



Assemblée nationale
Québec

journal des Débats

COMMISSIONS PARLEMENTAIRES

Troisième session - 32e Législature

Commission permanente des transports

Audition de personnes et d'organismes
en regard du transport en commun
dans la région de Montréal (3)

Le jeudi 14 octobre 1982 - No 178

Président: M. Claude Vaillancourt

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Le Groupe	B-8397
Association du Parti québécois de Montréal-Ville-Marie	B-8407
Union des municipalités du Québec	B-8421
Syndicat professionnel des ingénieurs de la ville de Montréal	
et de la Communauté urbaine de Montréal	B-8429
Syndicat des fonctionnaires municipaux de Montréal	B-8437
Ville de Châteauguay	B-8443
Municipalités de Beauharnois, Maple-Grove, Melocheville, Saint-Thimothée,	
village et paroisse et Salaberry-de-Valleyfield	B-8454
Municipalité régionale de comté de Roussillon	B-8473
Villes de Saint-Basile-le-Grand, McMasterville, Otterburn-Park,	
Mont-Saint-Hilaire, Beloeil et Saint-Bruno	B-8478
Ville de Varennes	B-8491
Corporation municipale de Contrecoeur et de Verchères	
et villes de Sorel, Tracy et Saint-Joseph-de-Sorel	B-8498
Association covoiturage Québec Inc.	B-8504

Intervenants

M. Jules Boucher, président
M. Roland Dussault, président suppléant
M. Jean-Pierre Charbonneau, président suppléant
M. Michel Clair
M. Clifford Lincoln
M. Germain Leduc
M. André Bourbeau
M. Jacques Rochefort
M. Michel Bissonnet
Mme Louise Harel
M. John O'Gallagher
M. Jean-Guy Rodrigue
M. Laurent Lavigne
* M. Pierre Bleau, Le Groupe
* M. Pierre Boucher, idem
* M. André Bélanger, Association du Parti québécois de Montréal-Ville-Marie
* M. Don Waye, idem
* M. Francis Dufour, Union des municipalités du Québec
* M. Jean-Paul Senay, Syndicat professionnel des ingénieurs
de la ville de Montréal et de la Communauté urbaine de Montréal
* M. Louis-Marie Pilote, idem
* M. Gilles Lachambre, idem
* M. Benoît Doyon, Syndicat des fonctionnaires municipaux de Montréal
* M. Philippe Bonneau, ville de Châteauguay
* M. Fernand Gendron, idem
* Mme Marcelle Trépanier, municipalités de Beauharnois, Maple-Grove,
Melocheville, Saint-Thimothée, village et paroisse et
Salaberry-de-Valleyfield
* M. Claude Forget, idem
* Michel Lapierre, idem

Table des matières (suite)

- * M. Fabien Gagnon, ville de Candiac
- * M. Daniel Ashby, idem
- * M. Honorius Charbonneau, ville de Saint-Hilaire
- * M. Marcel Dulude, ville de Saint-Bruno
- * M. Pierre Cloutier, ville de Beloeil
- * M. Conrad Delisle, ville de Varennes
- * M. Roland Dion, idem
- * M. Jean-Guy Brunet, Chambre de commerce de Varennes
- * M. Jean-Marie Moreau, Corporation municipale de Contrecoeur et de Verchères et villes de Sorel, Tracy et Saint-Joseph-de-Sorel
- * M. Noël Guilbault, Association covoiturage Québec Inc.
- * Mme Ginette Forgues, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission parlementaire

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

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

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

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0709-3632

Le jeudi 14 octobre 1982

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

(Dix heures dix-sept minutes)

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

Les mémoires présentés aujourd'hui ont été déposés à l'Assemblée nationale le 18 juin 1982.

Les membres de la commission sont: M. Bourbeau (Laporte), M. Charbonneau (Verchères), M. Clair (Drummond), M. Dussault (Châteauguay), Mme Harel (Maisonnette), M. Léger (Lafontaine), M. Leduc (Saint-Laurent), M. Bissonnet (Jeanne-Mance), M. de Belleval (Charlesbourg), M. Rodrigue (Vimont) et Mme Dougherty (Jacques-Cartier).

Les intervenants sont: M. O'Gallagher (Robert Baldwin), M. Hains (Saint-Henri), M. de Bellefeuille (Deux-Montagnes), M. Fallu (Groulx), M. Laplante (Bourassa), M. Lincoln (Nelligan), M. Mathieu (Beauce-Sud), M. Rochefort (Gouin) et M. Tremblay (Chambly).

Voici l'ordre du jour pour aujourd'hui. Nous entendrons, d'abord, Le Groupe (Interpublic communications, ainsi que les municipalités de Dorion, Vaudreuil, Île-Perrot, Terrasse-Vaudreuil, Hudson et Pincourt); deuxièmement, l'Association du Parti québécois, région Montréal-Ville Marie; troisièmement, l'Union des municipalités; quatrièmement, le Syndicat professionnel des ingénieurs de la ville de Montréal et de la Communauté urbaine de Montréal; cinquièmement, le Syndicat des fonctionnaires municipaux de Montréal; sixièmement, la ville de Châteauguay; septièmement, les villes de Beauharnois, Maple-Grove, Melocheville, Saint-Timothée paroisse, Saint-Timothée village et Salaberry-de-Valleyfield; huitièmement, la municipalité régionale de comté de Roussillon (Candiac, Delson, La Prairie, Sainte-Catherine, Saint-Constant); neuvièmement, les villes de Saint-Basile-le-Grand, McMasterville, Otterburn-Park, Mont-Saint-Hilaire, Beloeil et Saint-Bruno-de-Montarville; dixièmement, la ville de Varennes; onzièmement, la Corporation municipale de Contrecoeur et de Verchères et les villes de Sorel, Tracy et Saint-Joseph-de-Sorel; douzièmement, l'Association covoiturage Québec Inc.

Alors, l'ordre du jour est assez dense. Je crois que, si l'on veut passer à travers aujourd'hui, il va falloir quand même essayer de tenir compte d'une période de temps pour chacun de ces mémoires afin que les

personnes qui ont été convoquées aujourd'hui ne soient pas obligées de revenir demain. Je demanderais aux membres de la commission, ainsi qu'aux intervenants d'essayer durant leur exposé, dans la mesure du possible, étant donné que chacun des membres de la commission a reçu le mémoire et en a pris connaissance, de le résumer le plus brièvement possible de façon à permettre une période de questions plus longue pour les membres de la commission.

J'appelle immédiatement Le Groupe (Interpublic communications, ainsi que les municipalités de Dorion, Vaudreuil, Île-Perrot, Terrasse-Vaudreuil, Hudson et Pincourt) représenté par M. Bleau, maire de la ville de l'Île-Perrot, et par M. Michel Saint-Denis, président d'Interpublic communications. Si vous voulez vous identifier et vous présenter.

Le Groupe

M. Bleau (Pierre): Merci. M. le Président, M. le ministre, Mme la députée, MM. les députés, Pierre Bleau, maire de la ville de l'Île-Perrot. Petit correctif, c'est M. Pierre Boucher, qui est économiste, qui a été chef de projet au niveau des consultants de la firme Interpublic communications, qui va m'assister s'il y a des questions techniques plus particulières.

J'ai envie de dire en commençant qu'en vertu de l'économie générale du temps de tout le monde on a choisi de se regrouper, six municipalités de l'extrême banlieue ouest de Montréal identifiées à la zone C dans la proposition du ministre. On a choisi de se regrouper non seulement en vertu de l'économie du temps de tout le monde, mais aussi parce qu'on avait des intérêts en commun à partager au niveau de l'intervention qu'on veut faire aujourd'hui.

M. Clair: Pourriez-vous parler plus fort, s'il vous plaît?

M. Bleau: D'accord. Je m'excuse, je ne recommencerai pas. Ce que je veux dire, c'est que nous avons regroupé six municipalités de façon à être le plus efficace et le plus clair possible au niveau de notre intervention et des points qu'on partage en commun sur la proposition gouvernementale, en termes de réactions. Il y a, cependant, un problème au niveau des

municipalités que je représente. Je me permettrai au début de mentionner, pour l'intérêt de tout le monde, le nom des municipalités. Il y a la ville d'Hudson, la ville de Vaudreuil, la ville de Dorion, la municipalité de Terrasse-Vaudreuil, la ville de Pincourt et la ville de l'Île-Perrot.

Le problème qui se pose pour nous, c'est qu'on n'a jamais pu vraiment prendre connaissance des données d'une étude origine-destination, qui nous permettrait de savoir si oui ou non, pour nous, accepter la proposition gouvernementale, souscrire à l'intégration du transport en commun, nous rend effectivement des services. Compte tenu des achalandages qu'on a mesurés dans le passé au niveau du transport en commun, la question qu'on se pose, c'est de savoir, par exemple, dans le cas de la ville de l'Île-Perrot, si, pour 0,5% de la population, on devrait consacrer 5% du budget des municipalités au transport en commun. Est-ce que ce serait une allocation efficace des ressources de le faire? Je dois vous dire que, là-dessus, on n'a pas de questions. Quoi qu'il en soit, on a souhaité venir quand même réagir au document gouvernemental en se disant: Si, de fait, une municipalité, un groupe de municipalités souscrit, afin, pour utiliser les termes du COTREM, d'éviter un gruyère dans l'intégration du transport, à savoir une municipalité embarquée, une n'embarque pas, ce qui aurait fait en sorte que certaines risqueraient de se faire imposer le transport en commun tel que le définit la proposition gouvernementale, on va quand même chercher à se protéger et à faire part, sur le plan institutionnel et sur le plan tarifaire, financier, des mesures qu'on souhaiterait voir contenues dans la proposition gouvernementale.

Je vais simplement lire les recommandations et faire quelques brefs commentaires. Je ne crois pas que cela devrait prendre plus de 10 minutes, M. le Président.

La première recommandation au niveau de la proposition gouvernementale, c'est qu'on ne retrouve pas, à notre point de vue, de possibilités d'un droit d'appel à quelque instance que ce soit dans les décisions qui risqueraient d'être imposées à une des municipalités que je représente. De fait, il existe l'organisme régional de transport, le conseil local de transport, mais, à travers cela, il y a aussi le gouvernement et la superstructure au-dessus de tout cela. Il n'y a nulle part, à proprement parler, de mention sur la façon dont on pourrait finalement en appeler de certaines décisions qui pourraient être imposées à certaines de nos municipalités.

La suggestion et la recommandation qu'on fait dans ce sens-là est de permettre au moins aux municipalités d'aller devant la Commission des transports du Québec pour

éviter un dédoublement de structures et nous permettre d'avoir ce droit d'appel.

On comprend qu'on ne peut pas avoir un droit de veto ou un vote absolu sur le contrôle. Ce serait une structure inefficace que de donner des droits de veto à tout le monde, mais, à défaut de pouvoir venir continuellement en commission parlementaire, au moins pouvoir aller de temps à autre devant la Commission des transports du Québec.

La deuxième recommandation, c'est qu'on suggère que seuls les conseils locaux de transport soient habilités à déterminer les horaires et les tarifs des transporteurs locaux et des services locaux. Cela nous semble finalement logique, dans la mesure où c'est nous qui avons à répondre des budgets et des sommes d'argent qui sont engagés à ce niveau-là. Si on peut trouver les moyens les plus efficaces possible pour y arriver, on aimerait être les seuls maîtres d'oeuvre à ce niveau-là.

La troisième recommandation. Sur cela, je me permets de citer l'exemple fictif qui est dans le mémoire: en vertu de la proposition gouvernementale - on parle de Métropolitain provincial dans ce cas - si on abolissait Métropolitain provincial, et si on devait choisir un transporteur local, nous réaliserions certainement des économies. L'exemple qu'on prend serait une économie de 170 000 \$, c'est-à-dire que cela nous coûterait 170 000 \$ à installer un service local de transport, alors qu'en vertu de la proposition gouvernementale il ne nous en coûterait que 60 000 \$. Alors, il y a une espèce d'incitatif continuellement à créer des coûts supplémentaires pour le gouvernement, et on ne voit pas comment, dans la proposition gouvernementale, les municipalités pourraient vraiment organiser leurs transports locaux. Il y aurait un incitatif à toujours s'en remettre au gouvernement, cela nous coûterait toujours moins cher. C'est peut-être un point qui, pour nous, n'est pas clair, mais qui mériterait qu'on s'y arrête.

La quatrième recommandation, c'est que le conseil local de transport ait le droit d'organiser comme bon lui semble les transports locaux. Comme je le mentionnais, c'est la responsabilité des élus locaux de répondre des budgets et des sommes d'argent qui sont consacrés à certaines fonctions qui relèvent des municipalités normalement. Alors, cette demande nous semble légitime.

La cinquième recommandation est peut-être la plus risquée, en termes diplomatiques avec certains de nos voisins, et je parle en particulier des municipalités de Notre-Dame-de-l'Île-Perrot, Saint-Lazare, Rigaud. L'impression qu'on a eue à la lecture du document gouvernemental, c'est que le ministre dit: Voici, la congestion des centres-ville, c'est aussi une responsabilité des banlieues; alors, on va faire participer les

banlieues comme telles au transport en commun parce qu'elles reçoivent certains bénéfices du transport en commun: moins de congestion dans les centre-ville parce qu'il y a plus de transport et, finalement, tout le monde en bénéficie, qu'on soit usager ou non du transport en commun.

Maintenant, on dit que ce raisonnement devrait s'étendre à la limite et aller chercher non seulement celles qui sont identifiées en périphérie immédiate, mais également toutes celles qui bénéficient du service. Je pourrais donner l'exemple des gens qui - c'est peut-être le cas le plus évident - partent de Saint-Lazare pour prendre le train de banlieue à Hudson; ces gens de Saint-Lazare ne seraient pas appelés à contribuer au transport en commun alors que les gens d'Hudson, eux, seraient appelés à contribuer, et environ la moitié des gens qui prennent le train à Hudson sont des gens de Saint-Lazare. Il y a ce vice dans la proposition, il nous semble, en tout cas. On suggère qu'à ce moment la zone C comprend vraiment tous ceux qui bénéficient directement du service, y inclus les municipalités qu'on demande d'ajouter dans ce cas. Au niveau de l'office régional de transport, en ce qui concerne l'élection du comité exécutif, nous suggérons, plutôt que la structure prévue par le gouvernement avec des nominations à proprement parler à l'exécutif, qu'il y ait quand même une procédure d'élection, que l'exécutif soit élu par les membres de l'exécutif au lieu d'être nommé, ce qui ne serait pas le résultat, à notre avis, d'élections "démocratiques", entre guillemets. Non pas que la proposition gouvernementale soit antidémocratique, mais nous pensons qu'il serait préférable que ce soit une élection à proprement parler.

(10 h 30)

Recommandation no 7. Je ne veux pas m'embarquer dans des termes techniques; on pourra peut-être revenir sur celle-là et M. Boucher pourra y répondre aussi plus particulièrement. On recommande qu'il n'y ait pas de plafonnement à proprement parler sur les subventions gouvernementales parce que cela semble poser un problème à un moment donné au niveau de la rentabilisation du service et de l'efficacité globale du système de transport, dans le sens où il y a un "désincitatif" à une rentabilisation. En tout cas, cela nous apparaît comme cela. On se demande s'il n'y a pas moyen, le calcul vaut le travail, de chercher à rentabiliser puisque, de toute façon, on ne peut jamais arriver à rentabiliser et à équilibrer les budgets. On sait que ce n'est pas nouveau ce problème, qu'il y a eu deux ou trois formules, soit de subventions directes ou indirectes, soit tantôt sur des déficits ou tantôt sur des revenus générés, mais on pense qu'il y a quand même une certaine inéquité qui se crée avec ce genre de

plafonnement des subventions.

La recommandation no 8, c'est pour éviter des problèmes comme il y en a eu à d'autres endroits à certains moments. Nous sommes prêts à croire que, lorsqu'il s'agit d'une politique d'achat au Québec, c'est une décision politique normale, légitime. On fait même tous la même chose au niveau des municipalités. On tente toujours de faire bénéficier la région immédiate du pouvoir d'achat qu'on représente, sauf que dans le cas où il se glisserait des écarts entre le plus bas soumissionnaire, par exemple, et un autre qui offrirait strictement un contenu québécois, on suggère qu'une décision politique comme celle-là, qui nous serait imposée, soit quand même prise en charge par le gouvernement et que les coûts supplémentaires soit absorbés, à ce moment-là, par le gouvernement. Il y a des exemples qui ont déjà été donnés concernant les procédés d'épuration d'eau dans le cas de Montréal et le traitement des eaux usées où il y a eu des implications de ce genre. Il y a eu, je crois, des événements dans le passé quand il s'est agi de renouveler une partie de la flotte de la CTCUM. Alors, pour éviter ce genre d'ambiguïté, il me semble souhaitable que le ministre tienne compte de cette recommandation.

De façon générale, dans l'ensemble du document, lorsqu'on parle de bénéfices rendus, lorsqu'on parle de transport en commun comme bien public, c'est un vocabulaire auquel on souscrit. On reconnaît que le transport en commun est non seulement un besoin en termes stricts de transport, mais également un besoin social. C'est une chose qui nous apparaît légitime dans les années quatre-vingt, d'avoir un système efficace. Cependant, lorsque le ministre dit dans sa proposition que les municipalités devraient contribuer selon les bénéfices reçus, les services rendus, et que c'est une mesure des services rendus qui devrait établir cela, nous on propose que ces services rendus soient mesurés strictement parlant par le nombre d'usagers utilisant un service donné sur un territoire donné. Surtout lorsqu'il s'agit d'établir des répartitions de déficits résiduels, cela nous semble une chose logique.

La recommandation no 10 et le coût des équipements à caractère régional. Là-dessus, on donne encore un exemple fictif. Par exemple, une gare de triage qui serait installée sur le territoire de la zone C, qui impliquerait des coûts sur le territoire C; on n'a pas de précision dans la proposition gouvernementale à savoir si cet équipement, une gare de triage, serait supporté non seulement par la zone C, mais également par la zone A et l'ensemble du supertransporteur ou de la superstructure. Car une gare de triage ne bénéficie pas seulement à ceux qui sont dans la municipalité où elle est bâtie,

mais elle bénéficie à l'ensemble du réseau. C'est un cas qui n'est pas mentionné, je pense, dans le document gouvernemental et on sait que, particulièrement dans la zone C actuelle, c'est nous qui avons les gares de triage et les gares de bout de ligne. Alors, cela nous inquiète de savoir comment ces coûts pour l'ensemble du réseau seront financés et comment ces investissements seront répartis? La recommandation 10 est là pour se prémunir contre ce genre de problème.

Recommandation no 11. On va ici peut-être à l'inverse de certains collègues d'autres municipalités. Nous appuyons l'idée d'utilisation de revenu de péage et d'une taxe sur les stationnements dans la zone A et particulièrement dans le centre-ville de Montréal. Nous allons plus loin en disant au ministre que, si nous avons un choix à faire, nous préférons que ce soit un péage sur les autoroutes à l'entrée de Montréal, à partir, dans notre cas sur la 20 et la Transcanadienne, de l'autoroute 13. Le cas échéant, ça nous paraît une taxe plus juste que strictement sur l'essence, à cause des besoins de transport chez nous. Des automobilistes peuvent avoir à se déplacer vers Valleyfield, Châteauguay, Beauharnois ou strictement dans la zone C. Ces gens-là, qui ne sont pas responsables de la congestion des centre-ville, seraient appelés à payer une taxe sur l'essence pour laquelle ils ne bénéficient ni des services rendus, strictement parlant, ni des bénéfices indirects de l'intégration du transport en commun. Nous préférons donc une taxe du genre péage qu'une taxe sur l'essence. Cela nous paraît une mesure beaucoup plus équitable, alors que la taxe sur l'essence nous paraît beaucoup plus régressive en touchant inégalement les gens.

Maintenant, sans déborder de la recommandation du ministre, nous n'avons pas voulu aborder les questions de covoiturage. On sait que d'autres vont le faire. Quant à un droit de péage, nous pensons que ces postes de péage devraient tenir compte, justement, du covoiturage, avantager les gens qui pratiquent. Il faudrait trouver une formule en ce sens. Nous n'avons pas pris sur nous de préciser la formule pour le moment, mais c'est une suggestion que nous faisons à ce moment-ci.

La recommandation no 12. Nous suggérons que la tarification soit établie en vertu de la distance parcourue. Cela nous paraît, finalement, la mesure la plus équitable et je dois vous dire que nous nous sommes largement interrogés sur le modèle de tarification. Nous avons peut-être beaucoup travaillé les aspects techniques dans notre mémoire. Comme je le mentionnais, nous nous sommes largement interrogés sur le modèle de tarification. Il nous semble que la façon la plus facile et la

plus équitable d'arriver à établir la tarification serait sur la distance parcourue.

Je veux faire remarquer à la commission que M. Pierre Des Marais II disait mardi, par exemple: Pourquoi pénaliser par une augmentation de tarif le petit nombre d'usagers qui se déplacent entre Sainte-Anne-de-Bellevue et le centre-ville, alors qu'ils le sont déjà par un temps de déplacement relativement long? Alors, nous souscrivons à ce point de l'intervention de M. Des Marais et on aurait même souhaité qu'il déborde peut-être l'île de Montréal pour parler aussi de la zone C; cela nous semble aussi logique. Déjà, il y a un "désincitatif", à cause de la distance qu'il y a à parcourir, à utiliser le transport en commun qui n'est pas basé sur le coût. Strictement parlant, sur l'économie générale de temps, je ne vous cache pas qu'il n'y a pas tellement longtemps, avec Métropolitain provincial, cela prenait jusqu'à deux heures pour atteindre le centre-ville de Montréal, en étant à peine à 24 ou 25 milles du centre-ville. Ce n'était donc pas tellement une question de coût, à notre avis, qui créait un "désincitatif" à utiliser le transport en commun, mais peut-être plus spécifiquement parlant une question d'efficacité du système et d'économie de temps pour accéder au centre-ville de Montréal.

La recommandation no 13 propose que tout dépassement des coûts projetés - et on se réfère à la page 68 du document du ministre - soit assumé à 100% par le gouvernement du Québec. C'est dans le sens où, si on n'a aucun contrôle sur les budgets de fonctionnement, sur les tarifs qui sont effectivement imposés aux usagers et que les budgets sont défoncés, si on n'a pas à proprement parler le contrôle de ces coûts, on ne voudrait pas, non plus, être obligé d'en assumer la facture à la suite d'une planification erronée et qui ne relèverait pas de notre compétence. On voit mal pourquoi on devrait payer, à ce moment.

La recommandation no 14. On recommande que la participation des municipalités du territoire C soit pour une période initiale de cinq ans, renouvelable automatiquement à tous les cinq ans, sauf sur préavis de retrait de six mois. Pourquoi cinq ans, trois ans, sept ans? On ne tient pas particulièrement à argumenter sur la durée comme telle, mais on voudrait quand même se garder une porte de sortie. S'il nous était démontré que, finalement, on n'est pas satisfait du service, qu'on ne soit pas intégré au réseau *ad vitam aeternam* mais qu'on ait une formule d'"opting out". Je pense que ce sont des termes qui ont déjà été utilisés à d'autres endroits, mais cela nous semblerait logique qu'on ait au moins le privilège de se retirer.

Il est sûr qu'il y a la question des coûts d'immobilisations à caractère régional.

Si, à la suite de notre entrée dans le réseau de transport en commun, on occasionne des coûts d'immobilisations, il y aurait lieu, évidemment, de trouver une formule pour s'acquitter des coûts d'immobilisations qu'on a occasionnés. Il ne s'agit pas de dire: Bonjour, c'est terminé, on ne vous doit plus rien. On est prêt à se rendre responsables des décisions qu'on pose, mais il y aurait peut-être lieu de préciser les mécanismes. Quelle serait la formule d'"opting-out" et comment s'acquitterait-on des coûts qu'on a occasionnés au réseau de transport en commun?

Je terminerai, M. le ministre, MM. les membres de la commission, sur quelques paradoxes qu'on a relevés à l'intérieur de la proposition gouvernementale et peut-être plus particulièrement - on le mentionne à la page 31 - si on regarde les pages 89 et 64 du document gouvernemental. Un billet Vaudreuil-Montréal représenterait un tarif mensuel de 71 \$ par mois. À la page 64, il est mentionné qu'un billet Vaudreuil-Sainte-Anne-de-Bellevue coûterait, selon la tarification proposée 36 \$ par mois et un billet Sainte-Anne-de-Bellevue-Montréal, 29 \$ par mois. Il serait plus logique pour un résident de la zone C, que nous représentons, d'acheter deux passes qui lui coûteraient 65 \$ par mois que d'acheter une seule passe qui lui coûterait 71 \$ par mois. J'ai revérifié, ou on a très mal lu le rapport ou c'est aussi limpide que cela. C'est une question qu'on pose au ministre, sur laquelle on aimerait obtenir des réponses parce que cela remet entre autres en question l'ensemble de la tarification proposée; il n'y a pas eu de vrai modèle de tarification retenu, à notre avis, si cela est exact, on a ménagé la chèvre et le chou pour satisfaire quelqu'un quelque part, puis hausser le tarif, et cela crée ce genre de paradoxe.

Il y a aussi - plus spécifiquement à la page 32 - la notion de distance parcourue. Si on regarde le tarif mensuel et qu'on le met en relief avec la distance parcourue, par exemple, quelqu'un qui prend le train CP Rigaud-Montréal, il y a un coût au kilomètre de 1,72 \$; quelqu'un qui part de Hudson, il y a un coût au kilomètre de 1,46 \$; quelqu'un qui part de Vaudreuil, il y a un coût de 1,85 \$. On s'est rapproché sur la ligne, mais il y en a qui ont baissé, il y en a qui ont monté, et, à partir de Sainte-Anne-de-Bellevue, on se ramasse avec un coût de 0,90 \$ le kilomètre. On a fait un peu d'humour dans le mémoire en se demandant à un moment donné si traverser la rivière des Outaouais, cela devait se faire en sous-marin, selon le modèle de tarification proposé. En tout cas, cela nous semble illogique, et peut-être plus particulièrement dans le cas de l'Île-Perrot. Je ne veux pas "ploguer" ma municipalité, comme on dit, plus qu'une autre, mais cela nous semble

illogique. Pourquoi devrait-on payer un tarif mensuel de quelque 80 \$ par mois quand on peut aller prendre le train à Sainte-Anne-de-Bellevue, à côté, qui est tout aussi prêt? Dans mon cas particulier, c'est moins loin pour moi, de l'Île-Perrot, de me rendre à Sainte-Anne-de-Bellevue qu'aller prendre le train à l'Île-Perrot; d'ailleurs, il n'y a pas de gare à l'Île-Perrot. Alors, c'est plus pratique pour moi d'aller à Sainte-Anne-de-Bellevue, de payer 29 \$ par mois que de prendre une passe de quelque 80 \$ par mois. (10 h 45)

Dans le modèle de tarification proposé par le gouvernement, le saut qui est fait est désincitatif, pour la zone C, à utiliser le train de banlieue sur son propre territoire. Il nous semblerait à ce moment-là plus logique de trouver une formule où on acheminerait massivement des gens vers Sainte-Anne-de-Bellevue et on utiliserait le même transporteur pour un prix trois fois moindre. Cela remet en question l'ensemble du modèle de tarification.

Là-dessus, je dois mentionner en terminant qu'on a eu à travers les années une excellente collaboration du COTREM quand il s'est agi de répondre à certaines de nos questions. On ne peut pas en dire autant de la CTCUM. On a toujours eu des difficultés à avoir un contact, particulièrement sur les factures qui sont pendantes au niveau de Métropolitain provincial, où on nous réclame des sommes pour lesquelles il n'y a jamais eu de factures d'envoyées, sur lesquelles on n'a jamais pu savoir quel genre de répartition comptable, de déficit qu'eux avaient fait. Alors, on n'a pas eu une collaboration aussi bonne du côté de la CTCUM. Cependant, il nous semble à tout le moins que le modèle de tarification devrait être repensé et reprécisé et peut-être plus consistant et cohérent, en ménageant un peu moins la chèvre et le chou à certains moments. On a cette impression; on espère se tromper, M. le ministre.

En conclusion, je voudrais vous dire que nous sommes à réaliser une étude origine-destination. À l'époque, on avait, à la suggestion de M. Lussier du COTREM, demandé au ministre - vous n'étiez pas le ministre à ce moment - en vertu de la loi sur l'intégration Métropolitain provincial, une étude origine-destination, qui n'a pas été faite. La CTCUM en fait une, apparemment. On se permet de dire au ministre que notre étude d'origine-destination nous permettra de valider celle de la CTCUM. J'insiste sur le peu de confiance qu'on a au niveau de la CTCUM. L'étude origine-destination sera déterminante pour nous, pour savoir si, oui ou non, on participe à l'intégration du transport en commun dans la région de Montréal. Maintenant, il était impossible, au moment où on se parle, faute de données, de

dire si, oui ou non, on participera au transport en commun. Merci, M. le ministre.

Le Président (M. Boucher): Merci, M. Bleau. Simplement pour le journal des Débats, je voudrais faire une correction dans la liste des membres. M. de Belleval (Charlesbourg) est remplacé par M. Proulx (Saint-Jean).

M. le ministre.

M. Clair: Merci, M. le Président. J'aimerais d'abord remercier les gens du groupe Le Groupe de s'être réunis pour présenter un mémoire conjoint. Ce que je retiens avant tout de la présentation de ce mémoire, c'est qu'alors que le projet de réforme propose justement de regrouper les municipalités en dehors des territoires organisés, Laval, Montréal, rive sud, de créer un regroupement des municipalités en conseil local de transport - on souhaitait cela depuis le mois de juin, officiellement, comme gouvernement - je suis très heureux de voir que, tant par le contenu de son mémoire que par le fait de se regrouper, Le Groupe semble appuyer la proposition de constituer des conseils locaux de transport.

Quant à moi, il m'apparaît que c'est la seule façon de sortir de l'impasse dans laquelle nous sommes actuellement avec les filiales Métropolitain sud et Métropolitain provincial qui ont dû fonctionner avec des quotes-parts imparties aux municipalités, à venir dans le cas de Métropolitain provincial et déjà venues dans le cas de Métropolitain sud. Si on veut éviter la création de 140 commissions de transport dans la région de Montréal ou encore d'avoir le système dans lequel nous vivons, avec des quotes-parts imparties sans représentation, la seule façon de s'en sortir, à mon avis, c'est justement que les municipalités se regroupent, conscientes de la nécessité de collaborer pour se regrouper en fonction, d'abord et avant tout, des corridors de desserte. Dans ce sens, on peut noter que le mémoire du groupe de municipalités de Dorion-Vaudreuil, Hudson, Île-Perrot, Pincourt et Terrasse-Vaudreuil constitue en quelque sorte un appui à la proposition. J'en suis très heureux.

Deux ou trois commentaires avant de poser quelques courtes questions. En ce qui concerne d'abord la mesure de plafonnement qui est proposée, il est exact de dire que le gouvernement a rejeté, au moment de la réforme de la fiscalité municipale, la mesure de subvention au déficit parce que, disait-on, cela incitait, à toutes fins utiles, les commissions de transport à faire des déficits. On a donc préféré subventionner les revenus apportés par la clientèle, par l'achalandage. Cependant, on se rend compte à l'usage qu'alors qu'on souhaitait que cela entraîne plus de productivité, le système de subventions basées sur les revenus qui

entraîne le gouvernement à ajouter 40% chaque fois qu'on va chercher un dollar, cela n'a pas mis beaucoup de pression dans le système pour forcer la rationalisation. Il s'est avéré beaucoup plus facile d'augmenter la tarification, de faire payer le gouvernement que de prendre les moyens pour limiter la croissance des coûts, rationaliser les opérations, intégrer les commissions de transport, en termes opérationnels, dans la grande région de Montréal. Je pense qu'on n'échappera pas à la nécessité d'une mesure quelconque. Celle qui est proposée, c'est une mesure de plafonnement des contributions du gouvernement pour responsabiliser les décideurs à l'effet que le moyen de financer le transport en commun, ce n'est pas seulement d'augmenter les tarifs et de refiler une partie de plus en plus importante de la note au gouvernement, mais c'est aussi d'essayer de réduire le coût, si on veut en diminuer le coût pour la société, tout en ayant un service aussi efficace que possible.

En ce qui concerne, par ailleurs, les paradoxes qui ont été soulevés, je note d'abord l'appui à la notion de baser la tarification sur la distance parcourue, mais je note également le désaccord quant aux modalités qui ont été proposées. Je voudrais dire deux choses à ce sujet-là. La première est que l'hypothèse qui a été déposée visait d'abord et avant tout à fixer quel genre de tarif aurait existé en 1982 pour produire à peu près les mêmes revenus que ceux de la structure actuelle. C'était un exercice complexe. Les gens du COTREM vont vérifier pour voir s'il y avait des incongruités entre les différents niveaux de tarif. Je pense que ce qu'il est important de noter, c'est que, d'abord et avant tout, c'était une structure qui visait à amener le même niveau de tarif.

