situation du transport adapté à la CUM et plus particulièrement de la participation des usagers. À l'encontre des transports adaptés dans la plupart des municipalités de la région de Montréal et du Québec, il n'y a aucune forme de participation des usagers, des personnes handicapées ou plus largement du milieu des personnes handicapées à la gestion du transport adapté, ni au niveau du comité d'admissibilité, ni au niveau de quelque chose qu'on pourrait appeler un comité d'orientation, ni, évidemment, au niveau d'un comité d'exploitation. Le manque de participation des usagers a des effets notables, entre autres, sur la piètre qualité du service, compte tenu des sommes d'argent dépensées, et aussi sur une hausse constante et qui nous inquiète dangereusement, nous, les usagers, des coûts d'exploitation du transport adapté.

À part le fait d'impliquer davantage le milieu des personnes handicapées dans le fonctionnement, dans le développement du transport adapté, il y aurait certaines améliorations, certaines innovations qui ne semblent pas, dans le contexte actuel, pouvoir être reportées à la CTCUM. Nous pensons, entre autres, au fait d'établir une table de concertation au niveau local permettant d'intégrer des personnes handicapées plus légèrement, des personnes âgées avec un léger handicap au système existant de transport régulier.

Comme c'est là, comme il n'y a aucune table de concertation de ce type, il y a de plus en plus de personnes avec un handicap léger qui se dirigent vers le transport adapté parce qu'on pourrait dire que le transport en commun n'est pas assez civilisé. Il y aurait aussi le fait que la subvention à l'utilisation du véhicule taxi pour le transport en commun des personnes handicapées est quelque chose qui semble complètement bloqué à l'horizon du développement du transport adapté dans la région de Montréal pour toutes sortes de motifs, en particulier, pour des raisons syndicales, des raisons de convention collective.

Les gens de mon regroupement tiennent particulièrement à ce qu'on mentionne ici des problématiques qui, peut-être, pourraient être résolues dans cinq ans, dans dix ans, mais qu'on qualifie d'urgentes. Donc, on se demande si, par rapport à cela, il n'y aurait pas des démarches à faire rapidement. Ce sont aussi des changements qui ne peuvent pas être faits dans le cadre local dans lequel le transport adapté doit fonctionner

actuellement. On a, entre autres, un problème interrive; c'est-à-dire qu'actuellement les gens de Laval et de la rive sud peuvent venir à Montréal, mais les gens de Montréal ne peuvent pas aller à Laval et sur la rive sud. Les usagers non handicapés peuvent le faire; parfois, ça leur prend plus de temps, parfois, ça leur coûte plus cher, mais les handicapés ne peuvent pas y aller, un point, c'est tout!
(18 h 30)

Il nous arrive tous les jours des cas. Entre autres, il y a le cas d'un handicapé visuel, un jeune aveugle qui est aussi en chaise roulante, anglophone, par-dessus le marché, pour qui le seul cégep accessible est situé sur la rive sud. Or, de nombreuses tractations et manigances avec le ministère des Transports, avec la CTCUM, avec la CTRSM ne nous ont pas fait avancer d'un pouce dans ce dossier. Il semble que ce soit une impossibilité absolue de transporter un individu qui a un besoin immense de transport sur la rive sud, alors que la CTCUM fait des déplacements de la même distance tous les jours du centre-ville vers Sainte-Anne-de-Bellevue ou vers toute autre direction. Il y a aussi un problème d'admissibilité à la CTCUM, c'est-à-dire, que des clientèles, qui sont admises dans tous les autres systèmes de transport adapté dans la province et dans la région de Montréal, en particulier, c'est-à-dire les personnes déficientes mentales, les personnes handicapées visuelles, les personnes obèses handicapées sont refusées à la CTCUM, possiblement pour des raisons de contraintes d'exploitation. Ce qui fait que l'on est intéressé à pouvoir aller ailleurs que sur le territoire de la CUM. On croit que c'est très important de régulariser ces questions d'admissibilité, que les mêmes clientèles soient admissibles dans tous les systèmes de transport adapté d'une même région.

Il y a aussi les problèmes de véhicules. Il semble que la CTCUM ne soit pas capable de mettre au point des systèmes d'attache et des systèmes cohérents pour transporter "différents types de fauteuils roulants ou différents types de moyens de locomotion", entre guillemets. Cela nous porte à croire que si jamais il y avait une possibilité de transfert en différents territoires de commissions de transport, on se trouverait pris avec un fauteuil roulant qui peut être transporté par la CTCUM, mais ne pourrait pas l'être par la Commission de transport de Laval ou par la Commission de transport de la rive sud. C'est le genre de chose qu'il faut régler assez tôt parce que, autrement, on va se créer des problèmes majeurs à l'avenir.

Enfin, et je crois que c'est un besoin qui a été manifesté par toutes les personnes consultées, quand une personne est admise dans un système de transport adapté à d'autres places dans la province, qu'elle

puisse utiliser le transport adapté dans une autre place, même si elle n'est pas résidente de cette place. Actuellement, cela se fait à Montréal à cause de l'état de désorganisation du comité d'admissibilité, mais un jour ou l'autre, des personnes handicapées arrivant de Québec ou de l'extérieur de la province ne pourront pas utiliser le transport adapté de Montréal. Ce serait très regrettable, pensons-nous.

Pour résumer, je vais énumérer les recommandations: Que soit reconnu aux usagers handicapés le droit de participer aux décisions relatives au transport, tant au niveau de l'exploitation que de l'orientation et de l'admissibilité.

Qu'un mandat clair et précis soit confié à l'organisme régional de transport en matière de planification et de coordination du transport adapté à l'échelle régionale.

Que l'intégration interrives des réseaux de transport adapté pour les personnes handicapées relève de l'organisme régional de transport.

Qu'un représentant des usagers siège au comité d'exploitation du transport adapté de la CTCUM.

Qu'un comité d'admissibilité au transport adapté de la CTCUM soit formé au plus tôt pour permettre l'admissibilité de différentes clientèles.

Que soit étudiée la possibilité de rendre accessible à différentes clientèles de personnes handicapées les moyens de transport en commun régulier.

Que des ententes puissent être conclues entre la CTCUM et les compagnies de taxis afin de desservir les personnes handicapées ambulatoires.

Que des aménagements d'urgence temporaires, mais efficaces soient mis en place afin de permettre le plus tôt possible le transport des personnes handicapées vers Laval et la rive sud.

Enfin, que lorsqu'une personne handicapée est admise à un service de transport adapté, elle le devienne également partout dans tout le Québec.

Je passe maintenant à Chantai Ruel-Dion du Comité du transport adapté de la rive sud.

Mme Ruel-Dion (Chantal): Comme le temps nous presse, M. le Président, j'aimerais vous lire un résumé du mémoire que nous avons présenté. L'Association des usagers du transport adapté aux personnes handicapées de la rive sud de Montréal, AUTAPHRSM, par le biais de cette commission parlementaire, est heureuse de pouvoir exprimer devant les décideurs son vécu depuis l'implantation du service du transport des personnes handicapées de la CTRSM et aussi ses visions de l'avenir.

M. le Président - je vois que nous avons un nouveau président - lors du sommet

socio-économique en décembre 1981 pour l'intégration de la personne handicapée, M. le ministre Michel Clair, ici présent, a annoncé que le budget du transport adapté public devait passer pour 1982-1983 de 4 100 000 \$ à 9 100 000 \$. Il proposait également que les comités urbains et les commissions de transport aient, au sein de comités aviseurs, des représentants des personnes handicapées. De plus, le ministre des Transports s'engageait, conjointement avec l'Office des personnes handicapées du Québec, à doter le ministère d'un tel comité afin d'impliquer au maximum les personnes handicapées dans l'élaboration et les améliorations à apporter au programme de transport adapté public.

De ce qui précède, il était raisonnable de croire que la proposition gouvernementale concernant l'organisation et le financement du transport en commun dans la région de Montréal traiterait du transport adapté public. Il n'en est rien. Il nous apparaît donc incohérent, M. le Président, qu'un gouvernement responsable de mesures législatives visant l'intégration de la personne handicapée ignore cette dimension, justement dans un dossier qui est l'épine dorsale du quotidien de la personne handicapée.

L'Association des usagers des transports adaptés aux personnes handicapées de la rive sud de Montréal, que je représente ici, est issue d'un comité ad hoc parrainé par le Groupement des associations de personnes handicapées de la rive sud, le GAPHRSM, qui est un organisme régional de promotion. Nous nous considérons comme les intervenants du milieu les plus sensibilisés aux conditions de vie et à la problématique des personnes handicapées. Par conséquent, nous sommes intervenus avant qu'on complète le plan de développement de la CTRSM qu'elle avait, de par la loi, l'obligation de présenter au ministère des Transports du Québec.

À la suite de nos représentations, la CTRSM et le Conseil des maires de la rive sud ont accepté d'inclure tous les motifs de déplacement sans discrimination, d'assurer le service le soir et les fins de semaine ainsi que d'ajouter un véhicule à la flotte prévue. Nous tenons à souligner que, depuis le début du transport des personnes handicapées de la CTRSM, le 1er décembre 1980, la CTRSM a suivi les recommandations du ministère en ce qui a trait, entre autres, à la mise sur pied d'un comité d'admission. Je précise, M. le Président, que ce comité fonctionne harmonieusement. J'en fais partie et je crois que ma présence y apporte une dimension primordiale pour assurer le droit au transport public pour la personne handicapée, étant moi-même usager handicapé.

De plus, la CTRSM semble avoir accepté que notre collaboration leur rend la tâche plus facile et que notre but est d'améliorer le fonctionnement du service. En fait, la majorité de nos recommandations a

été adoptée. Cependant, il nous faut souligner, M. le Président, qu'il existe une certaine méfiance dans les relations et les communications et qu'au niveau de la participation des usagers aux prises de décision les obstacles affrontés demeureront insurmontables tant que des structures gouvernementales n'obligeront pas les commissions de transport à considérer le principe des usagers au sein de conseils d'administration.

Nous aimerions vous présenter maintenant les cinq problématiques qui nous préoccupent plus particulièrement: 1. La non-admissibilité des enfants de moins de douze ans; 2. La politique du ministère des Transports du Québec qui exclut le transport institutionnel dans le transport des personnes handicapées de la CTRSM. Pour vous donner un exemple, si votre mère était, par exemple, en perte d'autonomie, obligée d'aller dans un centre d'accueil et qu'elle bénéficiait du transport lorsqu'elle demeurait à domicile, automatiquement, dès son entrée au centre d'accueil, elle n'aurait plus accès au transport adapté public. 3. L'impossibilité pour un usager d'un transport adapté public d'utiliser ce même service dans une région. 4. Le peu de moyens de contrôle qu'ont les usagers sur l'efficacité de l'exploitation du service et l'absence des moyens statistiques précis permettant d'évaluer les besoins de transport adapté dans la région et la nécessité d'augmenter les effectifs de la flotte. 5. Plusieurs personnes ayant des problèmes de mobilité telles les personnes âgées ou accidentées ne se classifiant pas dans les critères proposés à l'article 1g de la loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées ont quand même besoin d'un transport qui tiendrait compte de leurs difficultés.

Face à cette problématique que nous avons décrite dans notre mémoire en nous appuyant sur des données fournies par le ministère ainsi que des politiques prônées par votre gouvernement, nous essaierons de condenser ici les recommandations qui s'y rattachent. 1. Compte tenu des réalités démographiques de la région, qui a une population très jeune, où il y a beaucoup d'enfants, que la CTRSM facilite le transport aux enfants ayant une déficience physique ou mentale pour leur permettre de commencer le plus tôt possible le processus d'intégration.

2. Que le ministère des Transports du Québec, conjointement avec le ministère des Affaires sociales, délimite, de façon claire, le rôle du réseau des Affaires sociales et celui de la CTRSM dans le domaine du transport adapté face au transport institutionnel et en affecte les budgets en conséquence.

3. Cette recommandation rejoint celle du comité du Regroupement des usagers du transport adapté de la CUM. Que, lorsqu'une

personne handicapée est admise à un service de transport adapté, le laissez-passer émis à cet effet puisse être valide dans toutes les régions du Québec où un tel service existe. Aujourd'hui, je suis à Québec, j'ai bien une carte de la CTRSM mais je ne pourrais pas l'utiliser pour le transport adapté ici.

4. Que les usagers des transports adaptés soient représentés aux commissions consultatives permanentes et au conseil d'administration de la CTRSM, dont les modalités de composition seraient définies par le ministère. Que les services techniques de recherche de la CTRSM et du ministère des Transports du Québec élaborent des mécanismes d'évaluation établissant des relations précises entre les besoins de la clientèle et les effectifs en activité.

5. Que la CTRSM apporte des modifications à l'accessibilité au transport régulier et sensibilise ses chauffeurs aux difficultés d'une clientèle en perte d'autonomie mais non admissible au transport adapté actuel.

Finalement, que la CTRSM se prévale de la nouvelle réglementation du taxi afin d'assurer une exploitation plus rationnelle du service du transport adapté, de réduire les coûts et de développer cette industrie dont la rentabilité et l'efficacité ont été démontrées dans les pays européens, notamment la Suède.

En conclusion, M. le Président, nous voulons mentionner notre solidarité aux recommandations suivantes formulées par Transport 2000.

Que le gouvernement mette en place, pour les villes dirigées par le Conseil des maires de la rive sud, une structure comparable à celle de la commission permanente de la CUM.

Que le modèle de la commission consultative permanente proposé par Transport 2000 soit adopté intégralement dans sa composition et son mandat.

Que la participation des élus soit importante, nous le reconnaissons, mais que celle des usagers présente une dimension tout autre, centrée sur les besoins de la communauté - excusez l'expression - "at large" sans considération d'intérêts particuliers.

Que l'accès des personnes handicapées au réseau régional de transport en commun régulier est aussi important que les systèmes locaux de transport adapté.

Nous espérons que, malgré l'oubli de notre existence dans la présente proposition gouvernementale, vous reconnaîtrez, M. le Président, la légitimité de notre représentation ainsi que l'importance et la rentabilité qu'apportera sa mise en application. Si cela est, à notre grand avantage ainsi qu'à celui de notre société québécoise, le transport en commun adapté permettra à la personne handicapée de

devenir un citoyen à part entière. M. le Président, ainsi que les membres de cette commission, je vous remercie de votre attention.

Le Président (M. Boucher): Je vous remercie. M. Chartrand: Mme Marie-Blanche Rémillard va terminer la dernière partie de ce bloc en donnant le point de vue de Transport 2000 sur le transport adapté.

Mme Rémillard: Dans cette partie du mémoire nous aborderons les enjeux régionaux du développement du transport adapté dans la région de Montréal. Ce travail réalisé par Transport 2000, à l'aide d'une subvention de l'Office des personnes handicapées, n'a été rendu possible que grâce à la collaboration des agents de développement de l'office, de plusieurs associations de la région ainsi que de nombreux individus impliqués dans le transport adapté de leur localité, tant sur la rive nord que sur la rive sud. Qu'on me permette de remercier, entre autres, pour leur collaboration, la Table de concertation régionale des associations de personnes handicapées de Lanaudière et le Regroupement pour la concertation des personnes handicapées des Laurentides.

Pour fins de présentation, le mémoire a été complètement remodelé. Alors, si vous suiviez sur le mémoire, vous ne vous reconnaîtrez pas du tout et je m'en excuse. (18 h 45)

La loi 9 sanctionnée en juin 1978 donnait un certain cadre juridique au développement du transport adapté, en incitant les organismes publics de transport à assurer, dans un délai raisonnable, le transport en commun des personnes handicapées dans le territoire qu'ils desservent. Depuis, non seulement sur les territoires des organismes publics de transport, mais aussi sur celui de plusieurs municipalités ou regroupements de municipalités, sont nés et se sont développés des systèmes de transport adapté fort différents les uns des autres. Il y a tout lieu de croire que nous assisterons, au cours des prochaines années, à la création de beaucoup d'autres petits réseaux, les uns à côté des autres, desservant chacun leur territoire avec plus ou moins d'efficacité et de respect pour les besoins de leurs clientèles.

Il ne faudrait pas croire que les nombreuses difficultés qu'affronte l'organisation du transport adapté ne soient attribuables qu'à la jeunesse des institutions, l'armistice des organisations locales et l'absence de planification régionale sont des facteurs plus spécifiques. Nous nous attendons que le gouvernement provincial, à cause de sa très large participation au Financement du transport adapté, profite de la réforme du transport en commun dans la

région de Montréal pour installer au niveau régional un mécanisme d'intervention, de coordination, de planification du développement du transport des personnes à mobilité réduite dans la région de Montréal.

Donc, quand on fait référence à des personnes à mobilité réduite, on n'entend pas seulement les personnes en fauteuil motorisé, on entend toute une catégorie de personnes dont une très petite minorité ont besoin d'un transport très spécial du style fourgonnette modifiée. C'est important, parce qu'il ne faut pas penser aux personnes handicapées qui ont besoin de transport adapté seulement comme des personnes en chaise roulante.

Il n'existe pas, d'autre part, de relevé statistique pour évaluer de façon précise le nombre de personnes à besoins spéciaux en transport dans la région de Montréal. Le plus souvent, c'est en effet la mise en place d'un service de transport adapté qui révèle des besoins jusque-là totalement ignorés.

Si on essaie de résumer les besoins en transport pour les personnes handicapées, on devrait les regrouper de la manière suivante: pour les gens demeurant dans des territoires dépourvus de service de transport adapté, le besoin de se déplacer localement; pour les gens demeurant à l'intérieur du territoire desservi par les trois commissions de transport, le besoin de pouvoir circuler librement d'un territoire à un autre et à l'intérieur des territoires, même s'ils n'en sont pas résidents; pour les gens demeurant dans des municipalités situées en bordure du territoire desservi par les trois commissions de transport, le besoin aussi grand d'aller vers l'île de Montréal que de se déplacer localement; pour les gens de toute la région, le besoin d'un réseau minimal de transport en commun accessible aux personnes à mobilité réduite à l'échelle régionale; et enfin, pour l'ensemble des personnes handicapées admissibles au transport adapté, le besoin de pouvoir utiliser n'importe quel service de transport adapté.

Il n'est pas nécessaire d'expliquer beaucoup pourquoi des personnes au niveau local ont besoin de se déplacer. C'est évident que, si les gens ne peuvent pas se déplacer à l'aide d'un transport en commun et qu'ils n'ont ni les moyens financiers, ni les moyens physiques d'avoir leur véhicule individuel, ils sont voués pour toute leur vie à se fier à la charité de bénévoles ou à être très dépendants de leur famille. Il y a déjà suffisamment de personnes qui ont quitté leur région d'origine pour venir rester à Montréal parce que c'était la seule façon d'avoir une vie quelque peu active.

Les obstacles, d'autre part, affrontés dans la mise sur pied des systèmes locaux de transport adapté sont nombreux. Les fastidieuses opérations préliminaires à la mise sur pied ainsi que les résistances des élus locaux à participer à un tel projet, la

difficulté des municipalités à s'entendre entre elles sur des questions de partage de coût ont eu raison de l'enthousiasme de nombreuses associations de personnes handicapées. Comme autres complexités qui rendent encore plus problématique la création de réseaux locaux, il y a les chevauchements de territoires de commissions scolaires, municipales régionales de comté, centres locaux de services communautaires. Il y a aussi le fait que, dans les zones rurales ou semi-urbaines dépourvues de transport en commun, les personnes handicapées sont un peu gênées de demander un transport en commun qui leur soit exclusif. D'autre part, les gens ont vaguement entendu parler de modifications aux règlements du taxi, de nouvelles possibilités reliées au transport scolaire, des ressources en transport des établissements du réseau des affaires sociales. L'absence de coordination, tant organisationnelle que financière, empêche l'utilisation de ces ressources.

La raison pour laquelle nous nous penchons sur certains aspects du transport local, c'est que la façon dont se développe ou ne se développe pas les réseaux locaux de transport adapté peut avoir, à plus ou moins long terme, un effet sur les possibilités d'échange sur une base régionale entre transport adapté.

Le transport local à l'intérieur des trois commissions de transport. Considérant qu'on a déjà parlé du transport local sur le territoire de la CUM et sur la rive sud, cela va être très bref. Les personnes handicapées vivant sur le territoire desservi par les trois commissions de transport disposent à l'heure actuelle de services de transport adapté. Ces services sont gérés par les commissions, mais exploités, dans le cas du transport adapté de Laval et de la rive sud, par des compagnies privées. Ainsi, les personnes handicapées d'abord reconnues admissibles au transport adapté sont assurées, sur réservation ou par abonnement, d'un transport de porte à porte. Les déplacements s'effectuent principalement par véhicules fourgonnettes modifiés.

Depuis que ces services existent, les usagers ont, à maintes reprises, fait connaître, tant aux commissions de transport qu'au ministère des Transports, leur insatisfaction, face à certains aspects du service.

À l'intérieur d'autres municipalités. Quelques autres services de transport adapté existent dans la grande région de Montréal...

M. Laplante: M. le Président.

Le Président (M. Boucher): Je m'excuse. M. le député de Bourassa.

M. Laplante: Je m'excuse auprès de madame, mais vu l'heure tardive, je ne sais pas s'il y aurait possibilité - tout à l'heure

on a dit: Les gens sont ici bénévolement et s'ils sont obligés de coucher ici, ce soir, ils vont encourir des dépenses supplémentaires - de faire un résumé du mémoire, au lieu de le lire au complet, pour essayer de donner une chance d'entendre d'autres gens avant 20 heures. Y aurait-il possibilité d'avoir cette coopération de votre part, sans trop vous brimer?

Mme Rémillard: Mais vous êtes conscient que faire un résumé, quand on s'attendait à lire un mémoire, ça demande un fonctionnement mental très accéléré.

M. Laplante: Je m'excuse, mais vous avez été avisés qu'il y avait une heure en tout pour ça et, réellement, ça fait environ quatre heures qu'on est là. C'est intéressant, ce que vous dites, mais on en a tous des exemplaires et il y a des comités, autant dans l'Opposition que du côté ministériel, pour reprendre chacun des mémoires et aller au fond. C'est pour ça qu'on préférerait poser des questions actuellement.

Mme Rémillard: Si vous pensez que tout le monde a ça en tête, ça ne me fait rien de lire simplement les recommandations, sauf qu'elles sont pas mal brèves.

M. Laplante: S'il vous plaît.

Le Président (M. Boucher): J'ai fait remarquer tout l'après-midi que les membres de la commission ont les documents et en ont pris connaissance; il n'est pas nécessaire de les lire au complet, il s'agit de les résumer. Deuxièmement, vos mémoires sont au secrétariat des commissions, alors, si quelqu'un est intéressé à en prendre connaissance, il peut se les procurer au secrétariat des commissions. Il n'est donc pas nécessaire de les lire au complet.

Mme Rémillard: D'accord. Nous demandons que la possibilité soit aisée aux réseaux locaux de transport adapté, situés à l'extérieur des trois commissions de transport, mais à l'intérieur des limites de l'ORT, de transporter des personnes handicapées vers Laval, la rive sud ou Montréal. Ceci devrait se faire en conservant la priorité aux déplacements locaux.

Nous demandons que des mesures soient immédiatement prises pour faciliter et rationaliser le déplacement des personnes handicapées sur le territoire des trois commissions de transport concernées.

Nous demandons que l'organisme régional de transport se charge de réaliser l'intégration interrives de systèmes de transport adapté.

Nous demandons que, dans le développement des nouveaux réseaux de transport adapté, le ministère des Transports

veille à ce que les plans de développement tiennent compte des possibilités de relations entre des municipalités adjacentes ainsi qu'en direction de Montréal.

Nous demandons que l'organisme régional de transport assure aux personnes handicapées de la région de Montréal un accès au réseau régional de transport en commun régulier, que ce soient les autobus, que ce soit le métro de surface, que ce soit le métro souterrain, dans une certaine mesure, et les trains de banlieue.

Enfin, je tiens à rappeler deux principes importants: la participation des usagers à l'administration des systèmes locaux de transport, ainsi que le principe d'accessibilité universelle des personnes handicapées aux différents réseaux de transport adaptés.

Le Président (M. Boucher): Merci.

Mme Rémillard: Juste un mot. Partage des responsabilités... Non, j'arrête là.

Le Président (M. Boucher): Merci. Est-ce que M. Delage, de la CSD, pourrait faire immédiatement sa communication? Ensuite il y aura une période de questions.

M. Delage (Arthur): Voulez-vous m'accorder trois minutes? C'est tout ce dont j'ai besoin.

Le Président (M. Boucher): Allez-y.

Centrale des syndicats démocratiques

M. Delage: C'est une lettre d'appui - le sujet c'est: Le mémoire du groupe Transport 2000 - qui s'adresse au ministre et si on tient à le présenter - c'est de cette façon que je fais l'introduction - c'est qu'il y a certaines recommandations qui ne sont pas nécessairement les mêmes. Alors, on fait certaines dissertations et les voici.

La Centrale des syndicats démocratiques a pris connaissance de la version résumée du mémoire ci-haut mentionné, c'est-à-dire celui de Transport 2000. À bien des égards, la CSD appuie les positions du regroupement des usagers du transport en commun que constitue Transport 2000.

Au niveau des principes directeurs et objectifs, nous aimerions souligner l'importance de la participation des usagers aux décisions. Nous croyons que l'organisme régional de transport, l'ORT, serait l'instance appropriée de participation. L'idée d'une structure de participation au niveau de la Commission consultative permanente, la CCP, devrait, selon nous, être plutôt appliquée directement à l'ORT. L'expérience nous montre que des organismes à vocation uniquement consultative s'avèrent, en pratique, inefficaces. Dans un tel cas, la CCP pourrait se limiter à un rôle de centre

de recherche et d'information.

Quant à la composition de la délégation des usagers à l'ORT, nous croyons que la représentation devrait suivre une logique de types d'usagers: usagers travailleurs, étudiants, consommateurs, retraités, handicapés, etc. Dans chacun des cas, les représentants devront être mandatés et faire des rapports à leur association respective: par exemple, centrales syndicales et autres associations publiquement reconnues. Il est certain que la quantité d'associations représentatives peut poser un problème pratique à cause de leur grand nombre. Dans ces cas, elles pourront être invitées à des regroupements ad hoc. Il est toutefois fondamental que toutes les associations représentatives désireuses d'intervenir aient leur place, que ce soit par des formules de regroupement ad hoc, de rotation de mandat ou autres. Quant à la représentation régionale, nous insistons sur l'inclusion des villes satellites.

Vous me permettez, par exemple, d'ouvrir ici une parenthèse; ce n'est pas dans la lettre. Ce qu'on avait compris, quand on parle de villes satellites, c'est que comme grand cercle, cela allait chercher Valleyfield, Beauharnois, Saint-Jean, Granby, Saint-Hyacinthe, Sorel, Joliette et Saint-Jérôme. On ne l'a pas mentionné. C'était l'esprit dans lequel on a travaillé. Je peux vous dire que, quant à nous, à la centrale, étant donné que c'était dans nos discussions, on appuiera certainement le principe que ce grand cercle soit inclus à l'intérieur d'une réorganisation.

En effet, le mémoire de Transport 2000 porte aussi sur la desserte des municipalités à l'extérieur du territoire de l'ORT. La CSD appuie pleinement la reconnaissance des villes satellites et les recommandations qui en découlent, notamment, en ce qui concerne la participation des représentants des villes satellites aux décisions qui les concernent.

Un second principe sur lequel nous aimerions insister, c'est celui de la cohérence et de la liaison plus étroite entre l'aménagement du territoire et le transport en commun. Par exemple, il y a trop de parcs industriels isolés des réseaux de transport en commun. Cette situation oblige pratiquement les travailleurs et les travailleuses des parcs industriels à utiliser l'automobile. D'ailleurs, cet aspect nous amène à nous interroger sur les failles actuelles du système de transport en commun et de l'aménagement. Avant de penser à compléter le système, il faudrait réorganiser ce qui existe dans le sens d'un service qui colle concrètement aux besoins actuels. La CSD aimerait soulever deux problèmes reliés au fonctionnement du réseau de transport en commun.

Nous considérons que l'île de Montréal devrait être desservie 24 heures par jour, métro et autobus - avec le service actuel,

on oblige pratiquement les gens à délaissier, pour certaines heures, le transport en commun parce qu'ils peuvent partir pour aller quelque part, mais ils n'ont plus le métro pour revenir; c'est ce qu'on veut dire - ce qui résoudrait le problème des travailleurs et des usagers de nuit. Évidemment, il s'agirait d'un système allégé par rapport à celui de jour. Le système de nuit s'ajusterait aux besoins en cause. Ensuite, il faudrait voir à coordonner les départs de trains et autobus des villes satellites vers Montréal et vice versa. Il faudrait voir aussi à coordonner les arrivées et les départs aux points de relais. Bref, la CSD considère que l'encouragement à l'utilisation du transport en commun doit reposer avant tout sur l'organisation d'un système qui colle concrètement aux besoins des usagers. Dans notre esprit, il est clair qu'il en coûte plus cher de satisfaire le transport individuel que le transport collectif. Nous ne remettons donc pas en cause le principe de l'encouragement au transport collectif, mais nous croyons que cet encouragement doit passer avant tout par la mise en oeuvre d'un système adéquat.

(19 heures)

Pour ce qui est du financement, la CSD préfère, pour l'instant, soulever certains points particuliers. D'abord, il est certain que la question du péage sur les autoroutes devrait être réglée une fois pour toutes. Prise dans une optique régionale, la présence conjointe d'axes à péage et de d'autres qui ne le sont point, apparaît nettement incongrue. Mais la question qui se pose est plus profonde: Le transport en commun doit-il être principalement financé sur la base de son utilisation - usage - ou plutôt sur la base des revenus des citoyens et entreprises? La question est profonde et mériterait une analyse fouillée. D'ailleurs, elle se pose directement à propos de la tarification selon la distance.

Ce que la CSD constate, c'est que, dans plusieurs cas, les grands axes routiers ont entraîné l'implantation d'entreprises. Hors, ces mêmes grands axes n'offrent pas nécessairement des coûts d'habitation accessibles pour les travailleurs et travailleuses. La distance entre la résidence et le lieu de travail n'offre pas de relation valable par rapport à la situation des revenus de ceux et celles qui sont en cause.

Dans le cas de l'île de Montréal, la tarification selon la distance défavoriserait nettement les usagers à faible revenu. Par exemple, un travailleur ou une travailleuse qui occupe un emploi dans le West Island, le long de la route 20, n'a pas nécessairement les moyens de résider dans ce secteur. À ce moment, la tarification selon la distance vient brimer les faibles revenus. La CSD considère que dans le cas de l'île de Montréal, la tarification selon la distance,

particulièrement à des fins de travail, n'est pas appropriée. Le système actuel devrait être maintenu dans ce cas. D'ailleurs le même raisonnement peut s'appliquer à l'intérieur de Laval où à l'intérieur de la rive sud immédiate.

Dans la même veine, la CSD s'interroge sur les formules de gratuité ou de réduction tarifaire lorsqu'il n'y a pas de discernement quant aux niveaux des revenus. Ne faudrait-il pas s'interroger sur la capacité de payer? Ce qui est en cause c'est notre régime de sécurité de revenu, fiscalité, impôt négatif, régime universel, etc.

Bref, la CSD considère que le financement du transport en commun nous oblige à nous interroger sur toute la structure de protection des faibles revenus dans notre société. Or, tel n'est pas l'enjeu ici.

Veillez agréer, M. le ministre, l'expression de nos meilleurs sentiments. C'est une lettre d'appui que la CSD donne...

Il ne me reste qu'à remercier le président, M. le ministre et les membres de la commission d'avoir bien voulu nous entendre afin que nous puissions faire valoir notre point de vue là-dessus.

Le Président (M. Boucher): Merci.

M. Chartrand: J'aurais juste une précision à faire. Je remercie M. Delage de cet important appui. On considère la CSD comme étant un groupe très important, cependant, j'aimerais quand même dire qu'elle ne faisait pas partie de notre présentation telle que nous l'avions programmée au départ. Merci quand même. De toute façon nous sommes très heureux de cet appui, mais cela ne faisait pas partie de notre présentation officielle et je tiens à le dire.

Vous voudriez peut-être poser des questions et je vais conclure rapidement. J'ai quelques petits points à apporter et ce sera tout. Je sais qu'il commence déjà à être très tard. Je ne veux pas me faire d'ennemis; il y a d'autres personnes qui veulent parler aussi.

M. Clair: C'est cela. Il ne faudrait pas qu'en prenant trop de temps vous perdiez d'autres appuis éventuels.

M. Chartrand: C'est exact.

M. Clair: M. le Président, d'abord je remercie M. Delage de nous avoir fait sa communication rapidement. Nous prenons bonne note de ses commentaires.

Quant aux deux autres mémoires qui sont présentés concernant le transport adapté, j'aimerais dire que les questions qui sont soulevées et les points de vue qui ont été apportés sont très pertinents, il n'en fait

aucun doute, quant à la question du transport adapté.