Deuxième remarque sur la tarification en fonction de la distance. Il est évident que cela comporte des avantages réels en termes d'équité, mais à cause de la réalité des déplacements aussi dans la région de Montréal, si on regarde sur la carte, les institutions sont beaucoup orientées - si on déplace un peu la carte - d'est en ouest, si on veut, alors que les déplacements, eux, en ce qui concerne le plus grand nombre, se font beaucoup dans un axe nord-sud, c'est-à-dire Laval-rive sud vers Montréal avec, bien sûr, des déplacements importants venant de la direction de Repentigny et de l'ouest de Montréal vers, justement, votre région. Je pense qu'à ce point de vue-là, l'équité parfaite, on ne pourra jamais l'atteindre parce que si le critère retenu était véritablement, de façon absolue, tarification en fonction de la distance pour tout le grand territoire, cela entraînerait d'autres incongruités encore beaucoup plus graves, probablement, que celles que vous avez

soulevées, même si je reconnais qu'il peut en exister. Alors, il faut essayer de tenir compte de la géographie, de la réalité des déplacements, des institutions déjà existantes; tout autant de contraintes, de l'effort de participation passé des citoyens, des contribuables au financement du transport en commun, qui viennent moduler une proposition du genre de celle qui a été faite. Voilà pour les commentaires.

Ma première question, sur la recommandation no 1: "La Commission des transports du Québec devrait pouvoir entendre les appels d'un conseil local de transport insatisfait du niveau de service sur son territoire, des tarifs et du calcul de sa part du déficit." Là-dessus, je vous dirai que vous êtes un des rares groupes - je pense que cela a été soulevé à deux ou trois occasions dans les mémoires - à réclamer un droit d'appel. Ce qu'on vise à faire par la réforme, tant au niveau local que régional, selon des modalités qu'on propose, qui sont discutables, c'est que ces décisions soient des décisions de nature politique, de responsabiliser les élus à deux paliers. Ne trouvez-vous pas que cela risque de finir par aller s'engorger dans des décisions d'un tribunal administratif si on donne un pouvoir d'appel devant la Commission des transports du Québec et qu'à toutes fins utiles un pouvoir judiciaire puisse venir modifier des décisions qui ont été prises dans un cadre politique entre des élus?

M. Bleau: On est conscient qu'à l'intérieur de la proposition gouvernementale, le ministre souhaite qu'il y ait un contrôle politique, soit par les élus locaux, soit par délégation en ce qui a trait aux structures, qui sont l'ORT, les CLT ou l'organisme central qui gère l'ensemble du transport en commun, mais c'est le problème des superpositions de politiques où le gouvernement, par-dessus, a ses propres décisions politiques. Quand je parlais du terme "gruyère" utilisé par le COTREM à certains moments, c'était dans le cas d'une municipalité ou d'un groupe de municipalités qui seraient forcées de participer au transport en commun pour éviter des trous dans le système. Disons qu'on pense que notre poids politique devient relativement peu important par rapport à d'autres poids politiques; c'est le problème peut-être de conflits de différentes superpositions de pouvoirs politiques. En dernier ressort on a le premier pouvoir politique à l'échelon no 1, il y a ensuite au-dessus de nous d'autres échelons politiques jusqu'au gouvernement du Québec. Évidemment, on ne pourra pas commencer des débats politiques à ce moment, on ne pourra pas résoudre de façon politique tous les problèmes parce que tout simplement on ne voit pas comment on pourrait remettre sa question dans la

proposition gouvernementale une décision politique du gouvernement. On ne peut pas continuellement venir assiéger l'Assemblée nationale pour faire valoir nos points sur le plan politique. Il nous semble donc utile d'avoir une structure d'appel. C'est dans cette perspective que la recommandation est amenée.

M. Clair: Prenons un exemple pratique. Dans le cas de vos municipalités, supposons qu'elles soient constituées en conseil local de transport.

M. Bleau: Supposons qu'Île-Perrot décide de ne pas participer.

M. Clair: Si vous permettez...

M. Bleau: D'accord.

M. Clair: Admettons que le conseil local de transport, selon une procédure inscrite dans la loi, est accrédité, se forme et peut effectivement transiger avec un transporteur public ou privé de son choix pour offrir une catégorie de services à déterminer. L'une des municipalités, prenons n'importe laquelle, par pure hypothèse, Hudson, décide de refuser de participer pour des raisons qui lui appartiennent. Qu'arrive-t-il? Tout le conseil local de transport est bloqué en attendant une décision de la Commission des transports du Québec, si c'est le cas. L'autre possibilité est que par un processus quelconque, s'il n'y a pas d'appel devant personne, des concessions vont se faire et à ce moment le conseil aura à prendre la décision quant à savoir si à quatre plutôt qu'à cinq cela vaut la peine d'organiser un transport.

M. Bleau: M. le ministre, vous avez pris un exemple avec une municipalité qui est en bout de ligne; le problème se pose de façon peut-être moins cruciale dans ces cas. C'est ceux qui ne sont pas en bout de ligne qui peuvent peut-être à un moment donné avoir certains problèmes. C'est pour cela que je prenais Île-Perrot.

M. Clair: Oui, prenons Île-Perrot.

M. Bleau: D'accord. On est immédiatement voisin de Sainte-Anne-de-Bellevue mais en début de ligne par rapport à la zone C sur le territoire de Vaudreuil-Soulanges. J'ai peut-être sauté une recommandation à un certain moment. Ce que l'on suggérerait, c'est d'abord, s'il n'y a pas droit d'appel, qu'au moins cela soit strictement le pouvoir politique local, soit à travers un conseil local de transport ou une autre structure. On suppose que c'est celle-ci qui sera retenue. C'est pour cela qu'il y a une recommandation qui fait en sorte qu'on

suggère qu'il y ait une majorité absolue nécessaire en ce qui concerne les décisions de cet ordre dans les conseils locaux de transport, et par une majorité absolue, on signifie les deux tiers et au prorata des populations représentées. Il ne faudrait pas qu'une municipalité de 900 âmes bloque d'un autre côté 35 000 personnes qui, elles, en termes de population, seraient largement majoritaires, mais qu'une seule municipalité avec un droit de vote... C'est pour cela qu'on suggère qu'au moins à ce palier il y ait une pondération du vote au niveau des conseils locaux de transport selon les populations représentées.
(11 heures)

M. Clair: Ma deuxième question, rapidement. Votre recommandation 5 à l'effet que Rigaud et Sainte-Madeleine-de-Rigaud fassent partie du territoire C de l'organisme régional de transport, l'avantage de faire partie du territoire C étant que cela devient admis à subvention par les programmes d'aide financière du gouvernement du Québec... Est-ce que toutes les municipalités que vous représentez, y compris ces deux-là, sont prêtes à contribuer dans un cadre autre que celui des quotes-parts qui viendront de Métropolitain provincial, à contribuer financièrement à l'organisation du transport en commun?

M. Bleau: Cela, c'est un problème qui n'est pas résolu. D'une part, nous sommes pris avec deux systèmes parallèles - feu Métropolitain provincial et la Ligne CP Montréal-Rigaud. Maintenant, il est sûr que Métropolitain provincial ne touche pas Rigaud; il touche d'autres municipalités mais pas nécessairement les municipalités qui sont représentées ici. Ici, au niveau de la question du ministre à proprement parler, nous ne nous sommes pas posés la question à la place de ces municipalités: qu'est-ce que cela représente comme coût? La seule question qu'on s'est posée, c'est celle de l'équité à savoir, si on est responsable de la congestion dans les centre-ville, il est évident que Saint-Lazare ou Rigaud est aussi responsable, si on pousse le raisonnement à l'extrême... Encore là, à un moment donné, on comprend que c'est pratique de découper et d'arrêter selon la ligne CP, mais les usagers de la ligne CP ne sont pas seulement ceux chez qui il y a des chemins de fer qui passent, des rails à proprement parler. Ce sont aussi ceux des municipalités comme Saint-Lazare, Rigaud. Et cette dernière a été l'une des municipalités qui ont revendiqué le plus le maintien du train de banlieue à certains moments. On se retrouverait dans la situation où les gens qui y tenaient peut-être le plus - si on examine certaines résolutions municipales à travers les années - ce sont ceux qui se sont le plus rapidement effacés, lorsqu'ils ont vu la réforme proposée par le

ministre. Alors, il y a cet aspect...

M. Clair: Je m'excuse de vous interrompre. C'est ce qu'on m'indique. Nous avons reçu une résolution de Rigaud pour demeurer dans le territoire D, donc pour ne pas être appelé à contribuer financièrement.

M. Bleau: Bien sûr, ils bénéficient du service à peu près au même coût que ceux de la zone C ou enfin, avec très peu de différence, mais sans avoir à contribuer à l'assiette fiscale élargie, au déficit résiduel. Maintenant, il est sûr qu'ils n'ont pas théoriquement la même qualité de service que ceux de la zone C, mais je ferai remarquer au ministre que déjà, la qualité de service de la zone C est également déficiente. On pourrait, à ce moment, utiliser le même raisonnement que Rigaud et dire: maintenez le service mais mettez-nous dans la zone D. C'est une question de savoir où on coupe la poire finalement. On pense que la poire, on doit l'avoir en entier ou pas du tout. Il ne peut pas y avoir deux poids, deux mesures.

M. Clair: C'est la même chose du point de vue gouvernemental, dans la mesure où nous avons un programme d'aide financière aux immobilisations et à l'exploitation du transport en commun. Nous ne pouvons avoir deux poids, deux mesures; subventionner d'une façon dans certaines régions et d'une autre dans d'autres régions. Et c'est pourquoi je posais la question parce qu'elle m'apparaît importante, si on ne veut pas que la formation de conseils locaux de transport demeure un vœu pieux mais que les municipalités comprennent aussi qu'elles ont une implication financière si elles le désirent. On n'oblige pas, mais pour ceux qui en veulent, les règles sont les mêmes pour chacun.

Ma dernière question. Vous appuyez l'utilisation des revenus de péage et d'une taxe sur les stationnements de la zone centrale, mais vous vous opposez à l'utilisation de la taxe sur l'essence. Là-dessus, je vous dirai que vous êtes, en ce qui concerne les péages, sur la même ligne de pensée que le président de la Communauté urbaine de Montréal. Ma question c'est: y a-t-il une différence entre la position de M. Des Marais et la vôtre? M. Des Marais propose que ce soit une double ceinture pour l'ensemble de la région de Montréal. Vous spécifiez deux postes de péage sur l'autoroute 40 et l'autoroute 20. Est-ce que, dans votre esprit, cette démarche pourrait se faire progressivement, au fur et à mesure de l'évolution des travaux de certaines autoroutes, par exemple, ou du développement du transport en commun dans certaines régions? Est-ce que cela peut se faire progressivement ou si c'est

immédiatement l'équité partout avec des postes de péage dans tout le territoire, dans ce que vous proposez?

Deuxièmement, quant à la taxe sur les stationnements de la zone centrale, je pense que l'Union des municipalités du Québec, la Communauté urbaine de Montréal, la ville de Laval, la ville de Montréal, certainement, s'opposent en disant qu'il s'agit là d'un champ de taxation municipale. Alors comment des représentants de municipalité peuvent proposer deux attitudes différentes? Quelle philosophie vous inspire à ce point de vue?

M. Bleau: Le malheur peut-être, c'est qu'on n'a pas été suffisamment politique dans le mémoire. Je vais répondre à la première partie de la question des postes de péage. Le problème pour nous n'est pas tellement de savoir quand, mais contrairement à M. Des Marais, on ne voudrait pas qu'une partie de cette taxe soit donnée à la communauté urbaine, parce que ce dernier proposait que 50% aille à la communauté urbaine et 50% aille à la participation financière aux déficits du transport en commun. Nous pensons que tous les bénéfices de cette taxe de péage devraient aller nécessairement au transport en commun et non pas au bénéfice de la communauté urbaine.

Quant à la question plus particulière de la taxe sur les stationnements, on ne s'est pas posé le problème en termes de souveraineté de juridiction, on s'est strictement posé le problème en termes d'équité de taxation. On est conscient qu'on maximise sous contrainte. Le ministre dit: l'équité est imparfaite. Nous, au fond, tout ce qu'on vise, c'est - à travers une équité imparfaite - que cela soit un peu plus juste pour nous à défaut de pouvoir arriver à quelque chose d'absolu. La taxe sur les stationnements, c'est une taxe qui est pratique à administrer. Il est évident qu'en termes d'équité, ceux qui stationnent dans les centre-ville, ce sont ceux qui sont les responsables de la congestion des centre-ville. Alors dans ce sens, dans un sens d'équité, cela nous paraît logique que cela soit là.

Maintenant, en ce qui concerne la question de conflit de juridiction, je dois admettre au ministre qu'on ne se l'est pas posée, parce qu'on a raisonné, non pas en termes politiques, mais en termes économiques.

M. Clair: Je vous remercie.

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

M. Bourbe au: M. le Président, connaissant l'intérêt très marqué du député de Nelligan pour tout ce qui concerne l'ouest

de Montréal et sachant également que son intérêt déborde - c'est peut-être en vertu des effets de débordement - sur la région Vaudreuil et Île-Perrot et afin de limiter au maximum le temps que nous voulons consacrer aux groupes, puisque nous avons encore onze mémoires qui doivent être présentés aujourd'hui, je vous demanderais d'entendre le député de Nelligan, s'il vous plaît!

Le Président (M. Boucher): Alors M. le député de Nelligan.

M. Lincoln: J'aurais voulu poser deux ou trois questions. La première est au sujet de vos recommandations 3 et 4. Dans la recommandation 4, vous dites que le groupe recommande que chaque conseil local de transport ait le droit d'organiser comme bon lui semble les transports locaux. Il me semble qu'il y a un peu de contradiction entre cela et la recommandation 3. Vous dites: Le groupe recommande donc que l'ORT puisse déclarer d'intérêt régional certains services de transport local. Alors, est-ce que vous pouvez nous expliquer ce que vous avez en vue comme transport réellement local que vous laisseriez aux municipalités de décider elles-mêmes et les sections de ce transport local que l'ORT devrait décréter comme régionales pour des fins de financement? Car là, il va y avoir justement un débordement. Comment séparez-vous tout cela, comment séparez-vous la question de financement et la question d'usagers de service?

M. Bleau: Je vais répondre à l'aspect contradiction qui est soulevé dans la question de M. le député et M. Boucher va répondre pour préciser le sens des recommandations 3 et 4.

Il ne nous paraît pas y avoir de contradiction à proprement parler. La recommandation 3 touche l'organisme régional de transport et la recommandation 4 touche le conseil local de transport.

Maintenant, comme je l'ai mentionné au début de l'intervention, nous ne sommes pas en mesure de déterminer avec précision, à l'heure actuelle, quels sont les besoins en transport pour la région que je représente aujourd'hui. Cependant, mon flair, ou mon sixième sens, me dit que logiquement ce serait de faire du rabatement sur Sainte-Anne-de-Bellevue; en termes économiques, j'entends, et peut-être pas en termes politiques. En termes économiques, ce serait de faire du rabatement d'usagers de transport en commun vers Sainte-Anne-de-Bellevue.

Pour préciser les nuances à apporter entre les recommandations 3 et 4, je vais demander à M. Boucher de le faire.

M. Boucher (Pierre): Disons que je ne

vois pas la contradiction. On dit, à la recommandation 3, que c'est tout simplement le déficit résiduel et ce qui compose ce déficit résiduel, c'est le service en tant que tel, c'est l'organisation du service local en tant que tel dont on parle. Donc, ce sont deux choses complémentaires et non pas contradictoires, à mon sens.

M. Lincoln: Si vous parlez de sections régionales - par exemple, vous avez parlé du rabattement sur Sainte-Anne-de-Bellevue qui commence déjà à se faire, en fait, d'une façon pratique depuis l'intégration des trains de banlieue - il semble que ça va aller en s'accéléralant parce que les gens, au point de vue des coûts, vont penser que c'est plus économique. Vous avez même soulevé que, pour aller de Sainte-Anne-de-Bellevue à Rigaud, je pense, ou à Vaudreuil, cela allait coûter 29 \$ de plus. Alors, la personne va peut-être penser à faire du covoiturage jusqu'à Sainte-Anne-de-Bellevue.

Est-ce que vous pensez que c'est ça un peu, l'avenir dans la région ouest par rapport au covoiturage? Est-ce que vous pensez que Sainte-Anne-de-Bellevue deviendrait un point de démarcation pour Montréal et que les gens y viendraient au lieu de prendre des trains de banlieue jusqu'à Rigaud, Vaudreuil, etc., qui ne sont pas fréquents?

M. Bleau: Je pense que c'est peut-être là la question, en fait. C'est un problème de prospective. Au fond, on ne connaît pas la croissance démographique future; on ne connaît pas quels seront les résultats des politiques gouvernementales actuelles à l'effet de favoriser Montréal comme pôle de développement. Dans un avenir prévisible, si on parle d'une période de deux ou trois ans où on suppose qu'il n'y aurait aucun changement, le covoiturage nous semble effectivement une solution. Le rabattement sur Sainte-Anne-de-Bellevue pour utiliser le train nous paraît une solution aussi.

Maintenant, dans une perspective un peu plus longue, avec des hypothèses de croissance démographique supérieure à la moyenne de la grande région de Montréal, comme cela a été le cas dans les années 1970 à 1977 dans la région de Vaudreuil-Soulanges - il y a eu des croissances démographiques qui ont atteint jusqu'à 20% par année dans certaines municipalités - il est sûr que nous serons appelés un jour ou l'autre à remettre en question les choix que nous aurons faits en matière de transport. C'est à peu près les seules précisions que je vais apporter. C'est un problème de boule de cristal sur lequel je me sens mal à l'aise de donner des certitudes au député.

M. Lincoln: Une dernière question par rapport à la même chose. Dans votre recommandation no 9, vous dites: "Le Groupe

propose que le service rendu soit mesuré par le nombre de passagers utilisant un service donné sur un territoire donné". Si vous prenez ça du point de vue du transport interurbain, du transport en commun vers la région de Montréal, où la plupart des gens travaillent, est-ce que nous ne sommes pas devant un paradoxe? Les régions les plus éloignées comme Vaudreuil, Rigaud, etc., où il y a moins de population, à cause même des coûts pratiques vont aller vers le centre où ils pourront profiter de tarifs moins élevés, où il y aura un service plus fréquent? Comment allons-nous pouvoir concilier les deux: votre recommandation et la pratique des choses?

M. Bleau: D'accord. Je pense qu'il y a peut-être lieu de préciser, quant à cette recommandation, qu'elle se réfère aussi en partie à la question de la répartition du déficit résiduel. Il s'agit d'utiliser le nombre de passagers non pas seulement strictement pour la tarification, mais aussi pour participer au déficit puisque, si on utilise l'assiette fiscale, cela crée des inéquités; si on utilise les populations, cela crée des inéquités. Ce qui nous semble le plus équitable, c'est d'utiliser la mesure du nombre de passagers. D'autant plus qu'il y a certains territoires où il y a juxtaposition des usagers d'autobus et des usagers de trains de banlieue. Alors, il y a cet aspect dans la recommandation qu'il y a lieu de préciser. Je pense que M. Boucher a quelque chose à ajouter sur la recommandation 9.

M. Boucher (Pierre): Bien, quelque chose de nouveau, non. C'est strictement pour renchérir sur ce que M. Bleau dit. Cette recommandation est étroitement, sinon intégralement, reliée à la répartition du déficit; elle paraît peut-être ambiguë, mais c'est strictement relié à la répartition du déficit.

M. Bleau: Et non pas à des questions de tarification.

M. Lincoln: Oui, d'accord, mais justement n'est-ce pas cela le noeud du problème? Si vous avez moins de passagers, il y aura plus de déficit. Vous voulez une plus grande participation du résidu, tandis que si les gens se dirigent vraiment vers le centre où il y aura plus de passagers, pour utiliser les services de notre région comme c'est le cas - cela commence déjà et va sûrement s'accroître...

M. Boucher (Pierre): Ah! Vous faites référence au rabattement sur Sainte-Anne-de-Bellevue.

M. Lincoln: Oui, c'est cela.

M. Boucher (Pierre): Oui, oui, d'accord.

M. Lincoln: Alors, ce n'est pas cela le paradoxe de l'affaire? Vous n'aurez plus de déficit parce que justement les gens vont utiliser...

M. Boucher (Pierre): Cela relève un peu de la prospective.

M. Bleau: C'est cela, et le paradoxe découle du paradoxe. Comme on mentionnait, dans la tarification, il semble qu'il y a des paradoxes et si, à partir de cela, on fait des recommandations, on recrée un peu les mêmes paradoxes. Le problème, c'est une correction de la tarification de base qui se doit d'être apportée et, après, peut-être que cette recommandation tomberait d'elle-même. Elle est là dans le sens que si le gouvernement ne souscrit pas à l'une des recommandations qu'on a faites tantôt...

M. Lincoln: Alors, vous voulez que les...

M. Bleau: ... alors, on en a une deuxième. On maximise sous contrainte.

Le Président (M. Boucher): Merci. Alors s'il n'y a pas d'autres intervenants, M. le ministre.

M. Clair: Simplement pour remercier MM. Bleau et Boucher de s'être déplacés ce matin, d'autant plus qu'ils ont accepté, avec bienveillance, de passer, j'imagine, la nuit à Québec puisqu'ils devaient être entendus hier et que nous les avons entendus ce matin. Alors, je les remercie d'avoir été patients et pour l'excellent mémoire qu'ils ont présenté.

M. Bleau: Je vous remercie, M. le ministre, et la commission. Est-ce que je peux prendre 30 secondes? Au tout début, le ministre a mentionné que notre mémoire lui semblait positif dans le sens d'un appui. On doit dire au ministre que oui, cela constitue un appui dans le sens qu'on reconnaît l'effort d'équité qui est fait au niveau de la proposition gouvernementale. Cependant, il y a quand même des points qui nous semblent majeurs et sur lesquels on souhaite avoir des nouvelles concrètes dans le projet de loi qui sera déposé, semble-t-il, bientôt. Merci et je remercie tout le monde.

Le Président (M. Boucher): Au nom de tous les membres de la commission, je vous remercie pour la présentation de votre mémoire.

M. Clair: M. le Président, pendant que...

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

M. Clair: ... l'autre groupe s'approche, je voudrais simplement dire que je n'entendais pas traduire un appui complet à l'ensemble et à tous les détails de la proposition, surtout à la notion de conseil local de transport.

Association du Parti québécois de Montréal-Ville-Marie

Le Président (M. Boucher): Merci. Alors, j'appelle l'Association du Parti québécois de la région de Montréal-Ville-Marie, représentée par M. André Bélanger.

M. Bélanger, à l'instar de vos prédécesseurs, je vous demanderais, si possible, de résumer votre mémoire pour la période de questions par la suite.

M. Bélanger (André): Alors, M. le Président, je voudrais d'abord préciser que je suis accompagné par un autre membre de l'exécutif régional, M. Don Waye, qui pourra également répondre aux questions, le cas échéant.

M. le Président, mesdames et messieurs les membres de la commission, le mémoire que la région Montréal-Ville-Marie a préparé pour les fins de cette commission parlementaire est relativement court. Comme vous avez pu le constater, les recommandations que nous faisons portent sur un aspect bien particulier de la réforme proposée par le ministre. Je tiens d'abord à souligner que la région Montréal-Ville-Marie regroupe 16 comtés de l'île de Montréal représentant plus de 25 000 membres et que ce territoire va d'est en ouest, en passant par les comtés du nord de l'île de Montréal.

Le mémoire que nous vous soumettons aujourd'hui est le fruit d'un exercice qui a impliqué la participation de tous les comtés de notre région et qui a amené l'ensemble de ces comtés à un consensus sur les principaux aspects de cette réforme proposée par le ministre. C'est avec fierté que nous vous présentons ce mémoire, car il est le résultat de travaux et de consensus, comme je l'ai dit, qui ont fait l'unanimité au niveau du conseil régional. Cette unanimité est d'autant plus significative que les membres du conseil régional se situent tant à l'extrême ouest qu'au quasi-extrême est de l'île de Montréal.

On le sait, le Parti québécois se préoccupe depuis longtemps de la question du transport en commun et cela a toujours fait l'objet d'un chapitre particulier de son programme. La position que nous vous transmettons aujourd'hui se fonde essentiellement sur les orientations et les principes que le programme du parti a fixés au cours de ses congrès. Ces orientations et ces principes, je pense qu'il est essentiel de les résumer ici.

L'objectif général est de faire du

transport en commun une priorité essentielle au cours des prochaines années à cause de son accessibilité à tous, de sa consommation réduite d'énergie et de son coût peu élevé par habitant. Le programme précise que cette priorité devrait se concrétiser comme suit: investir massivement dans le prolongement du réseau du métro de Montréal, dans les métros régionaux et les trains de banlieue; procéder à l'intégration des moyens de transport tout en privilégiant l'utilisation des transports en commun utilisant des énergies non polluantes et en incitant les administrations municipales à donner priorité au transport en commun sur leur territoire; modifier la règle actuelle de calcul des subventions aux commissions de transport, de façon à stabiliser les tarifs de transport en commun; remettre aux élus municipaux la responsabilité de l'administration des commissions de transport, comme c'est déjà le cas pour les commissions intermunicipales de transport et, en contrepartie, réserver au gouvernement du Québec une place proportionnelle à sa participation financière; mettre sur pied un comité consultatif des usagers des transports en commun dans tous les grands centres du Québec, poursuivre la recherche sur le taxi collectif et légaliser le covoiturage.

À l'analyse, M. le Président, il nous est apparu que le projet gouvernemental, dans ses principes, rejoint tout à fait les énoncés de notre programme. Nous y retrouvons en effet une nette volonté de stabilisation des tarifs, d'intégration des divers moyens de transport, de responsabilité et de contrôle aux élus locaux et d'implication des usagers.

Il était plus que temps, à notre avis, de reconnaître, en matière de transport en commun, une réalité régionale qui dépasse largement le territoire de la Communauté urbaine de Montréal. C'est donc sans hésitation que nous appuyons le nouveau cadre institutionnel proposé, d'autant plus qu'il limite au maximum une centralisation trop poussée en créant une structure à deux paliers. Notre parti a toujours prôné le rapprochement des centres de décision des citoyens concernés. Le maintien et la création de conseils locaux de transport rejoignent cette préoccupation.

Quant au partage des responsabilités proposé entre l'organisme régional et les organismes locaux, il nous est également apparu réaliste et conforme aux objectifs recherchés. Nous sommes particulièrement heureux de retrouver dans le cadre institutionnel, au niveau régional, une commission consultative permanente regroupant les usagers, contribuables et groupes concernés. La proposition de création d'une telle commission consultative rejoint en tout point notre programme. Nous voulons en conséquence vous mettre en garde contre la tentation de faire disparaître une telle

commission à un stade quelconque du processus législatif. Nous ne pourrions l'accepter.

Quant au cadre financier, le projet gouvernemental propose une nouvelle répartition du fardeau financier basée sur les bénéfices reçus. Nous ne pouvons évidemment pas être en désaccord avec ce principe. Dans la pratique, la proposition vise à maintenir à peu près le même taux de participation financière pour chaque catégorie de participants, soit le gouvernement, les municipalités, les régions et les usagers.

En premier lieu, nous voulons signifier notre accord avec la volonté du gouvernement de maintenir entre 30% et 35% la participation des usagers. Une contribution supérieure aurait pour effet de nier les grandes orientations à l'origine de cette réforme. Il ne serait plus question de faire du transport en commun une alternative réelle à l'automobile, ni d'inciter les citoyens et les citoyennes à demeurer à l'intérieur du territoire actuellement urbanisé, encore moins d'améliorer la qualité de la vie. À ces grandes orientations, nous voulons par ailleurs ajouter notre préoccupation sociale-démocrate qui nous amène à chercher le soulagement des plus démunis, ceux qui, obligatoirement, utilisent et continueront d'utiliser les transports en commun.

Cependant, nous avons attentivement examiné la structure tarifaire proposée dans le cadre de la contribution des usagers. D'accord sur le principe de tarifs fixés en fonction de la longueur du déplacement, nous sommes toutefois en désaccord avec certains aspects de la structure tarifaire proposée parce qu'elle ne tient pas compte de données historiques et géographiques importantes.

C'est là que nous apportons notre proposition d'amendement à cette structure tarifaire intégrée qui se fonde essentiellement et d'abord sur une constatation que, de 1966 à 1980, les 18 municipalités desservies par la CTCUM ont assumé seules le service de la dette du métro et le déficit d'exploitation de la CTCUM. Ce n'est que depuis 1980 que les douze municipalités de l'ouest de l'île y contribuent. Il nous est apparu équitable, à l'occasion de cette réforme, de tenir compte de cet état de fait historique et de modifier en conséquence les délimitations des zones sur l'île de Montréal et d'alléger surtout, pendant une période équivalente, le fardeau des usagers de l'est de l'île qui ont contribué au service de la dette pendant plusieurs années sans pouvoir bénéficier du métro.

Par ailleurs, nous avons essayé de fixer des limites naturelles ou réelles entre les diverses zones. Enfin, nous avons voulu que les citoyennes et les citoyens de la CUM bénéficient d'un léger avantage sur ceux habitant hors de l'île, comme d'ailleurs le

propose le projet gouvernemental, de façon à concrétiser davantage les grandes orientations de la réforme.

En conséquence, nous proposons les changements suivants aux zones se trouvant sur l'île de Montréal. Les zones 1 et 2 délimitant le tarif de base s'établiraient comme suit: la nouvelle zone 1 couvrirait les territoires 1 et 2 de la proposition gouvernementale. Cette zone serait bornée à l'ouest par le boulevard Décarie, au nord par le boulevard Métropolitain et non pas par le boulevard Jean-Talon, à l'est par le boulevard Pie IX et au sud par les mêmes frontières que la proposition gouvernementale, incluant le Vieux-Longueuil.

Quant à la zone 2, elle s'inscrirait dans le périmètre de la zone 3 de la proposition gouvernementale. Exceptionnellement et provisoirement, elle engloberait aussi le reste de la partie est de l'île de Montréal faisant partie des zones 4 et 5 de la proposition gouvernementale. Ce territoire serait temporairement inclus dans la zone 2 pour une période équivalente aux années de contribution au service de la dette du métro et au déficit d'exploitation de la CTCUM avant 1980.

Quant aux douze municipalités de l'ouest de l'île, elles feraient plutôt partie des zones 3 et 4, la zone 5 étant complètement ignorée sur l'île de Montréal. Il est à noter que nous proposons également d'englober entièrement l'île-Bizard dans la zone 4, ce qui, dans le projet gouvernemental, nous paraissait une bizarrerie. Pour les autres territoires, on aura compris que les zones demeurent inchangées, sauf quant à leur numérotation qui est décalée de un. Nous n'aurions donc plus que huit zones au lieu de neuf.

Dans l'application des corrections que nous proposons, on aura aussi remarqué notre souci constant, dans la détermination des limites des zones, de tenir compte, je le réitère, des barrières naturelles telles que les limites de ville, chemins de fer et autoroutes. L'équité et le respect des populations locales nous a semblé le commander.

(11 h 30)

En conclusion, M. le Président, nous souhaitons évidemment que cette réforme se réalise sans délai; elle nous apparaît urgente. Nous souhaitons ardemment que la législation nécessaire, tenant compte de nos recommandations, soit adoptée avant la fin de cette année, si possible. Nous souhaitons au gouvernement le courage nécessaire pour se rendre à cette étape ultime et à l'Opposition toute l'objectivité possible.

M. le Président, nous sommes disposés à répondre aux questions des membres de la commission.

Le Président (M. Boucher): Merci

beaucoup, M. Bélanger. M. le ministre.

M. Clair: Oui, M. le Président. Je voudrais d'abord remercier l'exécutif régional, le conseil régional de Ville-Marie du Parti québécois de s'être penché d'abord sur cette très importante proposition de réforme que le gouvernement a mise de l'avant en juin dernier, d'une part, et, d'autre part, le remercier également pour l'appui général qu'il apporte à cette proposition. Je pense que c'était important que le Parti québécois, qui s'intéresse depuis longtemps aux questions de transport en commun dans la région de Montréal, se prononce sur une proposition qui concerne au premier chef non seulement les institutions, mais l'ensemble des citoyens et des citoyennes qui se déplacent à raison de tout près de trois quarts de million par jour par le réseau d'autobus, de métro et de trains.

M. le Président, je ferai un premier commentaire en ce qui concerne la proposition de structure tarifaire qui est faite par le PQ Ville-Marie. Fondamentalement, ce qu'elle vise est d'essayer de rétablir un peu d'équité par rapport aux contributions des municipalités de l'ensemble de la Communauté urbaine de Montréal, au coût du service de la dette du métro, surtout. Effectivement, pendant 14 ans, je pense, seules les villes desservies par la CTCUM, donc les villes du centre, à partir de Montréal vers l'est avec, je crois, une ou deux municipalités dans l'ouest, qui étaient desservies également par la CTCUM, ont contribué au service de la dette. Cela a occasionné une certaine iniquité au cours des années. Notre gouvernement a corrigé cette iniquité il y a maintenant deux ans, je crois, en amenant l'ensemble de la Communauté urbaine de Montréal à contribuer au service de la dette du métro. La proposition de structure tarifaire que vous faites vise justement à tenir compte en toute équité de cet état de fait, mais sans blâmer qui que ce soit. Je dois dire qu'à ce point de vue, il m'apparaît qu'effectivement cela peut être une des façons, par la structure tarifaire, de tenir compte de cette équité, mais je pense qu'encore plus important que la structure tarifaire, pour être équitable, il y a la question fondamentale de savoir si, oui ou non, nous allons poursuivre les immobilisations lourdes ou à haute ou moyenne capacité de transport sur l'île de Montréal. Je vous avouerai là-dessus que je trouve la position du PQ Ville-Marie et de notre parti dans le programme beaucoup plus équitable que celle qui est défendue à la table par le porte-parole du Parti libéral de l'Opposition officielle, le député de Laporte. En résumé, si on cessait les travaux d'immobilisation, cela signifierait qu'après avoir été non-payeur au service de la dette du métro pendant des années, les villes de

l'ouest de Montréal pourraient maintenant bénéficier, parce que c'est acquis, de l'intégration des deux lignes de chemins de fer qu'elles bénéficieraient, grâce à une entente fédérale-provinciale, d'une modernisation des équipements de transport, entraînant bien sûr des coûts d'exploitation, des déficits d'exploitation comme tous les autres modes de transport. Cela signifierait donc que l'est se verrait à long terme fortement pénalisé.

Nous sommes conscients du côté gouvernemental que la capacité de payer, tant de la Communauté urbaine de Montréal, des contribuables, payeurs de taxes foncières, que du gouvernement, est limitée; qu'il faudra y aller dans le développement des modes de transport lourd selon la capacité et la volonté de payer des intervenants. Mais il m'apparaît que ce serait proprement injuste pour les gens de l'est de Montréal qu'on ne prenne aucune mesure, qu'on mette sous moratoire, qu'on bloque définitivement tout projet d'immobilisation vers l'est et que le dernier geste posé ait été la modernisation des trains de banlieue dans l'ouest de Montréal. Une alternative à votre proposition est donc, en partie en tout cas, de continuer à progresser dans les immobilisations au rythme de la capacité de payer de tout le monde et de la volonté des gens de se doter de moyens de transport à moyenne ou haute capacité; mais, d'autre part, en termes de tarification, l'organisme représentatif des usagers Transport 2000 proposait que la tarification en fonction de la distance soit appliquée uniquement sur des moyens de transport autres que les autobus; donc, sur les trains et éventuellement sur les métros de surface. Ne verriez-vous pas là une alternative si, par hypothèse, le gouvernement ou l'organisme régional de transport ne retenait pas la proposition de tarifier en fonction de la distance pour les autobus sur la CUM? Est-ce que cela ne contribuerait pas à rétablir cette équité, de ne pas introduire de tarification en fonction de la distance sur le réseau d'autobus, de le maintenir sur les trains et éventuellement lorsque le métro de surface se rendra dans l'est de Montréal que là aussi il y ait tarification en fonction de la distance "seulement sur le métro de surface", et non pas sur le réseau d'autobus?

M. Bélanger (André): Permettez-moi d'abord, de vous rappeler que, comme nous ne sommes ici que des porte-parole de la région Ville-Marie - et vous savez jusqu'à quel point nous sommes soucieux chez nous du processus démocratique - il est difficile pour moi de commenter d'autres hypothèses ou de faire valoir d'autres points de vue que ceux que je suis mandaté de faire valoir. Tout ce que je pourrais vous dire n'aurait que la valeur d'une opinion personnelle, qui vaut ce qu'elle

vaut évidemment. Ce qu'il faut retenir de notre position et à partir de ce que vous venez d'exprimer c'est qu'effectivement nous cherchons, et nous l'avons dit tout au long de notre mémoire, une équité pour les gens de l'est, compte tenu d'un facteur historique qu'on connaît, compte tenu aussi d'un facteur géographique et aussi d'un dernier élément que je voudrais préciser - il n'apparaît pas dans le mémoire mais il est aussi important. On sait que l'est de la ville, la partie Rivière-des-Prairies et Pointe-aux-Trembles, qui n'est pas englobée de toute façon dans notre région, subit actuellement un développement accéléré; c'est le secteur où il y a le plus grand potentiel de développement, de construction et d'habitation actuellement sur l'île. Il est certain que s'il n'y a pas des incitatifs pour développer ces secteurs, on va freiner la volonté qui s'est manifestée, tant au niveau des élus locaux que du gouvernement, je pense, de voir se développer de façon harmonieuse et le plus rapidement possible ce secteur qui est sur l'île même de Montréal. Ce sont là des préoccupations pour nous. Dans la mesure où une hypothèse comme celle que vous venez de mentionner rejoint les principes d'équité que nous avons exprimés, nous n'aurions certainement aucune objection à cette alternative ou une autre visant et atteignant le même objectif d'équité soit utilisée dans ce que vous déciderez du projet final.

M. Clair: Merci, M. Bélanger.

Ma deuxième et dernière question s'adresse à des Montréalais. La question de la parité entre les représentants de l'organisme régional provenant de la CUM et ceux d'en dehors de la Communauté urbaine de Montréal a-t-elle fait objet de discussions et si oui, quelle prise de position a été exprimée sur cela, s'il y en a eu une de prise, par le PQ Ville-Marie?

M. Bélanger (André): Il n'y a pas eu de résolution officielle mais il y a eu des discussions. Ces questions intéressent toujours les gens. Ce que je tiens à souligner, ce qui se dégage de nos discussions c'est ceci: Lorsqu'on parle de gouvernement, parce que les municipalités ou la CUM sont des gouvernements locaux ou municipaux, on ne peut pas appliquer intégralement des règles de proportionnalité lorsqu'on met ensemble plusieurs gouvernements dans une institution quelconque. Ce serait même nier la démocratie que de donner à une instance, parce qu'elle est plus grosse, un poids tellement démesuré que, finalement, la participation des autres n'a plus aucune signification. Le consensus qui se dégage dans notre région, et encore là je réitère cependant qu'il ne s'agit pas d'une position dûment adoptée dans une résolution, c'est

que le type de composition proposé nous apparaît de prime abord tout à fait acceptable. Il y a peut-être des aménagements, mais cela n'était pas, quant à nous, notre première préoccupation, il est apparu rapidement que nous n'avions pas d'objection fondamentale sur les principes de composition de l'organisme régional qui sont avancés dans le projet.

M. Clair: Je vous remercie M. Bélanger.

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

M. Bourbeau: M. le Président, le député de Saint-Laurent, si vous n'avez pas d'objection, va poser quelques questions au témoin, mais auparavant, j'aimerais souligner deux points. Le ministre, tout à l'heure, a souligné l'appui que le groupe devant nous apportait à son projet et je dirai que ce n'est pas vraiment étonnant. Le ministre a tellement de difficultés à trouver des appuis depuis deux jours à son projet qu'il aurait été étonnant que le Parti québécois, section Ville-ivlarie, n'appuie pas la proposition gouvernementale parce que cela aurait été vraiment néfaste pour le gouvernement. Et deuxièmement...

M. Clair: Au contraire, M. le Président.

M. Bourbeau: ... je tiens à mettre en garde le ministre au sujet de la tentation qu'il a depuis quelque temps de déformer mes paroles. Je pense que c'est une chose que vous devriez éviter de faire, M. le ministre. Le ministre tente de faire croire à la population que le Parti libéral est contre le transport en commun. Or, je répète pour la énième fois que le ministre se trompe. Nous ne sommes absolument pas contre le transport en commun. Je vais préciser de nouveau rapidement la position que nous avons à ce sujet. Le Parti libéral ne s'oppose pas du tout au développement harmonieux et à la bonne gestion du transport en commun dans la région de Montréal, mais nous pensons que le transport en commun doit se développer selon les besoins et selon la capacité de payer des gens. Nous sommes d'avis que le transport en commun est un service de nature locale - d'ailleurs, c'est reconnu par la proposition - un service au même titre que la police, les travaux public, etc., et qu'on doit se doter d'un service à la mesure de la capacité de payer des gens et à la mesure de nos besoins.

Or, dans l'état actuel des choses, le gouvernement privilégie des dépenses capitales de nature importante dans les années à venir et la preuve est loin d'être faite que les besoins existent, enfin, les besoins en termes de densité de population

pour des systèmes lourds. Le ministre, s'il est honnête, admettra que les objections fondamentales du député de Laporte se concentrent sur ce qu'on appelle les systèmes lourds. Le point principal de nos attaques porte sur le train de surface qu'on veut construire jusqu'à Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles et dans le comté de l'Assomption. Nous pensons qu'il n'y a pas là la densité nécessaire pour amortir les coûts d'une dépense aussi importante. Nous avons également dit, en ce qui concerne le métro souterrain qui coûte une fortune à construire, que nous avons fait un effort important depuis cinq ans pour prolonger le métro et celui-ci est rendu à un point où la densité de population diminue. On devrait, pour l'instant, fusionner ce qui a été fait et tenter de dégager les sommes nécessaires pour d'autres besoins urgents dont le Québec a besoin présentement; par exemple, dans le domaine hospitalier et dans les services sociaux où on coupe abondamment. Nous pensons qu'on devrait plutôt choisir une autre voie pour dépenser les fonds des contribuables.

En guise de conclusion, je dirais que c'est facile de promettre des métros de surface, surtout en temps d'élection. Chaque député aimerait avoir le métro chez lui et moi aussi, mais quand vient le temps de payer, on constate que personne ne le veut. Le gouvernement ne veut pas payer, il veut refiler la facture aux municipalités en plafonnant sa contribution. Les municipalités nous disent depuis trois jours qu'elles n'ont pas les moyens de payer. Les usagers viennent nous dire qu'ils ne veulent pas augmenter leurs contributions. Finalement, qui va payer? Voilà, la question. Je pense que c'est être responsable que de dire qu'avant de promettre des dépenses de centaines de millions de dollars, il faut savoir si on a les moyens de payer. C'est là la position du Parti libéral.

Finalement, M. le Président, en ce qui concerne le document du Parti québécois, quant à moi, j'ai commencé par lire la conclusion, chose que je fais souvent pour voir ce que cela donne. Et le dernier paragraphe dit: Nous souhaitons au gouvernement le courage nécessaire - on sait que le ministre des Transports n'en manque pas, il n'y a pas de problème - et à l'Opposition, toute l'objectivité possible que malheureusement la partisanerie étouffe trop souvent. J'ai tenté de chercher parmi la députation libérale le député qui serait le plus tolérant à l'égard du Parti québécois et j'ai trouvé le député de Saint-Laurent qui, parce qu'il est nouveau à l'Assemblée nationale, a encore ses illusions à l'égard du Parti québécois.

Si vous voulez, M. le Président, on peut peut-être lui laisser la parole.

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

M. Leduc (Saint-Laurent): Je vais vous dire, chers collègues...

M. Clair: Il peut se faire passer pour un naïf par un de ses collègues. (11 h 45)

M. Leduc (Saint-Laurent): ... que je n'ai pas d'illusion. J'ai constaté comme vous tous que, évidemment, par pur hasard, ils étaient d'accord avec le ministre. J'ai constaté ici dans votre rapport que vous parlez d'investir massivement. Or, c'est évident que vous voulez privilégier des systèmes lourds, ce qui suppose des investissements très importants en capital. Évidemment, la première question est: Est-ce qu'on aurait les moyens de payer ces investissements? Est-ce que vous avez tenu compte de ce que nous ont mentionné hier tous les intervenants, à savoir qu'on a de l'équipement suffisant, qu'on a investi peut-être un peu trop? Est-ce que vous avez pris connaissance du rapport du COPEM qui va à l'encontre de cette politique, qui suggère plutôt qu'on aille vers les systèmes légers? Est-ce que vous y croyez, aux systèmes légers? Est-ce que vous pensez que c'est une formule valable ou est-ce qu'on doit conduire parallèlement les deux?

Je voudrais poser une autre question, je n'en poserai pas d'autres. Est-ce que vous êtes d'accord avec les suggestions de M. Des Marais, parce que évidemment s'il faut investir aussi massivement on suppose qu'il va falloir avoir des sources de revenus? Est-ce que vous êtes d'accord avec le péage, la double ceinture et, également, avec la taxe sur l'essence et sur le stationnement? Il va falloir avoir des revenus; est-ce que c'est là qu'on doit aller les chercher?

M. Bélanger (André): Sur le premier aspect, les systèmes légers par rapport aux systèmes lourds, ou les investissements énormes que cela suppose, et la relation que vous avez faite avec le mémoire du COPEM hier, nous avons entendu ce mémoire et il est clair, vous le constaterez facilement, que notre orientation ou notre philosophie de base est complètement à l'opposé de celle du COPEM. On a tenté de vous vendre, hier, et de vous expliquer qu'il fallait laisser le libre choix aux individus. Je vous répondrai simplement ceci: Encore faut-il l'avoir, ce choix.

Je demeure et je travaille à Montréal-Nord, par exemple, et le jour où la ligne 6 sera construite il est évident que je me rendrai au centre-ville en utilisant ce moyen de transport. Mais, tant et aussi longtemps qu'il me faudra trois fois moins de temps pour y aller en véhicule automobile, malgré les embouteillages, malgré les problèmes de pollution, comme de nombreux autres, je

prendrai très souvent l'automobile. Le tout, c'est une question de potentiel et il faut avoir un véritable choix, je vous le répète. Or, nous pensons qu'actuellement ce véritable choix n'existe pas.

D'autre part, il y a des bassins de population importants, une population comme celle, par exemple, du nord de la ville. Ahuntsic, Montréal-Nord et Saint-Léonard représentent des bassins de population importants. Il y a longtemps que notre région, bien que nous ne l'ayons pas inclus dans notre mémoire, a officiellement demandé à maintes reprises la construction de cette fameuse ligne no 6. Nous la réclamons depuis plus de quatorze ans déjà, cela nous apparaît une priorité au niveau du transport en commun. Ceci, donc, répond à votre première question.

Quant à nous, nous ne sommes pas contre les moyens de transport légers, mais nous croyons que nous n'avons pas fini de développer à Montréal, dans la région métropolitaine, un système de transport adéquat, suffisant pour les besoins et qui tienne compte aussi des bassins de population. Il faut tenir compte du fait également, par exemple, que cette section est de l'île, comme je le mentionnais, est actuellement en expansion; il y a une population considérable qui s'y établira dans les prochaines années. Si on tient compte, en plus, de la population déjà existante dans des villes comme Montréal-Nord, Saint-Léonard et le quartier Ahuntsic, cela représente des bassins de population importants qui ne sont pas actuellement desservis adéquatement par les transports en commun. Pour nous, donc, le développement de ce qu'on appelle les systèmes lourds n'est pas terminé à Montréal, il faut faire un effort dans ce sens.

J'enchaîne sur le deuxième aspect de votre question, oui, nous croyons... (panne de son de quelques secondes) doivent participer à ce financement. Donc, les automobilistes doivent y participer comme le suggère le projet et, éventuellement, même les entreprises qui peuvent en bénéficier. Sans qu'on ait discuté d'une résolution précise sur la question, par exemple, de s'établissement de postes de péage, j'ai l'impression, compte tenu de la position que nous tenons, qu'une solution comme celle-là ne serait pas accueillie si défavorablement par les membres du conseil régional de Montréal-Ville-Marie.

M. Leduc (Saint-Laurent): Vous seriez d'accord avec la double ceinture.

M. Bélanger (André): Je ne veux pas entrer dans la mécanique elle-même. Ce que je vous dis, c'est que nous sommes d'accord avec le principe d'une participation financière de ceux qui en bénéficient

directement, ou indirectement et ça peut être une méthode utilisée. Nous ne nous prenons pas pour des experts. Le mémoire que nous avons préparé se borne plutôt à regarder les orientations et, entre autres, à étudier les impacts que suppose le zonage sur le territoire qui nous concerne en particulier.

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

M. Lincoln: Je ne veux pas poser de questions aux intervenants, mais j'aurais voulu faire une brève remarque. Je trouve cela bien triste qu'on mène encore ce débat sur une question d'est et d'ouest. On appelle cela, de façon un peu tacite, une question historique et géographique. Et, pourtant, à titre de citoyen montréalais qui vit dans l'ouest, je pense qu'il y a un autre côté à la médaille. Les citoyens de l'ouest de Montréal, de ces municipalités que vous voulez considérer comme de seconde classe et faire payer plus cher, trouvent qu'il y a plusieurs années que vous dites que l'est a payé plus que l'ouest pour les subventions, alors que l'est et le centre de Montréal ont eu depuis longtemps un système d'autobus; ils payaient 0,25 \$ et 0,50 \$ pour un système de billets transférables tandis que, dans l'ouest, nous avons des systèmes privés, des trains de banlieue qui nous coûtaient parfois 3 \$ et 4 \$ pour nous rendre en ville.

Nous avons payé, pendant les deux dernières années, sans aucun système d'autobus ou de trains intégrés qui ont coûté des millions de dollars. Je pense qu'il faut mettre de côté cette espèce d'esprit de clocher, cette espèce de petite politique du Parti québécois qui voudrait diviser les citoyens en banlieue ouest et banlieue est. Non, vous n'entrez pas dans la mécanique des zones de ceinture, comme la question vous a été posée, mais vous entrez dans la mécanique d'aller faire des petites divisions très, très carrées, à partir de Décarie, et tous les gens de l'ouest vont payer plus cher que les gens de l'est.

Je pense qu'il faut qu'on mette tout cela de côté, qu'on soit des citoyens de toutes les régions de Montréal, en bonne et due forme. Si, aujourd'hui, finalement, nous avons des trains de banlieue, nous les avons attendus longtemps. Nous payons des taxes. Mes taxes personnelles, depuis la CTCUM et la CUM, ont augmenté de 300% en quelques années, les citoyens de l'ouest paient une grosse partie des taxes du territoire de la CUM. Je pense qu'on ne devrait pas faire de discrimination entre les citoyens de l'est et ceux de l'ouest, avec des frontières tout à fait arbitraires et électoralistes.

M. Bélanger (André): Je vais demander à M. Don Waye de répondre à cette

question, M. le Président, d'autant plus qu'il est de la région ouest de l'île.

M. Waye (Don): Premièrement, il faudrait regarder cela dans le contexte du bénéficiaire, comme on dit. On voit que le transport principal dans le West Island est toujours le train. C'est le train depuis les années trente et ça n'a pas changé beaucoup. Depuis 1980, les autobus de la ville de Montréal se promènent dans les rues de l'ouest de la ville et les services d'autobus sont égalisés.

Mais il faut aussi considérer les avantages que les gens qui se servent du réseau de trains du Canadien Pacifique vont avoir à cause des réductions, qui sont assez claires si on prend comme exemple la ville de Dorval. Ils paient présentement, pour le train du Canadien Pacifique, par mois, 57,60 \$, ce qui sera réduit à 25 \$ si l'on suit à la recommandation du gouvernement. Pour Pointe-Claire, c'est maintenant 64 \$, ce qui sera réduit à 27 \$. Alors, si l'on regarde cela du point de vue du contribuable de l'est de Montréal, qui a contribué depuis 1966, il n'a pas ces retombées du tout. Il va payer plus cher pour ne pas avoir du tout de service.

M. Lincoln: C'est un argument tout à fait faux. Un citoyen, par exemple, aujourd'hui, même avec l'intégration des trains et la même distance entre Pointe-Claire ou Beaconsfield et Montréal, paie 36 \$ par mois pendant qu'un citoyen de l'est qui voyage dans le métro, qui a des facilités beaucoup plus rapides et beaucoup plus fréquentes, paie 21 \$. Comment cela se fait-il? L'argument qu'on devrait proposer, c'est pourquoi, pendant toutes ces années, ces gens ont-ils payé 57 \$ et 64 \$? Vous faites la comparaison avec ce qu'ils payaient avant. Ce qu'il faut demander, c'est comment il se fait qu'ils payaient 57 \$ et 64 \$ et que, pendant tout ce temps, les citoyens qui avaient la possibilité d'utiliser les autobus et les métros payaient, quant à eux, des 0,25 \$, des 0,50 \$, des 20 \$ de métro pour un laissez-passer annuel et parfois 15 \$, et qu'ils pouvaient utiliser le métro.

M. Waye: Mais c'est tout simplement parce que cela était privé, maintenant, les citoyens prennent le contrôle de leur réseau et les prix baissent.

M. Lincoln: C'est pourquoi, maintenant que ce n'est plus privé, il faut avoir une politique où tous les citoyens sont égaux, avec un système intégré plutôt que d'aller faire des petites bagarres de quartier pour diviser l'île de Montréal en deux, l'est et l'ouest, d'une façon, comme vous dites, géographique et historique. Nous aussi, on se sent partie de la géographie et de l'histoire.

M. Bélanger (André): Je voudrais, M. le Président, ajouter deux choses: Premièrement, réitérer que la position que nous avons prise a été prise à l'unanimité, que des représentants de tout l'ouest de l'île qui font partie de notre région ont participé à cette décision et qu'ils ne l'ont pas trouvée inéquitable. Deuxièmement, ce qu'il ne faut pas oublier, c'est que l'équité que nous recherchons est basée sur une situation historique que nous avons vécue avant 1980 où non seulement ce que payaient les gens de l'est était le ticket ou le prix du billet, mais aussi des taxes pour subvenir aux dépenses et subventionner tant les déficits de fonctionnement du transport en commun que ceux du métro. C'est cela que nous voulons corriger parce que les villes de l'ouest, en termes de taxes, n'y ont pas contribué.

M. Lincoln: Mais ils y contribuaient en payant beaucoup plus cher pour le transport et ils n'avaient pas le service.

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

M. Clair: M. le Président, le député de Nelligan soulève un point qui est fondamental et sur lequel j'aimerais lui dire que la préoccupation qui anime le gouvernement du Québec en est une d'équité. Je pense que la preuve, nous l'avons faite. Je m'adresse surtout à lui comme député de l'ouest de Montréal, au député de Saint-Laurent, au député de Robert Baldwin; c'est qu'il faut bien comprendre que la justice vaut pour tout le monde. Ce qui nous apparaît, nous, de ce côté, tout à fait intolérable, inacceptable dans la position de votre parti actuellement, c'est que justement, pendant des années, les villes de l'est ont été les seules à payer; cela appartient au passé, c'est exact. Vous dites que vous avez payé cher pour les trains de banlieue pendant plusieurs années, c'est tout à fait exact, sauf que les immobilisations n'avaient pas été payées par les gens de l'ouest de Montréal; elle avaient été payées par le Canadien National et le CP. Le déficit d'exploitation était assumé par ces compagnies. Pendant ce temps, dans l'est de Montréal, pour le reste de l'île de Montréal, c'est eux qui ont payé leurs immobilisations.

En 1982, là où nous en sommes rendus maintenant, le gouvernement, sans mesquinerie - je pense que c'est bien le moins qu'on puisse avoir droit comme prise de position de la part des députés de l'ouest de Montréal - sans aucune discrimination, le gouvernement a accepté de moderniser les trains de banlieue, à la suite d'un accord entre le gouvernement fédéral et le gouvernement du Québec pour la modernisation. On a fait quelque chose pour les trains de l'ouest qu'on n'a jamais fait pour le reste de l'île de Montréal. On a

même accepté de plafonner le déficit à la charge de la Communauté urbaine de Montréal, en faisant assumer une partie de ce déficit par le gouvernement du Québec. Aujourd'hui, j'ai devant moi, par exemple, la carte en ce qui concerne les demandes additionnelles de prolongement du métro; la Communauté urbaine de Montréal demande de prolonger le métro souterrain de Du Collège à Côté Vertu.

M. Leduc (Saint-Laurent): Excellent;

M. Clair: Je suis heureux d'entendre le député de Saint-Laurent; il dit: "Excellent!" Bien, c'est cela que je trouve injuste parce que ce qu'il nous dit, c'est que son porte-parole nous dit: Cessez les métros de surface; cessez les immobilisations du métro. Le député de Saint-Laurent, parce qu'une station de métro additionnelle dans son comté, c'est juste 30 000 000 \$, est d'accord, c'est dans l'ouest de Montréal. Alors, je suis convaincu que le député de Saint-Laurent et le député de Nelligan vont partager mon point de vue. L'équité, c'est qu'effectivement, sur la tarification, on essaie d'être équitable pour tout le monde, d'avoir une structure tarifaire unique, dans toute la grande région de Montréal, basée sur la distance parcourue; c'est la proposition. Mais, en termes d'immobilisation, je trouve que le député de Laporte, qui disait tantôt que j'étais courageux, est bien courageux de penser un jour à présenter d'autres candidats dans l'est de Montréal, s'il est d'accord pour prolonger le métro dans l'ouest et s'il n'est pas d'accord pour prolonger les immobilisations dans l'est. Pendant ce temps, le gouvernement, en 1982, intègre deux trains de banlieue, paie les immobilisations avec le gouvernement fédéral, mais refuse de les prolonger dans l'est. Je le trouve très courageux de penser à proposer des candidats libéraux dans l'est de Montréal dans l'avenir.
(12 heures)

Dans le même esprit, je supplie le député de Nelligan d'essayer de convaincre son collègue que si on doit continuer à faire des immobilisations, non seulement on doit avoir une structure tarifaire qui soit équitable, mais également qu'en termes d'immobilisation on soit aussi équitable. Qu'on regarde la possibilité de continuer à investir soit dans le métro de surface ou dans le métro souterrain en priorité - les décisions seront prises définitivement en temps opportun par ceux qui ont à prendre des décisions - mais qu'on n'ait pas une attitude - j'ai un mot fort, mais je le dis - hypocrite. Quand on parle de prolonger le métro de Du Collège à Côté Vertu, le député de Saint-Laurent dit: Cela, oui, d'accord. Mais quand arrive le temps de parler de métro de surface vers l'est, il

laisse son porte-parole, le député de Laporte, dire qu'ils sont contre les immobilisations lourdes. Puis le député de Laporte va dire: Par ailleurs, on est en faveur du transport en commun. Cela me rappelle ce que ma collègue de Maisonneuve disait un jour d'un des députés du Parti libéral: En résumé, je ne suis ni pour ni contre, bien au contraire! C'est à peu près l'attitude que vous semblez défendre dans ce cas.

M. le Président, pour terminer mon commentaire, je dirai simplement que le député de Laporte disait tantôt que j'allais avoir besoin de courage parce qu'on n'avait pas eu beaucoup d'appui. Je lui dirai qu'en deux jours d'audition je calcule au moins une dizaine de points majeurs où il y a à peu près unanimité. Je ne les énumérerai pas. Que ce soit une intégration tarifaire, que ce soit le contrôle des élus locaux, que ce soit le conseil local de transport, que ce soit le principe de la tarification selon la distance, j'en dénombre au moins une dizaine. Libre à lui d'avoir sa vue pessimiste des choses. Quant à moi, je préfère avoir une vue plus réaliste et plus objective aussi de la réalité qui nous entoure.

M. Bourbeau: M. le Président, une question de règlement.

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

M. Bourbeau: Le ministre déforme mes paroles et je me dois de rectifier ce qu'il dit, M. le Président.

M. Rochefort: Question de règlement.

Le Président (M. Boucher): Un instant, s'il vous plaît! M. le député de Laporte, s'il vous plaît!

M. Bourbeau: Le ministre fait de la démagogie avec mes paroles.

M. Rochefort: En vertu de quel article intervenez-vous, exactement?

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

M. Bissonnet: Question de règlement.

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

M. Rochefort: C'est une question de privilège qu'il essaie de déguiser en question de règlement.

Le Président (M. Boucher): S'il vous plaît, M. le député de Gouin!

M. Bissonnet: Attendez d'avoir la

parole.

M. Bourbeau: Les questions de privilège, si je comprends bien, cela n'existe pas à la commission. Le ministre déforme mes paroles et je l'avertis pour la seconde fois d'éviter de tomber dans cette démagogie. C'est bien évident que si on demandait à tous les députés de l'Assemblée nationale, il y en a 122, s'ils veulent avoir le métro, idéalement ils voudraient avoir le métro, et c'est ce que voulait dire le député de Saint-Laurent tout à l'heure. C'est certain que si vous me dites: Je vous mets le métro à la porte, il n'ira pas faire un discours à l'Assemblée nationale pour s'y opposer, et vous non plus, probablement, si on le transportait jusqu'à Drummondville. Le problème n'est pas là, M. le Président.

M. Clair: Oui, M. le Président, j'aurais le courage de m'opposer à ce que le métro vienne à Drummondville parce que cela coûte trop cher, mais cependant...

M. Bourbeau: Seulement, cela fait bien, devant les caméras de la télévision, de dire cela.

Le Président (M. Boucher): S'il vous plaît, à l'ordre! Cela allait bien, tantôt.

M. Bourbeau: M. le Président, je n'ai pas terminé encore.

La démagogie dont fait preuve le ministre des Transports est déplorable. Il ne semble pas vouloir comprendre - je sais qu'il comprend - le point de vue que nous exprimons. Le député de Saint-Laurent, si vous lui demandez si nous avons les moyens de payer pour prolonger le métro jusqu'à ville Saint-Laurent, va vous dire non. En conséquence, je suis convaincu que c'est une boutade qu'il a faite tout à l'heure quand il a dit qu'il voulait le métro. Comme, hier, le député de Montréal-Nord, le député Laplante, voulait aussi avoir le métro chez lui, tout le monde veut son métro. C'est bien certain. Mais la réalité des faits, ce que prétend le Parti libéral, c'est qu'actuellement ce dont nous avons de besoin, c'est d'une bonne gestion des fonds publics, ce que ne fait pas le Parti québécois actuellement.

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

Mme Harel: M. le Président...

M. Leduc (Saint-Laurent): Il y a une chose, c'est que...

Mme Harel: Mais, M. le député de Saint-Laurent, vous n'avez pas le droit de parole.

M. Leduc (Saint-Laurent): On n'est pas gras dur. C'est la seule ligne qu'on a...

Le Président (M. Boucher): Je m'excuse, M. le député de Gouin. À l'ordre, s'il vous plaît!

M. Bissonnet: M. le député de Gouin, à l'ordre!

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

Mme Harel: Merci, M. le Président. Vous disiez, de la région Ville-Marie, que vous représentiez à la fois les intérêts des gens de l'ouest et de l'est puisque les comtés couvrent le territoire qui va de l'ouest à l'est. Contrairement à ce que disait le député de Nelligan, je pense que dans sa conception de l'égalité, il y en a certains qui sont plus égaux que d'autres. C'est l'égalité, lorsqu'il est question d'intégration tarifaire, mais l'égalité dans la tarification et l'inéquité dans l'immobilisation. Je ne sais pas si vous connaissez bien la situation, peut-être...

M. Bélanger (André): La meilleure image pour illustrer ce que nous propose le député de Nelligan, c'est comme si on nous offrait d'acheter un condominium en disant: Je ne vous paie rien pour la bâtisse, je vais payer simplement ma quote-part des frais d'entretien et de chauffage pour l'avenir. Est-ce équitable? Est-ce que quelqu'un accepterait de vendre sa propriété à ces conditions? C'est un peu cela l'opération qui est proposée dans le projet gouvernemental. C'est de dire: Maintenant, le réseau de transport en commun va être la propriété de l'ensemble de la communauté qui est concernée. Il y a des nouveaux arrivants. Ce qu'on nous propose, c'est de dire: On ne paiera pas notre quote-part de ce que cela a coûté dans le passé, des millions et des milliards. On va juste payer notre quote-part des coûts d'exploitation à l'avenir. C'est cela que nous trouvons inéquitable et c'est ce que cherche à corriger notre proposition. Sans faire un calcul "à la cenne" près, nous cherchons à compenser. Nous disons: Permettons à l'est qui a été pénalisé pendant de nombreuses années par rapport à l'ouest, en termes de participation à ces immobilisations, de récupérer un peu et amenons l'ouest à participer pendant une période équivalente un peu plus qu'il serait normalement appelé à le faire. Lorsque cet équilibre sera atteint, on reviendra à ce moment à des zones essentiellement basées sur les facteurs de distance.