Quant à la raison pour laquelle vous nous faites reproche de ne pas avoir prévu dans notre proposition de réforme une partie pour le transport adapté, je dirai là-dessus qu'étant donné que la réforme que nous proposons est d'abord et avant tout une réforme institutionnelle et financière du transport en commun régulier et que le transport adapté, dans les trois cas les plus importants: Laval, rive sud et Montréal, relève justement des commissions de transport, selon le bon vieux principe du qui dit plus dit moins, le tout comprend les parties. Également il nous apparaissait que cela faisait automatiquement partie de notre préoccupation en ce qui concerne, par exemple, l'intégration interrive à propos de laquelle il ne fait aucun doute que c'est souhaitable. Mais on avait compris, quant à nous, qu'à la suite du sommet socio-économique de décembre dernier concernant les personnes handicapées toute une série de mesures étaient déjà en marche au niveau du ministère des Transports et de l'Office des personnes handicapées.

Par exemple, on me rappelait l'engagement en ce qui concerne le budget pour le transport adapté. Effectivement, et cela est vérifiable dans les crédits du ministère des Transports, les budgets alloués au transport adapté ont plus que doublé, à peu près, passant de 4 300 000 \$, si ma mémoire est fidèle, à 9 100 000 \$.

En ce qui concerne l'intégration des services entre transport institutionnel et transport adapté, il existe actuellement un comité composé de représentants du ministère des Affaires sociales et du ministère des Transports du Québec sur cette question. Quant aux comités d'admissibilité, là encore, le ministère des Transports insiste, dans tous les cas, pour favoriser leur mise sur pied. D'ailleurs, je pense qu'il existe un comité formé de l'OPHQ, du ministère des Transports et d'un organisme de promotion qui étudie cette question. Donc, nous assurons un suivi là-dessus.

Quant à l'admissibilité universelle, cela voudrait dire pouvoir utiliser cette carte, dès qu'on est admissible dans une municipalité qui a un réseau de transport adapté, dans l'ensemble du réseau, là où il existe du transport adapté. Nous avons reçu de l'OPHQ un certain nombre de recommandations à ce sujet. Maintenant, inutile de vous dire que cela représente un problème pratique énorme parce que, pour parler en termes concrets, si, à Drummondville, où il existe un système de transport adapté - d'ailleurs, Drummondville a été la première ville au Québec à se doter d'un système de transport adapté en dehors de Montréal, de Québec et de Sherbrooke - une carte valable à Montréal peut, en tout temps, être utilisée même s'il

n'y a qu'un seul véhicule, c'est évident que cela pourrait représenter des inconvénients majeurs pour les bénéficiaires de ce service dans une ville donnée si, en tout temps, les véhicules peuvent voir leur horaire complètement bouleversé parce qu'il arrive quelqu'un d'autre. Cela présente des problèmes pratiques énormes, mais ça ne veut pas dire pour autant qu'on y renonce. On vise surtout à favoriser l'intégration interrive, dans un premier temps, dans la région métropolitaine de Montréal.

Tout cela pour vous dire que les sujets que vous soulevez sont réels, les questions que vous soulevez sont pertinentes, mais quant à nous, fondre le dossier du transport adapté, recommencer à discuter de l'autorité sur le transport adapté de l'organisme régional de transport, alors qu'on commence à peine à avoir des services acceptables, nous avons cru que vous auriez peut-être un peu l'impression qu'on vous faisait passer de Cal'phe à Pilate et que, sitôt une structure mise en place, on propose d'autres changements. On a donc choisi de traiter séparément ce dossier. Peut-être que le reproche que vous nous faites est justifié, mais je voulais simplement donner les explications, les raisons pour lesquelles nous avons préféré cette approche.

Rapidement, en ce qui concerne le rapport sur la rive sud de Montréal, en ce qui concerne l'étude conjointe avec le ministère des Affaires sociales, comme je vous le disais, c'est en cours. Que le laissez-passer puisse être valide dans toutes les régions du Québec où il existe un tel service, on n'a pas d'objection, mais cela présente des problèmes pratiques énormes. Relativement à la représentation des personnes handicapées, des usagers des transports adaptés au niveau des conseils d'administration, les décisions que nous prendrons en matière de transport en commun seront exactement applicables en matière de transport adapté.

Que la CTRSM ou d'autres se prévalent de la nouvelle réglementation du taxi afin d'assurer une exploitation plus rationnelle du service de transport adapté, sur ce dernier point, l'objectif que nous nous sommes fixé, là aussi, cela évolue dans beaucoup de secteurs, dans le domaine des transports, et on essaie de répondre aux attentes le plus rapidement possible. Ce volet se retrouve dans les propositions de programmes d'action en matière de taxi. Nous partageons tout à fait votre avis: on doit aller vers une meilleure utilisation des véhicules taxis pour le transport adapté. Cela se fait avec beaucoup de bonheur et de satisfaction, semble-t-il, ici, à la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec, même si la légalité pourrait être mise en cause par certains. On veut sécuriser juridiquement ce phénomène, l'élargir. Vous ne pouvez

cependant pas reprocher à la CTRSM de ne pas se prévaloir de la réglementation parce qu'elle n'est pas adoptée, elle est à venir.

Je termine mes remarques simplement en vous réitérant l'intérêt du ministère des Transports du Québec d'assurer effectivement le suivi du sommet socio-économique de décembre 1981. Nous déployons beaucoup d'efforts avec le personnel dont nous disposons pour avancer sur tous ces fronts. La seule raison pour laquelle nous n'avons pas traité du domaine du transport adapté dans la réforme proposée, c'est que celle-ci était d'abord et avant tout de nature financière pour le système de transport en commun dit régulier et, également, de nature institutionnelle pour l'ensemble des organismes qui sont chargés de faire fonctionner le transport en commun, que celui-ci soit adapté ou que ce soit le métro, le train ou l'autobus. Les préoccupations que vous avez, nous les avons également; c'est simplement qu'on ne les avait peut-être pas mises dans la même filière que celle que vous auriez aimé qu'on utilise.

Mme Ruel-Dion: M. le ministre, je dois vous dire que...

Mme Rémillard: C'est parce que...

Mme Ruel-Dion: Ils entrent cela dans les recommandations de la... J'aurais un commentaire à faire et je te cède la parole, si tu permets, excuse-moi.

Mme Rémillard: D'accord.

Mme Ruel-Dion: J'aimerais vous dire, M. le ministre, que les raisons que vous donnez pour ne pas l'inclure dans la proposition, pour moi, ne sont pas très claires, mais j'avoue que vous parlez très bien et que vous vous en êtes très bien sorti, je présume. Je pense, disons, à la carte dont vous parlez; vous dites que cela créerait des problèmes pratiques énormes. Est-ce que des études ont été faites là-dessus? Je me pose la question.

M. Clair: C'est ce que je vous indiquais - je m'excuse de vous interrompre - tantôt. Nous avons reçu une communication de l'Office des personnes handicapées du Québec sur cette question. Nous sommes à l'étudier. Maintenant, vous savez, il ne fait aucun doute que l'Office des personnes handicapées, dans ce cas, représente avec vigueur vos intérêts, mais les techniciens sur le plan du transport, eux, se disent: Il s'agit maintenant de rendre cela fonctionnel et c'est très compliqué.

J'ajoute que, jusqu'à maintenant, un peu comme c'est le cas, d'ailleurs, pour le transport en commun régulier, la responsabilité incombait davantage -

purement et simplement, même - aux organismes de transport comme tels: la CTL, la CTRSM, la CTCUM. Je ne dis pas qu'il n'y aurait pas lieu de retenir certaines de vos propositions en ce qui concerne le rôle de l'ORT en matière d'intégration interrive non seulement pour le transport en commun, mais également sur le transport adapté. On va l'examiner et on verra à prendre les décisions qui s'imposent dans ce domaine.

Mme Ruel-Dion: Je tiens à préciser, en tout cas, en ce qui a trait au transport des personnes handicapées, l'Office des personnes handicapées, que nous avons l'appui des alimenteurs en information et que c'est nous, à la base, qui leur apportons de l'information, plutôt que l'inverse.

M. Clair: Je suis convaincu qu'ils l'apprécient beaucoup d'ailleurs.

Mme Ruel-Dion: Oui. Deuxièmement, au sujet de l'intégration interrive, je tiens à préciser que, pour nous de la rive sud, ce n'est pas une priorité parce que 50% de notre clientèle va à Montréal, d'accord, se déplace et le service est déjà assuré. Donc, ce n'est pas une priorité et le système interrive, pour nous, pourrait jouer en notre défaveur, si vous avez vu la problématique à Montréal où le transport est absolument incohérent. Personnellement, nous pensons justement que le système de carte par lequel un usager pourrait utiliser le transport serait peut-être meilleur qu'un système interrive. Moi, d'ailleurs, j'en ai déjà parlé avec des représentants de la CTRSM et ils ont été absolument négatifs à ce sujet.

Maintenant, je me demande aussi quel est le pourcentage de gens de Montréal qui a besoin d'aller vers la rive sud; c'est sûrement très différent parce que les services sont à Montréal. C'est tout ce que j'avais à ajouter, M. le Président.

M. Clair: Je comprends que vous partagez notre point de vue largement sur cette question. Merci.

Mme Rémillard: M. le ministre, lors d'une de vos premières soirées d'information, à Montréal, vous aviez jeté un peu, enfin, semé un vent de panique sur le milieu des personnes handicapées. Je ne sais pas si vous vous en rappelez. J'avais posé naïvement la question: En quoi la réforme proposée va-t-elle aider, va-t-elle favoriser la possibilité pour les personnes handicapées de Montréal d'aller à Laval ou sur la rive sud, même si elles sont très peu nombreuses, en fait, si elles en ont vraiment besoin? Vous avez répondu: On va commencer par réaliser, par implanter la réforme au niveau du transport en commun régulier et, après, on tirera des conclusions qui seront peut-être applicables

au transport adapté. Or, quand on voit le temps que peut prendre l'implantation d'une réforme dans le transport régulier, comment cela peut prendre du temps et être compliqué quand on s'attaque à des structures qui existent déjà et qui sont bien implantées, des structures locales et des conflits de juridiction, des choses semblables, on n'est pas tellement intéressé dans le transport adapté à ce que les réseaux locaux soient coulés dans le béton au niveau de toutes sortes de leurs composantes pour qu'après cela ce soit quasiment une impossibilité de leur faire développer des liens l'une avec l'autre. Comme le ministère des Transports assume 75% du coût du transport adapté et que, finalement, un très petit nombre d'usagers sont touchés par rapport aux usagers du transport régulier, il nous aurait semblé qu'il aurait été possible d'aménager, dès maintenant, des possibilités de transfert d'un système à l'autre ou des modalités qui assoupliraient les services pour leur permettre plus tard d'établir des échanges. Deuxièmement, au sujet de la carte d'admissibilité universelle, je voulais seulement dire - parce que j'ai peur de l'oublier...

M. Clair: Je vous fais remarquer en toute taquinerie, madame, que d'habitude, en commission parlementaire, ce sont les membres de la commission qui questionnent.

Mme Rémillard: Ah, oui! Excusez-moi. Je n'avais même pas remarqué que j'avais posé une question.

Une voix: C'est parce que vous êtes enthousiaste et...

Mme Rémillard: Il faut qu'on se la pose à soi-même.

M. Clair: Oui. Ce n'est pas un reproche.

Mme Rémillard: Il n'a jamais été question pour nous, quand on parle d'admissibilité universelle, de s'attendre qu'un groupe de 60 Montréalais allant en touristes dans la région de Sherbrooke puissent immédiatement, comme cela, avoir accès au transport adapté à l'unique minibus de Joliette. Cela n'a jamais été notre intention. Pour nous, les déplacements locaux par les usagers locaux ont toujours la priorité, sauf qu'actuellement il y a souvent des disponibilités dans le fonctionnement d'un transport local et des usagers évidemment admissibles sont refusés pour une promenade et pour se déplacer avec un ami de la région. C'est dans le sens d'offrir une possibilité aux gens de l'extérieur de se servir du réseau local. C'est dans ce sens qu'on parlait, au moins dans un premier

temps, d'une admissibilité universelle.

M. Clair: C'est dans ce sens, justement, que je vous disais que nous travaillons, mais conscients des contraintes que cela comporte, sur le plan très pratique, sur l'horaire des véhicules. Il y a risque de déséquilibrer des horaires et de pénaliser des services locaux pour favoriser l'intégration universelle. Je voudrais cependant revenir sur ce que vous avez dit au début, corriger la malheureuse impression que j'ai pu laisser en répondant à votre question lors de cette rencontre à Transport 2000. Ce que j'ai voulu signifier à ce moment-là - peut-être me suis-je mal fait comprendre - c'est un peu comme je l'ai dit la réforme qu'on propose est d'abord une réforme institutionnelle et financière. Sur le plan institutionnel, dans la mesure où on parviendra à régler l'ensemble du cadre institutionnel pour faciliter l'intégration interzonale pour l'ensemble du transport en commun régulier, on ne peut pas agir sur le caractère institutionnel uniquement pour le transport adapté. Il faut également agir pour le transport en commun. Il est évident - à mon avis, en tout cas - que, dans la mesure où on agit sur l'intégration du transport en commun dit régulier, automatiquement s'ensuit l'intégration plus facile du transport adapté, parce que ce sont les mêmes institutions de qui relève, à toutes fins utiles, l'exploitation des services.

Deuxièmement, ce que j'ajoute peut-être aujourd'hui comme complément d'information, c'est que cela n'empêche nullement le ministère des Transports du Québec, l'Office des personnes handicapées, le ministère des Affaires sociales, dans la foulée du sommet de décembre 1981, d'assurer le suivi des engagements qui ont été pris lors du sommet avec, comme je vous le disais tantôt, un comité qui siège quant à la question du transport institutionnel et du transport adapté public, la question de l'admissibilité et la question du transport interrive. On continue de regarder cela en particulier. Quant à l'intégration universelle, nous avons reçu des recommandations de l'OPHQ qui sont présentement à l'étude. Je voulais simplement corriger cela, mais je pense qu'on s'entend sur une donnée fondamentale; que ce soit pour le transport interrive dans la région de Montréal ou que ce soit pour l'intégration universelle au Québec, le travail que nous faisons est dans l'optique de maintenir la priorité au transport local. On travaille donc sur une marge qui est assez étroite; c'est parfois difficile à agencer, mais on n'a pas renoncé à atteindre cet objectif que nous partageons avec vous.

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

M. Bourbeau: M. le Président, je serai le plus court possible, certainement plus court que le ministre. Je n'ai pas l'intention de reprendre tous les points. Je voudrais simplement dire que le transport adapté aux personnes handicapées est certainement le grand oublié du transport en commun. Pourtant ces gens sont sûrement ceux qui en ont le plus besoin. Je peux vous dire que la formation politique que je représente, le Parti libéral du Québec, est très sensible à ce problème. Tout à l'heure, les gens de la rive sud faisaient état, dans leur mémoire, que le transport sur la rive sud a commencé le 1er décembre 1980. À ce moment, j'étais président du conseil et commissaire à la Commission de transport de la rive sud et j'ai participé à la décision qui impliquait la CTRSM dans le transport des personnes handicapées de la rive sud de Montréal. J'ai également, par le fait même, accepté les coûts additionnels même si, le ministre le sait, je suis tellement réfractaire à quelque coût additionnel que ce soit.

Je ne peux qu'inciter le ministre des Transports et le gouvernement à accélérer le débloqué des fonds requis pour faciliter davantage vos objectifs. Je sais que le ministre fait déjà un effort. Le ministre a dit tantôt que le budget avait été doublé pour l'année courante. Je suis convaincu que le ministre pourrait trouver encore un peu d'argent, peut-être en coupant un peu sur les coûts du métro et du métro de surface, ou peut-être en faisant faire moins d'études par le COTREM, le BAREM et tous les autres organismes qui dépensent des millions. Je pense que, de cette façon, ces fonds permettraient d'atteindre plus facilement les objectifs que vous poursuivez et que nous partageons.

Finalement, je formule le voeu que les problèmes que vous avez soulevés trouveront une solution satisfaisante et que les mesures que vous avez proposées trouveront un écho favorable auprès du ministre et ce, dans les meilleurs délais.

En terminant, M. Chartrand, les gens de Transport 2000, mesdames, messieurs, je vous félicite pour un travail bien fait et merci de votre importante contribution.

M. Clair: M. le Président. Avant de laisser le dernier mot à M. Chartrand, je voudrais complimenter mon collègue, le député de Laporte. À ce moment-ci, j'en sens le besoin. Le Parti libéral du Québec a manqué, pendant longtemps, d'un homme comme lui puisque, dans le passé, avant que le Parti québécois arrive au pouvoir, il n'y avait jamais eu de programme de subventions au transport adapté. Je suis convaincu qu'à ce point de vue, il a constitué un apport énorme pour le Parti libéral.