Mme Harel: Quand vous parlez de l'est, si je comprends bien, contrairement à ce que disait le député de Nelligan, ce qui

témoignait de sa méconnaissance du dossier dans l'est, il s'agit en fait des villes...

M. Bélanger (André): Les 18 villes que j'ai mentionnées, c'est plus que l'est. Cela va jusque...

Mme Harel: ... qui ont contribué sans avoir le service de métro et sans avoir évidemment les trains qui avaient tous été construits dans l'ouest.

M. Bélanger (André): C'est cela. J'inclus Pointe-aux-Trembles, toute la section est de l'île.

Mme Harel: Pour revenir à votre mémoire, à la page 8, vous faites une recommandation de nouvelle tarification en fonction, dites-vous, de l'équité et du respect des populations locales. J'ai vu que vous recommandiez qu'à l'est, la zone soit bornée par le boulevard Pie IX. Vous êtes certainement au courant des représentations qui ont été faites par des représentants de citoyens des quartiers qui se retrouvent près du boulevard Pie IX et qui recommandaient en fait la rue Viau, permettant ainsi de ne pas couper des quartiers qui ont une vie communautaire, de ne pas les couper par le boulevard Pie IX. J'imagine que vous avez l'intention d'examiner ces représentations.

M. Bélanger (André): Oui. D'ailleurs, Viau et Pie IX sont deux avenues qui sont assez rapprochées l'une de l'autre. Nous avons retenu, sauf erreur, que c'était Pie IX dans le projet gouvernemental qui était indiqué.

Mme Harel: À tort peut-être.

M. Bélanger (André): Viau peut être aussi une très bonne division. Il reste qu'il n'y a pas là de séparation entre municipalités. Ce qui nous apparaît important, c'est de respecter quand même les identités locales. Par exemple, on voit que Montréal-Nord est coupé en deux. Cela nous paraît une iniquité. Éventuellement, lorsqu'on rétablirait les zones, si notre proposition était adoptée, il faudrait respecter autant que possible les limites des municipalités. Il est impensable qu'à l'intérieur d'une même municipalité, sur un territoire aussi restreint, par exemple, que Montréal-Nord, des citoyens aient un tarif différent et soient pénalisés de ce seul fait.

Mme Harel: Peut-être faudrait-il à ce moment envisager que la municipalité pour laquelle vous demandez un certain respect de ses limites naturelles puisse correspondre également à des quartiers montréalais pour lesquels il faut aussi respecter des limites naturelles.

M. Bélanger (André): Effectivement. C'est pour cela qu'une option comme celle de Viau pourrait aussi répondre aux objectifs.

Mme Harel: Merci.

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

M. Bissonnet: M. le Président, première question. Dans la zone 1 telle que proposée dans votre structure tarifaire, quelle est la rue à la limite est?

M. Bélanger (André): On a maintenu la même limite que celle du projet gouvernemental, qui est Pie IX.

M. Bissonnet: D'accord. C'est la même explication que celle que la députée de Maisonneuve fait pour le quartier d'Hochelaga-Maisonneuve et la même chose pour le quartier Saint-Michel qui est à l'est de Pie IX. La première question que je voudrais vous poser est la suivante: En 1979, le Parti québécois de Ville-Marie s'est prononcé de façon officielle sur le plan de la ligne 5 qui était proposé par le BTM vers Montréal-Nord. Un nouveau projet a été présenté en 1980, un projet qui a eu une publicité énorme, en ce qui a trait à la ligne 5 qui, maintenant, s'en vient dans l'est jusqu'au boulevard Saint-Michel et qui est projetée jusqu'aux Galeries d'Anjou, d'une part et la ligne 6 qui est un métro en surface. Première question: Votre association régionale de Ville-Marie s'est-elle prononcée sur la différence entre une ligne et deux nouvelles lignes? Je vais revenir avec ma deuxième question après. Quand ce changement a été annoncé, quelle a été la réaction de l'exécutif régional du Parti québécois de Ville-Marie?

M. Bélanger (André): La première question sur la ligne 5...

M. Bissonnet: L'ancienne ligne 5.

M. Bélanger (André): ...de mémoire il m'est difficile de vous dire effectivement s'il y a eu une position officielle. Je pense que oui. Je pense que la région, parce qu'elle était concernée à ce moment-là - c'était un premier projet destiné à desservir la région - a manifesté un intérêt certain à ce qu'une ligne de métro s'en vienne le plus près possible de chez elle. Chacun défend ses intérêts avant de défendre ceux des autres. Lorsqu'est arrivé le projet de ligne 6, il y a eu tout un débat au niveau régional et encore là, une position sinon unanime à tout le moins largement majoritaire en ce sens que ce projet - cela a été sans aucune concertation, je peux le dire, avec les instances gouvernementales ou les ministres

concernés - il y a eu chez nous une position très claire et très ferme parce que cette ligne, parce qu'elle desservait un plus grand territoire, un plus grand bassin et parce qu'elle nous apparaissait aussi plus facilement réalisable à des coûts plus abordables, il y a eu une position, effectivement, réclamant dans les meilleurs délais la construction de cette ligne.

M. Bissonnet: Deuxième question. M. le ministre, vous me corrigerez si je ne fournis pas les dates exactes. À l'époque, en février 1981, l'ex-ministre des Transports, M. de Belleval, annonçait, de façon définitive, aux citoyens de l'est de Montréal, que le métro en surface devrait être en service en janvier 1983. Quelle pression votre association a-t-elle faite vis-à-vis du gouvernement? On sera en 1983 dans quelques mois et il n'y a rien de fait. Vous êtes-vous penchés sur cette problématique qui a été annoncée et comment? Avez-vous vous fait des pressions? En avez-vous discuté? Comment se fait-il qu'on avait annoncé un projet tellement définitif? Dans l'est de Montréal, cela fait longtemps qu'on se fait bombarder avec des projets... Avez-vous fait des pressions?

M. Bélanger (André): La réponse à votre question est: oui, et nous continuerons à en faire. C'est évidemment le problème du gouvernement de s'arranger avec ses échéanciers, ses contraintes budgétaires ou autres. Mais c'est notre rôle, en tant que groupe de pression organisé, représentant un milieu donné, de défendre les intérêts de ce milieu, de pousser et d'essayer de faire avancer les choses. Je ne dis pas que le gouvernement a eu raison ou tort de ne pas le réaliser dans les premiers délais qui avaient été annoncés; ce que je dis, c'est que nous avons toujours fait des pressions et nous continuerons d'en faire. Nous n'en parlons pas dans notre mémoire parce que ce n'est pas directement pertinent à la présente réforme. Incidemment, je l'ai mentionné d'ailleurs dans mon exposé de départ, oui, cette ligne nous tient à cœur et nous continuerons à la demander et à la réclamer. (12 h 15)

M. Bissonnet: De quelle façon voyez-vous la présence du nouvel organisme qui est proposé de transport régional, l'ORT? On sait, et vous le savez très bien, qu'il y a une présence gouvernementale au conseil de la sécurité publique. Comment voyez-vous à l'intérieur de l'ORT, la présence encore du gouvernement provincial par des représentants dans ce nouvel organisme, alors que selon votre mémoire et selon le mémoire de plusieurs personnes, on veut redonner à l'instance locale le rôle de décision? Comment voyez-vous le fait que la présence gouvernementale soit à l'intérieur d'une autre

commission?

M. Bélanger (André): Je vais vous lire l'article 3 qu'on retrouve dans le programme sous le titre Transport: Remettre aux élus municipaux la responsabilité de l'administration des commissions de transport, comme c'est déjà le cas pour les commissions intermunicipales, et, en contrepartie, réserver au gouvernement du Québec une place proportionnelle à sa participation financière.

Vous avez là le principe que nous soutenons, c'est-à-dire que dans la mesure où une instance participe financièrement à une opération quelconque, elle a droit à une présence quelconque.

Le Président (M. Boucher): M. le député de Robert Baldwin.

M. O'Gallagher: Je veux simplement clarifier une chose ou vous faire une précision. Au sujet de la question de l'est et de l'ouest, les municipalités de l'est de Montréal ont toujours bénéficié d'un service d'autobus. Les douze municipalités de l'ouest de l'île ne font pas partie de la CTCUM parce qu'elles n'ont jamais eu de service d'autobus fourni par la CTCUM. Quand elles ont fait partie de la CTCUM, elles ont payé les taxes comme toutes les autres municipalités pendant une période de deux ans, ce qui se chiffrera par 20 000 000 \$ sans avoir aucun service d'autobus pendant au moins presque deux ans. C'est seulement depuis un an et quelques mois que le service a commencé dans l'ouest de l'île.

Deuxièmement, il voudrait nous privilégier d'une façon assez évidente, quand on voit que nous sommes les deux comtés dans l'extrême partie de l'ouest de l'île, dans la zone 4. Je me pose la question: comment se fait-il qu'on trouve Châteauguay, Longueuil et Laval dans une zone privilégiée? De toute évidence, cela ne tient pas debout, du tout, c'est simplement une division politique, cela ne représente aucunement une division juste et équitable surtout pour des municipalités qui font partie de la Communauté urbaine de Montréal.

M. Clair: M. le Président. Je pense qu'il n'y a pas d'autres questions.

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

M. Bourbeau: Étant donné que le ministre conserve toujours le dernier droit de parole, M. le Président, j'aimerais seulement dire un mot sur la question qui est revenue à plusieurs reprises, l'est versus l'ouest, pour reprendre un peu les paroles du député de Nelligan. C'est évident que c'est dommage qu'on fasse toujours la comparaison entre ce

qui a été fait et ce qui n'a pas été fait. La réalité, c'est que le métro existe et qu'il y en a une partie qui va vers l'est et une partie qui va un peu vers l'ouest. On n'est certainement pas pour enterrer ce qui a été fait. C'est là et c'est bien fait. Bien sûr, nous souhaitons aussi avoir les moyens le plus tôt possible, quand on sera au gouvernement, de prolonger le métro vers l'est. Effectivement, je pense qu'il y aura une très bonne cause à plaider pour que le métro se prolonge vers l'est et j'endosse totalement ce voeu que vous faites mais la réalité d'aujourd'hui, c'est que le gouvernement est en faillite, il n'y a plus d'argent dans la caisse. Donc, quand le feu est pris, on ne parle pas de construire la maison avant que le feu soit éteint. Pour reprendre la phrase célèbre que disait jadis Gérard Filion: On commence à ressembler à des quêtoux montés en train de surface, en métro de surface. Pour l'instant, on devrait arrêter de rêver de faire des ouvrages qu'on n'a pas les moyens de payer et tenter de consolider les finances du Québec. Cela, c'est le premier point. Sûrement que quand les finances seront assainies on continuera l'expansion ordonnée du réseau de transport.

Maintenant, pour revenir à la question spécifique des trains de banlieue dans l'ouest, je pense qu'il faut quand même dire une chose: Les trains de banlieue, le gouvernement du Québec n'avait jamais investi là-dedans. Contrairement au métro, c'étaient les compagnies privées qui avaient développé le Canadien Pacifique et le Canadien National, les réseaux de chemin de fer. Or, quand le gouvernement a décidé de transférer la responsabilité des trains de banlieue aux provinces, il a offert au gouvernement du Québec une subvention de 80 000 000 \$ pour moderniser les trains de banlieue. Je pense que c'était une subvention importante et que le gouvernement du Québec, évidemment, à l'aide de cette subvention très importante, est justifié de moderniser les trains de banlieue vers l'ouest, d'autant plus que la section de l'ouest dont on parle n'a pas de métro et n'avait même pas d'autobus jusqu'à tout récemment.

Troisièmement, étant donné que nous avons à la barre un organisme politique, le débat s'est politisé un peu depuis une demi-heure. Il y a peut-être lieu de le regretter, mais cela a amené le ministre à faire quelques déclarations et l'Opposition peut-être aussi. Je dirai seulement ceci, en conclusion, parce que le ministre a dit tantôt que les députés libéraux auraient peut-être de la difficulté à se faire élire dans l'est la prochaine fois: Moi, je pense que les électeurs de l'est de Montréal, la prochaine fois, vont juger les partis selon ce qu'ils ont fait. Ils vont juger le Parti québécois selon sa gestion des fonds publics, ils vont juger le

Parti libéral selon le réalisme de ses propositions. Je vous remercie.

Le Président (M. Boucher): Je vous remercie.

M. le ministre.

M. Clair: M. le Président, en ce qui concerne le réveil du député de Laporte quant aux finances du Québec, il m'apparaît - c'était mon seul point - un peu tardif. Si la situation actuelle est bien connue, les difficultés économiques sont bien connues depuis un certain nombre de mois. Comment explique-t-il que, lorsque c'était le temps de moderniser, d'intégrer les trains de banlieue, ses collègues - que j'ai bien reçus, d'ailleurs, à mon bureau - sont venus me porter deux grands sacs de pétitions réclamant l'intervention du gouvernement du Québec pour la modernisation, l'intégration, pour absorber le déficit d'exploitation des deux trains de banlieue et que, quand arrive le moment d'aller vers l'est, là, tout à coup, le réveil de Laporte se fait et il dit: On n'a plus les moyens de continuer.

M. le Président, tout ce que je dis, c'est qu'on vise...

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

M. Bourbeau: C'est du sophisme, une déformation des paroles.

M. Clair: Êtes-vous venu ou n'êtes-vous pas venu à mon bureau?

M. Lincoln: Je suis venu à votre bureau, mais on n'a jamais dit qu'on était contre l'extension du métro vers l'est.

Une voix: Ah! lui, il l'a dit!

M. Lincoln: Il a dit: Contre les équipements lourds, il n'a jamais parlé du métro dans l'est, il a parlé du métro de surface.

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

M. Bourbeau: Le métro de surface, M. le Président, le métro de surface...

Le Président (M. Boucher): Je m'excuse. S'il vous plaît: S'il vous plaît: À l'ordre, s'il vous plaît:

M. Clair: Le député de Laporte a tout à fait raison, on va arrêter de politiser cela, on va faire des fous d'eux, M. le Président:

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

M. Clair: Alors, M. le Président, je dis simplement au député de Nelligan - avec qui j'ai l'habitude d'avoir d'excellentes relations - que c'est vrai que c'est cela qu'on cherche, l'équité. Mais l'équité, c'est à deux volets, on ne cherche pas à en faire une barrière entre l'est et l'ouest. On veut simplement, selon la capacité des intervenants de payer... On l'a fait le train de banlieue, on était heureux d'avoir une contribution du gouvernement fédéral pour l'ouest, on serait très heureux d'en avoir une pour le métro de surface dans l'est, on serait très heureux de l'avoir, M. le Président. S'ils acceptaient de contribuer, on accélérerait peut-être les travaux.

M. Bourbeau: Vous êtes bons pour dépenser l'argent des autres.

M. Clair: Mais on veut fonctionner au rythme de notre capacité de payer. On veut que, à terme, l'ensemble de la Communauté urbaine de Montréal ait les moyens de transport à moyenne ou haute capacité qui répondent à ses besoins. C'est le seul objectif que nous poursuivons. Dans ce sens, j'ajouterai qu'en ce qui concerne l'entente avec le gouvernement fédéral nous étions très heureux d'obtenir, effectivement, 80 000 000 \$. Je souligne, cependant, qu'ils ne sont nullement impliqués dans les déficits d'exploitation qui sont supportés uniquement par la CUM et le gouvernement de Québec et que cette entente est une entente 80% par le fédéral et 20% par le gouvernement de Québec en termes d'immobilisation.

Deuxièmement, je répondrai aux préoccupations du député de Robert Baldwin, peut-être parce qu'il avait oublié cela. En ce qui concerne les années, 1977, 1978, 1979, 1980, de janvier à octobre, le député dit: Pendant ce temps-là, on a payé et on n'avait pas de service. Ce que j'aimerais lui dire là-dessus, c'est que, pendant cette période, il y a quelqu'un qui payait pour le déficit; savez-vous qui? C'est le gouvernement du Québec. Savez-vous combien il a payé pour le déficit de Métropolitain provincial pendant cette période? Il a payé 8 000 000 \$. Alors, je pense qu'à raison de...

M. O'Gallagher: C'est nous autres aussi, le gouvernement.

M. Lincoln: Le gouvernement du Québec, ce n'est pas vous. C'est tout le monde.

M. Clair: Oui, mais c'est l'ensemble de la région, c'est l'ensemble du Québec qui a concentré... Je ne veux pas dire que vous n'y aviez pas droit, pas du tout, mais simplement rétablir les faits, dire que cela a été fait en termes d'équité.

M. le Président, je termine en

regrettant moi aussi un peu que le débat ait pris ce tournant, mais je pense que cela aura permis de mettre ceci en évidence, en ce qui concerne ceux qui poursuivent l'équité en matière d'équipement de transport et en matière de tarification, de subventions au déficit. Je laisse l'opinion publique juger, je ne porterai pas de jugement, je laisse l'opinion publique montréalaise juger de quel côté de cette table l'équité se situe. Je remercie les gens du Parti québécois de Ville-Marie d'être venus.

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

M. Bissonnet: J'ai une question à poser au ministre des Transports. Il y a eu un protocole d'entente qui a été signé, c'est-à-dire qu'il y a eu une lettre d'intention de l'ex-ministre des Transports et il y a eu un protocole d'entente qui a été mis en application à la suite de la lettre d'intention qui avait été approuvée par la Communauté urbaine de Montréal en 1980. Dans ce protocole d'entente, tout était laissé à l'initiative du ministre des Transports quant à la détermination des lignes et aux programmes de travaux, à cause de l'implication à 100% du gouvernement de contribuer aux immobilisations du métro. Depuis que vous êtes ministre des Transports, M. le ministre, dans le programme de la ligne no 5 actuelle, qui est proposée jusqu'à la ville d'Anjou, il n'y a pas de changement de politique là-dessus. Dans la ligne no 6, où en êtes-vous rendu actuellement dans vos programmes de travail?

M. Clair: M. le Président, conformément à l'entente qui était intervenue - en termes des mots exacts, les ingénieurs les auraient mieux que moi - la phase préliminaire de préparation du plan d'aménagement du métro de surface devait être faite par le COTREM; ensuite, cette proposition préliminaire doit être acheminée au BTM qui va prendre en charge la rédaction finale des plans et devis pour la réalisation. Actuellement, donc, le travail préliminaire est en train de s'effectuer et le BTM a déjà commencé à s'impliquer en vue d'être prêt à assumer la relève au moment opportun.

C'est conforme à l'entente qui était intervenue à ce moment-là, qui devait donner priorité à la ligne no 6.

M. Bissonnet: Quant à la ligne no 5...

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

M. Bissonnet: Cela ne sera pas long, je veux juste clarifier ça.

Le Président (M. Boucher): ... je vous ferai remarquer que...

M. Bissonnet: Je comprends.

Le Président (M. Boucher): ... le mandat de la commission, c'est d'entendre...

M. Bissonnet: Je suis d'accord, mais ça fait suite...

Le Président (M. Boucher): ... les mémoires des organismes.

M. Bissonnet: ... c'est une question objective, M. le Président, pour éclairer ce débat.

Le Président (M. Boucher): Ces questions pourraient être posées à d'autres moments.

M. Bissonnet: Non, ce ne sera pas long, parce qu'on va être en Chambre ce jour-là, soit le 9 novembre. Je ne me permets qu'une petite question. Dans la ligne no 5, entre Saint-Michel et Anjou - parce que vous nous avez dit hier que vous aviez eu des documents relativement à votre décision de privilégier la ligne no 6 par rapport à la ligne no 5 - où en sont rendus les travaux actuellement?

M. Clair: Entre Saint-Michel et Anjou, il n'y a aucun travail de construction qui s'effectue présentement, c'est la partie entre...

M. Bissonnet: Non, non, au point de vue préliminaire.

M. Clair: Au point de vue préliminaire, je ne pourrais pas vous répondre, c'est au BTM. Je pourrais avoir l'information et vous la transmettre, mais vous dire exactement où cela en est rendu, je l'ignore. Mais, ce qui a été fait, les études auxquelles je me réfèrais étaient des études comparatives sur les avantages de donner priorité... Je ne dis pas de ne pas construire l'une ou l'autre, mais de savoir à laquelle on doit donner priorité, c'est certainement, vous en conviendrez, à celle qui est optimale en termes de coût, d'achalandage, d'efficacité, de raccordement, etc. Alors les études, que je rendrai publiques dès que j'aurai le temps de retourner à mon bureau, portent sur cela.

M. Bissonnet: Est-ce qu'on aura cela d'ici deux à trois semaines, M. le ministre?

M. Clair: Oui, oui, certainement.

M. Bissonnet: Merci.

Le Président (M. Boucher): Alors, au

nom des membres de la commission, je remercie les représentants de l'Association du Parti québécois de la région de Montréal-Ville-Marie d'avoir bien voulu présenter leur mémoire. Merci.

M. Bélanger (André): C'est nous qui vous remercions.

Union des municipalités du Québec

Le Président (M. Boucher): Et j'appelle immédiatement l'Union des municipalités, représentée par M. Jean Bélanger et M. Francis Oufour, président.

M. Dufour (Francis): Donc, Francis Dufour, maire de Jonquière et président de l'Union des municipalités du Québec, et M. Jean Bélanger, conseiller en fiscalité et en économie.

M. le Président, M. le ministre, messieurs les membres de la commission, vous comprendrez sûrement que ce seront des commentaires concernant surtout les questions de principe plutôt que des questions de détail que nous voulons faire dans notre réaction.

Donc, pour nous, le livre blanc sur le transport en commun constitue, en fait, une réforme déguisée de la fiscalité municipale élaborée sans la participation des élus municipaux et portant atteinte à l'autonomie locale. Je vous réfère ici aux travaux du Comité conjoint Québec-municipalités sur la fiscalité déposés en octobre 1979, donc, un livre ou une position partagée par le gouvernement du Québec et les municipalités. (12 h 30)

Lorsqu'on dit "sans la participation des élus municipaux", c'est qu'au comité conjoint de la fiscalité, on avait mis le travail du ministère des Transports à l'intérieur de ce comité qui doit remettre son rapport sous peu. Je veux vous rappeler la position des municipalités qui rappelaient, en février 1982, leur désir que le ministère des Transports s'assoie à la même table ou à la table du comité conjoint pour trouver des solutions aux problèmes du transport en commun.

Donc, considérant ces faits, l'Union des municipalités réclame que le gouvernement impose un moratoire sur la mise en place de nouvelles structures décisionnelles en matière de transport en commun. Nous considérons que le livre blanc s'appuie sur l'idée que les automobilistes s'orienteront dorénavant vers le transport collectif. Or, cet espoir se trouve désavoué tant par l'analyse théorique que par l'expérience passée. Je vous rappelle le rapport BART, qui a été préparé par M. J. L. Migué, sur le prix du transport au Québec.

Au plan institutionnel, l'Union des municipalités s'oppose surtout à la

proposition du livre blanc visant la création d'un organisme régional ou de conseils locaux de transport. En héritant d'un pouvoir indirect de taxation et de la responsabilité d'établir la tarification, ces nouvelles instances régionales ne pourraient qu'effriter le contrôle exercé jusqu'à présent par les gouvernements locaux sur les revenus engendrés par l'utilisation du transport en commun.

De plus, le livre blanc constitue aussi une consécration du rôle que pourraient jouer les municipalités régionales de comté en matière de transport en commun. À ce titre, le projet gouvernemental entre en contradiction avec la volonté municipale d'effectuer un temps d'arrêt dans l'attribution de nouvelles compétences au MRC. Je vous réfère en même temps à la déclaration du ministre délégué à l'Aménagement et au Développement régional, François Gendron, qui affirme, dans son exposé, dans ses propositions, qu'il n'y aurait pas de décentralisation et aussi que les propositions qui sont déposées et qui pourraient être déposées sont là pour fins de discussion et aussi d'amélioration.

En plafonnant la subvention gouvernementale à un pourcentage égal aux contributions municipales et régionales, le livre blanc modifie les bases de la réforme de la fiscalité municipale. En fait, le livre blanc répond plus, à notre point de vue, aux exigences financières du gouvernement du Québec qu'à celles des municipalités. Or, si les projections financières du Québec devaient s'avérer inexactes, il appartiendrait aux municipalités d'en supporter la facture.

L'Union des municipalités du Québec recommande donc au gouvernement de s'orienter plutôt vers la bonification de la politique actuelle d'aide au transport en commun. L'Union des municipalités déplore le fait que le Québec effectue, morceau par morceau, une réforme globale de tout le système de transport en demandant au monde municipal de se prononcer à la pièce sur chacune des propositions gouvernementales. Il s'agit là, pour l'Union des municipalités, d'un procédé inacceptable, qui devrait être remplacé par une discussion approfondie englobant toute la problématique du transport.

Pour résumer, l'Union des municipalités recommande un moratoire quant à la mise en place de nouvelles structures décisionnelles en matière de transport en commun. Lors de la réforme de la fiscalité municipale, le financement du transport en commun constituait l'un des principaux volets de ladite réforme; donc, il n'y a pas lieu de soustraire désormais la problématique du financement du transport en commun de celle de la fiscalité municipale en général.

À nos yeux, les municipalités se voient graduellement confier la responsabilité du

transport des personnes. Ainsi, chronologiquement, en octobre 1981, il s'agissait de la réforme du système de transport des écoliers au Québec et puis, en juin 1982, il y eut la réforme du transport en commun et, finalement, en août 1982, ce fut l'annonce d'une réforme pour le taxi. Pour l'Union des municipalités, ce procédé du compte-gouttes est inacceptable; le dossier du transport doit faire l'objet d'une discussion en profondeur et élargie.

En somme, on demande aux municipalités de se prononcer à la pièce sur chacune des propositions gouvernementales lesquelles font l'objet pourtant d'une seule politique générale au sein du ministère du Transport. C'est ce que je vous soumetts respectueusement.

Le Président (M. Boucher): Je vous remercie beaucoup, M. Dufour, pour votre bonne collaboration. M. le ministre.

M. Clair: M. le Président, c'est avec intérêt qu'on reçoit l'Union des municipalités du Québec sur les questions de transport parce que je pense qu'effectivement, comme le soulignait M. Dufour, le président de l'Union des municipalités du Québec, je pense que de plus en plus toute la question du transport des personnes va devoir se faire en concertation avec les municipalités, même en matière de transport scolaire où c'était demandé, je pense, par des régions d'avoir accès, parce que la réglementation l'interdisait aux autobus scolaires, au transport en commun d'appoint. Nous avons ouvert cette possibilité d'utilisation de la flotte scolaire. On n'a jamais pris d'engagement. On n'a jamais non plus, demandé aux municipalités de soutenir financièrement l'organisation d'un transport en commun d'appoint; mais puisque c'était susceptible de répondre aux besoins de certaines régions qui nous le demandaient, nous avons mis cette réforme en marche. C'était déjà en soi un gros morceau que de mettre en marche une réforme dans le transport scolaire.

D'ailleurs, les dernières réglementations devraient être adoptées par le Conseil des ministres au cours du mois d'octobre ou de novembre. C'est une question de semaines avant que les dernières modalités soient établies. C'est également vrai que, tant en matière de transport en commun qu'en matière de transport par taxi collectif, de voies réservées, de covoiturage, il y a effectivement nécessité de se concerter avec les municipalités si on veut qu'effectivement ce soit opérationnel. Je sais qu'il aurait été préférable, et je ne mets nullement cette affirmation en cause, de fonctionner avec une politique complète de transport des personnes discutée dans, je ne sais pas, un sommet sur le transport des personnes au

Québec; mais à la lumière de l'expérience vécue dans chacun de ces secteurs, un bon nombre de problèmes nous apparaissent très urgent. La demande pour le taxi collectif, par exemple: on l'a vu au cours des derniers jours, plusieurs municipalités, groupes d'usagers, etc., réclament que la réglementation à ce sujet soit adoptée rapidement. On a donc procédé en trois grands blocs et on en ajoute un quatrième cette année. Une réforme dans le transport scolaire qui, somme toute, je pense, a été un succès, finalement, alors que certains craignaient que cela ne fonctionne pas.

Nous enclenchons, cette année, une réforme dans le secteur du transport en commun et de l'industrie du taxi qui en a grandement besoin, parce que la réglementation a tellement vieilli. Le développement du transport en commun s'est fait par sédimentation et le taxi, qui lui n'a à peu près pas évolué. On va en ajouter une quatrième dimension, cette année: j'ai pris l'engagement de mettre sur pied un groupe de travail pour le transport en commun intercity, interurbain, le transport privé. Il aurait été souhaitable, j'en suis convaincu, qu'on fonctionne avec une seule et unique politique globale de transport des personnes. C'est d'ailleurs ce qu'est en train de faire la République française avec un cadre très général, une loi générale sur le transport des personnes, mais il nous est apparu que ce n'était pas suffisamment pratique. On a préféré, plutôt, les prendre par blocs, ce qui explique la méthode retenue.

Au niveau des questions, M. le Président, j'en aurai deux importantes. La première, c'est l'objection à la mise sur pied des conseils locaux de transport. Ma question est la suivante, elle est double. Premièrement, est-ce qu'il y a eu, par l'Union des municipalités du Québec, une consultation privilégiée des municipalités situées en périphérie de Montréal, notamment sur la rive sud, dans les Basses-Laurentides, dans tout le pourtour de la région de Montréal, sur cette question? Car il m'apparaît là-dessus que l'Union des municipalités du Québec est un peu en porte à faux par rapport à ces municipalités ou l'inverse, les municipalités en porte-à-faux par rapport à l'Union des municipalités du Québec, puisqu'on fait face à un problème réel au niveau du réseau hors territoire de la CTCUM et de la CTRSM, savoir Métropolitain sud et Métropolitain provincial. Des municipalités reçoivent des quotes-parts alors qu'elles n'ont aucun pouvoir décisionnel sur le niveau de service. Cela a été imposé par une loi en 1978. Personnellement, j'ai eu l'occasion de rencontrer en juin ou juillet dernier, avec le maire de Boucherville et président du Conseil des maires de la rive sud, qui était ici hier, l'ensemble des maires de la rive sud. Nous avons trouvé une

solution intérimaire à la situation actuelle où des municipalités reçoivent des quotes-parts. Déjà, à ce moment-là, j'avais exposé devant eux - ils étaient une quarantaine - à quoi pourrait ressembler une solution de regroupement de municipalités pour déterminer le niveau de service qu'elles désirent, signer des contrats de service avec des exploitants, et cela a semblé, ma foi, assez bien accueilli. D'ailleurs, le fait même qu'on ait au moins une demi-douzaine de mémoires qui ont été présentés par des regroupements de municipalités atteste, à notre avis, du fait qu'on a besoin de regroupements, autant que possible par corridors de transport, pour l'organisation et le bon fonctionnement du transport en commun.

Ma question a donc deux volets: Y a-t-il eu une consultation privilégiée? Quelles sont les objections fondamentales à ce qu'on procède de cette façon?

M. Dufour: Y a-t-il eu une consultation? On peut répondre affirmativement, à savoir que l'Union des municipalités a tenu un colloque sur la décentralisation où il y avait 350 représentants municipaux. On a demandé unanimement un moratoire sur toute forme de décentralisation ou de transfert de nouveaux pouvoirs aux municipalités. Cette consultation que nous faisons actuellement dans la région et qui a eu lieu, effectivement, à la fin de la semaine dernière en Abitibi-Témiscamingue, vous allez me dire que c'est un peu loin... cette constatation que les élus municipaux ont faite en assemblée ou en colloque de nature provinciale s'est réitérée avec plus de force en région. Donc, à ce moment-ci, c'est sûr que si le gouvernement - et là est notre problème - consulte à la pièce - vous en avez peut-être le droit et nous ne le contestons pas - cela nous met en état d'infériorité, parce qu'à ce moment-ci, dans la réforme proposée, vous attaquez fondamentalement - en tout cas, à notre point de vue - la réforme fiscale qui a été faite avec la collaboration gouvernementale où des consensus très forts ont été dégagés.

Dans la réforme, il y a des points majeurs qui sont touchés. Par exemple, le palier régional aura-t-il le droit de taxer dans la municipalité? Pour nous, cela semble un problème majeur. Les MRC qui représentent actuellement environ 5% des usagers dans la région de Montréal vont-elles être capables de bien exprimer leur point de vue? Donc, il y a un problème réel, et on le constate avec vous. Ce qu'on déplore, c'est que la consultation qui avait été si bien amorcée avec le Comité conjoint Québec-municipalités sur la fiscalité, en 1979, ne s'est pas continuée en 1982. On sera toujours en position de défense, à mon sens. Je crois

que l'Union des municipalités devra aussi être en position de défense, tant qu'on arrivera avec des morceaux du casse-tête, si ce n'est pas global. Il y a aussi des dangers que ce qui se passe dans une région donnée et, en l'occurrence, Montréal, une région qui regroupe beaucoup de gens, finisse par aller aussi à l'intérieur des régions. Donc, je réponds en quelques mots: Il y a eu une consultation, mais ce n'est pas une consultation de chaque individu par rapport à ce qu'il est. Tout à l'heure, j'ai remarqué qu'un intervenant se rendait compte qu'il avait peut-être oublié de se prononcer sur l'autonomie de la municipalité, à savoir si on a le droit d'aller chercher des revenus dans une autre municipalité pour les transférer au palier régional. Je pense que vous l'avez pris au dépourvu. Je ne veux pas le défendre, mais c'est pour dire que dans les municipalités, on a besoin d'une concertation beaucoup plus grande. Je pense que le mécanisme existe pour le faire.

M. Clair: Oui, je suis tout à fait d'accord avec vous, mais étant donné que le problème, parce que les conseils locaux de transport... C'était sur cela, sur la dimension financière. J'y reviendrai tantôt, mais c'était sur la notion de conseil local de transport, à savoir d'habiliter un regroupement de municipalités à pouvoir décider de son niveau de services et de se donner des mécanismes juridiques pour pouvoir mettre en place un transport dans des corridors qui circulent dans plusieurs municipalités. Peut-être avons-nous commis une erreur, mais l'approche que nous avons eue au cours de l'été dernier fut d'avoir des rencontres avec toutes les municipalités qui ont voulu le faire, par regroupement... Si je ne me trompe pas, nous avons rencontré au-delà de 200 élus municipaux, conseillers, maires, etc. afin de bien les informer de la proposition et de recevoir leurs commentaires. Il s'agissait d'un problème très ponctuel, le 1er août dernier, et j'ai reçu une excellente collaboration du président du Conseil des maires de la rive sud... Si je n'avais pu bénéficier de cette collaboration, le service de transport en commun en dehors de la CTRSM, sur la rive sud, était interrompu dans une cinquantaine de municipalités.

Je pose ma question sur la notion même de regroupement de municipalités en conseils locaux de transport. Sans parler de la dimension financière et de l'habileté des gens à pouvoir prendre des décisions ensemble, avez-vous une objection de principe, ce que je comprendrais, ou une objection pratique à ce qu'on mette sur pied de tels conseils locaux de transport? Cela semble, par ailleurs, moyennant des ajustements, des définitions de mécanismes, etc., recevoir l'assentiment de nombreuses personnes dans la région.

M. Dufour: Il y a une constante qui se dégage de nos colloques et qui est à l'effet de privilégier l'autonomie locale. D'une part, vous donnez le pouvoir à l'instance locale et, immédiatement, celui-ci est transféré au provincial. Nous connaissons le système actuel. Plusieurs municipalités se sont entendues entre elles pour travailler d'une façon un peu plus élargie, soit au plan régional ou intermunicipal. Est-ce qu'on doit obligatoirement créer une nouvelle structure pour que les municipalités puissent s'entendre pour faire ce travail? Il y a peut-être des questions qu'on se pose, quant à la présence de l'intervenant provincial à l'intérieur d'un comité régional.

M. Clair: Au niveau de l'ORT, le gouvernement serait présent, mais au niveau du conseil local de transport cela ne seraient que des élus. Ce qu'on désirerait leur donner, c'est un instrument juridique qui faciliterait l'organisation du transport dans des corridors, parce que le système consensuel ne semble pas déboucher sur quelque réalisation que ce soit. On comprend que l'environnement juridique dans lequel ces municipalités évoluent non seulement ne leur facilite pas, mais leur interdit d'être capables de prendre en main le transport en commun, comme elles semblent le souhaiter.

M. Dufour: Si on institutionnalise un niveau régional par rapport à la qualité, il se fera des arbitrages à l'intérieur. Ne serait-ce pas de nature à pénaliser, à léser ou à empêcher une forme de travail conjoint à l'intérieur de ce comité? C'est la question qu'on se pose actuellement, parce qu'on connaît les systèmes de transport tels qu'ils existent. Les municipalités délèguent et il ne reste pas grand-chose que la municipalité puisse décider lorsque ça arrive à l'instance régionale. Pour le bien commun, on peut passer beaucoup de choses, mais pour le bien particulier il y a peut-être d'autres principes qui s'opposent à ce cheminement. Pour nous, cela semble une position de fond. Est-ce qu'on doit créer une instance régionale obligatoire pour décider de la forme de transport que les gens voudront bien se donner ou celle qui leur sera imposée?

M. Clair: Vous reconnaissez, M. Dufour, - c'est dans ce sens que nous nous proposons d'aller - que le transport en commun est de responsabilité municipale, ce que nous reconnaissons pleinement. C'est pourquoi nous proposons de modifier les lois constitutives des organismes de transport de la région de Montréal pour en donner le contrôle effectif aux élus. En dehors des territoires de Laval, de l'île de Montréal et de la rive sud, si la proposition que nous mettons de l'avant était retirée par le gouvernement, parce que inacceptable pour l'Union des municipalités

du Québec, quelle serait la solution, selon vous? Faudrait-il maintenir le système des quotes-parts actuel, ou quelle autre solution serait proposée par l'Union des municipalités du Québec?

M. Dufour: Pour nous, on pourrait peut-être examiner dans le contexte quelles propositions on pourrait faire. D'abord, cela pourrait être - et je le donne en vrac, je ne l'élabore pas - des structures souples et volontaires visant une concertation régionale. Dans la région de Montréal, on parle de la CUM, on parle du COPEM et on parle de Laval. En fait, le deuxième point qu'on soulève, ce serait la révision de la carte d'abonnement mensuel (CAM), l'utilisation du paracollectif et des techniques souples, l'accroissement de la contribution des usagers au financement du transport en commun. C'est clair que ce qu'on donne devrait faire l'objet de discussions conjointes. La mise sur pied d'un comité conjoint sur la question devrait être envisagée, si on veut aller un peu plus loin dans cette voie.

M. Clair: La source de revenu régionale. Et là je profite de l'occasion pour m'adresser au président de l'Union des municipalités du Québec, qui doit représenter en même temps la ville de Montréal et aussi bien Saint-Germain-de-Grantham, dans mon comté, que la ville de Jonquière. Alors, je m'adresse aux deux, tant au président de l'Union des municipalités du Québec qu'au maire de Jonquière. L'objectif qu'on poursuit sur le plan du financement par une source de revenu régionale - c'est indiqué noir sur blanc dans la proposition - c'est effectivement de soulager le gouvernement du Québec dans sa contribution au transport en commun, dans la région de Montréal; en tout cas, de ralentir la croissance, au moins, de sa contribution, mais également d'alléger la contribution, par le biais de la taxe foncière, des municipalités, principalement celles de la Communauté urbaine de Montréal.

Bien sûr, il y a des mesures de contrôle et on a confiance que les élus, en contrôlant le transport en commun, pourraient rationaliser les coûts, mieux intégrer les services, coordonner, avoir un meilleur contrôle budgétaire. On a confiance en cela et cela améliorera considérablement le système. On a fait hier une comparaison entre Laval et la rive sud, qui démontre clairement les avantages à confier la responsabilité du contrôle effectif du transport en commun aux élus locaux. Malgré toutes ces mesures, c'est évident que les coûts du transport en commun vont continuer de croître. Si on ne modifie rien dans la situation actuelle, le gouvernement va payer 100% des coûts d'immobilisation, va donc voir son service de la dette croître jusqu'au

moment où ces immobilisations entreraient en service et le déficit d'exploitation résiduel s'en ira à la charge des municipalités qui vont avoir à assumer un déficit résiduel croissant. Donc, sans rien changer au système, de toute façon, la contribution des municipalités via leur taxe foncière et celle du gouvernement vont aller en s'accroissant rapidement.

Afin de mieux répartir la contribution au financement du transport en commun, on propose l'introduction d'une nouvelle source de financement qui, à notre avis, pour les trois prochaines années - la ville de Montréal l'a admis en commission - soulagerait de façon significative la pression sur la taxe foncière et soulagerait également la pression sur le gouvernement. Dans un premier temps, j'ai de la difficulté à comprendre comment, malgré l'argument de la réforme de la fiscalité municipale, sur un horizon de trois ans on peut refuser de bénéficier d'une pression sur la taxe foncière. Deuxièmement, l'autre volet de ma question, rien ne se perd, rien ne se crée, tout se transforme. Ce qui s'est passé jusqu'à maintenant dans le budget du ministère des Transports du Québec, c'est que l'augmentation croissante des coûts du transport en commun s'est traduite, non pas tant par un accroissement du budget du ministère des Transports, mais par un transfert de programmes. On a diminué la construction routière et autoroutière, on a resserré ce budget, et c'est le principe des vases communicants. Au fur et à mesure que la construction routière a diminué, dans une même proportion les budgets pour le transport en commun, surtout à Montréal - c'est là que sont concentrés 85%, 90% de notre budget en transport en commun - ont augmenté et la contribution pour les investissements en matière de construction routière a diminué.

L'Union des municipalités du Québec, qui à ma connaissance ne représente pas seulement Montréal, mais l'ensemble des municipalités, est certainement consciente de ce phénomène; c'est visible, c'est inscrit dans les crédits du ministère des Transports depuis les quatre dernières années. À ce moment-ci, j'ai de la difficulté à comprendre comment, en même temps, l'Union des municipalités du Québec peut dire non à une baisse de pression pour trois ans sur la taxe foncière des villes de la Communauté urbaine de Montréal et demander au gouvernement de continuer à augmenter seul sa contribution au financement du transport en commun pénalisant, dans le fond, inmanquablement, toutes les autres municipalités du Québec qui, elles, ne comptent pas toutes sur du transport en commun, mais bien davantage sur de la réfection des routes locales, régionales et même, dans certains coins, en toute taquinerie, d'autoroutes, comme c'est le cas

pour l'autoroute 70. C'est ça que j'ai de la difficulté à concilier.

M. Dufour: Je félicite en tout cas le ministre des Transports d'avoir une préoccupation - et je le comprends - pour Montréal par rapport aux régions. Comme maire représentant une région éloignée, je sens que tout ce que vous dites a du sens. Par contre, ce que je m'explique mal, c'est qu'on soit obligé de le faire aussi rapidement, sans qu'on ait besoin, dans le cadre de la réforme fiscale, d'une consultation un peu plus élaborée; car il me semble qu'on avait établi certaines règles du jeu entre le ministère des Transports et le comité conjoint de la fiscalité. Cela remet en cause des principes fondamentaux, parce que là c'est vrai que c'est le ministère des Transports qui est impliqué dans la réforme du transport. Mais, comme élu municipal, qu'est-ce qui me dit que, tantôt, un autre ministre ne déciderait pas lui aussi d'enlever une certaine pression sur les finances gouvernementales et n'aurait pas l'idée et le goût d'aller aussi encore vers les municipalités?

Il me semble que ce sont des questions de fond qu'on soulève. On ne dit pas non à une réforme du transport. On dit oui avec réserve, dans le sens qu'on devrait - il me semble que le temps est encore propice à ça - réfléchir là-dessus, mettre nos ressources en commun. Je pense que jusqu'à maintenant l'Union des municipalités - en tout cas, depuis quelques années - a fait la preuve qu'elle est prête à collaborer dans les réformes, mais elle est prête pour autant que le gouvernement nous donne des preuves hors de tout doute que c'est fonctionnel. Lorsque vous nous dites: On va ôter de la pression, il y a des revenus qui sont exploratoires comme tels, parfois ça ne donne pas les mêmes résultats dans la pratique et on n'a pas nécessairement le contrôle sur les sources de revenus.

Pour moi, ce sont des questions de fond qui sont soulevées. C'est pour ça que l'Union des municipalités demande qu'au lieu d'y aller rapidement on prenne trois ou quatre mois supplémentaires. Le feu ne serait pas pris plus qu'il ne l'est là. On peut vivre avec, on est habitué à ça. En même temps on pourrait essayer de s'éclairer mutuellement.

L'Union des municipalités considère qu'on a consulté en partie la région de Montréal, surtout celle qui était la plus impliquée. On s'appuie sur des colloques provinciaux et régionaux qui nous disent: Avant d'accepter d'autres responsabilités, on veut se sentir plus à l'aise dans ces décisions, parce qu'il s'agit d'engagements fondamentaux qui sont de nature à changer des règles du jeu. À chaque fois qu'on le fait... Les municipalités ne sont peut-être

pas un gouvernement, mais c'est certainement une institution qui demande à travailler plutôt comme partenaire que comme la personne qu'on veut contrôler ou réglementer seulement. Nous on voudrait sûrement - c'est réellement la position de l'union - plutôt faire une démarche en étant beaucoup plus considérés comme partenaire du gouvernement qu'avoir une proposition où on a seulement le droit, et non seulement le droit mais l'obligation, de critiquer.

M. Clair: M. le Président...

Le Président (M. Boucher): Je m'excuse, nous sommes à l'heure de la suspension. Est-ce que les membres de la commission seraient d'accord pour terminer avec l'Union des municipalités avant le déjeuner? (13 heures)

M. Clair: M. le Président, un dernier commentaire en terminant, avant de céder la parole à mon collègue, le député de Laporte. C'est simplement pour dire que le président de l'Union des municipalités du Québec souhaiterait avoir un certain temps, peut-être trois ou quatre mois, pour approfondir la proposition de réforme. Je peux d'ores et déjà lui dire qu'à moins de changements que je ne peux prévoir, je ne pense pas qu'il soit faisable de traduire le projet de réforme dans un projet de loi avant le mois de février, avant qu'on ait en main un avant-projet de loi. Cela lui donnerait tout le temps. Est-ce que cela peut prendre la forme d'un comité conjoint Québec-municipalités? Sur cette question, je ne me prononcerai aucunement. Puisque c'est certain que le ministre des Transports a beaucoup d'échanges avec les 1400 municipalités du Québec, cela va de soi, mais c'est le ministre des Affaires municipales qui est responsable du dialogue entre les municipalités, l'Union des municipalités et le gouvernement du Québec.

De notre point de vue, j'ai reçu votre mémoire beaucoup plus comme un mémoire d'inquiétudes, de craintes, d'objections, et non pas comme un mémoire - peut-être que vous n'en avez pas eu le temps - de propositions, d'orientations à prendre, de solutions. Ce n'est nullement un reproche que je vous fais. Peut-être que le temps était court pour réagir. Ce n'est nullement un reproche. Justement, compte tenu qu'il y aura encore du temps disponible, si l'Union des municipalités du Québec désirait soumettre - ce sera discuté de façon informelle ou formelle, peu m'importe - fournir des éléments de solution sur l'ensemble de la problématique du transport en commun dans la région de Montréal, vous pouvez être assurés que cela me fera grand plaisir de recevoir un nouveau mémoire là-dessus, et qu'on en tiendra compte certainement dans mes recommandations

finales au gouvernement en vue de la préparation d'un projet de loi.

M. Dufour: Le seul problème qu'on soulève à ce moment-ci, c'est qu'il y a un colloque provincial qui dit: moratoire et pas de nouvelle façon de procéder jusqu'à la fin de nos colloques sur la décentralisation, qui vont avoir lieu à la fin d'avril lors du congrès de l'Union des municipalités 1983. Par contre, je soumettrai la question au bureau de direction et au conseil d'administration qui vont siéger la semaine prochaine pour avoir leur réaction. On ne refuse pas. En tout cas, personnellement, je ne suis pas porté à refuser cette offre de collaboration que vous nous faites, mais on croit encore beaucoup - je pense que la preuve a été évidente - à des comités conjoints où non seulement on donne notre expérience, mais aussi - je pense que c'est là le point crucial de notre intervention - où on amène le gouvernement et ses fonctionnaires, bien sûr, à partager les préoccupations du monde municipal, également à échanger et à essayer, d'une façon très objective, de remettre en cause leur position de temps en temps. La preuve a été faite surtout dans le dossier de la fiscalité où, même s'il y avait des gens de bonne volonté, on a pu faire la preuve que, parfois, il y avait de la place pour échanger même pour confronter des positions communes. Je pense que la fiscalité est en voie de donner un meilleur portrait que lorsque cela a commencé, et que cela va continuer de s'améliorer sûrement dans le temps. Cela a besoin aussi d'amélioration.

M. Clair: Si jamais vous décidiez de nous fournir de nouvelles suggestions, je les recevrai avec beaucoup de plaisir.

M. Dufour: Cela va.

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

M. Bourbeau: M. le Président, il me fait plaisir d'accueillir l'Union des municipalités du Québec, ce midi, à cette commission parlementaire. Je voudrais faire un commentaire en ce qui concerne une déclaration du ministre, tout à l'heure, à savoir: Si on retirait la proposition gouvernementale, qu'est-ce que vous offririez en échange comme solution? Je pense qu'un des points importants de la réforme que le ministre a d'ailleurs identifié, c'est qu'en confiant le contrôle des commissions de transport aux élus municipaux, on pourrait - je pense que le ministre l'a admis à plusieurs reprises - réaliser des économies importantes dans la gestion du transport en commun. Je pense que si le gouvernement et le ministre décidaient de retirer la proposition

gouvernementale, il ne serait pas nécessaire de pénaliser l'ensemble de la population en retirant aussi le contrôle aux élus municipaux; on pourrait fort bien, malgré que la proposition gouvernementale serait retirée, décider d'aller quand même de l'avant avec un aspect positif à cette réforme qui serait le contrôle aux élus locaux. Je trouve que ce serait un peu néfaste de pénaliser les citoyens en disant: Voici, on était sur le point de vous donner une bonne mesure, mais, si vous ne prenez pas l'ensemble du paquet, on ne vous donne rien du tout.

Je souligne dans votre rapport que vous faites la distinction, intéressante, entre le transport urbain collectif et paracollectif et que vous faites état des techniques souples, des techniques non dispendieuses comme le covoiturage, les taxis collectifs, etc. Je pense que c'est une avenue intéressante que vous soulignez et que de très nombreux autres participants ont soulignée à cette commission.

Je voudrais poser une seule question. Je pense que votre mémoire constitue une excellente analyse de la situation et je voudrais revenir à l'aspect financier. Vous faites un historique de la réforme fiscale municipale et vous rappelez que vers les années 1979-1980 on a réformé la fiscalité municipale. Le gouvernement a repris des municipalités une partie de la taxe de vente et certaines autres taxes plutôt de type progressif, taxes dont le rendement augmentait d'année en année avec l'inflation, et, en contrepartie, a cédé aux municipalités la presque totalité du champ de l'impôt foncier.

Un des aspects de cette réforme était le financement du transport en commun, où le gouvernement a aussi modifié les règles du jeu à ce moment-là en finançant dorénavant une partie des revenus des commissions de transport - 40% des revenus autonomes - plutôt qu'en subventionnant les déficits de fonctionnement comme cela se faisait précédemment.

La réforme a été obtenue après de nombreuses négociations et elle a été mise en place de cette façon-là. Subséquemment, précédemment même, on a formé un comité conjoint Québec-municipalités qui devait poursuivre le dialogue, même après la réforme, et faire en sorte que le gouvernement ne modifie pas la fiscalité, à l'avenir, sans dialoguer auparavant avec les municipalités et voir comment on pourrait le faire si jamais il y avait lieu de changer le financement.

Or, vous avez bien souligné dans votre mémoire que le gouvernement poursuit le dialogue avec le comité Québec-municipalités, et cela se fait encore. D'une part, on a le gouvernement qui négocie publiquement avec les municipalités, ou privément par voie du comité. Je dirais que

c'est le volet "relations publiques" de l'opération. D'autre part, vous avez le ministre des Finances du Québec qui, sans aucune consultation, vient modifier unilatéralement les règles du jeu, et avec l'aide du ministre des Transports, qui est devenu son plus grand allié depuis quelque temps et qui serait un ardent percepteur de taxes pour le ministre des Finances. Certains vont même jusqu'à dire qu'il se prend toujours pour le ministre du Revenu qu'il était avant. Le ministre des Transports y va avec le gros bout de la cuillère et change les règles du jeu. En fait il taxe les automobilistes, il taxe un peu partout de façon à apporter une distorsion dans le régime qui avait été mis de l'avant. La distorsion est énorme parce que, effectivement, on vient de changer les règles du jeu. Le gouvernement a dit unilatéralement: Dorénavant je plafonnerai ma contribution. Je vais même revenir en arrière sur l'entente qui avait été signée de subventionner 100% des coûts du métro. Il dit: Dorénavant je subventionnerai 60% mais rétroactivement à 1980. Tout cela sans aucune consultation, comme vous l'avez souligné dans votre rapport.

La conclusion c'est que le gouvernement a employé, pour autant que je suis concerné, une méthode classique. Il avait mal fait ses calculs lors de la réforme fiscale en 1979-1980, cela lui a coûté beaucoup plus cher que prévu. Je pense que c'est un fait qui est admis.

En ce qui nous concerne, ce n'est pas tellement étonnant parce que, de toute façon, le ministre des Finances, dans ses budgets des années précédentes, s'est toujours trompé au moins de 30%. Donc, qu'il se soit trompé dans la réforme du transport en commun, cela ne nous étonne pas.

Nous concluons également que le gouvernement n'a plus les moyens de payer la Cadillac qu'il nous a achetée et dont il veut maintenant nous transférer les coûts et il veut refiler la note à quelqu'un.

Tout à l'heure le ministre des Transports nous disait - et je pense que c'est un aveu du ministre, je dois lui rendre hommage. En droit on dit que l'aveu c'est la meilleure preuve - que le gouvernement voulait alléger les coûts du gouvernement. Je pense bien que c'est évident.

M. Clair: C'est écrit dans le livre blanc.

M. Bourbeau: C'est cela. Il veut également alléger les coûts des contribuables, des usagers; il nous l'a dit. Évidemment, si on allège les coûts de tout le monde, qui va payer la différence? Que je sache, les coûts ne vont pas baisser même si, dans la proposition gouvernementale, on prétend que

les coûts ne devraient augmenter que de 10% au cours des années suivantes, des années qui viennent; historiquement, cela a augmenté de 20% par année au cours des dernières années. Le ministre des Finances a trouvé qu'on pourrait, par miracle, réduire les augmentations à 10% par année.

Mais supposons que le ministre des Finances ou son collègue, le ministre des Transports, se trompe de nouveau et qu'au lieu de subir des augmentations de coût de 10%, c'était encore 20% dans les années qui viennent, je pense bien qu'on pourrait faire cette supposition étant donné que le passé pourrait être garant de l'avenir, dans ce cas, qui écoperait? À mon avis, ce seraient les municipalités qui, dans le cadre de l'ORT, se retrouveraient avec la patate chaude. Dans cette hypothèse, est-ce que les municipalités que vous représentez accepteraient de financer l'excédent?

J'ai remarqué qu'à deux endroits dans votre mémoire vous faites état de vos craintes par rapport aux projections de coûts. Vous parlez de l'incertitude entourant les prévisions de revenus et de dépenses à la page 8. À la page 11, vous me permettez de faire une citation, c'est très court: "En fait, le livre blanc répond plus aux exigences financières du gouvernement du Québec qu'à celles des municipalités. De plus, celles-ci auront à supporter la facture d'une telle réforme dans l'éventualité où les projections ne se concrétiseront pas."

Dans ce cas-là, est-ce que les municipalités vont accepter de payer la différence, de se faire refiler la note? J'aimerais entendre vos commentaires à ce propos.

M. Dufour: On constate que de plus en plus les municipalités ont tendance à tarifier les services donnés à la population; donc, on refile la note à quelqu'un. Est-ce que la municipalité va accepter d'augmenter ses quotes-parts sur la taxe générale lorsque, assez souvent, ce sont des mesures sociales qui sont mises de l'avant par la politique du ministère des Transports? Quand on parle de politique sociale de transport, ce n'est pas la municipalité même qui en bénéficie, c'est un groupe en particulier, que ce soient des personnes âgées, des personnes en difficulté, etc. De là découle toute l'importance d'un comité conjoint où on peut se poser des questions mutuellement pour explorer les nouvelles sources de revenus, essayer de les quantifier et savoir quelle est la part de la municipalité par rapport à sa contribution au transport en commun. Il y a encore beaucoup de municipalités qui s'interrogent sur le transport en commun. Il ne s'agit pas uniquement de parler du transport en commun comme tel, savoir si cela répond à un besoin, si les citoyens sont prêts à utiliser le transport en commun.

Ce qui est le plus curieux, c'est le rapport BART qui a été fait à San Francisco. Si tout le monde prenait le transport en commun et qu'il n'y avait plus d'autres modes de transport, je répondrais oui, sans aucune hésitation; mais comme il y a d'autres intervenants dans le transport, je pense que les municipalités seraient réticentes à augmenter leur quote-part si elles n'ont pas plus de contrôle direct sur la source de taxation que cela comporte et, en même temps, sur le transport en commun au point de vue décisionnel.

M. Bourbeau: Je partage entièrement votre point de vue.

Le Président (M. Boucher): Merci. M. le ministre, auriez-vous d'autres commentaires?

M. Clair: Non. S'il n'y a pas d'autres questions, M. le Président, permettez-moi de remercier de nouveau le président de l'Union des municipalités du Québec et maire de Jonquière, M. Francis Dufour, de s'être déplacé ce matin et d'avoir eu la patience d'attendre puisqu'il devait être le premier à passer à dix heures ce matin. Je voudrais l'assurer de l'intérêt, de la part du ministère des Transports du Québec, de maintenir les meilleures relations possible avec l'ensemble des municipalités du Québec. C'est évident, que ce soit en matière d'entretien, de construction de routes, de taxi, d'autobus, de métro, que les principaux interlocuteurs du ministère des Transports sont toujours les municipalités. Je dois dire, à ce point de vue, que nous avons toujours reçu une excellente collaboration de l'ensemble des municipalités du Québec.
(13 h 15)

M. Dufour: M. le ministre, au nom de l'association que je représente, je voudrais vous remercier et vous dire que cette collaboration, que vous nous manifestez, nous espérons qu'elle puisse se transformer dans des faits très précis et qu'elle puisse répondre à la demande qu'on vous fait de mettre sur pied, possiblement avec le ministère des Affaires municipales, un comité conjoint où on pourrait mettre en commun nos ressources pour le meilleur profit de nos citoyens.

M. Clair: Sur cette question, comme je le disais tantôt, M. le Président, les relations officielles entre les municipalités et le gouvernement relèvent du ministère des Affaires municipales. Quant à la possibilité d'un comité conjoint, technique ou autre, cela relève de mon collègue, le ministre des Affaires municipales, avec qui le président de l'Union des municipalités - j'en suis convaincu - est certainement en relations fréquentes, peut-être même aussi fréquentes que je le suis. Merci.

Le Président (M. Boucher): Au nom de tous les membres de la commission, je remercie les représentants de l'Union des municipalités pour la présentation de leur mémoire. J'informerai les membres de la commission qu'à 15 heures nous entendrons le Syndicat professionnel des ingénieurs de la ville de Montréal et de la Communauté urbaine de Montréal.

La commission suspend ses travaux jusqu'à 15 heures.

(Suspension de la séance à 13 h 16)

(Reprise de la séance à 15 h 12)

Le Président (M. Boucher): À l'ordre!

**Syndicat professionnel des ingénieurs
de la ville de Montréal et de la CUM**

À la suspension de nos travaux, à 13 heures, nous en étions au Syndicat professionnel des ingénieurs de la ville de Montréal et de la Communauté urbaine de Montréal, représenté par M. Jean-Paul Senay, président, M. Louis-Marie Pilote, ingénieur, M. Gilles Lachambre, ingénieur.

M. Senay (Jean-Paul): Il me fait plaisir, M. le Président, au nom des membres de notre syndicat, de présenter quelques réflexions sur les grands principes de la proposition gouvernementale. Pour ce faire, je serai aidé à mes côtés des membres qui ont élaboré, conçu et réalisé le mémoire: M. Louis-Marie Pilote, à ma droite, et M. Gilles Lachambre, à ma gauche.

J'aimerais aussi souligner que le comité de travail s'est réuni maintes fois avec les ingénieurs du Bureau de transport métropolitain et nous avons, en comité de consultation, souvent demandé de l'aide tout au long de la préparation de ce mémoire.

Je vais donc lire succinctement les points - pas tout le rapport - que je considère importants de révéler ici devant vous. Notre syndicat réunit 330 ingénieurs affectés à différentes spécialités et tous membres actifs de l'Ordre des ingénieurs du Québec. Quatre-vingts d'entre nous, spécialisés en transport, sommes employés par le Bureau de transport métropolitain, le BTM.

Pourquoi ce mémoire? Un grand nombre de nos membres travaillent donc directement ou indirectement à la conception et à la réalisation des infrastructures du transport en commun, que ce soit pour le métro de Montréal, les métros étrangers ou le métro de surface.

Nos membres ont donc acquis dans ce domaine une expérience considérable, reconnue tant sur le plan local qu'à travers le pays, ainsi qu'à l'étranger. Nous pensons

que dans le cadre institutionnel actuel de la CUM, le BTM a très bien réussi à remplir adéquatement son rôle. Nous nous sentons donc moralement obligés de partager cette expérience avec les dirigeants de la société, même si le gouvernement n'a pas cru opportun de nous consulter lorsqu'il a préparé sa proposition officielle sur l'organisation et le financement du transport en commun. (15 h 15)

Tel est le motif pour lequel nous avons rédigé ce mémoire. Il établit notre position sur les modalités d'opération d'un éventuel organisme régional de transport. Estimant, même si nous ne sommes pas nécessairement de son avis, que le gouvernement a étudié cette question en profondeur, nous ne prenons pas parti sur la nécessité ou l'inutilité de créer l'ORT. Nous voulons plutôt exprimer l'avis que s'il doit en exister un, ce devrait être un organisme qui tiendrait compte sans ambiguïté des structures de transport déjà en place qui ont très bien fonctionné jusqu'à présent et qui desservent actuellement plus de 96% des usagers de la zone décrite dans la proposition gouvernementale.

Voici donc quelques commentaires sur certains aspects de cette proposition de l'État. Priorité au transport: Il convient de rappeler tout d'abord l'importance primordiale du transport en commun dans toute société civilisée. En 1975, une enquête Gallup menée aux États-Unis donne au transport en commun la priorité dans l'esprit des citoyens. Il est plus important que le secteur de l'habitation, le chômage, le taux élevé des taxes, le crime, etc.

Sur le plan sociologique, il est unanimement admis que la qualité du transport en commun est un facteur essentiel à la qualité de vie urbaine qui, à son tour, influence tout citoyen dans le choix d'un lieu de résidence. Les statistiques prouvent que l'activité socio-économique d'une ville dépend en grande partie de la qualité de son réseau de transport en commun. Son degré d'utilisation constitue en quelque sorte le barème de la prospérité d'une ville, car il permet d'échapper à l'étouffement causé actuellement par les moyens de transport privé. D'ailleurs, ce sont sûrement des préoccupations de cet ordre qui ont incité le ministre à préparer sa proposition concernant l'organisation et le financement du transport en commun dans la région de Montréal.

Financement des activités de l'ORT. Dépenses d'immobilisation. Québec doit assumer à 100% le coût des dépenses d'immobilisation. Si, comme il le stipule dans sa proposition, le gouvernement diminue sa participation à 60% du coût des immobilisations, les municipalités ne pourront pas assumer cette diminution et ce nouveau fardeau mettra en péril le développement tout entier du réseau de transport en

commun. En effet, il est à prévoir, surtout dans la conjoncture économique actuelle, que les municipalités ne pourront pas accorder dans leur budget une priorité à des dépenses qui concernent l'expansion du réseau. Est-il prouvé, par ailleurs, que ces municipalités soient vraiment intéressées à développer le transport d'une ville à l'autre et de prendre le risque politique de taxer leurs contribuables pour payer, même en partie, la construction d'un réseau de transport hors de leur territoire respectif?

Le gouvernement doit donc demeurer la seule source de financement dans le domaine des immobilisations et ce, à même le fonds général de la province. D'ailleurs, le gouvernement du Québec a déjà, depuis deux ans, accepté le principe d'assumer entièrement les investissements immobiliers pour le prolongement du métro. Incidemment, le même phénomène se produit à l'étranger.

Dépenses d'exploitation. Le gouvernement propose, à ce sujet, une solution qui nous paraît compliquée et qui, pour ce motif, pourrait entraîner, entre lui-même, l'ORT et les municipalités, des malentendus et des discussions onéreuses, dont le public serait la première victime.