Deuxièmement, double compliment. Le Québec manque de maires comme lui qui

étaient intéressés au transport adapté, puisque, avec des crédits de l'ordre de 9 100 000 \$ cette année, nous n'aurons aucunement besoin de diminuer nos investissements dans son comté, par exemple, en termes de réseau routier, puisqu'il y aura des crédits périmés cette année, au niveau du budget du transport adapté, pour la bonne et simple raison qu'actuellement les demandes des municipalités ne sont pas venues aussi rapidement que nous le souhaitons. D'autant plus que nous faisons nôtre cette préoccupation d'essayer de plus en plus de tenir compte - je ne me souviens plus si c'est Mme Rémillard ou Mme Ruel-Dion qui a souligné cela - d'un ensemble de municipalités afin d'éviter d'avoir des services de transport adapté limités à un territoire un peu trop restreint.

Dans ce sens, je pense que je pouvais complimenter mon collègue. Le Parti libéral l'attendait depuis plusieurs années.

M. Bissonnet: Il fera un excellent ministre. La prochaine fois, il fera un excellent ministre.

M. Bourbeau: Cela ne sera pas très long.

Une voix: Enfin, il est arrivé!

M. Clair: M. le Président, blague à part, je voudrais terminer en remerciant sincèrement les gens de Transport 2000, les gens de tous les organismes qui sont venus, M. Chartrand, M. Chagnon, M. Dagenais, M. Lachapelle, Mme Gagnon, Mme Rémillard, Mme Ruel-Dion, M. Sloan et les autres qui les accompagnaient. Je pense que, encore une fois, j'ai eu l'occasion de le dire au début, lorsque je vous ai accueillis, la promotion du transport en commun repose certainement sur les épaules du gouvernement, des partis politiques.

Quant à nous, nous avons essayé, depuis six ans maintenant, de faire la preuve que nous avons effectivement un préjugé favorable qui s'est concrétisé largement à l'égard du transport en commun et du transport adapté. Je pense que nous devons compter aussi sur les organismes bénévoles d'usagers comme Transport 2000 et les autres regroupements qui étaient présents pour faire avancer cette alternative à l'automobile: le transport en commun. On aura beau nous répéter que le transport en commun est déficitaire, il n'en reste pas moins qu'on a eu plusieurs preuves, dans les interventions qui ont été faites, en particulier par Transport 2000, que si on voulait l'organiser, si on ne le considérait pas comme le parent pauvre des modes de transport, le transport en commun pourrait atteindre un niveau d'efficacité et d'économie pour les citoyens et les

citoyennes et constituer une alternative alléchante non seulement pour les citoyens, mais également pour les pouvoirs publics. Je vous remercie donc de votre passage chez nous.

M. Chartrand: Merci, M. le ministre, de vos bonnes paroles. Je partage tout à fait les mêmes idées que vous. Le transport en commun doit grandir dans l'avenir. On a beaucoup parlé de transport urbain aujourd'hui, mais le système interurbain nous intéresse également beaucoup, au Québec. Je vais dire en concluant qu'il y a des problèmes qui ont subsisté depuis quelques années dans le transport en commun, que des simples citoyens comme nous se sont impliqués et ont vu ce qui se passait, des choses qui ne semblaient pas normales. On s'est posé des questions l'an passé, à savoir pourquoi, par exemple, le parking incitatif à Brossard a été neuf mois arrêté? Il y a eu des problèmes à des niveaux politiques, entre les municipalités. Sur la rive sud, à Montréal, l'intégration des trains de banlieue a été un succès après quelques mois. Cela aurait pu se faire plus vite, mais il y a eu malheureusement des tractations entre les municipalités, des problèmes, des difficultés. On pense que l'appart des usagers pourrait - peut-être un peu comme chiens de garde - apporter du sang nouveau à des problèmes souvent politiques et amener des choses concrètes dans l'avenir et des améliorations dans toute cette problématique.

Je vais terminer en disant que je ne voudrais pas que les propositions, tout ce qui a été dit aujourd'hui et tout le travail de mes collègues, des bénévoles, retournent aux oubliettes. Pour éviter cela, je pense qu'il serait opportun de vous demander de voir à mettre sur pied ce que j'appellerais un comité d'implantation de la réforme. Vous avez dit, je pense, hier, lors de l'ouverture, qu'il y aurait d'autres consultations, etc. Mais, quand même, il y a des aspects de la réforme qui pourraient être implantés dès le mois de janvier, probablement. Or, j'aimerais quand même vous exprimer que notre association souhaiterait qu'un comité d'implantation de la réforme, composé de représentants du gouvernement, des municipalités et des usagers, soit mis sur pied. Ce comité aurait pour mandat d'établir les priorités et de préparer un plan de travail, afin que tout ce qui se fait cette semaine et ce qui se fera la semaine prochaine, lorsque d'autres intervenants témoigneront, tous les travaux qui se font avancent et débouchent dans des délais raisonnables. S'il y a des choses qui peuvent être faites, encore une fois, sans trop de difficulté comme, peut-être la carte intérieur ou des choses comme cela, tous les problèmes comme ceux dont on a parlé ce matin, de la ville de Longueuil, pourraient se

régler plus vite que cela s'est fait dans le passé. Alors, je pense qu'un comité d'implantation serait très opportun dans ce sens-là. Merci.

Le Président (M. Boucher): Alors, au nom de tous les membres de la commission, je remercie le groupe de Transport 2000. Maintenant, il reste trente minutes avant l'ajournement et il nous reste encore six mémoires à entendre. On m'informe que sur les six mémoires, il y en aurait quatre qui voudraient absolument être entendus ce soir. Il s'agit de Les gens de la terre Inc., Atelier d'histoire Hochelaga-Maisonneuve, West Island Train Savers et Vélo Québec. Est-ce qu'il y a consentement pour qu'on prolonge après vingt heures ou si...

M. Clair: M. le Président, ma suggestion serait d'entendre les quatre groupes à la file, et si vous leur accordiez un temps raisonnable, compte tenu de l'heure qu'il est et de leur mémoire...

M. Bissonnet: Est-ce que le groupe STOP est compris là-dedans?

Le Président (M. Boucher): Non, le groupe STOP sera entendu mardi prochain.

M. Bourbeau: Je suggérerais peut-être de demander à ceux qui viennent de lire les conclusions de leur rapport. On pourra peut-être se limiter à une question ou une remarque pour chacun des deux groupes parlementaires, de façon à tenter de faire cela en une dizaine de minutes pour chacun des groupes.

Le Président (M. Boucher): Je pense qu'il y aura lieu d'aller toute de suite aux conclusions de chacun des mémoires et, par la suite, les questions pourraient être formulées des deux côtés de la table.
(19 h 30)

Les gens de la terre Inc.

J'appelle le groupe Les gens de la terre Inc. M. Rochester, tel qu'entendu avec les membres de la commission, étant donné l'heure avancée, il y aurait lieu de lire les conclusions ou les recommandations de votre mémoire tout simplement et, par la suite, on passera immédiatement à la période des questions.

M. Rochester (Peter): C'est tout à fait notre intention, M. le Président. Cependant, au départ, y aurait-il moyen de déposer une pétition que les usagers des trains ont signée pour un remaniement des horaires? Parce que, contrairement à ce qu'il est dit - c'est-à-dire que le tronçon Rigaud-Montréal est maintenant intégré et que tous les problèmes sont résolus - chez nous, en effet, on est

laissé avec la moitié d'un train, avec départ de Montréal à 17 heures. C'est simplement dans cette optique que j'aimerais déposer deux copies de ça.

Le Président (M. Boucher): Nous allons la déposer au secrétariat des commissions.

M. Rochester: Merci.

M. Bissonnet: Une de ces copies est envoyée au ministre.

M. Clair: Certainement.

M. Rochester: C'est ça.

J'aimerais lire notre introduction et notre position. Je crois que ça va suffire comme présentation.

Nous sommes conscients que la proposition gouvernementale vise à instaurer un système de transport en commun régional et, en ce faisant, le gouvernement veut inciter les gens à s'en servir de préférence à l'automobile. Cependant, pour être un service régional, il ne faut pas négliger les régions qui entourent Montréal. Nous croyons que les banlieues telles que Vaudreuil, Hudson, Rigaud, ont besoin d'un service adéquat, et ceci ne mettrait nullement en doute la politique de vouloir favoriser l'île de Montréal. Maintenant, voici notre position:

1. Nous sommes en faveur du plan de transport régional intégré et croyons qu'il doit être accessible aux citoyens du comté de Vaudreuil. Évidemment, les niveaux de service sont à négocier selon la capacité des villes de payer.

2.1 Nous croyons que les municipalités du corridor Rigaud-île-Perrot doivent faire partie de l'ORT, avec un représentant choisi parmi les usagers si possible. La question est que le corridor Rigaud-île-Perrot doit faire partie de l'ORT, c'est-à-dire la zone C.

2.2 Toutes les négociations quant au transport régional doivent se faire avec toutes les parties impliquées présentes.

3. Les coûts de transport seraient mieux contrôlés, à long terme, par la mise en place d'un centre de recherche et de développement des systèmes de transport de personnes comprenant tout le système, les voies, le stock roulant - c'est-à-dire les équipements - la signalisation et l'exploitation. Il faut aussi impliquer les représentants des travailleurs, évidemment, parce que ce sont des planifications à long terme et il est préférable de les impliquer.

4. La participation des citoyens aux commissions consultatives est souhaitable, mais dépendra de la qualité de l'information dont ils disposeront.

5. Nous suggérons une zone de transition tarifaire pour Île-Perrot et Vaudreuil, étant donné l'écart énorme entre les tarifs et la distance minime, c'est-à-dire

5,3 kilomètres, entre Sainte-Anne-de-Bellevue et Vaudreuil (Dorion). Nous suggérons un tarif d'environ 49 \$ mensuellement pour Île-Perrot et la station Vaudreuil.

6. Une publicité plus soutenue pour informer non seulement les usagers, mais aussi les non-usagers, c'est-à-dire les citoyens du comté, est requise; une publicité qui donne les avantages du service du train pour amener un plus grand nombre d'usagers à l'utiliser et, de ce fait, réduire l'utilisation des voitures et contribuer au financement du système. Ainsi, les maires seront mieux convaincus de l'utilité d'un tel système pour leurs citoyens.

7. Les sondages "Origine-Destination" pour les régions environnantes de l'île de Montréal, en l'occurrence, le comté de Vaudreuil, doivent être menés dans les localités qui sont à l'étude avec un pourcentage d'échantillonnage beaucoup plus grand que pour les centres urbains, afin d'avoir une meilleure idée des caractéristiques de déplacement, etc.

M. le Président, je crois que le reste de la pétition, malgré certaines fautes, traite du service actuel et des problèmes qu'on a avec le départ de 17 heures, qui incommode plus de la moitié des usagers à l'heure actuelle, ce qui est malheureux. Le train de 17 h 15, avec un train correspondant à 6 h 45 le matin, laisse la possibilité à beaucoup plus de gens de se servir de ce moyen de transport.

M. le Président, je vous remercie.

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

M. Clair: M. le Président, je voudrais féliciter M. Rochester et les gens qui l'accompagnent qui ont pris le beau nom de "Les gens de la terre Inc." pour se regrouper avec pas beaucoup de moyens pour faire valoir, faire la promotion du train, au-delà de la Communauté urbaine de Montréal, dans Vaudreuil, vers Rigaud. Je pense que cela témoigne d'un dynamisme, d'un intérêt certain pour la cause du transport en commun dans cette région.

Quant à la question précise qui est soulevée, les raisons qui ont motivé le maintien d'un seul train par direction par jour sont, en résumé, les suivantes. D'abord, il y avait la question de la disponibilité de matériel roulant. Deuxièmement, l'objectif était de maximiser le service requis là où il y a le plus grand nombre, les plus grands besoins, c'est-à-dire sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal.

Maintenant, quant à la possibilité de changer l'horaire du train du soir, de 17 heures à 17 h 15, si ma mémoire est fidèle, à ce sujet, je vais demander au COTREM de réexaminer la question. Je vous dis tout de suite que les difficultés sont de deux ordres.

Premièrement, nous devons examiner les répercussions éventuelles sur l'ensemble de la ligne puisque, avec le nombre de trains qui circulent à l'intérieur de la Communauté urbaine de Montréal, il y a toute la question du temps, de la synchronisation des trains. La raison pour laquelle le train est à 17 heures, j'imagine que ce n'est absolument pas par méchanceté, mais parce que dans l'organisation, la synchronisation des trains, c'était de cette façon que cela pouvait se faire. Maintenant, si on étudie la question, il est bien évident, par ailleurs, comme j'ai eu l'occasion de le dire à d'autres intervenants aujourd'hui, que si nous sommes disposés à étudier cette question et s'il devait y avoir un déplacement d'horaire ou des coûts occasionnés puisque, actuellement, il n'y a pas intégration de cette partie de la ligne de chemin de fer, les municipalités concernées devraient d'abord manifester leur volonté de participer financièrement au déficit du train comme la Communauté urbaine de Montréal a déjà accepté de le faire.

Voilà, en quelques mots, M. le Président, mes commentaires à ce sujet. Je remercie à nouveau M. Rochester et les gens qui l'accompagnent, dans des conditions qui ne sont pas faciles, à faire la promotion du train de Rigaud. Je vous remercie.

Le **Président** (M. Boucher): Merci.

M. Bissonnet: Juste un mot, M. le Président.

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

M. Bissonnet: M. le Président, je suis conscient des problèmes qu'a la population de Rigaud et du secteur. Ce qui m'a frappé surtout dans ce document, c'est qu'une majorité d'étudiants, qui vont au cégep ou à l'université, sont dans l'impossibilité... Nous parlions, M. le ministre, d'un train à 17 h 15. C'est actuellement l'heure à laquelle le train part de Montréal. Il part à 17 h 15. Mais il est évident que pour tous les gens qui travaillent, il part à 17 heures.

Mme Gariépy-Rochester (Raymonds): À 17 heures.

M. Bissonnet: Je vois que dans votre mémoire on parle de 17 h 15.

M. Rochester: C'était avant le 1er octobre.

Mme Gariépy-Rochester: Jusqu'au 1er octobre.

M. Bissonnet: Je pense, M. le ministre, qu'il faut attacher une importance tout à fait spéciale au service actuel. Même à 17h

15, je pense qu'il est assez difficile pour les étudiants et les travailleurs d'arriver à temps pour prendre le train. Le ministère des Transports doit attacher une importance particulière à cela.

M. Clair: C'est la raison pour laquelle j'ai dit qu'on allait demander au COTREM de réexaminer la question mais en tenant toujours compte que s'il y a des coûts additionnels, c'est évident que nous ne pouvons pas avoir deux poids deux mesures avec la communauté urbaine et l'extérieur. On examinera la question.

M. Rochester: Tous les trains sont à quinze minutes d'intervalle à peu près, selon le nouvel horaire, sauf qu'il nous manque les arrêts de Westmount et de Montréal-Ouest.

Mme Gariépy-Rochester: Pour le train qu'on avait à 17 h 15, c'est exactement la même chose. Passé Vaudreuil, il n'y a aucun problème pour les trains, parce qu'il n'y en a pas d'autres.

M. Clair: Je vais faire examiner la question.

Mme Gariépy-Rochester: Merci.

Le Président (M. Boucher): Je vous remercie, M. Rochester, ainsi que les dames qui vous accompagnent, pour la présentation de votre mémoire et surtout pour la belle collaboration que vous avez apportée aux exigences qu'on avait posées. Merci.

Mme Gariépy-Rochester: Merci.

Atelier d'histoire (Hochelaga-Maisonneuve, AQDR et YMCA)

Le Président (M. Boucher): J'appelle maintenant l'Atelier d'histoire Hochelaga-Maisonneuve, AQDR, et YMCA Hochelaga-Maisonneuve.

Si vous voulez vous identifier et faire part des conclusions de votre mémoire, comme on l'a demandé.

Mme Difolco (Sylviane): Je voudrais présenter, à ma droite, Rose Lafrenière, de l'AQDR, l'Association québécoise pour la défense des retraités; Élodie Martel, de l'Atelier d'histoire d'Hochelaga-Maisonneuve et moi-même, Sylviane Difolco, du YMCA Hochelaga-Maisonneuve.

Je voudrais d'abord souligner qu'il y a une erreur dans le mémoire. Cela commence bien. À la page 4, la note 2 au bas de la page: Les bornes du quartier devraient se lire: à l'est, les limites sont Viau et Vimont et, à l'ouest, c'est la rue Moreau et non pas la rue Morgan.

M. Clair: D'accord.

Mme Difolco: Je voudrais d'abord commencer en disant que le but du mémoire est de défendre et de refléter les intérêts des citoyens du quartier Hochelaga-Maisonneuve. Je pense qu'il est important de préciser que le quartier Hochelaga-Maisonneuve a une population de 62 000 habitants environ, soit l'équivalent des villes de Verdun ou de Saint-Laurent ou l'équivalent, en termes de populations réunies, des villes de Hamstead, Baie-d'Urfé, Kirkland et Lachine. Vous pouvez donc constater que c'est quand même un quartier assez dense en population.

Dans notre intervention nous avons deux aspects: La participation des usagers et les conséquences des limites de la zone 2.

Comme tout bon groupe populaire, nous voudrions aussi déposer une pétition et donner la nomenclature des groupes qui ont appuyé le mémoire. Je voudrais aussi souligner que ce travail, que ce soit le mémoire, les pétitions ou les lettres d'appui, a été effectué dans un très court délai, c'est-à-dire dix jours. On aurait donc probablement eu plus de pétitions et plus de lettres d'appui si on avait eu plus de temps.

Pour nous appuyer, on a le CLSC Hochelaga-Maisonneuve; l'Association des locataires Hochelaga-Maisonneuve; le Tour de l'île, un groupe populaire d'alphabétisation; le Comité des travailleurs et travailleuses d'Hochelaga-Maisonneuve; le Service à l'habitation Hochelaga-Maisonneuve; le Centre culturel et sportif de l'Est et le Pavillon de l'éducation communautaire.

Le Président (M. Boucher): Vos pétitions seront déposées au secrétariat des commissions.

Mme Difolco: Pour en venir directement au mémoire, dans la première partie, on parle de la participation des usagers et on met en relief le fait que dans votre réforme, vous parlez beaucoup du fait que les usagers doivent prendre la place qui leur revient. Nous sommes tout à fait d'accord avec cela en disant que non seulement ils doivent participer financièrement, mais il faudrait aussi leur accorder une place au niveau décisionnel.

La recommandation à ce propos est assez claire: Il nous apparaît essentiel de définir plus précisément ce que veut dire "démocratiser encore davantage le processus décisionnel" et d'assurer une place de choix aux usagers à l'intérieur de ce processus. (19 h 45)

La deuxième partie, qui est l'aspect très local de ce mémoire, concerne la limite est de la zone 2. Dans votre réforme, vous indiquez que le boulevard Pie-IX devrait être la limite de la zone 2. Nous demandons que

cette limite soit transférée à la rue Viau pour des raisons qu'Élodie Martel va vous expliquer. En prenant Pie-IX, on coupe carrément le quartier en deux; on aura deux sortes de contribuables, deux sortes d'usagers pour le même transport, dans le même quartier.

La conclusion. La position du gouvernement d'améliorer le transport en commun à Montréal et d'offrir une option régionale nous semble aller dans le sens des intérêts des citoyens de notre milieu (économiquement défavorisé). Cependant, l'application, dans un cas particulier, tel Hochelaga-Maisonneuve, amène certaines lacunes. Nos propositions se veulent un correctif à cette situation. Une pétition, que j'ai déposée et qui recueille au-delà de 700 noms, démontre la volonté des citoyens de garantir que cette réforme soit équitable et juste pour tous les résidents d'Hochelaga-Maisonneuve.

Mme Martel (Élodie): Pour ma part, j'aimerais attirer votre attention sur un document que vous avez dû recevoir il y a quelques minutes: Passeport pour Hochelaga-Maisonneuve. Il explique très bien les limites du quartier, l'histoire du quartier. En fait, c'est une visite qu'on vous invite à faire par le biais de ce petit document qui vous démontre un peu la vie de quartier chez nous. Je me permettrais d'ajouter que c'est un des plus vieux quartiers de Montréal qui va d'ailleurs fêter son centenaire en 1983. Je l'ajoute même si ce n'est pas le sujet d'aujourd'hui. C'est ajouté en annexe à notre mémoire.

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

M. Clair: Oui. M. le Président, je trouve tout à fait intéressant que des groupes comme ceux qui sont devant nous présentement - l'Atelier d'histoire Hochelaga-Maisonneuve, l'AQDR, le YMCA Hochelaga-Maisonneuve - s'intéressent à la question du transport en commun dans leur quartier, dans leur milieu. Je pense qu'effectivement la responsabilité de faire la promotion, de jouer un rôle de chien de garde à l'égard des gouvernements locaux ou du gouvernement du Québec, en matière de transport en commun, incombe à tous les citoyens. Je trouve fort intéressant que vous ayez pris connaissance du projet de réforme proposé et que vous soyez devant nous aujourd'hui pour soulever des points qui sont d'ailleurs très à propos, notamment, la question de la représentation des usagers. Je comprends que vous rejoignez à peu près totalement la position de Transport 2000. Comme vous connaissez la réponse que j'ai donnée à Transport 2000, je ne la répéterai pas.

Quant à la limite de la zone 2, je ne

veux pas parler d'un appui que vous n'auriez pas donné, mais j'interprète votre demande de modifier la limite de la zone 2 comme comportant en soi un appui à la tarification en fonction de la distance. Quoi qu'il en soit, je ne veux pas vous faire dire des choses que vous n'aviez pas l'intention de dire; si vous me les dites, elles me seraient agréables, par ailleurs, mais, quoi qu'il en soit, soyez assurées, surtout dans le cas du passeport Hochelaga-Maisonneuve, que notre objectif n'est certainement pas d'avoir des zones qui auraient des effets aussi destructeurs sur les quartiers que ce qu'a pu avoir, par exemple, l'échancrure de l'autoroute est-ouest dans le quartier Maisonneuve. C'est évident qu'on ne veut pas répéter artificiellement, par des limites de zone, des erreurs comme celle-là. Votre demande sera prise en considération très sérieusement si la formule de tarification en fonction de la distance retenue est celle qui vient d'être soumise.

Je vous remercie de votre présence devant nous et soyez assurées que votre passage n'aura pas été inutile.

Mme Difolco: Merci.

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

M. Bourbeau: Il me fait aussi plaisir de souligner la présence des représentantes des trois organismes du quartier Hochelaga-Maisonneuve. Nous trouvons aussi très intéressant que vous ayez pris la peine, que vous ayez fait l'effort de rédiger un mémoire et de venir nous le présenter. Nous apprécions cet effort. Je n'ajouterai pas grand-chose à ce que vient de dire le ministre. Il va falloir éventuellement reconnaître le rôle et la place des usagers du transport en commun, puisqu'ils participent de leurs deniers. Je pense qu'il faudrait, éventuellement, leur trouver une place, non seulement dans le paiement des coûts, mais aussi dans le processus décisionnel. En ce qui concerne le fait que votre quartier est scindé en deux par une zone, je pense que cela met en cause tout le principe de l'établissement des zones. Le moins qu'on puisse dire, c'est qu'il n'y a pas unanimité encore parmi ceux qu'on a vus depuis le début en ce qui concerne le principe même de l'établissement de zones. La plupart se sont opposés; nous, nous ne sommes pas très chauds non plus, quoique nous ne soyons pas non plus complètement refroidis. Surtout en ce qui concerne l'île de Montréal, il y a des problèmes additionnels qui se posent dans les zones et vous venez de faire état d'un des problèmes.

Le ministre vous a donné une réponse là aussi. Je pense qu'il n'y a rien de coulé dans le béton en ce qui concerne ces zones

et peut-être qu'il y a des modifications qui peuvent être apportées. Finalement, votre passeport pour Hochelaga-Maisonneuve, je dois avouer que je trouve cela très "cute" personnellement que vous ayez décidé de faire un document comme celui-là. Probablement que cela incitera des gens à aller visiter ces lieux que vous dénombrez dans votre passeport. Je dois dire que je suis allé faire une visite très exhaustive du quartier Maisonneuve, il y a une couple d'années, lors d'une certaine élection partielle, et que j'ai visité beaucoup de lieux. Je ne me suis pas attardé tellement aux églises à ce moment, mais je me promets d'y retourner bientôt et d'apporter plus d'attention aux églises et aux monuments historiques que vous énumérez dans votre passeport. Félicitations, merci.

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

Mme Harel: Moi, je veux vous saluer et également vous féliciter. Vous représentez bien la vitalité des femmes de ce quartier. Particulièrement, je pense à la représentante de l'AQDR, l'Association québécoise des droits des retraités et des préretraités, qui a été pour beaucoup dans l'acquisition de plus de 700 ou 800 noms sur la pétition qui a circulé dans le quartier. Peut-être, votre présence parmi nous vous aura-t-elle permis d'acquérir une expérience et de ramener dans le quartier cette expérience pour témoigner qu'il est opportun, qu'il est utile de représenter le point de vue des usagers à différents niveaux. Pour vous, enfin, il s'agissait de votre première intervention devant une commission parlementaire. Je pense qu'il faut que cela se répète. Je veux signaler que le quartier, évidemment, est en réflexion sur l'ensemble de la question du zonage, de la tarification. Il y a un débat qui se poursuit dans les organismes populaires, dans les journaux, dans l'hebdomadaire local. Je ne pense pas qu'il y ait eu une conclusion qui se soit imposée, mais dans le centre-ville je pense qu'un bon nombre de gens se demandent si ce ne serait pas opportun que la tarification selon la courte distance puisse avantager ceux qui sont assez captifs des transports en commun. Je pense que dans notre quartier c'est au-delà de 65%, les gens qui n'ont pas d'automobile, qui utilisent le transport en commun et qui se demandent, s'il y avait tarification moyenne sur l'ensemble de l'île, s'ils n'en feraient pas finalement les frais.

La réflexion va se poursuivre. D'ailleurs, on aura encore du temps; le projet de loi ne tardera pas, j'imagine, mais on aura certainement du temps pour avoir un point de vue dans le quartier là-dessus. Je ne sais pas si vous voulez ajouter quelque chose sur cette question...

Mme Difolco: Face au problème, à la question du zonage, c'est vrai, on a eu plusieurs discussions. On n'est toujours pas arrivé à un consensus à savoir si oui ou non le zonage à Montréal c'était une chose à prendre ou à rejeter. Le problème - en tout cas, je pense que c'est important de le mentionner - c'est qu'en représentant le quartier Hochelaga-Maisonneuve, au début, on se disait: S'il n'y a aucune zone à Montréal, il est clair qu'à ce moment-là, on n'a plus le problème de la zone 2, c'est-à-dire Pie-IX, mais, d'un autre côté, si on fait seulement une zone, cela veut dire que l'augmentation va affecter nos gens de la même façon. Donc, à ce moment-là, on se dit: On est un peu pris entre deux feux. Oui, au non-zonage et non à l'augmentation. Ce serait un peu cela.

M. Clair: Si jamais, en tout cas, vous en venez à la conclusion qu'effectivement, comme je le pense sincèrement, ce serait à l'avantage des gens qui sont des utilisateurs captifs des modes de transport en commun d'avoir une tarification basée sur la distance, parce que cela les favoriserait, si jamais vous décidiez que ce serait bon et que vous décidiez de m'appuyer, dépêchez-vous, parce que j'ai l'air d'être pas mal tout seul.

Mme Difolco: On n'est pas encore contre.

Le Président (M. Boucher): Au nom de tous les membres de la commission, je remercie les représentants de l'Atelier d'histoire Hochelaga-Maisonneuve, l'AQDR et le YMCA Hochelaga-Maisonneuve de la présentation de leur mémoire.

J'inviterais maintenant le groupe West Island Train Savers, représenté par M. Charles G. Taylor. M. Taylor.

West Island Train Savers

M. Mezei (Jean-François): Merci, M. le Président. Premièrement, j'aimerais mettre une chose au point. Je ne suis pas Charles Taylor.

Le Président (M. Boucher): Ah, bon!

M. Mezei: M. Charles Taylor est probablement en automobile en ce moment et s'en retourne à Montréal. Mon nom est Jean-François Mezei et je fais aussi partie du groupe West Island Train Savers.

Le Président (M. Boucher): Oui.

M. Mezei: Premièrement, comme courte introduction, pour ceux qui ne sont pas familiers avec le nom, le groupe West Island Train Savers a été formé par des citoyens, les usagers du train CP Rail lorsque CP a

annoncé qu'il allait couper le service pour promouvoir l'intégration, et c'est nous qui sommes responsables de toutes les lettres qui sont rendues au bureau du ministre Clair. Il y a quatre points dont nous nous sommes occupés au sujet de ce projet de loi, qui sont, premièrement: Une définition du projet d'envergure dans le sens que je vais expliquer plus tard; des recommandations provenant des citoyens et des recommandations qui auront besoin d'information; ensuite, une meilleure coordination entre les différents moyens de transport et finalement les abris pour les passagers des trains.

Pour revenir au premier point, le projet d'envergure, dans le document, il y a une phrase qui dit... Un instant! "La commission consultative devrait tenir des audiences publiques avant que ne soit réalisé tout projet d'envergure." Nous nous sommes demandé qui serait responsable de la définition d'un projet d'envergure. Est-ce l'installation de 50 nouvelles lignes d'autobus? Est-ce l'installation de 300 milles de métro? Est-ce la disparition des lignes de métro? Qu'est-ce que c'est, exactement? Nous craignons qu'un jour, un gouvernement quelconque puisse arriver et dire: On enlève tous les autobus. Cela ne coûte rien. Donc, ce n'est pas un projet d'envergure. Nous aimerions que le gouvernement définisse un peu mieux ce point pour que la consultation du public soit assurée lorsque le public en a besoin. On ne veut pas dire que le public doit être consulté pour choisir la couleur des autobus, mais quand même, pour certaines affaires qui sont assez importantes, nous désirons avoir l'"input" du public.

Deuxièmement, pour les recommandations avec connaissance de cause, ce que nous disons, en fait, c'est pour que le public puisse contribuer favorablement et avec raison, avec des faits valables, aux consultations du gouvernement et à celles des transports. Le public doit être informé. Par "public", évidemment, on entend des organisations valables, telles que WITS ou Transport 2000, etc. Donc, ce qu'on dit, dans le fond, c'est que l'information doit pouvoir aller à ces groupes. Ces groupes doivent avoir accès à l'information pour pouvoir donner des recommandations valables. Trop souvent, je pense, il est arrivé que quelqu'un dise: On veut cela, mais la personne ne connaît pas les faits valables. Donc, le gouvernement peut arriver et dire: On ne peut pas vous donner cela, parce que cela ne marche pas. Il y a autre chose que vous ne connaissez pas. C'est ce qu'on veut éviter. Tout ce qu'on veut, c'est que, quand une recommandation est faite par le public, elle soit acceptée par le gouvernement lorsque la recommandation est faite sur des faits valables.

Pour ce qui est de la coordination des

trains et des autobus, l'organisation régionale des transports, l'ORT comme on l'a dit si souvent aujourd'hui, doit avoir, je pense, la responsabilité d'assurer une coordination entre les différents moyens de transport tels que le métro, le train et l'autobus, en vue de rendre efficaces les transferts et aussi d'enlever tous les chevauchements de services qui peuvent se produire. (20 heures)

Pour terminer, en ce qui concerne les abris pour passagers des trains, soit du CP ou du CN, puisqu'il s'agit d'une infrastructure qui existe déjà, ils devraient être la responsabilité de chacune des municipalités. Les raisons en sont simples. Premièrement, je pense que la municipalité est plus près du peuple et peut choisir exactement de dont ce peuple a besoin pour la station. Il y a certaines stations qui n'ont besoin que d'une plate-forme, d'autres, où il y a plus de monde, ont besoin d'un abri. La ville est plus accessible, parce qu'elle a des employés municipaux qui sont là, et il ne s'agit que d'un coup de téléphone au "town manager", comme on dit à Beaconsfield, pour lui dire qu'une lumière est brisée ou des choses comme cela. Je pense que le public a un accès plus direct à la ville pour ce qui est des abris. Comme les abris sont moins nombreux pour les trains, je pense que c'est une situation valable.

Pour conclure, je pense que le public, et on l'a vu dernièrement avec l'intégration des trains, est intéressé au transport. Si nous lui donnons la chance de participer activement, il le fera.

Le Président (M. Boucher): Merci beaucoup M. Mezei. M. le ministre.

M. Clair: M. le Président. J'ai eu effectivement l'occasion de faire connaissance avec le WITS à l'occasion d'une pétition qui comportait plusieurs milliers de signatures et qui m'avait été remise à mon bureau. Je suis fier et heureux, aujourd'hui, de dire, sans vantardise: mission accomplie. Les deux trains, celui du CN et celui du CP, sont maintenant intégrés, grâce aux ententes intervenues entre le gouvernement du Québec et la CTCUM, la Communauté urbaine de Montréal et les deux compagnies de chemins de fer concernées. Cela me ramène donc à votre définition de projet d'envergure. Là-dessus, je vous dirai que j'aimerais fort que vous sensibilisiez votre député ou vos députés dans la région du West Island. Si je me fie aux porte-parole du Parti libéral, ce serait comme discuter du sexe des anges que discuter des projets d'envergure, et demander qu'on ne complète pas la modernisation des trains de banlieue. Mais comme ils ne désirent pas qu'on poursuive les projets d'envergure, il deviendrait assez théorique de discuter ce qu'est un projet d'envergure

puisqu'ils nous demandent, à toutes fins utiles, de mettre un terme à des travaux qui se dérouleraient dans l'est de Montréal, à savoir, la construction de la ligne de métro no 5 et la ligne de métro de surface no 6.