Nous estimons qu'il vaudrait mieux, plutôt, laisser l'ORT assumer à lui seul la totalité des frais d'exploitation de l'ensemble du réseau, à la condition que le gouvernement transfère à l'ORT une partie suffisante des taxes qu'il perçoit déjà dans la région métropolitaine, que le gouvernement accorde à l'ORT le droit d'imposer les structures tarifaires qu'il jugera nécessaire, que le gouvernement assume lui-même le coût total des mesures d'ordre économique ou social qu'il impose déjà ou voudrait imposer à l'ORT, comme la CAM, les billets à prix réduit pour les écoliers et les personnes âgées.

Pouvoirs et structures de l'ORT: L'ORT doit devenir plus qu'un coordonnateur des finances et des services aux usagers. Il faut qu'il possède une autorité entière sur l'ensemble des services du réseau.

Nous croyons, par conséquent, que l'ORT devrait être dirigé par un conseil, lequel serait formé de représentants élus régionaux et d'un certain nombre d'élus municipaux représentatifs de la densité des usagers.

Soulignons que les trois commissions de transport, soit la CTCUM, la CTL et la CTRSM, exploitent actuellement un territoire qui dessert plus de 96% de tous les usagers prévus dans la limite de l'ORT. Pour respecter cette situation, regroupons sous l'autorité de l'ORT un service d'exploitation du réseau (SER) qui, avec les commissions de transport dans leurs structures actuelles, coordonnerait l'exploitation complète dans le territoire concerné.

S'y joindraient d'autres services: le

service BTM et un service des finances. Nous croyons que l'ORT pourrait même effectuer les études de la circulation automobile actuellement sous la responsabilité du ministère des Transports et des villes situées dans le territoire englobé par l'ORT. En effet, 63% des déplacements exécutés dans le territoire de la CUM se font par automobile. Si la coordination et la planification des réseaux routiers et de transport en commun ne sont pas placées sous un même organisme, toute double autorité entraîne un manque d'intégration et des conflits de développement.

Quant aux limites territoriales de l'ORT données dans la proposition gouvernementale, elles doivent être ramenées pour le moment à une dimension qui coïnciderait à peu près avec les limites du Montréal métropolitain.

Pourquoi conserver intacte la structure du BTM? Dans ce contexte, il nous semble impératif de garder intacte la structure actuelle du BTM.

En effet, plusieurs organismes offrent un très bon service aux citoyens depuis longtemps (CTCUM, CTL, CTRSM, BTM). On devrait les conserver dans leur entité tout en les intégrant dans une structure opérationnelle qui respectera leurs caractères spécifiques. Le respect de ce principe est essentiel à l'efficacité recherchée.

Les ingénieurs que nous représentons ne pourraient oeuvrer efficacement s'ils étaient divisés, ne serait-ce que partiellement. Notre groupe se compose de spécialistes de plusieurs disciplines nécessaires à la réalisation pratique d'une infrastructure qui permettra l'exploitation d'un réseau de transport en commun. En résumé, le BTM est chargé d'aviser la communauté, d'effectuer toute étude relative au transport urbain, de porter à l'attention du comité exécutif tout mode d'opération du système de transport urbain, d'effectuer les études sur le réseau actuel, d'effectuer les études d'amélioration des dessertes, d'améliorer les concepts du métro, de réaliser les projets présentés, de surveiller les travaux, de procéder aux essais et de remettre les installations neuves à la commission du transport.

Il est évident que, dans les faits, le BTM est devenu le maître d'oeuvre de la construction du réseau de transport en commun. Ce qui fait la force de cet organisme, c'est d'abord la complémentarité des connaissances maîtrisées par tous les individus qui le composent et l'esprit d'efficacité dans lequel le travail s'accomplit.

Le BTM s'est acquis, au prix d'efforts soutenus pendant plusieurs années, une renommée précieuse dans le domaine de l'expertise. À titre d'exemples, qu'il nous soit permis de signaler sa participation, depuis 1971, à des projets de grande envergure reliés au métro de Montréal, au

métro de Toronto, aux projets de Via Rail, aux divers projets de Bombardier ainsi qu'à Covitur de Mexico, à la Communauté urbaine de Lille, à l'Agence canadienne de développement international. Pour continuer à oeuvrer efficacement le BTM se doit être monolithique et de garder sa structure actuelle même à l'intérieur d'un ORT.

De plus, le BTM est mondialement connu par les exploitants et participe à des échanges d'informations nombreuses et précieuses. Faire disparaître le BTM dans sa forme actuelle, c'est se priver d'importantes sources d'informations actuellement disponibles. Même changer le nom du BTM affecterait la renommée que ce groupe s'est acquise depuis plusieurs années sous ce nom. En conclusion, nous recommandons de financer entièrement, à même les sources de taxation dont le gouvernement dispose, la partie immobilisation, d'établir les sources de revenus accompagnant les responsabilités relatives à la partie exploitation, de modifier la composition du conseil de l'ORT proposé par le gouvernement, de considérer l'ORT comme un organisme autonome avec tous les pouvoirs requis pour son bon fonctionnement en tant qu'entité propre, de donner à l'ORT une structure opérationnelle qui lui assurera une autorité intégrée sur tous les services d'exploitation, de planification, de techniques et des finances en tenant compte des entités existantes, de conserver au BTM le même rôle que celui qu'il joue actuellement à la CUM et de conserver son nom, BTM, et de modifier les limites territoriales de l'ORT proposées par le gouvernement. Conséquemment, si le gouvernement ne modifie pas sa proposition originale de l'ORT, le BTM, qui s'occupe principalement des immobilisations et des infrastructures, pourra difficilement jouer son rôle puisque le développement même sur un territoire agrandi sera sérieusement menacé.

Nous sommes convaincus que le gouvernement vise à assurer un développement harmonieux du secteur transport en commun dans la région métropolitaine. Puisque nous partageons également ce souci, nous sommes confiants que les propos soulevés dans ce mémoire recevront de la part du gouvernement une attention très particulière. Merci.

Le Président (M. Boucher): Merci beaucoup, monsieur.

M. le ministre.

M. Clair: M. le Président, je voudrais d'abord remercier le Syndicat professionnel des ingénieurs de la ville de Montréal et de la Communauté urbaine de Montréal de s'être présenté en commission parlementaire pour faire valoir le point de vue des employés, du BTM en particulier. Il s'agit d'un syndicat d'ingénieurs et mon adjoint

parlementaire est justement ingénieur lui-même et mieux expérimenté que moi en matière syndicale; il m'a sur les deux plans avec ce groupe. Il a beaucoup plus de compétences que moi pour discuter avec les gens que nous rencontrons, tant en matière de génie qu'en matière syndicale. Je vais donc le laisser prendre la parole. Je n'aurai qu'une seule question très courte. À la page 10, vous dites: Le BTM est chargé "d'effectuer à la demande du comité exécutif toute étude relative au transport urbain susceptible d'assurer à la population un service de transport urbain le plus efficace possible, au meilleur coût."

Si je prends l'interprétation que plusieurs groupes qui sont passés avant vous feraient d'un texte comme celui-là, ils s'attendraient que le BTM ait étudié la question du taxi collectif, du covoiturage, des voies réservées. Est-ce que l'interprétation qui a été donnée de ce texte, jusqu'à maintenant, s'est limitée à la planification du métro ou si, effectivement, des choses comme celles que je viens d'évoquer ont fait l'objet d'études au BTM et si vous verriez la possibilité que cela - des voies réservées, par exemple, dont on a beaucoup entendu parler - puisse éventuellement être étudié par les gens du BTM?

M. Senay: Je vais laisser mon confrère reprendre à cette question.

M. Pilote (Louis-Marie): Écoutez, ce que je peux vous signaler, c'est qu'au BTM, on n'est pas allé jusqu'à étudier les modes de transport légers, comme vous venez de le mentionner. Mais vous pourrez retrouver des choses peut-être intéressantes à ce sujet dans ce qu'on dit. On pense que dans un ORT ou dans un regroupement du genre on pourrait faire ce type d'étude. Est-ce que cela répond à votre question?

M. Clair: C'est un ingénieur qu'il faut pour faire cela, autrement dit.

M. Senay: Oui. On en a 100 au Bureau de transport métropolitain, incluant les cadres. Ils sont...

M. Clair: Je ne parlais pas tant en termes de nombre qu'en termes de... J'ignore les spécialités.

M. Pilote: Disons que le noyau d'ingénieurs - parlons d'un noyau d'ingénieurs - spécialistes existe au BTM et cela pourra s'étendre jusque dans...

M. Senay: On fait l'étude pour...

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

M. Rodrigue: Je voudrais à mon tour remercier mes... je pense qu'on peut se permettre de les qualifier de collègues, parce qu'on a été actifs dans des mouvements syndicaux ensemble assez longtemps. Je voudrais faire part de ma satisfaction de voir qu'un organisme qui est voué à des intérêts particuliers, qui sont ceux de ses membres, à l'occasion n'hésite pas cependant à se retrousser les manches et à participer à un débat public comme celui qui a cours présentement sur le développement des transports en commun dans la région de Montréal, lorsqu'il est en mesure d'apporter une expertise et un point de vue que je qualifierai d'original. Dans ce que vous nous soumettez, pour avoir participé aux séances de la commission depuis le début, je pense que vous êtes en mesure de vous rendre compte que vous allez un peu à contre-courant de tout ce que nous avons entendu depuis le début de la commission. Vous prônez un organisme beaucoup plus centralisé, alors que les élus locaux, en particulier, nous ont dit qu'ils souhaitaient au contraire une décentralisation - en tout cas en ce qui a trait au processus décisionnel - de sorte que les élus municipaux puissent avoir le plein contrôle sur leur organisme de transport. Or, ce que vous nous proposez dans votre mémoire, c'est exactement le contraire, c'est-à-dire, à toutes fins utiles, de faire une commission régionale des transports qui engloberait l'ensemble des services donnés au moins par les trois commissions actuelles et, possiblement, de l'étendre un peu au-delà de ce territoire. (15 h 30)

Vous admettez que c'est, évidemment, un point de vue original, mais en même temps je me demande si ce n'est pas tomber un peu dans le travers des ingénieurs ou autres types de même acabit qui finissent par tomber un peu en amour avec les projets et les structures qu'ils mettent de l'avant, mais qui semblent peut-être être un peu trop déphasés par rapport aux souhaits de la population exprimés par leurs élus locaux finalement. Je pense que ce sont encore les élus locaux qui sont en mesure de mieux percevoir et de mieux refléter les points de vue de leur population sur des services comme ceux-là.

C'est un aspect de votre mémoire qui m'a beaucoup frappé et j'aimerais cela que, tout à l'heure, vous puissiez expliquer les raisons qui vous font finalement faire une proposition comme celle-là, qui est quand même de mettre sur pied une nouvelle structure très centralisée.

Il y a également un autre aspect de votre mémoire sur lequel j'aimerais vous interroger. C'est à la page 2. Vous mentionnez que des enquêtes Gallup ont été faites, d'où il était ressorti à l'évidence que le transport en commun était le sujet jugé le

plus important par des populations données. J'aimerais savoir si cette enquête-là s'est déroulée à Montréal? Sinon, est-ce que vous avez fait de telles enquêtes ou avez-vous eu connaissance d'enquêtes qui auraient été faites dans l'agglomération montréalaise et qui auraient donné des résultats semblables? Je reviendrai par la suite, si vous me le permettez, à la question du financement.

M. Senay: Je vous réponds tout de suite à la deuxième. Disons que les enquêtes dont je fais mention ici sont des enquêtes qui ont été mandatées par APTA, c'est l'American Public Transit Association; ce sont des enquêtes concernant surtout les 13 plus grandes villes américaines et sur ce, nous croyons que le gouvernement présentement, par sa politique, n'erre pas du tout en voulant favoriser les infrastructures, la création d'infrastructures.

Je pense que lorsque le gouvernement américain a décidé de donner aux immobilisations 4 \$ pour 1 \$ dépensé par les municipalités, il a favorisé, à mon sens, un niveau social qui est très important pour la population. C'est dire que, d'après ces rapports, en 1990, pour les 13 villes américaines, le temps moyen consacré pour aller et revenir de son travail serait de deux heures et demie. En influençant la construction d'infrastructures, ce temps de deux heures et demie consacré, en moyenne, par chaque individu baisserait à une heure et demie. C'est pour cela que l'investissement est un paramètre important, on ne pense pas toujours ainsi; l'investissement au point de vue de l'économie d'énergie d'hommes/heures au travail est très important c'est-à-dire que si un individu travaille sept ou huit heures et passe deux heures et demie à voyager, au bout d'un certain temps, on pense que le travailleur y draine des énergies qui ne sont pas nécessaires. Il peut le consacrer à autre chose. Donc, c'est vraiment un secteur qui est très important; c'est un paramètre qui est très important à long terme de consacrer à l'investissement des infrastructures une somme d'argent importante.

Le premier volet de votre question: les nouvelles structures. Veux-tu y répondre?

M. Rodrigue: Sur l'aspect très centralisé de la structure que vous proposez.

M. Pilote: Oui, on essaie de se partager un peu les tâches.

Lorsque vous dites "créer toute une nouvelle structure" si vous regardez l'organigramme qu'on a présenté, il y a très peu de cases nouvelles à créer. C'est un regroupement de ce qui existe actuellement, sauf qu'on a placé un service de coordination sur les entités qui existent actuellement. Cela est sur le plan régional. Sur le plan local, on n'a pas touché à la proposition

gouvernementale, il pourrait y avoir des conseils. On dit sur le plan régional qu'on va ramener pour le moment un peu la zone, ce qui veut dire que la zone C a baissé; la zone C diminuerait un peu et deviendrait un peu plus zone D, mais en tout cas... Au niveau de la structure comme telle, sur le plan régional, je ne pense pas qu'on alourdisse tellement en parlant comme on le fait dans notre mémoire, à moins que j'aie mal compris votre question, M. Rodrigue.

M. Rodrigue: En fait, sur le plan de l'exploitation, bien sûr, vous conservez un certain rôle aux autorités des commissions de transport actuelles, mais vous chapeautez cela par un organisme responsable du fonctionnement des réseaux.

M. Pilote: Oui.

M. Rodrigue: Je me pose sincèrement la question suivante: Est-ce qu'un organisme régional comme cela est l'organisme approprié pour savoir quelle est la fréquence des passages, par exemple, qu'on doit effectuer dans Saint-François, à Laval, ou encore à Boucherville, sur la rive sud? Est-ce que l'organisme local n'est pas celui qui, finalement, est le mieux placé pour pouvoir évaluer cela et arriver à une solution qui soit la plus satisfaisante pour les citoyens et en même temps la moins coûteuse pour les contribuables?

M. Pilote: Oui, mais si l'organisme local décide de se donner une structure, ce n'est pas régional. Vous le reconnaissez d'ailleurs dans le livre blanc, il y a un palier local et un palier régional.

M. Rodrigue: Cela est au point de vue de la planification, cependant; au point de vue de l'exploitation, c'est un palier local. Vous ajoutez un palier régional...

M. Pilote: C'est cela.

M. Rodrigue: ... en ce qui concerne l'exploitation et c'est à cela que je faisais allusion, lorsque je parlais d'une centralisation.

Si vous permettez maintenant, j'aimerais passer à l'aspect financement que vous traitez dans votre mémoire. Vous demandez que le gouvernement assume 100% des immobilisations et que les dépenses d'exploitation, au lieu d'être assumées par les commissions de transport locales dirigées par les autorités municipales locales, soient assumées par ce nouvel organisme régional, que toutes les dépenses d'exploitation soient assumées par cet organisme. Comment peut-on concilier que le gouvernement du Québec, d'une part, soit appelé à payer l'ensemble des dépenses d'immobilisation, possiblement

en transférant des sources de taxation, une bonne partie des coûts d'exploitation qui seraient administrés par l'ORT et qu'en même temps, ce soit à des organismes municipaux que l'on confie la direction des opérations de cet organisme régional? En somme, le gouvernement aurait quasiment tout payé, mais n'aurait aucune voix au chapitre. C'est un peu risqué. Vous admettez avec moi que, lorsque c'est un autre organisme qui paie, c'est toujours facile de vouloir développer des projets qui sont un peu chromés.

D'autre part, quelles seraient les sources de financement qu'on pourrait utiliser pour un tel organisme? Je sais que, dans votre mémoire, vous en mentionnez quelques-uns, mais il me semble que ce serait lui confier beaucoup de responsabilités et surtout, en particulier, imposer des obligations au gouvernement qui, par ailleurs, ne serait pas représenté dans ces instances, donc, n'aurait aucun mot à dire quant aux dépenses. J'aimerais vous entendre là-dessus.

M. Lachambre (Gilles): M. le Président, je crois qu'on n'a pas oublié l'aspect représentation du gouvernement. Sachant que le gouvernement doit investir au niveau des immobilisations, nous avons placé dans l'organigramme la possibilité d'une représentation régionale. Cependant, nous croyons également, comme vous et comme les autres intervenants qui sont venus ici, que les élus locaux ont un grand mot à dire aussi dans la régionalisation du transport.

Cependant, on doit remarquer - je crois que vous l'avez remarqué aussi - que ces intervenants, qui ont des intérêts plutôt locaux, ont tendance à reléguer pour différentes raisons le problème de la régionalisation véritable du transport. Quand il s'agit chez eux d'installer des réseaux, de les rendre très efficaces, de les exploiter, je pense qu'ils sont extrêmement éloquents mais, lorsqu'il s'agit de faire passer chez eux des trains de banlieue, certains ont même dit qu'ils voudraient presque se fermer les yeux lorsqu'ils passent. Cela dénote leur manque d'intérêt dans ce transport intercity. Ils ne sont pas impliqués, à mon sens, à ce niveau. C'est pourquoi on pense que le gouvernement doit intervenir d'une façon prépondérante là-dedans.

Au niveau de l'importance de ces investissements, on pense que la province et les municipalités impliquées ont investi beaucoup d'argent dans ce qui existe actuellement. Le réseau du métro, le réseau lourd qui existe actuellement dans la région de Montréal est capable de se nourrir d'alimentation périphérique. Vous le savez très bien et vous avez pensé à différentes solutions pour amener à ce moyen de transport lourd d'autres passagers qui viendraient de la périphérie de Montréal, et

nous en sommes.

Cependant, comme je vous l'ai dit tantôt, il faut nécessairement qu'un organisme qui ait un intérêt plus élevé puisse intervenir dans ce débat et ait son mot à dire pour encourager les investissements à ce niveau de régionalisation du transport.

Bien sûr, l'investissement ne doit pas se faire en tenant compte des conditions économiques de n'importe quelle façon. Il doit se faire en tenant compte de ces considérations et des capacités de payer des citoyens, mais on ne pense pas non plus et je crois que cela serait utopique d'y penser - que demain matin on va arrêter les investissements complètement dans l'immobilisation. Il y a peut-être d'autres orientations à prendre. On pense à des transports plus légers, on pense à des trains de banlieue, on pense à toutes sortes de choses. On a chez nous un groupe de professionnels qui a l'expérience et qui s'est aguerri dans tous ces travaux de recherches de civilisations pour faire les études préliminaires d'implantation ou toutes les simulations qu'on voudra et vous fournir, à vous les élus, les renseignements suffisants pour que vous puissiez prendre les décisions à bon escient.

M. Rodrigue: Je voudrais vous dire en passant qu'à la lecture de votre mémoire... Je m'excuse.

Le Président (M. Boucher): Oui.

M. Pilote: J'aimerais juste ajouter une chose. Vous vous souvenez, hier, M. Jean-Guy Parent, le maire de Boucherville, qui est président des maires de la rive sud, a dit que l'exploitation, lorsqu'elle était directement reliée aux élus municipaux, il était capable de la faire de façon plus rentable. Il a donné des chiffres là-dessus. On peut laisser le soin à la commission de les apprécier. C'est un petit peu ce qu'on dit. En substance, on dit: L'exploitation, si elle est directement sous l'ORT qui, elle, va avoir des représentations locales, on peut la faire de façon plus rentable, mais on demande au gouvernement de donner aussi les pouvoirs de taxation à ce niveau. M. Parent donnait comme exemple le train de banlieue de Beloeil. Il a dit: À Boucherville, ils n'en veulent pas. Les raisons de Boucherville pour ne pas vouloir le train de banlieue, ils n'ont jamais su si le train était plein ou à moitié plein, cela n'est pas entré du tout dans leur esprit. À ce moment, ils ont dit: On n'en veut pas parce qu'on ne veut pas payer en dehors de notre territoire, etc. C'est dans ce sens qu'on pense qu'un palier supérieur doit intervenir au niveau régional pour dire: Nous autres, on va faire faire cette immobilisation.

M. Rodrigue: Cela m'amène à vous demander une précision. Quand vous dites que l'ORT doit assumer le coût et la direction de l'ensemble du réseau, est-ce que vous voulez dire le réseau régional ou si vous étendez cela aux réseaux locaux de la CTL, de la CTRSM et de la CTCUM?

M. Pilote: Régional.

M. Senay: C'est le réseau régional.

M. Rodrigue: C'est le réseau régional. Donc, cela n'englobe pas les réseaux locaux. Très bien.

M. Pilote: Non.

M. Senay: Non.

M. Rodrigue: C'est une précision qui est fort importante. À la lecture de votre mémoire tout à l'heure, vous avez mentionné le rôle important qu'a joué le BTM autant pour le développement des infrastructures de transport en commun à Montréal que sur le plan international. Là-dessus, je voudrais vous dire qu'au niveau du ministère nous en sommes pleinement conscients et qu'il n'est certainement pas question de démembrer de quelque façon que ce soit le BTM. Notre intention, c'est de faire en sorte qu'il puisse s'intégrer à l'intérieur des organismes qui sont mis sur pied, quels qu'ils soient, qu'il puisse s'intégrer en bloc pour profiter justement de l'expertise qui s'est accumulée au fil des années dans ce bureau. Il est évident que des immobilisations de l'importance de celles que requerra le développement du transport en commun à Montréal, cela se planifie et cela se prépare un peu comme Hydro-Québec le fait pour ses barrages. Ce ne sont pas des choses qu'on peut réaliser à la dernière minute. Il y a un long travail de préparation et d'études à faire si on veut s'assurer de trouver à la fois les solutions les meilleures en termes d'efficacité et également les moins coûteuses. Si on a un exemple du contraire à donner pour justifier cela, c'est bien le Stade olympique de Montréal, qui a coûté les yeux de la tête et qui n'avait manifestement pas subi les étapes nécessaires de la planification et d'une conception qui auraient permis de contrôler les coûts. Je pense bien que le rôle du BTM n'est pas à démontrer, son utilité non plus. Le gouvernement compte sur l'expertise que possèdent les membres que vous représentez pour l'aider à développer un réseau qui va être efficace et en même temps le moins coûteux possible.

(15 h 45)

En terminant, ma dernière question porte sur le prolongement que vous aimeriez donner au rôle du BTM concernant la planification et la coordination des réseaux

routiers et de transport en commun, pour des raisons de coordination et de développement harmonieux, dites-vous. Pourriez-vous préciser un peu l'étendue que vous voudriez donner à cela? Jusqu'où vous iriez dans la planification et la coordination des réseaux routiers? Cela peut être de la très grande planification comme cela peut être de la petite planification au jour le jour. J'imagine qu'il ne s'agit pas de planifier les rues de Montréal, mais plutôt peut-être de donner une expertise ou des opinions éclairées sur les réseaux d'autoroutes projetés par rapport aux réseaux de transport en commun, par exemple. Est-ce cela que vous voulez dire? J'aimerais savoir jusqu'où vous comptez vous ingérer d'une certaine façon dans l'étude des réseaux routiers, parce qu'il y a d'autres organismes qui en font, soit au gouvernement ou dans les municipalités, de ces études.

M. Pilote: Écoutez, rapidement, on ne compte pas s'ingérer. On dit qu'on pourrait aller jusque-là. Je ne sais pas si c'est original comme exemple, mais dans le système du réseau routier, c'est un groupe qui planifie les routes, disons, dans une ville comme Montréal et c'est un autre groupe qui planifie le transport en commun. Il me semble que si ce n'est pas relié sous une même autorité, il va y avoir des conflits de développement. On dit conflits de développement, et quand on a dit cela, on a fait la preuve que cela a pu exister aussi à Montréal.

Quand on vous parle de planifier le réseau routier en même temps que celui du transport en commun, c'est effectivement pour peut-être être capable d'en privilégier un. Peut-être aussi au détriment un peu de l'autre, mais que l'un et l'autre ne soient pas développés en parallèle; je ne dis pas de façon inconsiderée, parce que ce n'est pas le cas, mais peut-être de façon un peu trop développée en ce qui concerne le transport routier par rapport au transport en commun.

C'est embêtant de vous dire jusqu'où on peut aller dans ce domaine. Je pense que la phrase en question, dit ce qu'elle veut dire.

M. Senay: En fait, l'ORT qu'on retrouve ici est un peu calqué sur celui de Paris où le ministère des Transports a mandaté l'ORT de planifier, de construire les lignes de métro, les réseaux d'autobus, le RER, et c'est le même schème qu'on vous présente ici. Depuis 1961, cela fonctionne très bien dans Paris et son environnement et on pense qu'ici cela peut fonctionner aussi.

M. Rodrigue: D'accord, M. le Président.

Le Président (M. Boucher): Merci. M. le député de Robert Baldwin.

M. O'Gallagher: Merci, M. le Président.

J'ai trois questions assez courtes à poser. Je voudrais d'abord remercier mes confrères ingénieurs de l'Ordre des ingénieurs du Québec et surtout du Syndicat professionnel des ingénieurs de la ville de Montréal et de la Communauté urbaine de Montréal pour avoir pris l'initiative de présenter ce rapport. Je trouve un peu regrettable que le ministère ne vous ait pas consultés à ce moment-ci.

M. Clair: ... aujourd'hui, M. le Président.

M. O'Gallagher: Je pense qu'on aurait peut-être profité de leur expertise avant cette date-ci. Vous avez énuméré un peu le curriculum vitae de votre collectivité. On constate que vous êtes des experts en transport, que vous apportez votre expertise hors du Québec, au plan national comme international, et je trouve cela extraordinaire. Il y a là un talent extraordinaire qu'on devrait utiliser, puis je recommande fortement que le ministère vous écoute.

Hier, on a écouté un mémoire de Transport 2000 où on a mentionné quelques chiffres, faisant des comparaisons entre le transport en commun à Montréal, Toronto, Vancouver, etc. En particulier, on a mentionné l'utilisation des voies réservées où c'est possible d'augmenter la vitesse des autobus ou des tramways pour ainsi, baisser les coûts. On a mentionné un chiffre assez extraordinaire; je ne me rappelle pas le chiffre, mais il y a une différence très marquée entre les coûts d'exploitation du transport en commun à Montréal et celui de Toronto. Dans votre expertise, avez-vous fait des études comparatives entre ce qui se passe à Montréal et ce qui se passe ailleurs en Amérique du Nord? Est-ce qu'on peut prendre avantage de ces comparaisons?

M. Senay: Nécessairement, nous avons des ingénieurs qui sont demandés à des congrès, qui sont invités à être membres d'organismes comme APTA pour qu'ils puissent donner leurs connaissances à ce groupe. Durant ces réunions, ils se mettent au courant des facilités que les diverses villes mettent sur pied pour donner un meilleur rendement aux voyageurs. Pour nous, à Montréal, nous n'avons pas touché cette facette. On pense qu'on pourrait le faire, on a les hommes qu'il faut, on a des avant-projets, projets, etc. pour mettre en oeuvre une étude sur cet aspect.

M. O'Gallagher: Cela c'est bien beau, mais n'y a-t-il pas une manière de... Nous, de l'Opposition, sommes favorables à tout ce projet de transport régional à Montréal, c'est un projet de fond et c'est un projet de longue date. Mais, n'y a-t-il pas des moyens

dans l'immédiat d'amener des suggestions pour maximiser l'utilisation des facilités ou des installations qu'on a en main dans le moment? N'y a-t-il pas possibilité, en attendant d'avoir réglé nos problèmes financiers à travers la province, d'être capables de mettre des fonds dans ce beau projet, comme il a été mentionné aujourd'hui, d'augmenter l'utilisation d'abord par la population et deuxièmement de trouver des moyens de maximiser ou de rendre plus efficace le système qu'on a dans le moment. Je pense qu'il y a un devoir de votre part de rentabiliser le système qu'on a.

M. Senay: M. le Président, je pense que nous ne sommes pas habilités à donner notre avis sur les meilleurs moyens à utiliser dans le réseau de transport à Montréal pour avoir un meilleur rendement etc. Présentement, le gouvernement, a par ses subventions, par la carte CAM, etc. tout de même augmenté l'affluence des voyageurs. Il est à même de choisir dans les divers domaines les expériences qu'il peut mettre en train, qu'il peut mettre en mouvement pour optimiser son réseau. Ce n'était pas le but de notre rapport, heureusement.

M. O'Gallagher: Je prends l'occasion de suggérer fortement au ministre d'utiliser vos talents dans ce domaine et d'essayer de trouver des moyens à court terme d'améliorer le service et augmenter l'utilisation des transports publics à Montréal.

Ma deuxième question est à propos de vos commentaires aux pages 3 et 4. Vous n'avez pas lu au complet votre mémoire.

M. Senay: C'est un résumé.

M. O'Gallagher: Votre mémoire décrit un peu en détails les dépenses d'immobilisation. Vous suggérez que le gouvernement subventionne à 100% les immobilisations. Vous vous basez sur ce qui se passe ailleurs aux États-Unis où le fédéral subventionne à 80% dans quelques villes le transport en commun. Est-ce à Paris ou à Bruxelles?

M. Senay: À Bruxelles c'est 100%.

M. O'Gallagher: À Bruxelles, c'est à 100%. Dans votre expérience, est-ce qu'il y a d'autres endroits dans le monde où on fait la même chose?

M. Senay: Non, nous sommes confinés à quelques villes européennes et américaines dans les villes américaines c'est présentement 4 à 1. Donc, je pense que descendant en bas de 4, on a l'expérience, qu'en 1964, avec le Federal Act, le gouvernement central américain a voulu donner pour les municipalités 2 à 1, c'est-à-

dire 2 \$ pour chaque dollar d'immobilisation, et les villes américaines n'ont pas répondu à cette offre. On pense que lorsque le gouvernement fédéral s'est ravisé, il a augmenté, en 1973, cette part jusqu'à 4 à 1 et là, on a vu poindre plusieurs villes voulant obtenir ce programme. Nous nous disons que si le gouvernement offre seulement 60%, il est certain que les municipalités ne répondront pas à cette offre et donc, les immobilisations, les infrastructures demeureront stables pour fort longtemps.

M. O'Gallagher: Une dernière question. Dans vos conclusions, à la page 14, vous parlez de modifier les limites territoriales de l'ORT proposées par le gouvernement. Au paragraphe suivant, vous dites que le BTM pourra difficilement jouer son rôle puisque le développement même sur un territoire agrandi sera sérieusement menacé.

Pourriez-vous m'expliquer cela? Je comprends mal votre conclusion.

M. Pilote: Lorsqu'on parle de modifier les limites territoriales, c'est un peu une question mathématique. On trouve que cela charge beaucoup toute la composition de l'ORT. Cet agrandissement de surface, en dehors des commissions existantes et un peu plus, charge beaucoup l'ORT pour peut-être 4% à 5% de potentiel de passagers additionnels. C'est une opération mathématique.

M. Senay: Cette composition, dans le temps, elle est vraie. On acquiesce à cette proposition gouvernementale, mais peut-être faudrait-il aller par étapes et englober d'abord le CTL et les limites des trois commissions de transport, et ensuite, dans cinq ans ou dans quelques années, agrandir ce domaine comme on l'a fait à Montréal vis-à-vis de la CUM, on a agrandi et puis, après cela, l'expérience...

M. Pilote: Il y a des facteurs socio-économiques dont on ne connaît pas encore l'influence, par exemple le zonage agricole, etc. Est-ce que les banlieues vont continuer de se développer comme cela. C'est pourquoi on dit, pour le moment, que l'on devrait peut-être ramener cela, parce qu'il n'y a que 4% à 5%. Et si cela augmente dans ces territoires, on prendra l'ORT et on l'étendra. C'est ce que notre proposition veut dire.

M. O'Gallagher: C'est une suggestion très pratique. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Boucher): Merci, M. le député de Robert Baldwin.

M. le député de Saint-Laurent.

M. Leduc: À la lecture de votre rapport, est-ce que c'est une bonne analyse

de dire que le BTM, c'est utile, il ne faut pas le changer? Également, il faut peut-être ne rien changer. Vous dites: L'ORT, c'est peut-être utile, c'est peut-être inutile, cela va très bien. Les structures actuelles répondent à 96% des usagers. Est-ce que vous ne voulez pas nous dire que c'est un exercice inutile qu'on fait et que cela fonctionne très bien tel quel?