Quoiqu'il en soit, étant donné qu'ils sont dans l'opposition et que nous formons le gouvernement et que nous avons l'intention de continuer à développer les transports en commun, avec la volonté des institutions municipales, il faudra préciser cette notion afin de mieux l'encadrer.

Quant à la question du raccordement des autobus avec les trains, vous avez raison. C'est dans ce sens, d'ailleurs, que nous avons incité la CTCUM à mieux coordonner, avec le nombre de trains qui sont ajoutés maintenant, les autobus avec les trains de banlieue afin de faire ainsi des économies appréciables.

Enfin, sur la dernière question des abris pour les passagers, je pense que si une demande m'était formulée par les municipalités desservies par les trains de banlieue, à l'effet qu'elles entretiennent les stations, je serais ouvert à cette possibilité. Mais les municipalités voient peut-être la chose d'un autre oeil, puisque l'intégration et la modernisation des trains de banlieue sont consécutives à une entente fédérale-provinciale, ainsi qu'avec les communautés urbaines de Montréal et de Québec. Je suis loin d'être convaincu qu'elles seraient intéressées à assumer le coût de l'entretien. Mais si elles étaient décidées et intéressées à le faire, nous serions prêts à examiner cette question.

Je terminerai par une question. Lorsque vous étiez venu me rencontrer, vous craigniez - si ma mémoire est fidèle - de perdre un des deux trains, vous étiez un utilisateur du CP; avez-vous utilisé le service depuis son intégration, il y a maintenant deux semaines?

M. Mezei: J'étais sur le même train que vous, lors de l'inauguration. Le wagon d'en arrière.

M. Clair: Moi, on m'avait mis dans le wagon en avant. Je n'avais pas choisi.

M. Mezei: Vous êtes au pouvoir.

M. Clair: Je vous remercie M. Mezei. Très intéressant.

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

M. Bourbeau: Je vais laisser la parole à la députée de Jacques-Cartier, M. le Président.

Le Président (M. Boucher): Ah bon! Mme la députée de Jacques-Cartier.

Mme Dougherty: J'aimerais vous féliciter de votre intérêt soutenu pour les problèmes de transport, surtout au West Island. Je sais que vous avez fait des efforts considérables pour l'intégration des trains, que vous êtes devenu un expert des lettres et des pétitions et un vrai enthousiaste des trains.

Dans votre deuxième question, vous avez dit que l'accès aux informations pertinentes est d'une importance majeure. De quoi parlez-vous? L'accès avant, pendant ou après l'étude d'un projet? Nous, les députés, sommes inondés d'information et j'ai l'impression que le public est peut-être inondé quelquefois de trop d'information. De quoi s'agit-il? Voulez-vous préciser votre idée?

M. Mezei: Pour donner un exemple de WITS, trop souvent, même, on a demandé certaines informations à certains députés, à certains maires de ville, justement sur des questions d'horaire, parce qu'on connaissait les besoins des usagers, mais on n'en a pas eu. Personne ne voulait nous dire des choses comme cela. Je pense que c'est important que pendant le processus d'élaboration d'un système, ou de processus de décision, les citoyens participent, et pour pouvoir participer, ils doivent avoir de l'information, puisque justement le projet n'est pas encore établi. Lorsqu'une loi n'est pas adoptée, la majorité du monde ne sait pas que la loi va l'être, mais c'est pendant que la loi est en train de se faire établir en dehors de la Chambre que les citoyens doivent participer, parce que c'est dans ce temps-là que la loi est écrite et que les politiciens sont le plus ouverts à dire: Bon, c'est cela que les citoyens veulent, je vais mettre cela dans la loi. Une fois que c'est imprimé et adopté à la Chambre, c'est beaucoup plus difficile de changer une loi. En ce moment, pour les horaires de train, on sait très bien que cela ne sera pas changé avant le prochain mois d'avril. Si on avait eu la possibilité, par exemple, de participer lors de l'élaboration des horaires, on n'aurait peut-être pas tout eu, évidemment, mais on aurait eu quand même la satisfaction d'avoir participé à leur élaboration. En ce moment, on veut évidemment participer à l'élaboration des horaires, mais, comme on dit, c'est déjà établi, c'est très difficile de les changer. Notre point est que pendant les consultations, comme par exemple ici, le public est consulté avant que la loi ne soit adoptée. Or, ici, en ce moment, on n'a pas eu d'information au point de vue fiscal. Disons qu'on a eu certaines... on aurait aimé avoir plus d'information. Cela a été très difficile à obtenir. Donc, c'est cela notre point. Pour qu'on puisse présenter des propositions valables, on doit avoir de l'information. On dit qu'une proposition est

valable pendant l'élaboration d'un projet. Ce n'est pas après, parce que c'est pendant l'élaboration que le public peut contribuer et non après. Une fois que c'est établi, tout ce qu'on peut faire, dans le fond, c'est critiquer. Or on est tanné de critiquer tout le temps, on veut participer au processus d'élaboration. C'est pour cela qu'on a besoin d'information.

Mme Dougherty: Est-ce que vous avez déjà vu cela?

M. Mezei: Oui, on a déjà vu cela.

Mme Dougherty: Est-ce que c'était disponible au public?

M. Mezei: Oui.

M. Clair: Oui, Madame la députée. C'était disponible au public en français dans un volume et dans un résumé, et il y a également un résumé en langue anglaise qui a été publié par le ministère.

M. Mezei: Pour ce projet-là, c'est un bon exemple où on a eu de l'information, mais je pense qu'il y a trop souvent trop de projets où c'est tenu trop secret. Le public doit pouvoir participer.

M. Clair: M. le Président, l'objectif de cette commission parlementaire est de permettre un débat public faisant suite à une centaine au moins de rencontres publiques et de séances de travail avec les élus municipaux.

M. Mezei: Exactement. C'est cela, on veut voir ce processus se perpétuer pour tous les projets. Merci.

M. Clair: Merci, M. Mezei.

Le Président (M. Boucher): J'inviterais le groupe Vélo Québec à venir présenter son mémoire. Mme Marie-Anne Rainville et M. François Marcil.

Une voix: Comme vous avez tous l'air à chauffer au bois, on va vous donner encore du papier.

Une voix: Pardon?

Une voix: Vous avez d'autres feuilles.

Vélo Québec

Mme Rainville (Mme Marie-Anne): Bonsoir. J'avoue que je me sens plutôt mal à l'aise de me présenter devant la commission. À vous regarder, j'aurais plutôt envie de vous amener en vélo; je pense que cela vous ferait plus de bien que de m'entendre. Mais

je vous ferai remarquer que, si on partait en vélo à une heure aussi tardive, il faudrait se munir de dynamos parce qu'il fait noir dehors; on est arrivé, il faisait clair, par exemple.

Le **Président** (M. Boucher): Mme Rainville, comme vous avez vu la collaboration que nous avons eue des autres groupes...

Mme Rainville: Oui, je vais accélérer. Mais l'humour, ça ne tue pas, n'est-ce pas!

Le **Président** (M. Boucher): ... je compte sur la même collaboration de votre part.

M. Clair: Non, madame, c'est rafraîchissant, c'est sûr.

Mme Rainville: On est rendu à rire! Donc, quand on parle de la problématique du transport au Québec, inévitablement on est confronté - on l'est, depuis que les habitants du pays y sont - à la grandeur du pays; la problématique du transport, pour nous, est inséparable de la problématique d'habiter et de posséder le pays ou la ville.

Quant à nous, de Vélo Québec, nous représentons les gens qui ont décidé et choisi d'habiter cette ville et d'y vivre en utilisant leur bicyclette comme moyen de transport privilégié.

Je vais tenter de vous résumer les points particuliers du mémoire. L'ensemble de ce qu'on vous présente repose sur l'idée suivante: à la lecture des documents qui nous ont été présentés par le ministère des Transports, il était évident qu'on voulait y faire plus ou moins le procès de l'automobile et qu'on utilisait un terme qui nous semblait un peu ne pas refléter la réalité, parce qu'on y parlait de transport privé. Comme je le faisais déjà remarquer au ministre Clair, la bicyclette nous semble être un des moyens de transport les plus privés qui puissent exister; on ne peut que s'y véhiculer un ou une à la fois. Ainsi donc, tout ce que Vélo Québec vous présente n'est pas tant pour discuter des modalités ou du fond de la réforme, mais pour discuter de la grande absente, la petite reine. Si on tient à ce point à vous présenter le point de vue des cyclistes, c'est que, depuis la crise de l'énergie, le transport en commun est devenu un droit, notamment parce qu'il a perdu sa connotation négative de transport des pauvres. Aujourd'hui, bien des gens choisissent de vivre sans automobile, autant pour des raisons d'économie, d'efficacité, que de sens moral.

Ainsi donc, la volonté du ministère des Transports de favoriser le transport collectif au détriment du transport par automobile apparaît comme un rayon de soleil dans la

grisaille de la crise économique.

Compte tenu de cela, nous endossons tout à fait le projet de réforme du transport de Montréal, qui rééquilibre l'offre de services entre les différents modes de transport. Nous l'endosserions d'autant si on y trouvait une petite place pour la bicyclette.

Ce qui nous apparaît important de souligner à la commission, c'est que la bicyclette nous apparaît être un heureux mélange du transport collectif, par son coût, très particulièrement et par le respect qu'elle a de l'écosystème et du transport privé, pour l'efficacité, la rapidité et la disponibilité du moyen.

Vous me permettrez de vous souligner l'ensemble des avantages que semble représenter, pour nous, et surtout pour les cyclistes qu'on représente, le vélo.

D'abord, c'est un véhicule privé qui va partout. Il vous attend à la porte de votre domicile, quand il n'est pas purement et simplement stationné à l'intérieur. Il vous conduit exactement là où vous voulez aller, quand vous le désirez. Il ne pollue pas. Il utilise douze fois moins d'espace que l'automobile, sur la chaussée, pour transporter en moyenne autant de passagers. Il va aussi vite que l'automobile en milieu urbain, pour des parcours inférieurs à huit kilomètres, ce qui représente 75% des déplacements en milieu urbain. Il se gare très facilement en utilisant, pour ce faire, très peu de place - particulièrement les parcomètres. Il se moque des embouteillages.

De plus, le vélo a des avantages qui lui sont propres. Plus qu'un véhicule, il est un sport, il garde l'individu en forme, ce qui n'est pas évident dans le cas de l'automobile et du transport en commun. Il peut être facilement transporté par les autres véhicules et multiplier d'autant leur rayon d'action, et il est une des rares industries québécoises traditionnelles qui connaissent un fort taux de croissance: quatre sur cinq des plus grands manufacturiers canadiens de vélos sont des compagnies québécoises.

M. Marcil (François): Je ne sais pas si vous avez eu le temps de lire le Devoir jusqu'à la dernière page, aujourd'hui. Dans le cahier Économie, il y a un article qui parle de Procycle qui fait l'acquisition de 49% des Cycles Peugeot U.S.A. On est en train d'envahir l'Amérique, c'est ce qu'on appelle, nous, la revanche des vélos.

Mme Rainville: Compte tenu de tout ça, Vélo Québec appuie donc, sans réserve, les objectifs sous-tendus dans la réforme du transport en commun de Montréal, que nous étudions à l'actuelle commission parlementaire. Nous estimons que le ministère des Transports se doit de réduire l'espace utilisé pour des fins de transport, en

favorisant les déplacements collectifs, de réduire les coûts per capita du transport dans la zone urbaine et la banlieue montréalaise, de réduire la pollution atmosphérique, s'il vous plaît, autant pour le bien-être de la population de la zone urbaine que pour celui des contribuables qui circulent à l'air libre, soit en vélo ou à pied.

Ce qui nous a particulièrement plu dans les lignes qu'on a pu lire dans les documents du ministère des Transports, c'est qu'enfin nous avons un peu l'impression d'être un peu moins farfelu et un peu moins passiste parce qu'on retrouvait là des choses qu'on dit depuis longtemps. Le procès de l'automobile, quant à nous, est fait et il semble que nous ayons à peu près la même analyse au ministère que chez nous.

Ainsi, nous invitons fortement le ministre des Transports à prendre garde, à l'avenir, de pourfendre le vélo avec l'automobile lorsqu'il condamne le transport privé.

Je passerai donc aux conclusions de notre mémoire, c'est-à-dire que je vais conclure et François vous présentera, de façon plus spécifique et particulière, les recommandations qu'on fait.

M. Marcil: Les recommandations sont assez précises. Ce qu'on dit, c'est que le transport en commun est un mode de transport qu'on doit privilégier en milieu urbain pour des raisons d'économie et que la clientèle qui utilise le transport en commun est souvent, comme on l'a vu tantôt, une clientèle captive. Les gens qui font du vélo sont souvent des gens qui, par choix ou par obligation, n'ont pas d'automobile ou n'utilisent pas l'automobile. Donc, c'est aussi une clientèle captive pour le transport en commun.

Nous, on dit que si on prenait les moyens, si on se servait de sa tête un instant et qu'il y avait moyen d'intégrer un tant soit peu le transport en commun et le vélo, de la même façon qu'on intègre l'automobile au transport en commun avec des stationnements et autres, il y aurait moyen d'améliorer grandement la situation actuelle et d'encourager les gens à se servir encore plus du vélo et, par conséquent, à faire un mariage de raison qui ferait en sorte que l'automobile, on la laisse encore plus de côté parce qu'on a une plus grande polyvalence.

Concrètement, qu'est-ce que cela veut dire? Il y a cinq ou six mesures. Premièrement, il y a des stations de métro qui existent à l'heure actuelle. Ce sont souvent des zones de rencontres, des zones qui desservent une destination très précise, une zone de services très précise. C'est évidemment le cas des extrémités de lignes. C'est le cas de Place-des-Arts. C'est le cas du métro Berri avec l'Université du Québec.

S'il y avait, à ces endroits, des stationnements sécuritaires pour bicyclettes et non pas des vieux "racks" à bicyclettes qui datent des années trente - les bicyclettes valent plus cher qu'il y a 40 ans - si on avait des stationnements un peu plus intelligents et mieux pensés - on a fait le tour de toutes les stations de métro et c'est possible à peu près partout sans que cela coûte très cher - on a l'impression que cela pourrait augmenter un tant soit peu l'utilisation du transport.

Présentement, la CTCUM en a aux stations Angrignon, Monk, Pie-IX, Cadillac, Honoré-Beaugrand. La ville de Montréal en a à Henri-Bourassa, Rosemont, Champ-de-Mars, Papineau, Place-des-Arts. Le meilleur exemple, c'est le métro de Longueuil où le stationnement est sécuritaire, protégé et bien indiqué. Tout le monde le voit. Il est à la vue. Je pense que M. Bourbeau connaît assez bien l'endroit. C'est vraiment un très bon exemple. Quand a-t-il été découvert? Lors d'une grève de la CTRS, aussi étrange que cela puisse paraître. Tout le monde venait de Longueuil par le transport de la CTCUM, mais les gens de la CTRS prenaient le vélo pour venir au métro.

Montréal, c'est une île. Je pense que M. Des Marais vous l'a dit hier. Quand on veut y pénétrer en automobile, il y a moyen d'empêcher les gens d'y aller en mettant des postes de péage. Mais quand on est à vélo on n'a même pas besoin de mettre des postes de péage. On n'a qu'à regarder les ponts, la façon dont cela a été pensé, et on s'aperçoit que c'est illégal ou suicidaire de s'y rendre à bicyclette. Le pont Jacques-Cartier, c'est illégal. Le pont Victoria, c'est illégal. Le pont Champlain, c'est illégal. Le pont Hyppolyte-Lafontaine, c'est aussi illégal. C'est sensiblement le même problème sur la rive nord.

Il y a deux solutions qu'on peut envisager pour permettre aux gens de traverser. On aménage les ponts autrement, on crée des ponts pour les cyclistes. Le pont Jacques-Cartier, cela coûterait environ 5 000 000 \$ pour l'élargir, pour faire une piste cyclable. Cela coûterait un peu cher. Ce qui serait bien simple, ce serait d'installer des supports à bicyclette sur les autobus qui traversent les ponts, tout simplement, en mettant un arrêt à Montréal et un arrêt sur la rive sud ou sur la rive nord. Il en existe pour les autos. Il en existe aux États-Unis; à Seattle, notamment, c'est le cas. Il y a une compagnie québécoise qui n'attend que cela, qu'on lui donne des contrats pour fabriquer ces choses. Il y a des gens qui sont prêts à utiliser ce moyen de transport. Un exemple bien ridicule, M. Bourbeau doit le connaître aussi: les îles de Boucherville. On a fait une piste cyclable sur l'île Sainte-Marguerite et, pour aller sur ladite île, on a besoin d'une voiture. C'est

agréable. Les gens qui veulent partir d'Hochelaga-Maisonneuve, qui veulent partir de la rive sud, ont besoin d'une voiture pour traverser là, alors que la CTRS y va. Plutôt que de mettre un bac on mettrait seulement un support à vélos sur l'autobus le dimanche, quand il y a plus de monde, et l'autobus pourrait amener des gens dans le parc fluvial.

D'autre part, je pense qu'on a souvent fait le procès des commissions de transport et surtout de celle de Montréal. Il y a un problème très évident dans ce cas-là, que tout le monde a soulevé et qui est encore plus évident dans notre cas, c'est la publicisation des services. Le marketing, à la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal, ce n'est pas son fort, laissez-moi vous le dire.

Un "scoop" est sorti à la radio pour dire que les vélos avaient maintenant droit de circuler, qu'un permis allait être offert, mais on n'a jamais dit quand le permis allait sortir. Il a fallu que nous appelions et les gens continuent à appeler Vélo Québec et non pas la CTCUM pour savoir quand ils peuvent aller chercher leur permis. La commission ne l'a jamais annoncé. Et c'est partout pareil.

Concrètement, les stationnements des stations de métro n'ont jamais été annoncés non plus. Comment se fait-il que sur la carte qu'on nous donne, qui indique les parcours de la CTCUM, par exemple, on ne nous dit pas qu'il y a des stationnements pour vélos à certaines stations particulières? Il y a un marketing évident qui fait défaut dans ce cas-là, on n'a pas l'air de vouloir aller chercher cette clientèle captive.

Ils ne sont pas les seuls dans ces cas-là. Je déborde un peu pour vous montrer que finalement dans l'imbécilité, il y a parfois des gens qui se font concurrence.

Quant au transport interurbain, on est dans le Moyen Âge. Le train: Via Rail ne semble pas intéressée à avoir de voyageurs. Via Rail joue sur les mots. Quand vous êtes passager, on vous accepte, quand vous avez des bagages on vous accepte, mais quand le passager est un cycliste et que son bagage est un vélo, il n'a plus le droit d'entrer.

On a été bloqué récemment. On avait organisé un voyage dans l'Outaouais, on voulait aller à Ottawa et on a été obligé de limiter le nombre de personnes parce que le wagon n'était pas équipé pour ça. Ce serait pourtant simple de le faire. Chez Autobus Voyageur, c'est encore pire; on a les soutes à bagages, mais on refuse d'accepter le vélo dans la soute à bagages parce que, semble-t-il, cela va tacher les bagages des gens alors qu'il n'y a jamais rien dans les soutes à bagages. On dit qu'on doit avoir une boîte pour transporter le vélo, sauf qu'on ne vend pas de boîte. Aussi bien dire qu'on n'offre pas de service. Ce serait simple, encore là,

d'avoir un support à vélo à l'arrière. Vous installez votre vélo au départ, vous débarquez à l'arrivée, ça ne coûte rien à personne. On peut payer un léger supplément pour le service comme tel. Il me semble que cela serait sortir le transport en commun du Moyen Âge.

Il serait facile pour nous de partir de Montréal, prendre le vélo, l'embarquer à bord de l'autobus Voyageur et s'en retourner chez nous, sauf que là, on est obligé de prendre un taxi pour se rendre au terminus et de retourner ensuite à Montréal et de faire la même chose. Heureusement qu'à Montréal, il y a le métro.

M. le ministre, on a été étonné récemment de voir le "scoop" de Radio-Canada à propos du plan d'urgence en cas de grève du transport en commun. Quand on s'est aperçu que le ministère des Transports essayait de trouver une solution aux grèves répétées en utilisant certaines voies de circulation pour permettre aux taxis d'agir comme autobus, finalement, comme véhicules collectifs qui serviraient pour la CAM, avec la police qui est au coin de la rue et qui empêche les gens d'utiliser la voie, somme toute que le ministère faisait une espèce de loi des mesures de guerre pour réquisitionner l'espace de Montréal, on s'est dit: Cela va être beau. Qu'est-ce qui arrive quand il y a une grève du transport en commun? Les gens qui sont mal pris sont les gens qui prennent l'autobus. Ce sont souvent les gens qui font du vélo le dimanche, qui ont leur vélo dans le garage, qui disent: Je vais prendre mon vélo pour aller travailler. Sauf que le seul chemin qu'ils connaissent pour aller travailler dans le centre-ville, ce sont les grands axes.

Ces gens-là n'ont pas beaucoup d'expérience quand ils se promènent en vélo. La preuve, c'est qu'ils ne vont pas travailler à vélo et ils ne savent pas par où passer. Donc, ils se ramasseraient sur les grands axes. Vous voyez cela, les policiers sur le bord qui empêchent les cyclistes de passer sur Christophe-Colomb, Saint-Denis, Saint-Hubert et tous ces axes, si cela n'a pas été pensé au niveau de l'intégration.

Ce qu'on pense, c'est que si jamais il y a un plan d'urgence qui se fait de cette façon-là, il faudrait en profiter pour réquisitionner le fameux axe nord-sud que vous êtes d'accord de faire depuis longtemps et que la ville de Montréal ne veut pas faire. Dites-nous que Henri-Julien sera un axe pour vélo et tout le monde s'alignera là-dessus.

Il faudrait finalement trouver une solution pour qu'en cas de grève, en cas de situation très grave, les gens puissent utiliser le vélo de façon sécuritaire et que si on fait une promotion pour dire aux gens: Il y a des moyens de dépannage, qu'on utilise le vélo.

Lors de la dernière grève, on a fait un convoi cycliste qui est parti de Henri-

Bourassa et qui est descendu dans le centre-ville. On a eu toutes les misères du monde à avoir la collaboration des postes de radio; pourtant il y avait du monde pour suivre le convoi!

J'en viens au métro de surface. Il y a eu beaucoup de discussions et je ne sais pas s'il se fera. Tout ce qu'on peut dire, c'est que si jamais le métro de surface se fait de la façon dont il a été prévu dans le plan de Belleval, on aimerait que le vélo soit intégré à cette planification. Comme on est présentement dans un stade de planification, comme cela relève du COTREM et que le COTREM, c'est vous autres et non pas la CTCUM, je pense qu'on peut se parler entre quatre yeux!

Premièrement, au niveau des nouvelles stations de métro, c'est important qu'il y ait des stationnements pour bicyclettes de la même façon qu'il y aura probablement des stationnements pour automobiles. Qu'on y pense de la même façon.

Deuxièmement, la CTCUM, quand elle a refusé l'accès des vélos au métro, a donné comme argument que le métro n'avait pas été pensé pour cela. Dans les stations de métro, il y a des escaliers et il y a des tourniquets. S'il vous plaît, quand vous allez penser au métro de surface, voulez-vous penser en fonction des chaises roulantes et des vélos pour qu'on puisse avoir accès aux quais des gares? Qu'on ne vienne pas nous dire: Cela n'a pas été pensé pour cela. Vous avez des gens qui sont payés pour penser, on aimerait que cela s'intègre dans leurs réflexions.

On nous a dit aussi: Les wagons de métro ne sont pas pensés non plus pour accueillir les vélos; où les gens vont-ils aller avec cela? À ma connaissance, les devis du métro de surface ne sont pas encore faits; il faudrait peut-être prévoir un endroit pour tasser les vélos dans un coin et pour que les gens puissent se déplacer, pour qu'on utilise le wagon comme tel et que cela ne dérange pas, pour ne pas que ce soit salissant, comme nous a dit la CTCUM.

D'autre part, on nous a dit aussi que, dans le cas du métro de surface, il va y avoir une voie de service qui va longer le métro pour dépanner, en cas d'incendie, notamment, afin qu'un camion de pompier puisse se rendre sur les lieux et aussi pour que les gens puissent débarquer si jamais il y a une panne d'électricité, par exemple. On nous a dit que cette route pourrait notamment servir de piste cyclable. Ce serait extraordinaire! Vous partez de chez vous, vous avez le ministère qui finance un aménagement cyclable qui amène le monde à une station de métro, vous avez le droit de laisser votre vélo là et de prendre le métro ou vous pouvez emprunter la piste cyclable qui longe le métro pour vous rendre à destination. S'il se met à pleuvoir, vous

arrêtez à l'autre station de métro, vous barrez votre bicyclette là, vous montez dans le métro et vous continuez. Cela ne coûte rien d'y penser à ce moment-ci. Cela ne serait pas compliqué et imaginez-vous le réseau cyclable qu'on aurait. Imaginez-vous! On a dépensé 65 000 000 \$ pour un vélodrome, pour tenir des "salons" et, là, on va dépenser 1 000 000 000 \$ pour faire un aménagement d'infrastructures assez importantes qui pourraient très facilement intégrer le vélo. Nous aimerions que vous y pensiez cette fois-ci afin de ne pas commettre la même erreur qu'il y a dix ans avec le vélodrome. C'étaient nos recommandations sur la question. Il y a une brève conclusion que Mme Rainville va vous faire.

Le Président (M. Boucher): Merci, M. Marcil.

Mme Rainville: Exactement. Pour nous, le fait de pédaler n'est ni un retour en arrière, ni un aveu d'impuissance. Cela constitue, au contraire, une formidable échappatoire dans un monde de vitesse où tout est congestionné à heure fixe et où le ministère des Finances ne sait plus où donner de la taxe!

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

M. Clair: Cela surprendra peut-être mes collègues, mais ce sera le groupe avec lequel je serai le plus prudent.

Mme Rainville: Pourquoi?

M. Clair: La raison en est fort simple. À la suite de la dernière conférence de presse à laquelle j'ai eu l'occasion de participer avec Mme Rainville et M. Marcil, on a publié dans le journal *The Gazette* un article faisant état de ce que j'ignorais, à savoir que les talents de lobbyiste de M. Marcil, en particulier, et de Mme Rainville étaient tels qu'ils amenaient le ministre à se compromettre sur des choses qui étaient fort surprenantes. Dans ce sens-là, comme rarement un organisme comme Vélo Québec reçoit en quelque sorte la médaille d'or du lobbyisme auprès du gouvernement, vous comprendrez que quant à moi, n'étant en place que depuis un an et demi, je vais être très prudent, maintenant que je sais que M. Marcil appartient à la catégorie trois étoiles dans le domaine du lobbyisme.

M. Marcil: Je peux vous dire, M. le ministre, que j'ai passé une très belle journée.

M. Clair: D'autant plus que j'ai parfois de la misère à me situer quand je vois, d'une part, cet article et, d'autre part, à la

page 7 du mémoire de Vélo Québec, la phrase suivante: "Au-delà des encouragements sympathiques que nous témoigne l'actuel ministre des Transports, il n'en demeure pas moins que le vélo ne fait pas vraiment partie de la famille dans son ministère". Là, j'ai de la difficulté à me situer pour quelques semaines quant à savoir si oui ou non j'en fais trop relativement au vélo ou si je n'en fais pas assez. Il semble que ce soit compliqué.

Trêve de plaisanteries, j'aimerais simplement dire que Vélo Québec a réussi, au fil des années, à se développer une crédibilité dans tout le Québec quant aux aménagements cyclables, quant à la promotion du vélo. Quant à nous, au ministère, le vélo fait effectivement partie de la famille du ministère des Transports; comme tous les enfants du ministère des Transports - ils sont fort nombreux - cet enfant aura à grandir comme les autres et à se faire valoir par ceux-là qui croient en ce mode de transport. Quant à nous, au ministère des Transports, je pense qu'on a démontré notre intérêt, au cours des dernières années, avec l'introduction sous la responsabilité de mon collègue et prédécesseur, M. Denis de Belleval, je pense, peut-être même M. Lucien Lessard, d'un programme d'aide financière aux municipalités pour des aménagements cyclables. Nous avons poursuivi l'implication du ministère dans la préparation cette année d'une véloroute de la carte cyclable du Québec. Nous avons encore d'autres projets qui sont à l'étude. Nous avons contribué à financer les colloques régionaux qui ont été tenus et dont les résultats sont présentement à l'analyse. Tout cela pour vous dire, M. le Président, qu'effectivement le vélo fait partie de la famille du ministère des Transports, qu'on s'intéresse à ce mode de transport, non seulement comme un outil de loisir, si on veut, une occasion de récréation, de plein air, mais également comme un mode de transport des personnes et tous les commentaires qui ont été faits par Vélo Québec dans son mémoire seront soumis à la réflexion du ministère des Transports.

Quant aux recommandations, au dernier point, qui ont été soulevées par M. Marcil et Mme Rainville, en ce qui concerne les stationnements de bicyclettes, vous connaissez fort bien - inutile d'y revenir - le programme d'aide financière aux aménagements cyclables. S'il y avait lieu d'orienter davantage une partie des fonds disponibles vers de tels stationnements, je suis tout à fait réceptif à l'idée d'examiner, effectivement, cette possibilité. Quant à la question des ponts et des... Comment appelle-t-on ça? Pour les autobus...

Une voix: Des supports.

M. Clair: Des supports, c'est le mot que je cherchais. Quant aux supports pour l'arrière des autobus, pour le lien entre la rive sud, en particulier, et la rive nord et l'île de Montréal, même chose au nord, pour l'instant, cette juridiction appartient en propre aux commissions de transport et tout ce que le ministère des Transports peut faire, c'est de les inviter à prendre cela en très sérieuse considération. Quant à nous, cependant, quant au fameux lien cyclable entre Montréal et la rive sud, je devrais avoir sur mon bureau, dans les prochains jours, un projet qui serait réalisable à court terme, à moins de frais qu'on ne le croyait au départ, ce qui, on l'espère, entraînera le déblocage du dossier sur ce point.

Quant au plan d'urgence auquel vous faisiez référence, d'abord, je voudrais signaler que cela a été effectivement préparé par les fonctionnaires et non pas par le ministre des Transports, en vertu du mandat général du ministère des Transports d'être prêt à organiser en tout temps le transport des personnes où que ce soit sur le territoire, au cas où le gouvernement devrait faire appel à d'autres moyens qu'aux moyens usuels de transport, et comme ce plan était préparé en collaboration avec d'autres instances, il nous fallait, bien sûr, avoir la collaboration de tout le monde dans tout ce qui pouvait être envisageable.

Deuxièmement, comme cela avait été préparé à l'occasion d'une grève, d'une interruption de service pendant le mois de janvier... Je sais qu'il y a des mordus du vélo qui utilisent le vélo à longueur d'année, mais vous comprendrez certainement que la question était quand même plus théorique en plein mois de janvier alors qu'il faisait 20° Fahrenheit sous zéro. Je pense qu'à ce point de vue, on avait donc des explications utiles à fournir.

Quant à la planification du métro de surface, à l'étape où nous en sommes présentement, nous n'en sommes pas rendus au design des stations ou encore au design des véhicules; je pense que, là où nous en sommes rendus, il est encore temps, effectivement, de prendre en considération les revendications. Je crois cependant qu'il faudrait être extrêmement prudent - si mon collègue me reproche de vouloir faire des immobilisations lourdes, trop coûteuses dans l'est de Montréal - quant à toute immobilisation importante. J'entends une voie, une piste cyclable longeant la ligne de métro de surface. Seulement à l'oeil, comme on dit, ce sont visiblement des coûts importants qui pourraient être en cause. Je pense qu'il faut agir avec mesure dans ce cas. Non pas dans le sens de renier les droits des cyclistes, mais dans le sens d'être bien sûr que les fonds publics sont utilisés surtout pour les moyens les plus lourds de transport et d'éviter de s'éparpiller dans trop

de directions en même temps, ce qui ferait que les projets, s'il fallait doubler chaque circuit de transport, corridor de transport... Vous savez, si j'écoutais tous les promoteurs de l'un ou l'autre des modes de transport, il y aurait un parallèle constamment, au moins une autoroute, une route secondaire, un avion qui circule, un train, un autobus interurbain, un taxi collectif, un vélo et probablement que j'en oublie. Il faut essayer de faire les choix les plus rationnels possible sur chacun des corridors de transport, sans quoi les coûts risqueraient d'être très importants.

Je termine ici mon intervention, M. le Président, en assurant de nouveau Vélo Québec de mon intérêt, comme ministre des Transports, pour que, justement, le vélo fasse partie de la famille du ministère des Transports à part entière, et c'est ce à quoi nous nous employons au meilleur de nos connaissances et des disponibilités financières que le gouvernement met à la disposition du ministère des Transports. Je vous remercie.