M. Senay: Pas du tout. On pense que la proposition gouvernementale a beaucoup d'intérêt pour nous puisqu'elle va ordonner d'une façon beaucoup plus parfaite les rapports qui fonctionnent déjà bien et les rapports entre les diverses commissions, les rapports aussi entre le BTM et les commissions de transport. Je pense que quand il y a une autorité intégrée, il est certain que cela va épargner énormément de voir paraître à tout instant des travaux qui se font à deux ou à trois endroits. Je pense que quand c'est centralisé, le groupe qui s'occupe de la planification, il y a un groupe, il n'y en a pas cinq et c'est bon pour tous les sujets. Et c'est pour cela qu'on dit que la proposition gouvernementale a son très bon côté.

M. Leduc: Mais vous reconnaissez que cela va très bien; on répond aux besoins des usagers.

M. Senay: Cela a été très bien parce qu'on était confiné sur le territoire de la CUM et si...

M. Leduc: 4%, cela ne vaut peut-être pas la peine.

M. Senay: Non, non. Parce que si on englobe les deux commissions, cela va quand même de 1980 à 1996.

M. Pilote: S'il reste 4%, c'est en dehors des commissions existantes.

M. Senay: Après, on fera un autre souffle en avant. On engloberait dans cinq ans peut-être d'autres secteurs, mais je pense que de centraliser dans une même source, cela va être bénéfique pour tout le monde parce qu'on ne dédoublera pas les services.
(16 heures)

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

M. Rodrigue: M. le Président, il me reste à remercier les représentants du Syndicat professionnel des ingénieurs de la

ville de Montréal et de la Communauté urbaine de Montréal - c'est quand même assez long - pour la contribution importante qu'ils ont apportée aux travaux de cette commission et à les assurer qu'ils auront sûrement un rôle important à jouer dans l'avenir pour le développement des transports en commun dans toute la région métropolitaine de Montréal.

M. Pilote: Merci beaucoup.

M. O'Gallagher: Je veux remercier ce groupe pour son initiative.

Le Président (M. Boucher): Alors, au nom de tous les membres de la commission, je remercie les représentants d'avoir présenté leur mémoire.

J'appelle maintenant le Syndicat des fonctionnaires municipaux de Montréal, représenté par M. Benoît Doyon, président, M. Serge LeBlanc, M. Gaston Leclerc et M. Claude Hétu. M. Doyon, à l'instar de ceux qui vous ont précédé, je vous demanderais d'essayer de résumer le plus rapidement possible votre mémoire et, par la suite, la période de questions pourra être plus longue.

Syndicat des fonctionnaires municipaux de Montréal

M. Doyon (Benoît): D'accord. M. le Président, M. le ministre, MM. de la commission, cela nous fait plaisir de venir vous présenter un mémoire qui va être assez court, parce qu'on l'a résumé et qui, peut-être, ne soulèvera pas beaucoup de débats. Je vous présente les gens qui sont avec moi. À ma gauche, Claude Hétu, permanent du Syndicat canadien de la fonction publique; à mon extrême droite, Roger Gauthier, délégué syndical du Bureau de transport métropolitain et à côté, ici, Serge LeBlanc qui est membre de notre exécutif syndical.

Je vous dis d'abord que le Syndicat des fonctionnaires municipaux de Montréal, affilié au SFCP, représente 6000 fonctionnaires oeuvrant pour la ville de Montréal et la Communauté urbaine de Montréal. Parmi ces fonctionnaires, nous en avons 175 au Bureau de transport métropolitain.

Comme première déclaration de principe, nous vous disons que nous sommes d'accord avec la philosophie générale du projet gouvernemental. Depuis le début de la commission parlementaire, nous avons entendu la communauté urbaine venir vous dire que le Bureau de transport métropolitain doit demeurer sous sa juridiction et elle a suggéré la création d'un ORT léger. La ville de Montréal, de son côté, s'oppose carrément au projet gouvernemental. Là, on tient à vous signaler que la communauté urbaine et la ville de Montréal, ce sont nos employeurs. Comme syndicat, j'aurais la tentation de

vous dire, tout comme mes patrons, de conserver le statu quo, de laisser le BTM à la CUM. Cela pourrait être tentant, parce que cela ne viendra pas créer de problèmes de relations de travail dont on veut vous parler ensuite. Cependant, ce n'est pas le mandat qu'on a en tant que porte-parole des employés du BTM.

Nous sommes conscients que les principaux intervenants de la région métropolitaine dans le domaine du transport n'ont pas été à même de régionaliser et de mieux coordonner leurs services en raison de préoccupations locales, en raison de conflits politiques locaux. Nous croyons qu'il y a une nécessité de planifier le développement du transport en commun et voilà pourquoi, quant à nous, nous sommes d'accord avec la philosophie générale du projet gouvernemental de créer un organisme régional qui va prendre en charge le développement du transport en commun et assurer un développement ordonné et logique.

Le gouvernement, à la page 19 de son document, affirme sa volonté de privilégier les transports en commun. Ceci est important et, à la suite de la question d'hier du député de Gouin, à savoir qui doit décider si on doit privilégier le transport routier ou le transport collectif, nous croyons que ce choix ne peut être laissé à des intérêts locaux, mais relève du large palier régional. De fait, selon nous, c'est un choix de société, dans une grande région, l'automobile ou le transport en commun. On trouve curieux, d'ailleurs, que des intervenants se préoccupent des coûts énormes des infrastructures en transport routier et en transport collectif et, en même temps, ne veulent pas qu'une coordination d'ensemble de notre société vienne s'assurer que le développement futur soit rationnel et, surtout, vienne éviter les gaspillages passés pour ne pas avoir su faire des choix précis d'aménagement de transport urbain.

Quant à nous, comme le gouvernement, nous croyons que de nombreuses études et expériences à travers le monde ont démontré que dans les grands centres urbains il faut donner priorité au transport en commun. Nous répétons que ce choix en est un de société régionale et ne peut être laissé aux intérêts particuliers des politiciens locaux. Notre syndicat ne fait que souhaiter l'unification des nombreux intervenants en transport afin que leur effort converge vers la réalisation de ce grand objectif de la régionalisation des transports.

Au sujet du financement, on vous dit brièvement que, s'il est vrai que le gouvernement contribue pour une part de plus en plus importante au transport collectif dans la région de Montréal, nous tenons à lui souligner cependant qu'il y va de l'intérêt de la collectivité québécoise que cette importante région continue d'être le reflet

du principal moteur économique du territoire québécois. De plus, parce qu'il est reconnu que le gouvernement puise à même cette région une partie importante de ses revenus, il est indéniable que l'activité de celle-ci doit être soutenue et dynamique et qu'il puisse satisfaire les attentes légitimes de ceux et celles qui la composent.

L'essentiel de notre mémoire traite de la page 49 de la proposition gouvernementale où il est dit que "le personnel de l'ORT serait constitué pour l'essentiel d'un regroupement des effectifs de deux organismes existants, le COTREM et le BTM." D'abord, je vous répète que, sur les 250 employés du Bureau de transport métropolitain, notre accréditation en couvre 175. Dans ce groupe, nous avons 25 personnes qui font des tâches de bureau ou de soutien administratif; nous en avons 150 qui exécutent des emplois techniques spécialisés tels que technologues, dessinateurs, assistants techniques, surveillants de travaux, etc. Au cours des années, ces employés du Bureau de transport métropolitain ont, par leur expertise, leur travail, leur compétence et leurs recherches, contribué à la formation du seul bureau au Québec spécialisé dans le transport urbain et ayant acquis une solide réputation internationale.

Nous sommes heureux que le ministère ait reconnu ces faits autant dans son document qu'ici à la commission parlementaire. Si on accepte le principe d'une structure régionale, cela soulève des problèmes concrets de relations de travail qu'on voudrait vous souligner. Il ne s'agit pas simplement d'affirmer, comme on le fait dans la proposition gouvernementale, qu'un transfert ou une fusion d'employés à l'intérieur d'une nouvelle structure soit assuré d'être un gage de succès et que rien n'entravera le fonctionnement du nouvel organisme. Sachez qu'un tel déplacement de salariés d'un employeur à un autre contribue largement à créer un climat d'insécurité qui, en étant presque constamment présent, est néfaste au déroulement de toute entreprise. Un tel contexte n'est sûrement pas de nature à favoriser la continuité et la progression des réalisations en matière de transport.

Il y a quatre formules pour réaliser l'objectif gouvernemental de regrouper des employés du COTREM et du BTM sous un même organisme. Je ne vous les expliquerai pas en détail. Je vais vous en donner seulement les grandes lignes pour vous expliquer plus en détail celles qu'on préconise. La première formule, c'est l'intégration générale des employés. La première façon, c'est d'intégrer tout simplement les employés. Toutes les expériences en relations de travail ont démontré que l'intégration massive d'employés chez un nouvel employeur ne peut

se faire sans difficultés majeures. De fait, une telle intégration vient remettre en cause les droits fondamentaux des employés concernés et entraîne des conflits de travail quasi inévitables et ce, malgré les dispositions du Code du travail. Nous voulons rappeler ici qu'en 1975 le gouvernement provincial avait entrepris une longue série de négociations pour intégrer des employés du Service des affaires sociales de la ville de Montréal. Notons qu'à cause des dispositions de notre convention collective le Syndicat des fonctionnaires municipaux de Montréal doit participer aux négociations avec le gouvernement provincial pour déterminer les nouvelles conditions de travail. Cela fait partie de notre convention. Cette clause est toujours là, d'ailleurs, et s'appliquerait dans une discussion avec le futur ORT.

L'expérience des négociations de 1975 a démontré les aspects insurmontables de transférabilité des employés de la ville ou de la communauté urbaine à un organisme gouvernemental ou paragouvernemental. Pourtant, tout était en place pour cette intégration et les séances de négociation, extrêmement coûteuses, longues et pénibles, ont illustré l'impossibilité de réaliser cette intégration. Devant les nombreux dangers d'une intégration générale des employés, nous demandons au gouvernement de l'écarter. Outre qu'elle nuira et retardera gravement l'élaboration de l'ensemble des projets prévus au livre blanc, cette intégration fera en sorte que l'organisme sera créé avec une forte partie d'employés qui auront subi des pertes irréparables de motivation au travail.

La deuxième formule - je vais être un peu plus court - est le contrat de services à prescription extinctive. C'est une autre façon d'intégrer des employés. Ce contrat de services professionnels serait conclu entre la communauté urbaine et l'ORT et contiendrait une prescription prévoyant l'extinction graduelle du BTM par une formule d'attrition. Je ne vous le lirai pas, parce qu'on a écrit beaucoup dans notre mémoire sur cet aspect. Je vais seulement vous dire qu'à la fin nous demandons au gouvernement, d'écarter aussi cette formule car elle va créer un climat d'insatisfaction au travail. Les facteurs de conditionnement des employés seront ébranlés. Les facteurs de motivation ne pourront d'aucune façon trouver terrain où germer. Vous savez que la motivation exerce une influence considérable sur le rendement du personnel et, par voie de conséquence, sur la qualité des services de n'importe quel organisme.

La troisième formule est le prêt de services avec formule d'attrition. C'est une autre possibilité qui a été étudiée. En quelques mots, la formule du prêt de services entraînerait l'abolition pure et simple du BTM. Les employés, cependant, demeureraient sous la juridiction de la

communauté urbaine, mais seraient prêtés à l'ORT pour poursuivre leur travail dans le même domaine. Par le procédé de l'attrition, cependant, les postes devenus vacants parmi les employés du BTM seraient comblés par des fonctionnaires de l'ORT, entraînant ainsi à moyen terme l'extinction graduelle des employés du BTM prêtés à l'ORT. Nous avons un groupe d'employés de notre syndicat qui vit présentement une telle formule, soit les infirmières auparavant de la division du nursing du Service des affaires sociales, maintenant prêtées aux départements de santé communautaire de quelques centres hospitaliers de la ville de Montréal. L'expérience vécue par toutes les parties, pas seulement le syndicat, est loin d'être satisfaisante et soulève une foule de problèmes quotidiens. On les explique un peu dans le mémoire. Même si le prêt de services garantit aux employés dans l'ensemble le maintien de leurs conditions de travail, il entraîne, cependant, un climat de travail sclérosé, démotivant et fataliste qui ne pourrait qu'engendrer, encore une fois, une atteinte à la qualité des services offerts à la population.

La solution que nous proposons est un contrat général de services. Face au désir exprimé dans la proposition gouvernementale, à savoir d'étendre l'organisation du transport en commun à Montréal sur une base régionale, nous sommes convaincus que la réussite d'une telle opération nécessite le maintien de l'expertise humaine du BTM qui pourrait exercer son activité en fonction de préoccupations régionales plus étendues. Pour ce faire, il nous apparaît essentiel, voire même évident, pour les motifs déjà mentionnés, que le personnel du BTM continue d'être des salariés de la Communauté urbaine de Montréal afin de favoriser une permanence qui permettrait de préserver la stabilité de la ressource humaine qui demeure, à notre avis, la seule garantie de réussite de la réforme proposée. Cela, en outre, éliminerait les perturbations inévitables résultant de l'intégration de groupes d'employés, exclurait les dédoublements et les périodes de transition interminables et, surtout, atténuerait le mécontentement légitime des individus, source de démotivation. Tout cela sans parler, comme nous l'avons déjà souligné, des pertes possibles de droits en matière d'ancienneté et des possibilités de mutation, de promotion, etc.

Pour atteindre l'objectif essentiel d'intégralité du BTM et du maintien du statut de ses salariés à l'égard de la communauté urbaine dans l'exercice de la réalisation des objectifs du transport régional à Montréal, nous proposons que soit conclu entre l'organisme régional de transport et la communauté urbaine un contrat général de services à l'égard du personnel du Bureau de

transport métropolitain. Le contrat général de services que nous proposons devrait s'apparenter à celui régissant un autre groupe de membres de notre syndicat, soit les fonctionnaires de la division de l'aide sociale du Service des affaires sociales de la ville de Montréal. Par un tel contrat liant la communauté urbaine et l'ORT, la communauté urbaine consentira, via ses fonctionnaires, à ce que le Bureau de transport métropolitain continue d'assumer sa vocation de planification, de développement et de construction de métro souterrain, de métro de surface et autres travaux connexes, mais cette fois à l'intérieur des politiques régionales déterminées par l'ORT. En contrepartie, l'ORT rembourserait à la Communauté urbaine de Montréal le coût de gestion du Bureau de transport métropolitain.

La solution que nous proposons offre les avantages suivants: la ressource humaine du BTM, qui a fait ses preuves, gardera son entité à l'avantage de l'ORT; le contrat général de services ne viendra d'aucune façon modifier le domaine des relations de travail et évitera toute perturbation pouvant affecter l'efficacité du Bureau de transport métropolitain; ce contrat évitera aussi tout le problème d'intégration des employés à l'égard des caisses de retraite et des déficits actuariels de ces caisses; en outre, ce contrat évitera de mettre en péril les droits acquis par les salariés de la communauté urbaine assignés au BTM, évitant ainsi un mécontentement compréhensible des individus et une démotivation; de plus, ce contrat général de services permettra à l'ORT d'avoir à sa disposition, dès la mise en place de la structure, un organisme expérimenté et tout à fait opérationnel en regard de la planification, du développement et de la construction des infrastructures de transport régional et évitera ainsi d'interminables périodes de rodage et de transition. Enfin, la solution proposée, qui assure l'intégralité de la ressource humaine du BTM, garantira la continuité nécessaire à sa réalisation.

(16 h 15)

En résumé, M. le Président, le Syndicat des fonctionnaires municipaux de Montréal est favorable à l'implantation de l'organisme régional de transport, mais il met le gouvernement en garde contre toute forme d'intégration qui brimerait les droits de nos membres oeuvrant au Bureau de transport métropolitain. Le passé étant garant de l'avenir, nous croyons que la solution proposée est la plus avantageuse, car elle éliminera un très grand nombre de problèmes administratifs tout en permettant au gouvernement de réaliser ses objectifs. Je vous remercie.

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

M. Clair: M. le Président, je serai très bref dans mon commentaire puisque, encore ici, mon adjoint parlementaire, le député de Vimont, se chargera des questions. Je voudrais simplement remercier le Syndicat des fonctionnaires municipaux de Montréal de s'être penché sur la proposition de réforme du transport en commun dans la région de Montréal et lui dire que je suis fort heureux de constater qu'il partage la vision gouvernementale, de façon générale, de l'avenir du transport en commun dans la région de Montréal. La seule chose que je regrette, c'est que mon collègue, le député de Laporte, qui est sûrement retenu ailleurs par d'autres obligations, n'ait quand même pas pu être présent pour vous entendre. Il aurait vu à quel point c'était faux, ce qu'il affirmait ce matin, soit que le ministre des Transports était le seul à défendre l'option que nous proposons. Je sais, comme je le disais, qu'il est sûrement retenu ailleurs par d'autres occupations et je ne lui en fais pas de reproche, mais j'aurais aimé ça qu'il soit ici, parce que je trouve que la façon dont vous avez verbalisé, en tout cas, votre point de vue sur l'avenir du transport en commun dans la région de Montréal est réellement une perspective valable. Je suis fort heureux de voir que nos points de vue coïncident sur cette question. Je vous remercie.

M. Rodrigue: M. le Président, je veux remercier, d'abord, les représentants du Syndicat des fonctionnaires municipaux de Montréal de leur présentation et, compte tenu des personnes qu'ils représentent ici, c'est-à-dire les techniciens et employés de bureau du BTM, j'aimerais peut-être leur donner les mêmes assurances que celles que nous avons données aux représentants de? ingénieurs tout à l'heure, à savoir que pour le gouvernement le BTM est appelé à jouer un rôle extrêmement important dans le développement des transports en commun dans la région de Montréal au cours des prochaines années.

Le problème que vous soulevez, finalement, est celui de la façon d'intégrer les employés dans une nouvelle structure, alors qu'actuellement ils relèvent de la Communauté urbaine de Montréal et qu'antérieurement, ils relevaient de la ville de Montréal. Ils sont passés à la Communauté urbaine de Montréal et là, aujourd'hui, on s'en va encore les déranger un peu et leur dire: Vous irez dans un autre organisme. Ils se demandent un peu ce qui va leur arriver.

J'ai eu personnellement l'occasion, à plusieurs reprises, en particulier dans le domaine des affaires sociales, de participer à des transferts de ce genre. De façon générale, je pense qu'on a réussi à trouver des solutions tout à fait satisfaisantes pour les salariés qui étaient en place. Certains ont

choisi de rester avec leur employeur actuel et, à ce moment-là, d'aller occuper d'autres fonctions, tandis que d'autres, qui faisaient partie d'un service transféré, ont tout simplement accepté d'aller travailler dans un nouvel organisme, sous une nouvelle juridiction.

Quoi qu'il en soit, il y a d'abord le Code du travail qui est très clair là-dessus et qui protège les droits des salariés concernés, c'est-à-dire leurs conditions de travail en particulier. Mais disons que je pense qu'on peut vous assurer qu'il sera possible d'aller au-delà de l'application des simples dispositions du Code du travail, du moins de ne pas attendre que les choses soient faites pour aviser tout le monde, et, s'il doit y avoir transfert, qu'il y aura des démarches qui s'entreprendront suffisamment à l'avance pour que vous ayez l'occasion de faire valoir les intérêts de ceux que vous représentez afin que personne ne soit brimé dans des transferts comme celui-là.

Vous avez examiné plusieurs formules. À un moment, vous dites: S'il devait y avoir une partie du personnel transféré et une autre partie qui serait du personnel embauché directement par l'ORT ça risque de créer des difficultés. J'ai quelques réserves là-dessus et je vous les exprime. On a l'exemple de la Société d'énergie de la Baie-James, qui a quand même réalisé des choses importantes au Québec au cours des dernières années, qui est exactement dans cette situation-là. Une partie du personnel est prêtée par Hydro-Québec, une autre a été non pas transférée, mais affectée par des bureaux privés aux travaux de la Société d'énergie de la Baie-James et finalement une autre est composée des employés de la société d'énergie. Finalement, tout ce monde-là finit par travailler harmonieusement.

D'ailleurs, mon attention a été attirée dans votre mémoire sur une citation que vous faites à page 16 d'un M. Ernest Dale qui aurait dit qu'administrer, c'est faire réaliser des choses par des personnes, "getting things done through other people". Cela veut dire que, finalement, au-delà des structures administratives qu'on peut mettre en place, ce qui fait que les gens vont travailler harmonieusement, c'est peut-être qu'ils partagent un intérêt commun dans le travail qu'ils sont appelés à faire. Ils y croient, ils sont motivés pour le faire et, finalement, c'est un moteur qui est probablement beaucoup plus fort que n'importe quel autre pour faire en sorte que les travaux effectués par ces personnes soient de qualité et qu'ils puissent se parachever dans des délais raisonnables. Alors, dans ce contexte, je voudrais vous donner l'assurance que, quelle que soit la formule utilisée, nous sommes intéressés à ce que votre syndicat participe à toutes les

démarches de cette activité de façon que personne ne soit brimé s'il devait y avoir transfert d'un organisme à l'autre.

Le Président (M. Dussault): M. Doyon.

M. Doyon (Benoît): Oui. J'aimerais peut-être signaler que la formule dont vous parlez, c'est la formule du prêt de services. Pour les gens qui le vivent - parce qu'il y en a qui le vivent dans notre syndicat - c'est très difficile, même pour les gestionnaires. Peut-être que sur un chantier de construction, c'est moins visible, mais à l'intérieur d'un bureau, cela peut être difficile, quand deux personnes travaillent côte à côte et surtout qu'elles n'ont pas le même horaire de travail, qu'elles n'ont pas les mêmes formules de congé de maladie, qu'elles n'ont pas la même convention collective, en somme, qu'elles n'ont pas de négociations qui se font en même temps, qu'elles n'ont pas d'employeurs qui décident en même temps comment ils vont appliquer leurs augmentations.

M. Rodrigue: Quand je vous ai parlé de la Société d'énergie de la Baie James, ce n'est pas nécessairement ceux qui sont sur les chantiers, en réalité, ceux-là étaient embauchés par la société; ce sont ceux qui étaient dans le bureau d'étude à Montréal. Alors, bien sûr que les difficultés que vous soulevez sont réelles et il y a une question d'harmonisation et je ne vois pas cela comme une difficulté très grave. En tout cas, j'aimerais que ceux que vous représentez soient rassurés quant à leur avenir à l'intérieur du BTM.

M. Doyon (Benoît): Parce que vous savez qu'il y a les conditions de travail, mais il y a aussi le climat de travail qui est très important pour les employés.

Le Président (M. Dussault): C'est terminé. Alors, M. le député de Jeanne-Mance.

M. Bissonnet: M. le Président, je voudrais, d'abord, souhaiter la bienvenue à mes ex-collègues. Pour les membres de la commission, j'ai été un directeur de ce syndicat, un représentant syndical de 1963 à 1965. C'est la deuxième fois que le Syndicat des fonctionnaires municipaux de Montréal soumet un mémoire à l'Assemblée nationale. Il l'a fait dans le cadre de la loi 46, pour protéger des employés d'ex-villes, qui n'étaient pas protégés par les droits acquis qu'ils avaient étant donné qu'il n'y avait pas eu de protocole d'entente signé entre les municipalités et la ville de Montréal. Cette fois, le syndicat, dans un mémoire, nous dit qu'il est favorable à un ORT, mais il a quand même conscience qu'il y a certaines

difficultés lorsqu'il y a des intégrations d'employés, que ce soit à un organisme ou à un autre. À la ville de Montréal, je pense que vous êtes rendus avec plusieurs de vos employés qui ont fusionné d'autres groupes, mais vous gardez le contrôle, en tant que syndicat, sur ces salariés.

Dans votre mémoire, vous dites à la page 9 qu'il vous apparaît "surprenant que la proposition gouvernementale n'ait pas davantage tenu compte de l'élément humain dans l'élaboration de la structure complexe et sophistiquée de l'organisme de transport régional." La première question que je voudrais vous poser: Pourriez-vous expliquer davantage comment vous est apparue, tel que vous le mentionnez dans votre mémoire, cette "structure complexe et sophistiquée"?

M. Doyon (Benoît): Je dois vous dire que parmi nos membres, quand ils ont appris, à la suite de la publication du livre blanc, qu'ils pourraient changer d'employeur tout d'un coup, il y a eu une réaction de recul et de crainte; c'est compréhensible. On dit dans notre mémoire qu'on n'a pas tenu compte suffisamment de l'élément humain. Tout cela est résumé dans un petit paragraphe. On dit: On va les mettre tous les deux sous le même chapeau, l'ORT, mais il n'y a aucun détail, aucune précision dans le mémoire du gouvernement. Alors, on a dit: On n'a pas tenu compte de l'élément humain, parce que le BTM n'est pas seulement formé de briques ou de bâtisses; ce sont d'abord ses employés qui font la force du BTM. Lorsqu'on dit qu'on va prendre le BTM et le mettre avec l'ORT, je pense qu'on devrait tenir compte de l'élément humain et s'assurer que cela est faisable et de quelle manière. Ce n'était pas dans le mémoire du gouvernement. On dit simplement: On fusionne le COTREM et le BTM, adienne que pourra. Alors, c'est pour cela qu'on met en garde le gouvernement; la façon dont cela sera fait, c'est extrêmement important. C'est important autant pour nous, les droits de nos membres, que pour l'avenir de l'ORT, parce que si les gens adhèrent à ce nouvel organisme de reculons - si vous me passez l'expression - je crois que cela ne l'aidera pas.

M. Bissonnet: Dans l'étude de votre conseil syndical - je présume que c'est le conseil syndical qui a étudié le livre blanc - pour en arriver aux conclusions relatives à la formation de l'ORT et aux conséquences que vous pouvez prévoir pour l'intégration de vos employés, en particulier ceux de la section du BTM, à cet organisme, si jamais il est consacré dans un projet de loi - vous parlez de vos inquiétudes, oui - est-ce qu'il y a eu de grandes discussions sur tout le projet du livre blanc qui a été présenté par le ministre au mois de juin?

M. Doyon (Benoît): D'abord, je dois vous dire que le mémoire qu'on vous soumet a été présenté non seulement à notre conseil syndical, mais à l'ensemble des membres du BTM qui l'ont approuvé, parce qu'un comité a été formé de gens du BTM pour la rédaction du mémoire et il a été ensuite approuvé par l'ensemble du BTM.

L'autre partie de votre question, c'était?

M. Bissonnet: Cela va. On avait étudié, en fait, toute la problématique du transport régional de la grande région de Montréal.

M. Doyon (Benoît): Nous, vous l'avez vu, on ne se prononce pas sur la représentation des élus. Il y a des aspects du mémoire sur lesquels on ne se prononce pas parce que l'on pense que, comme syndicat et comme employés du BTM, on n'a pas à se prononcer là-dessus. Chacun peut avoir ses idées personnelles, mais, comme groupe, on n'a pas à se prononcer là-dessus. On dit que, pour des raisons de coordination et de planification régionale, on est d'accord avec l'ORT. Mais je vous ai dit au début que nos employeurs, la communauté urbaine et la ville de Montréal, disent qu'ils n'en veulent pas. On dit: S'ils n'en veulent pas et si le gouvernement décide de ne pas avoir d'organisme régional, nous, on ne sera pas en désaccord, c'est certain, parce que l'on ne créera pas de problèmes de relations de travail. On va demeurer comme on est là, c'est-à-dire des employés de la CUM. À ce niveau-là, pour nous, il n'y a pas de problème, sauf que si on pense non pas strictement aux relations de travail, mais au développement du transport urbain il serait souhaitable qu'il y ait un organisme régional. Mais vous en déciderez.

M. Bissonnet: À titre de conclusion, si un jour cet organisme, cet ORT est formé, j'espère que cela ne prendra pas douze ans pour en arriver à une solution, comme la dernière fois où vous vous êtes présentés ici.

M. Doyon (Benoît): Je l'espère.

M. Bissonnet: Merci.

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

M. Clair: M. le Président, justement sur les dernières paroles de M. Doyon, je voudrais le féliciter, ainsi que les membres de son syndicat, les employés du BTM, d'avoir accepté de dépasser une vision à très court terme, strictement limitée au plan des relations de travail, et d'avoir envisagé l'ensemble de la problématique du transport en commun pour toute la région de Montréal, pour l'avenir du transport urbain. Je pense

que cela mérite d'être souligné.

Dans la société, si chacun se limitait toujours à ses propres intérêts à très court terme, on n'avancerait jamais; on passerait notre temps dans des chicanes de clocher et de chapelle. Alors, je crois que cela mérite d'être souligné, le fait que le Syndicat des fonctionnaires municipaux de Montréal ait dépassé cela. C'est remarquable et je pense que c'est de nature à faire avancer la réflexion sur le transport en commun dans l'ensemble de la région de Montréal. Je pense que cela est un acquis.

(16 h 30)

M. Doyon (Benoît): J'aimerais peut-être, si vous me permettez une seconde, vous dire quand même qu'il y a un climat d'incertitude qui règne actuellement chez les employés du BTM. Vous nous dites: Soyez assurés qu'on va le faire avec le plus grand respect des droits des employés. Je vous dis que, même si je répète cela aux employés du BTM, ils vont peut-être me dire: Cela en prendrait un peu plus pour qu'on soit rassurés. Voici ce que je pourrais demander. Après la commission parlementaire, il va y avoir normalement un projet de loi et cela va suivre son cours. Je rejoins peut-être M. Bissonnet. Il ne faudra pas que ce climat dure trop longtemps parce qu'il n'est pas bon pour les employés. S'il y avait moyen de donner d'autres garanties aux employés du BTM le plus tôt possible, cela aiderait.

M. Clair: Là-dessus, s'il n'en tenait qu'à ma conception personnelle de l'avenir du transport en commun pour la grande région de Montréal, je serais en mesure de donner toutes les garanties rapidement. Mais comme c'est un travail collectif qu'on essaie de faire en tenant compte des opinions d'une cinquantaine d'organismes qui viennent faire valoir leur point de vue, la politique étant l'art du possible, on va voir après la commission parlementaire jusqu'où on peut aller, ce qui fait le plus grand consensus, ce qui est tellement important que le gouvernement devrait forcer un peu la main aux intervenants. Une chose est certaine, je peux vous assurer que la formule que vous proposez du contrat général de services, c'est peut-être celle à retenir. Je l'ignore, je suis incapable aujourd'hui de vous donner une réponse définitive, mais une chose est certaine, c'est que notre objectif n'est absolument pas de démanteler le BTM. Nous sommes parfaitement conscients qu'il y a une dimension d'expertise très importante au BTM. Si pour des raisons d'intégration, on bousille le fonctionnement du BTM sur le plan des hommes et des femmes qui y travaillent, on ne sera pas plus avancés. On est parfaitement conscients de cela.

Quant à mettre fin au climat d'incertitude qui peut effectivement - je le comprends - être présent chez les employés

du BTM, ce n'est certainement pas dû à ma volonté de ralentir le déroulement des événements. Je vous remercie.

Une voix: Merci.

M. Bissonnet: M. le Président, en conclusion sur ce que le ministre a dit, de mon côté...

M. Rodrigue: Non, c'est le ministre qui conclut.

M. Bissonnet: Le ministre conclut, d'accord, mais je peux ajouter que je surveille avec intérêt ce dossier et que j'ai à coeur le sort de mes anciens collègues.

Le Président (M. Boucher): Au nom de tous les membres de la commission, je vous remercie pour la présentation de votre mémoire.

Ville de Châteauguay

J'appellerais maintenant la ville de Châteauguay, représentée par M. Serge Allen, M. Philippe Bonneau, maire, M. Fernand Gendron, ingénieur, et M. Pierre Monette. M. le maire, je présume que c'est vous qui allez présenter le mémoire.

M. Bonneau (Philippe): C'est exact.

Le Président (M. Boucher): À l'instar des autres, je vous demanderais aussi, pour avoir une période de questions assez détaillée, de bien vouloir résumer, parce que votre mémoire semble assez volumineux.

M. Bonneau: En fait, on va essayer d'être le plus bref possible, tout en étant aussi clair que possible également.

M. le Président, M. le ministre, MM. les députés, permettez-moi de saluer notre député de Châteauguay, M. Dussault. Il me fait plaisir d'être ici aujourd'hui pour faire valoir nos opinions actuelles sur le livre blanc sur le transport en commun.