Mme Rainville: M. le ministre, j'aimerais faire un petit commentaire - d'une part, j'ai hâte au premier "party" - de tous les modes de transport dans les rêves dont vous parliez, à savoir que les gens demandent l'avion, l'automobile et tout le reste, je veux vous signaler qu'un aménagement cyclable, c'est de loin le moins cher.

M. Clair: Oui, vous avez tout à fait raison dans la plupart des cas, mais je faisais allusion en particulier au cas du métro de surface et cela se limitait simplement à ce point.

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

M. Bourbeau: M. le Président, je suis content de constater que le ministre redoute de plus en plus les reproches du député de Laporte et en fait état de plus en plus dans ses discours. Je pense que cela indique, finalement, qu'on joue notre rôle et que le ministre va faire des efforts pour dépenser moins d'argent en faisant en sorte de mieux administrer son budget et celui du Québec. En ce sens, cela valorise l'Opposition et on sent qu'on n'est pas inutile, mais je tiens à dire au ministre que je vais continuer à lui rappeler continuellement qu'il fasse attention de ne pas trop dépenser.

M. Clair: Si vous ne le faisiez pas, vous ne feriez pas votre travail.

M. Bourbeau: Mais vous pourriez ne pas en tenir compte. Je me rends compte que vous en tenez un peu compte. C'est un bon point. Cela milite en votre faveur, M. le ministre.

M. Clair: ... un autre, si je comprends bien.

M. Bourbeau: Nous arrivons à la fin d'une très longue journée de travail où M. le Président, ici à ma droite, me communique que nous avons entendu quelque chose comme seize ou dix-sept organismes dans la journée. Évidemment, la fatigue commence à se faire sentir. J'apprécie que vous ayez écourté votre présentation et je vais tenter de faire de même. Vous êtes là pour représenter Vélo Québec. On ne peut bien parler que de ce qu'on connaît. Je suis un utilisateur du vélo. J'en ai un que j'utilise aussi souvent que possible. Évidemment, ce n'est pas un vélo à dix vitesses. Je me contente d'un vélo à trois vitesses, mais je pense que c'est mieux pour la santé d'avoir moins de vitesses que trop de vitesses. D'ailleurs, je dois dire qu'on a besoin de faire un peu de vélo après être resté ici pendant dix heures. Cela aide un peu à se garder en forme. Évidemment, le ministre, lui, ne se promène pas en vélo. Il n'a pas le temps. Il se promène en avion du gouvernement, en jet. On ne peut pas trop lui en vouloir, parce que s'il se promenait en vélo, il ne pourrait pas faire un très bon boulot.

M. Clair: J'apprécierais volontiers, M. le Président, d'avoir l'occasion d'effectuer mon travail seulement en utilisant le vélo. Ce serait moins productif, mais ce serait beaucoup plus agréable.

Mme Rainville: Vous seriez en meilleure santé et beaucoup plus de bonne humeur.

M. Bourbeau: Le ministre se promène à bord des avions du gouvernement et nous nous promenons à bord de Québécoir. On rentabilise la compagnie du gouvernement.

Pour revenir à votre mémoire, madame et monsieur, je remarque qu'il est assez bien fait. Il est présenté de façon originale. Dans l'introduction, je vois que vous attaquez de front l'automobile. Votre premier chapitre s'intitule: "L'automobile au banc des accusés". Évidemment, vous attaquez aussi de front la position que je défends, parce que je ne partage pas tout à fait vos vues. Je suis bien prêt à défendre votre cause et je la fais mienne, mais je n'aime pas exclure d'autres moyens de transport. Je pense qu'il faut être le plus ouvert possible là-dessus. Je pense que vous avez une excellente cause, mais je ne pense pas nécessairement que le fait de favoriser le vélo ou le transport collectif implique qu'on ne doit pas favoriser le transport paracollectif comme les moyens dérivés de l'automobile.

Le deuxième paragraphe de votre mémoire s'intitule: "Les vélos au purgatoire du ministère des Transports". Vous avez fait état tout à l'heure de vos récriminations à

l'endroit du ministère des Transports. Cette expression "les vélos au purgatoire", vous rapproche, dans un sens, du Parti libéral, parce que nous aussi, évidemment, on est...

Une voix: Nous aussi.

M. Bourbeau: ...au purgatoire de la politique du Québec depuis maintenant plus de six ans. Comme le disait récemment le chef du Parti libéral, M. Gérard D. Levesque, si c'est le purgatoire pour le Parti libéral depuis six ans, on peut dire que pour le Québec, c'est l'enfer, avec le gouvernement du Parti québécois.

Je reviens à votre mémoire. Vous dites que vous êtes pour la réduction des coûts du transport en commun. Évidemment, nous sommes entièrement d'accord avec vous là-dessus et nous l'avons démontré amplement au cours de la journée.

Réduire la pollution atmosphérique, je pense que c'est excellent, tout le monde doit y tendre aussi.

Sur la question des vélos dans les stations de métro, les supports à vélos, etc., le ministre, tantôt, vous a fait une réponse très diplomatique en refilant la balle aux commissions de transport. C'est probablement de bonne guerre, mais, quant à moi, j'ai l'impression que quand le ministre veut convaincre les commissions de transport de faire quelque chose ou de ne pas faire quelque chose, il a à sa disposition des moyens persuasifs, qu'il emploie à l'occasion. Je suis bien convaincu que s'il veut y mettre un peu du sien, il pourrait certainement accélérer la décision des commissions de transport ou les inciter à l'accélérer.

Je suis un peu étonné d'une de vos recommandations dans laquelle vous souhaitez l'aménagement de parcs de stationnement pour les vélos. Je n'ai rien contre ça, mais je vous avertis tout de suite, si vous faites des parcs de stationnement, attendez-vous à une taxe sur le stationnement du ministre des Finances, c'est régulier.

Rampes d'accès aux quais d'embarquement du métro. Je pense bien que si jamais vous obtenez le droit de vous promener dans le métro d'une façon permanente, il faudrait bien vous permettre d'y accéder, ça s'infère.

Dans votre mémoire, il y a quelques têtes de chapitres qui m'étonnent un peu. À la page 18, vous proposez l'aménagement de stationnements pour vélos aux gares de métro de surface. Là, vraiment, vous tenez pour acquis que le métro de surface va se faire, parce que, à la page 19, vous proposez l'aménagement de rampes d'accès aux quais d'embarquement du métro de surface; à la page 20, l'aménagement d'une structure d'accueil pour les vélos à l'intérieur des wagons du métro de surface et, à la page 21, l'utilisation de la voie de service du

métro comme piste cyclable, le long des voies du métro de surface. Vous avez certainement fait plaisir au ministre des Transports, qui se débat pour tenter de convaincre tout le monde de la nécessité d'un métro de surface. Quant à nous, nous n'en sommes évidemment pas très convaincus. Comme pour un autre sujet, tout à l'heure, dont on a parlé, je pense que le ministre est un des rares qui, dans le domaine du transport, subsiste encore à préconiser, avec les ingénieurs du BTM, évidemment, la construction d'un métro de surface. C'est un projet qui a la vie dure au ministère et dans la tête du ministre. Je souhaite bien que si jamais il y a un métro de surface, vous puissiez avoir accès à ces choses-là, mais je ne peux pas endosser vos souhaits. N'étant pas d'accord avec la construction du métro de surface, actuellement, je ne souhaiterais pas, évidemment, que le ministre fasse un métro de surface uniquement dans le but de faire plaisir aux gens de Vélo Québec, ça coûterait un peu cher, une piste cyclable de 300 000 000 \$, 400 000 000 \$ ou 500 000 000 \$.

Pour en revenir à un autre point de votre mémoire, vous faites allusion à l'usage grandissant et à la popularité grandissante du vélo. C'est un fait qu'on constate de plus en plus cette popularité et vous dites, quelque part dans votre mémoire, que probablement, au Québec, on y vient moins rapidement parce que, entre autres, les ingénieurs du ministère des Transports ont été à l'école américaine où on privilégie plutôt le transport automobile, le transport lourd. Effectivement, en Europe, comme vous le savez, on est beaucoup plus à l'aise avec le vélo ou le vélo motorisé et on n'est pas surpris de voir des gens aller travailler en vélo, même avec la serviette sous le bras. Probablement qu'on y viendra le plus tôt possible.

Finalement, j'ai écouté avec beaucoup de plaisir le leitmotiv de M. Marcil, qui nous parlait de la revanche des vélos. Moi, il m'est venu à l'idée une suggestion au ministre des Transports. Étant donné que vous faites souvent des campagnes de publicité à la télévision et que vous avez eu un certain succès avec votre campagne visant à promouvoir le port de la ceinture de sécurité, qui disait: On s'attache au Québec, peut-être que je pourrais vous suggérer une campagne qui dirait: On pédale au Québec. Ce serait peut-être une bonne façon de promouvoir le vélo.

(20 h 45)

En conclusion, Mme Rainville et M. Marcil, merci pour votre participation et félicitations pour un mémoire très bien préparé et très bien présenté.

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

de Bourassa.

M. Laplante: Ce sera très court, M. le Président. J'ai apprécié votre mémoire avec le petit ton d'humour que vous y avez mis. Je pense que c'est une coutume, chez vous, les gens du vélo, chaque fois que vous faites des revendications, de faire un peu d'humour. C'est peut-être cela qui a fait que la cause du vélo avance assez rapidement au Québec. Le député de Laporte a dit que le Parti québécois lui a fait faire six ans de purgatoire. Si je posais la question à M. Ryan, il dirait peut-être qu'il a vécu six ans d'enfer avec vous autres.

La question que je voulais vous poser est la suivante. Dans le métro, on vous a donné des journées, je crois, une journée par semaine...

Mme Rainville: La fin de semaine.

M. Laplante: Une journée de fin de semaine. Pouvez-vous nous dire ce que cela a donné jusqu'à présent? Y a-t-il encombrement?

Mme Rainville: Ce qui est très intéressant, en tout cas, ce qu'il faut retirer de l'expérience, peut-être que François pourra conclure... Les raisons qui avaient motivé le refus de permettre l'accessibilité des cyclistes au métro étaient particulièrement le fait que nous serions, avec nos bicyclettes, dangereux pour la population au plan de la sécurité, qu'on les frapperait, qu'on les tacherait, qu'on salirait le métro; et que le métro serait particulièrement utilisé par les adolescents, associés à une clientèle, à l'occasion, troublante. Les conclusions qu'on peut en tirer, c'est que les abonnés de la carte vélo-métro sont des familles, d'une part; deuxièmement, c'est qu'il n'y a eu aucun accident et il n'y a pas encore eu une robe envoyée chez le nettoyeur.

M. Laplante: Je vous remercie.

M. Marcil: Ce qu'on peut conclure, c'est que la CTCUM n'a fait aucune publicité sur l'utilisation de la carte, à savoir où on pouvait se la procurer.

Mme Rainville: Et comment.

M. Marcil: Les principaux problèmes - ce qui nous renverse carrément - qu'appréhendait la CTCUM, c'était, notamment, que les gens seraient incapables de traverser le tourniquet avec un vélo à bout de bras, de descendre les escaliers, de ne pas tacher les gens, de se placer dans le wagon pour ne pas déranger les gens. Dans la feuille de règlements qu'on vous remet quand on vous vend la carte, il n'est

aucunement question de la façon de se conduire civilement avec votre vélo dans le métro. On ne vous dit pas comment faire pour être un bon citoyen. Cela ne peut pas avoir pour résultat que vous ne vous trompez pas et que l'expérience pilote va être un succès. En voulant dire: cela fait tellement longtemps que vous l'avez demandé, arrangez-vous et si vous faites des gaffes, on vous attend dans le détour. Cela nous semble très mesquin comme attitude. Ce sont vraiment des gens qui ont plié parce qu'il y avait trop de gens qui poussaient, que la porte était sur le point d'être défoncée et qu'ils avaient l'air fou.

On s'aperçoit d'une chose: c'est qu'il n'y a pas tant de gens qui prennent le métro. C'est bien évident, on l'a répété pendant dix ans: ce que les gens veulent, c'est faire du bicycle, ce n'est pas se promener dans le métro avec un bicycle. C'est bien évident. C'est bien assez de monter au deuxième étage avec un bicycle sur l'épaule. Quand on pense que quelqu'un s'en va à Longueuil avec un bicycle, c'est bien évident que c'est un désarroi et ce n'est pas le "fun". Les gens s'en servent comme dépannage. Les gens partent de chez eux pour aller pédaler au parc Angrignon et les gens partent de Longueuil pour aller pédaler sur la piste Ahuntsic. Ils y vont en famille et en groupe. Ce n'est pas un "party". On ne fait pas de manifestation et on ne réunit pas 300 personnes dans le métro avec un vélo. C'est un service qu'on a demandé. Ils ont tellement hésité à le donner que cela a eu l'air d'une affaire monstrueuse. Cela a eu l'air d'une révolution. Il n'y a rien là; c'est un petit service minable qu'on a demandé, qui ne coûte rien et qui est maintenant accessible. On s'aperçoit qu'il n'y a pas de problème. Quand on dit que vous pensez faire un métro de surface, pensez-y donc à l'avance pour régler ces problèmes-là et si vous ne le faites pas, au moins la proposition aura été là et nous aurons joué notre rôle. Si vous en décidez autrement, vous en serez les responsables. En tout cas, nous aurons joué notre rôle comme association de cyclistes.

M. Clair: M. le Président.

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

M. Clair: En terminant, puisqu'il a fallu autant de lobbying justement pour obtenir de la CTCUM qui, selon M. Marcil, s'entêtait à le refuser... Puisqu'il a réussi à l'obtenir, je vous dirai que j'avais raison d'être prudent puisque, effectivement, il est un dangereux lobbyist sur les questions qui intéressent le vélo.

M. le Président, avant de terminer, je voudrais relever une affirmation que le

député de Laporte faisait tantôt. Il a dit, au début de ses remarques de la fin, que c'était un mémoire qui était assez bien fait. Je l'ai noté entre guillemets: "Permettez-moi de vous dire que je considère que ce mémoire était très bien fait".

M. le Président, quand on est du côté ministériel, quand on agit comme ministre, on mesure l'intérêt réel de l'Opposition pour les questions qui concernent son ministère, par les questions qui sont posées à l'Assemblée nationale par le critique de l'Opposition sur tel ou tel sujet. Je ne présume absolument pas d'un manque d'intérêt du député de Laporte pour la question du vélo, même s'il est lui-même un cycliste, mais je vous dirai que j'attends avec impatience sa première question à l'Assemblée nationale sur le vélo.

Je termine ...

Mme Rainville: Je l'attends avec autant d'impatience, M. le ministre. Parlez de vélo à l'Assemblée nationale et on fait un "party" à Vélo Québec.

M. Clair: M. le Président, je termine en remerciant ...

M. Bourbeau: Je peux dire un mot, M. le ministre? Je vais vous laisser quand même le mot de la fin. Écoutez, si je n'ai pas posé de question sur le vélo à l'Assemblée nationale, ce n'est pas parce que je ne voulais pas, mais quand on pose des questions à l'Assemblée nationale, la règle dit qu'il faut toujours aller aux choses les plus dramatiques et les plus urgentes. Or, il y a tellement de problèmes dans le transport aérien que le chef ne m'a jamais permis de poser de question sur le vélo. Il fallait absolument s'occuper des problèmes urgents du Québec. Le vôtre est urgent, mais les autres sont dramatiques.

M. Clair: Vous voyez qu'effectivement, dans l'ordre des priorités du député de Laporte, le vélo passe après les avions.

Mme Rainville: Il y a des gens qui ont des vélos et des billets d'avion.

M. Clair: Oui, en termes politiques, il y a plus de gens qui ont des vélos qu'il y en a qui voyagent en avion.

Trêve de plaisanteries, M. le Président. Je voudrais terminer en remerciant Mme Valarie-Anne Rainville et M. François Marcil d'avoir su nous intéresser sur les questions concernant le vélo et de songer non seulement au vélo comme mode de transport, comme mode de récréation, mais de le voir aussi comme un moyen de transport à intégrer aux autres, en particulier au transport en commun, sujet qui nous intéressait au cours de cette journée. Merci.

Le Président (M. Boucher): Au nom de tous les membres de la commission je vous remercie pour votre mémoire.

J'informe les membres que nous n'avons pas complété notre ordre du jour, trois groupes devaient encore se faire entendre aujourd'hui. Demain matin, le groupe Le Groupe sera entendu au début de la séance avec l'Association du Parti québécois de la région Montréal-Ville Marie. Le groupe STOP sera entendu mardi prochain.

La commission ajourne ses travaux à 10 heures demain matin.

(Fin de la séance à 20 h 53)