Premièrement, j'aimerais vous dire que je suis également mandaté par le préfet de la MRC de Roussillon pour faire part de la résolution que vous avez déjà reçue, je présume, à savoir que la MRC de Roussillon, à une assemblée régulière, a indiqué par résolution que nous désirions avoir deux représentants au sein de l'ORT, pour la bonne et simple raison qu'il y a deux pôles tout à fait différents à l'intérieur de notre MRC, soit l'est du comté et l'ouest. Vous serez à même de constater la différence des intérêts lorsque deux représentants, un de Candiac et un de Saint-Constant, vous présenteront ce soir leur point de vue sur le livre blanc. M. le préfet m'a également prié de vous faire remarquer qu'il y a à

l'intérieur du territoire de notre MRC, mais n'en faisant pas partie, le territoire de Kahnawake, que le gouvernement inclut ou exclut selon que cela fait l'affaire. Kahnawake ne fait pas partie de la MRC de Roussillon, mais, dans le livre blanc, elle fait partie du comité de transport local. Je me demande de quelle façon on obtiendrait sa participation financière, par exemple, à supposer qu'elle vienne siéger, et je me vois très mal desservir Kahnawake si personne ne paie pour ce territoire. C'est Châteauguay, par exemple, qui desservirait ce territoire, parce que c'est dans le couloir. Je ne crois pas que, comme maire, je serais justifié de taxer les contribuables de Châteauguay pour subventionner la municipalité de Kahnawake. Je ne sais pas si je dois dire municipalité; c'est peut-être un autre nom qu'on devrait employer, parce que c'est une juridiction bien particulière. Ma représentation quant à la MRC se termine là. Je ne sais pas si vous voulez que je procède immédiatement.

Le Président (M. Boucher): Allez-y, M. le maire.

M. Bonneau: Je commence à la page 4 en passant une réflexion sur le transport en commun que nous avons dans notre région pour les handicapés. Je dois dire que c'est grâce à la participation du milieu, parce que le milieu est impliqué, il a fait une étude, il a préparé le travail de façon à instaurer un service de transport pour les handicapés qui fonctionne d'une façon excellente. J'en suis moi-même très surpris parce qu'on pensait que financer un autobus, cela prendrait trois ans. À l'intérieur de la première année, le premier autobus a été payé et on a déjà un deuxième autobus en service qui dessert Châteauguay et Mercier, Léry n'ayant pas voulu participer.

Une étude faite à la fin de 1980 par la chambre de commerce locale montre que 80% de la population active de la région travaillent dans l'Ile de Montréal et qu'une grande majorité utilise les services de l'Ile de Montréal pour l'achat de ses biens de consommation.

Le transport en commun est plus qu'important pour la ville de Châteauguay, car, en plus de sa dépendance de la métropole, l'évolution de la crise économique actuelle conjuguée à la crise énergétique oblige les citoyens à rechercher des moyens économiques et efficaces pour se déplacer. Si ceux-ci ne trouvent pas ce qu'ils désirent, on pourrait assister à un exode de la population vers les grands centres urbains et, par conséquent, à une détérioration irrémédiable de la vie de notre municipalité.

Analyse de la proposition gouvernementale. La ville de Châteauguay marque une certaine réserve sur certains points concernant la représentation à

l'intérieur de l'organisme régional de transport, la délimitation territoriale du conseil local de transport, le financement des déficits en territoire D, la mesure de plafonnement des subventions, la tarification de la carte mensuelle et l'échéancier de la mise en oeuvre.

Actuellement, la ville de Châteauguay est desservie par la CTCUM par suite de l'acquisition, en 1980, de la compagnie Métropolitain provincial (1967) Inc. La CTCUM assure, à ce jour, à peu près le même service à caractère régional qu'en 1980 sur différents corridors, qui, en plus de desservir Châteauguay, permet le transport vers Montréal des citoyens d'autres municipalités. Le niveau de services offert semble satisfaisant pour les usagers, alors que les quelques problèmes qui existent relèvent de l'affectation des chauffeurs et du déplacement des garages locaux vers un garage unique. Encore une fois, dans notre mémoire, nous faisons la nomenclature des municipalités faisant partie de la MRC de Roussillon et vous aurez de la facilité à constater les divergences d'intérêts.

Le corridor Châteauguay-Beauharnois-Valleyfield. Depuis toujours, il existe un lien très étroit entre Valleyfield et Châteauguay, que ce soit, aujourd'hui, à cause de liens historiques (famille), de liens religieux (évêché), de liens juridiques (palais de justice), de liens éducationnels (cégep) - soit dit en passant, nous avons à Châteauguay 225 étudiants qui se rendent quotidiennement au cégep de Valleyfield - de liens gouvernementaux (régie des loyers); cette affirmation a été confirmée par la mise en place de circuits d'autobus qui permettaient, en plus, aux gens du territoire desservi d'accéder à la métropole.

Il est évident que la mise en place de structures enjambant le fleuve Saint-Laurent a favorisé le développement de la rive sud, et le pont Mercier est une raison du développement si rapide de la ville de Châteauguay et de ses environs. L'urbanisation et l'augmentation de la population ont engendré des problèmes de circulation qui sont une préoccupation constante des usagers de ce pont, comme en font foi les commentaires recueillis au cours de la soirée d'information sur la proposition gouvernementale tenue à Châteauguay le 8 septembre dernier.

La mise en valeur de la voie réservée pour le transport est une nécessité et le problème de la police sur cette route devrait être réglé dans le plus bref délai. Il y a en place une troisième voie prioritaire pour le transport en commun. Si nous trouvions une solution au problème complexe, j'en conviens, mais combien nécessaire de la présence policière sur ce chemin, ce serait une incitation pour la population de Châteauguay à se servir du transport en commun puisqu'il

y aurait un accès préférentiel pour les autobus sur le pont Mercier. Également, pour le retour en direction sud, le COTREM a présenté, il y a près de deux ans, une solution qui, à l'époque, était évaluée à 42 000 \$ d'investissement et qui permettrait d'éviter une dizaine de minutes d'attente pour le pont Mercier, parce qu'il y aurait un accès préférentiel, à ce moment, soit la rue Harley pour ceux qui connaissent l'endroit.

L'acquisition par la CTCUM du transporteur privé en 1980 et l'exploitation depuis ce temps du réseau par la commission de transport ont engendré des coûts à combler par les municipalités, dont la nature exacte n'a jamais été partie à la connaissance des municipalités concernées. Celles-ci ne savent pas à quoi s'en tenir à ce sujet; tout ce que nous savons, ce ne sont que des rumeurs.

À la page 12, au niveau régional, représentation au sein de l'ORT, Châteauguay se joint à la MRC de Roussillon pour demander deux représentants de la MRC de Roussillon au sein de l'ORT.

Le choix du transporteur. Étant donné que la proposition gouvernementale nous offre la possibilité de choisir notre transporteur parce que nous sommes situés à l'extérieur du territoire juridique des commissions de transport, nous croyons que le gouvernement du Québec devrait réglementer en ce qui concerne la nature des permis existants des différents transporteurs publics et privés pour éviter que les municipalités ne soient aux prises avec des problèmes de juridiction et de monopole.

De plus, nous suggérons qu'un amendement soit apporté à la Loi sur les cités et villes afin de favoriser l'octroi de contrat au meilleur soumissionnaire, répondant à diverses exigences, plutôt que de se baser seulement sur le critère du plus faible coût, ou le pouvoir de négocier une entente directement avec un transporteur public, tel que la CTCUM.

Nous suggérons aussi que le ministère des Transports assiste techniquement et financièrement les municipalités en vue de préparer analyse et étude afin de choisir la meilleure alternative et, par la suite, s'il y a lieu, préparer le cahier des charges.

La ville de Châteauguay demande, comme préliminaire à des discussions ultérieures, qu'on étudie comme point de chute sur l'île de Montréal la station de métro Lionel-Groulx pour les autobus en provenance de son territoire, ceci à cause de sa situation géographique dans le réseau souterrain et des facilités d'accès à partir du pont Mercier. Je veux apporter une petite correction ici. Par contre, aux heures de pointe, il serait absolument nécessaire de maintenir des autobus, des express possiblement, à partir du centre-ville. Il y a des voyages complets qui partent de Place

Desjardins ou de Place Ville-Marie et il serait nécessaire de maintenir ce service.

Pont Mercier. Depuis plusieurs années, le cas de la voie préférentielle d'accès au pont Mercier sur les deux rives du fleuve fait l'objet de diverses déclarations. L'absence d'une définition de juridiction policière et l'absence de rampes d'accès adéquates semblent être les obstacles à l'aménagement d'une telle voie, sur une rive comme sur l'autre.

La ville de Châteauguay prie fortement les autorités de trouver des solutions à ces problèmes et ceci, dans les plus brefs délais possible, surtout dans l'optique de favoriser de plus en plus le transport en commun dans ce secteur de la rive sud.

Les déficits actuels. La ville de Châteauguay, en accord avec un regroupement des municipalités desservies, demande au gouvernement du Québec d'absorber les déficits exigibles aux municipalités à la suite de l'acquisition de l'ancien transporteur et des déficits d'exploitation de la CTCUM ou, au plus, de négocier une note acceptable à toutes les parties.

(16 h 45)

Subventions, page 16: La ville de Châteauguay souhaite que le ministère des Transports maintienne sa politique actuelle en ce qui concerne les subventions au déficit du transport local, contrairement à la politique suggérée de plafonnement; ceci afin de tenir compte de la condition particulière des municipalités du secteur Châteauguay, principalement à cause de sa situation géographique et des situations économiques difficiles depuis quelques années.

Point de rabattement. Selon le modèle de transport que se donnera le CLT Châteauguay, il est possible d'envisager la mise en place d'un point de rabattement des autobus à Châteauguay. Ce point de rabattement peut s'avérer intéressant aussi pour les municipalités du territoire D qui peuvent considérer ce point comme le début de leurs services locaux, pour autant que des mécanismes soient prévus afin de faire une distribution équitable des frais. Nous croyons, en effet, que cette proposition doit être sérieusement étudiée et nous demandons de faire entreprendre les études nécessaires afin de déterminer la rentabilité d'un tel projet et d'en définir les caractéristiques.

Corridor Châteauguay-Beauharnois-Valleyfield. Nous avons signalé précédemment l'importance de ce corridor autant pour la population de Châteauguay que pour les municipalités riveraines de ce corridor. Nous croyons qu'une des solutions à envisager face à ce problème particulier est de permettre aux gens de ce corridor situé en territoire D une intégration tarifaire. Cette intégration tarifaire doit comprendre tout ce qui s'y rattache, tel que la participation

gouvernementale sous forme de subventions.

MRC de Roussillon. Nous avons déjà proposé au sein de la MRC de Roussillon la formation de deux CLT, mais nous sommes conscients de l'importance de relier ces deux territoires, ne serait-ce qu'à cause de l'établissement prochain d'un centre hospitalier sur le territoire de la ville de Châteauguay. Il nous est difficile à ce stade de définir un mode de liaison étant donné l'absence d'information concernant la venue plus ou moins éloignée de l'autoroute 30 ou de la voie de contournement de Kahnawake et aussi de l'ignorance du mode et du type de transport en commun que se donneront ces deux conseils locaux de transport. Nous n'avons point besoin de rappeler que la construction de l'autoroute 30 est primordiale pour favoriser le transport en commun sur le territoire de la MRC de Roussillon puisqu'elle favorisera un lien rapide entre les deux secteurs.

Mise en oeuvre. Nous souhaitons qu'un calendrier précis et complet de la mise en oeuvre soit établi et connu du public, tout en tenant compte de délais suffisants pour permettre conjointement au ministère des Transports et aux municipalités de compléter leurs analyses et études. Ce calendrier devrait laisser suffisamment de temps pour permettre la mise en place des structures.

On se posait une question, à savoir ce qu'était le transport régional et ce qu'était le transport local. Nous avons eu une définition, et je tiens à le mentionner ici, du CÛTREM, disant que le transport tel qu'on le connaît actuellement, le service que l'on connaît actuellement à Châteauguay est considéré comme du transport régional. Je voulais qu'on soit tous sur la même longueur d'onde: quand on parle de transport régional, c'est le service que l'on connaît actuellement.

Conclusion. Nous ne chercherons pas à faire un résumé de notre mémoire, mais nous voulons souligner qu'un bon système de transport en commun intégré est prioritaire pour la ville de Châteauguay, autant à l'intérieur de son territoire que vers l'île de Montréal et Valleyfield. Le gouvernement du Québec devra aider techniquement et financièrement les municipalités dans la recherche et l'analyse des différentes solutions et alternatives qui s'offrent à la ville de Châteauguay. Par exemple, en ce qui concerne le choix du transporteur, le point de chute à Montréal et surtout le point de rabattement unique à Châteauguay. Ces demandes sont faites dans le désir de rechercher la meilleure solution aux problèmes de transport en commun dans la région de Montréal et de donner à nos citoyens une alternative valable pour leurs déplacements sans pour cela venir leur imposer un nouveau fardeau fiscal.

En terminant, nous aimerions signaler

que tous nos commentaires au cours de la présentation de ce mémoire sont faits dans le sens que la proposition gouvernementale constitue à ce jour une solution à ce problème et que nous nous réservons le droit d'analyser et de commenter la proposition finale. Je vous remercie, M. le Président et M. le ministre, pour nous avoir permis de faire valoir notre point de vue et nous espérons que le ministère apportera autant d'attention à notre mémoire que nous en avons apporté au livre blanc. Merci.

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

M. Clair: M. le Président, je voudrais remercier M. le maire de Châteauguay et les gens qui l'accompagnent de nous avoir fait connaître leur point de vue sur la proposition de réforme du transport en commun dans la région de Montréal. Je retiens deux grandes choses du mémoire qui nous est présenté par la ville de Châteauguay. En ce qui a trait aux grandes orientations, la ville de Châteauguay est d'accord avec la proposition gouvernementale moyennant un certain nombre de conditions sur lesquelles je reviendrai. D'une part, donc, un appui général avec réserve sur certains points, comme c'est tout à fait normal de le faire, et, d'autre part - c'est tout à l'honneur des gens qui sont devant nous - toute une série de recommandations ou de points assez techniques qui sont soulevés et qui démontrent à quel point la ville de Châteauguay a suivi ce dossier. Mon collègue, le député de Châteauguay, est également d'accord j'en suis sûr, puisque plusieurs des questions qui sont soulevées sont très pratiques quant à l'organisation et au fonctionnement du transport en commun.

Je n'entends donc pas, aujourd'hui, répondre point par point à chacun de ces problèmes ponctuels. On me signale, par exemple, qu'en ce qui concerne l'accès au pont Mercier le COTREM vient tout juste de terminer l'étude des accès privilégiés au pont Mercier. Ce serait possible, semble-t-il, sans trop de coûts, pour une approximation de 300 000 \$. On conclut, aussi, qu'il n'est pas souhaitable de faire les travaux d'un seul côté du pont. On connaît le problème que cela présente avec Kahnawake. On va donc essayer de continuer là-dessus. Je le donne simplement comme exemple pour montrer à quel point, M. le Président, ces gens-là connaissent bien leur dossier sur le plan technique. Le député de Laporte dit que les appuis sont rares, on vient d'en avoir trois, l'un après l'autre.

M. Bourbeau: J'ai dit que les gens du COTREM sont bons dans les études, M. le ministre, mais de là à passer aux actes, c'est autre chose.

M. Clair: C'est parce que les actes doivent passer par d'autres intervenants. La discussion est toute là. Il s'agit de savoir comment, comme les employés du BTM le traduisaient fort bien tantôt, on peut premièrement, avoir une perspective régionale; deuxièmement, avoir un environnement juridique qui s'assure qu'on est capable de traduire dans les faits ce qui serait souhaitable et ce qui est souhaité, d'ailleurs, par à peu près tout le monde.

M. le Président, j'aimerais revenir surtout sur une dimension. En dehors de l'île de Montréal, ce qui m'apparaît le plus fondamental, c'est la notion de conseils locaux de transport. Est-ce que je comprends bien qu'en ce qui concerne la MRC de Roussillon, à cause de la configuration des lieux, il y aurait lieu d'avoir deux conseils locaux de transport? Je veux être bien sûr de comprendre votre mémoire là-dessus, puisque vous faites référence à l'existence de deux conseils locaux de transport, mais nulle part, il n'est exprimé clairement que vous appuyez la formule, quitte à ce qu'elle soit plus précisée à l'occasion d'un avant-projet de loi, par exemple, ou de toute autre consultation ultérieure.

Ce matin, j'ai eu l'occasion d'entendre le président de l'Union des municipalités du Québec qui, à bon droit d'ailleurs, parce que c'est exact, a dit qu'on n'avait pas préparé notre projet de réforme avec l'Union des municipalités du Québec, mais davantage à partir de la connaissance qu'on avait de la réalité régionale, et des rencontres que nous avons eues depuis plusieurs années, par le biais du ministère ou du COTREM, avec les élus. Fondamentalement, est-ce qu'il vous apparaît que c'est une formule qui serait viable, celle d'une regroupement des municipalités? M. Des Marais, le président de la communauté urbaine, disait: On devrait utiliser seulement le découpage des MRC; un découpage, c'est assez. Quant à nous, cela nous apparaît difficile, comme à vous, de faire coïncider cela parfaitement avec les limites des MRC. Je vous pose la question, je vous donne le droit de parole: Est-ce que cela vous apparaît, tel que vous l'avez vu, une formule viable que celle des conseils locaux de transport?

M. Bonneau: En fait, si je comprends bien le livre blanc, le conseil local de transport, c'est pour le transport...

M. Clair: En dehors de l'île.

M. Bonneau: ... en dehors de l'île, mais est-ce qu'on est encore au niveau du transport régional?

M. Clair: Oui, oui.

M. Bonneau: C'est exact qu'il y a

certainement deux entités au sein de la MRC de Roussillon et, certainement, il faudrait deux CLT. D'ailleurs, les municipalités de Candiac, Laprairie, Delson, Saint-Constant, Sainte-Catherine sont du même avis et elles vont sûrement vous le dire ce soir.

M. Clair: Et toutes ces municipalités, avec deux conseils locaux de transport, selon vous, sont prêtes et désireuses de travailler ensemble à la solution des problèmes de transport en commun que vous connaissez dans votre région?

M. Bonneau: C'est exact.

M. Clair: Parfait. Cela me...

M. Bonneau: Cela a d'ailleurs été discuté au moins à trois ou quatre reprises au sein de la MRC.

M. Clair: Cela m'indique que nous sommes sur la bonne voie. D'autre part, M. le Président, en ce qui concerne la situation actuelle avec les quotes-parts de Métropolitain provincial que vous n'avez pas reçues, je pense qu'après deux ans d'exploitation les municipalités devraient être informées des quotes-parts qu'elles auront à défrayer. Je prends l'engagement - vous êtes le premier groupe à qui je le dis - d'écrire prochainement au président de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal, M. Hanigan - même si ce n'est qu'un vœu, une pression morale que je peux exercer sur la CTCUM - pour lui demander de faire connaître aux municipalités, dans les meilleurs délais, l'état de leurs quotes-parts. Je pense que vous avez raison de revendiquer. Je comprends qu'il vous soit difficile de prévoir l'avenir si vous ne connaissez pas ce qu'il en est.

Nous avons eu le même problème sur la rive sud, vous le connaissez, avec Métropolitain Sud. Je pense que c'est en voie de règlement. En ce qui concerne le réseau de Métropolitain provincial, nous trouverons sûrement une façon de régler le passé. Nous avons trouvé une façon sur la rive sud de Montréal; on en trouvera sûrement une pour la filiale de la CTCUM, Métropolitain provincial. Lorsque cela aura été réglé, si la MRC de Roussillon formait un conseil local de transport, est-ce que les municipalités seraient prêtes et désireuses de contribuer au financement du transport en commun, si elles étaient toutes incluses dans la zone C, à la condition que ce soit elles qui décident du niveau de services qu'elle sont prêtes à payer? Vous dites dans votre mémoire qu'actuellement vous ne voulez rien savoir des quotes-parts de la CTCUM parce que vous ne les connaissez pas et je comprends que vous soyez "insécures". Est-ce que vous passez-moi l'expression - lorsque la situation

aura été "clairée", sur une nouvelle base juridique, elles seraient prêtes à contribuer financièrement?

M. Bonneau: En fait, il est bien sûr qu'on préférerait ne pas y contribuer. Mais je pense qu'en toute équité on se doit de participer, d'une façon équitable, au coût du transport en commun que l'on voudra se donner dans l'avenir. La raison principale de cela est le fait que nous pourrions participer à l'élaboration et que nous pourrions exprimer nos besoins et en même temps dire ce dont on n'a pas besoin. C'est un peu ce qui fait qu'on conteste la facture du passé. On ne participait pas à la gérance. Pour ne citer qu'un exemple des problèmes que nous avons eus, il y a deux municipalités, Saint-Etienne et Saint-Louis-de-Gonzague, qui, par résolution en octobre 1980, ont demandé d'être exclues du transport en commun. Il s'agissait d'un bout de ligne, c'était déficitaire. Il y avait deux passagers de Saint-Louis. Il n'y en avait pas de Saint-Etienne. Elles sont toujours desservies. Cela ajoute au déficit à payer et je suis convaincu que ce ne sont pas elles qui paient la totalité du déficit de ce bout de ligne. Je pense que c'est inéquitable pour nous de payer pour quelque chose que nous ne voulions pas et que nous avons exprimé. C'est un exemple et il y en a d'autres.

M. Clair: Personnellement, je souhaite vivement que tout ce passé soit bientôt liquidé de la meilleure façon possible. Je vous demanderai de prendre en considération, quant aux décisions que vous aurez à prendre pour le paiement des quotes-parts déjà encourues, les deux choses suivantes. Premièrement, lorsque le gouvernement a agi dans ce cas, comme dans le cas de Métropolitain Sud, c'était dans un geste ponctuel visant à empêcher l'interruption du service. Cela aurait pu être mieux fait si le gouvernement avait eu plus de temps. D'autre part, prenez en considération le fait qu'on ne vous abandonne pas à votre sort. On veut, avec vous, trouver des solutions pour l'avenir qui permettent la représentation, le pouvoir décisionnel des élus en matière de transport en commun, donc, de mettre un terme au régime actuel le plus rapidement possible.
(17 heures)

M. Bonneau: Est-ce que je dois comprendre, M. le ministre, que sur réception de la facture on pourra communiquer avec vous et avoir des négociations ou une discussion?

M. Clair: J'ai l'impression, pour être franc, M. le maire, que le "pattern", ça vaut pour vous et ça vaut pour moi, parce que j'ai été autorisé par le Conseil des ministres, le Conseil du trésor à proposer une formule

de règlement qui a été acceptée par 82% des municipalités de la rive sud pour le réseau Métropolitain Sud. Je pense que j'aurais de la difficulté à convaincre le Conseil des ministres et le Conseil du trésor de faire accepter une proposition autre que celle qui a déjà été acceptée sur la rive sud et ailleurs. Si jamais j'en faisais une autre aux municipalités desservies par Métropolitain provincial, c'est évident que les municipalités de la rive sud desservies par Métro Sud reviendraient à la charge.

J'ai l'impression que le "pattern" est pas mal établi et je dois dire immédiatement, d'ailleurs, que le gouvernement paiera 100% du coût d'acquisition. Les municipalités se sont engagées à payer le déficit d'exploitation, parce que le service a quand même été rendu. En ce qui concerne Métropolitain provincial, déjà 75% du service de la dette du coût d'acquisition sont assurés par le gouvernement. Ce que j'attendrai quand vous recevrez la facture ce sera, j'imagine bien, une demande de passer de 75% à 100%. Si j'ai la demande, je la prendrai en sérieuse considération, mais je ne peux pas prendre d'engagement. Je ne connais pas les quotes-parts. Peut-être qu'on aura des surprises plus agréables que désagréables, on ne le sait pas.

M. Bonneau: Tout ce qu'on sait actuellement, c'est que pour 1981 la rumeur veut que ce soit 235 000 \$. Pour les deux mois et demi d'exploitation, du 18 octobre 1980 au 1er janvier 1981, c'était 47 000 \$ pour le sud-ouest. On parle toujours du secteur sud-ouest seulement. Pour cette année, on s'enlève vers 470 000 \$. Vous comprendrez pourquoi on conteste la validité de ces chiffres.

M. Clair: Comme je vous le disais tantôt, le pouvoir que j'ai, c'est un pouvoir moral et je vais demander à M. Hanigan de vous l'expédier aussi rapidement que possible. C'est la CTCUM qui prendra la décision, mais je vais faire des pressions dans ce sens-là.

Une dernière question. En ce qui concerne le choix du transporteur, mon idée n'est vraiment pas faite là-dessus. Il y a deux grandes possibilités pour le conseil local de transport, soit que la Commission des transports du Québec, après qu'un conseil local de transport a demandé à être desservi, tienne des audiences pour savoir quel transport peut offrir le meilleur coût et accorde un permis, soit qu'on opte pour un contrat de services avec un transporteur. Est-ce que je comprends bien votre mémoire qui dit, à la page 13, que ce que vous préféreriez, c'est que le conseil local de transport ait pleinement le pouvoir de faire un contrat de services avec soit un transporteur privé, soit un transporteur public

au meilleur coût?

M. Bonneau: Si je comprends bien, dans le livre blanc, on disait qu'on pouvait aller en soumissions, par exemple. S'il n'y a qu'un transporteur qui a un permis, si on va en soumissions et qu'il n'y en a qu'un qui peut soumissionner, ce ne sont plus des soumissions, parce que l'entrepreneur est gras dur, il va avoir un bon prix.

M. Clair: Vous voulez éviter la monopolisation.

M. Bonneau: Exactement. Si on est pour aller en soumissions, on veut qu'il puisse y avoir un choix, que ce ne soient pas des exclusivités ou un monopole.

M. Clair: Pour une fois, la concurrence viendrait peut-être de l'existence d'un service public par rapport à un service privé, parce que, si des transporteurs privés sont en concurrence avec un service public, ce sera peut-être simple.

M. Bonneau: Peut-être.

M. Clair: Je vais laisser la chance à mes collègues de parler. Si j'ai d'autres questions, je reviendrai à la fin. Je vous remercie.

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

M. Bourbeau: Il me fait plaisir de saluer nos amis de Châteauguay et, en particulier, M. le maire, que j'avais jadis la chance de rencontrer plus souvent qu'aujourd'hui. J'ai une question seulement, car mon collègue, de Nelligan aimerait aussi vous poser quelques questions.

Une observation, tout d'abord, au sujet de vos problèmes avec la CTCUM à obtenir des détails relatifs aux factures qu'on vous fait ou ne vous fait pas parvenir. Je pense que cela confirme encore une fois le problème dont on a parlé à quelques reprises, soit que les élus de la CUM ont un problème sérieux à obtenir le contrôle des dépenses de la CTCUM. Quand on pense aux coûts qui sont occasionnés aux contribuables de la CUM par le transport en commun et au fait - on l'a dit à plusieurs reprises depuis le début de cette commission - que le matériel roulant et les équipements de la CTCUM sont tellement importants que probablement les déficits viennent de là, et que les élus locaux n'ont pas la possibilité de mettre leur nez là-dedans pour voir s'il n'y aurait pas moyen de couper les dépenses de la CTCUM, on a un autre exemple du genre de démocratie ou d'absence de démocratie qui existe à la CTCUM. C'est un argument additionnel que le ministre voudra bien

mettre dans son dossier sur la CTCUM pour le convaincre de permettre aux élus de prendre le contrôle de cet organisme qui a échappé jusqu'à aujourd'hui au contrôle des élus.

Vous venez de faire allusion au fait que vous aimeriez voir une certaine concurrence lors de l'octroi de contrats entre les transporteurs privés et les transporteurs publics. Je pense que c'est également très sain, sauf qu'il faudrait s'assurer, M. le ministre, que, s'il y a un transporteur public qui soumissionne, ce ne soient pas les fonctionnaires en place qui fassent la soumission. J'ai vu des cas où une compagnie publique a soumissionné très en deçà de son coût dans le but d'obtenir un contrat et d'élargir davantage la machine et l'ampleur d'une commission de transport. Encore là, si vous faites confiance aux élus, on aura des soumissions qui seront correctes, mais si les transporteurs publics font des soumissions uniquement dans le but d'agrandir encore la machine administrative des commissions de transport, ce ne sera pas dans l'intérêt des contribuables de ces commissions.

Finalement, je voudrais simplement revenir sur un point. Vous avez fait part dans vos commentaires de la question du pont Mercier et du fait que vous souhaitez depuis un certain temps qu'il y ait une voie réservée, un peu comme celle qui existe sur le pont Champlain. Est-ce qu'il faut comprendre que les études se poursuivent au COTREM et que d'ici quelques années on pourra avoir des voies réservées sur le pont Mercier? J'espère que les études, un bon jour, vont se terminer et que le ministère, après s'être penché longuement sur le dossier, va tomber sur la solution à envisager.

Estimez-vous que ces voies réservées serviraient uniquement aux autobus ou si, comme vous y faites allusion à la page 19 de votre mémoire quand vous parlez de taxis collectifs, de covoiturage, etc., dans votre esprit, ces formes de transport paracollectif pourraient également jouir des voies privilégiées qu'il y a sur le pont Mercier ou sur les voies qui mènent au pont Mercier? Entendez-vous que ce soit restreint uniquement aux autobus?

M. Bonneau: On entendait le transport en commun et, par la suite, si cela s'avérait justifié, on pourrait l'étendre au transport collectif, si vous voulez. Mais, dans un premier temps, c'était uniquement le transport en commun.

M. Bourbeau: Quand vous dites transport en commun, vous voulez dire le transport collectif par autobus...

M. Bonneau: Oui.

M. Bourbeau: ... parce que le taxi collectif, c'est aussi un genre de transport en commun.

M. Bonneau: Nous pensons à l'autobus.

M. Bourbeau: D'accord. Alors, M. le Président, si vous n'avez pas d'objection, le député de Nelligan...

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

M. Lincoln: Merci, M. le Président. Je voulais poser quelques questions en rapport avec votre mémoire sur l'analyse de la proposition gouvernementale, aux pages 6, 7 et 8. Je sais que le ministre vous a questionné au sujet de vos remarques sur l'organisme régional de transport, mais je n'ai pas tout à fait saisi la conclusion à laquelle vous voulez arriver, si conclusion il y a. Vous semblez dire que les conseils locaux de transport dépassent, en fait, les frontières des MRC et que, pour cette raison même, on ne devrait pas mettre de limite à leurs représentations.

Pouvez-vous m'expliquer, par rapport aux recommandations spécifiques du livre blanc où il y a quatorze membres de la CUM et quatorze membres des MRC, ce que vous envisagez? Envisagez-vous un chiffre différent, une limite différente ou un chiffre ouvert? Comme le livre blanc, l'expliquait, si on ouvre cela, cela pourrait arriver à une centaine parce que, si vous faites valoir le point de vue d'une municipalité, toutes auront les mêmes raisons.

M. Bonneau: Ce que nous faisons valoir, c'est une représentation équitable. Si on veut que la région de Châteauguay soit représentée pour qu'elle fasse valoir ses problèmes, il faut aussi penser que la région Candiac-Laprairie-Delson-Saint-Constant, qui est aussi populeuse, puisse également faire des représentations dans le même sens pour ce secteur. Il y a deux pôles tout à fait différents avec des intérêts tout à fait différents. La preuve, par exemple, c'est qu'environ 90% de la population de Saint-Constant qui a à se transporter vers Montréal doivent passer par le pont Mercier, mais au fur et à mesure que vous vous éloignez du pont Mercier, la variante change. Par exemple, seulement à Delson, la municipalité voisine, vous êtes rendus à 70-30 utilisant le pont Mercier ou le pont Champlain. Vous arrivez à Candiac ou à Laprairie et c'est tout à fait l'inverse.

M. Lincoln: Mais vous avez déjà un conseil prévu de 31. Si, par exemple, on l'élargissait, sans doute que la CUM dirait: On est 14-14, on augmente. Est-ce qu'à un moment donné il n'y a pas de limite? Ne

pensez-vous pas que cela deviendrait trop bureaucratique, que cela ne fonctionnerait plus?

M. Bonneau: Je me risquerais à dire que des organisations comme la ville de Montréal ou la CUM, de par leur poids, au lieu de 14-14, pourraient peut-être avoir 12-12. Cela permettrait aux autres entités d'être représentées et cela maintiendrait le nombre de 31, si on désire le maintenir.

M. Lincoln: Concernant la carte mensuelle, je pense que c'est quelque chose de tout à fait pratique parce que beaucoup de gens se posent la même question. On fait des zones, nous sommes d'accord en principe que c'est tout à fait logique. Mais comment contrôle-t-on justement le trafic interzones, la carte, etc.? Si je vous ai compris, vous cherchez une carte globale qui permettrait à des gens de circuler entre toutes ces zones à certaines heures et vous dites: Excepté les heures de pointe. Comment identifiez-vous ce contrôle entre les heures de pointe et les autres heures?

M. Bonneau: La seule chose que j'ai mentionnée, c'est qu'aux heures de pointe nous désirions que l'autobus régional, au lieu de se rabattre à Lionel-Groulx, se rende au centre-ville qui est à peine à un ou deux kilomètres plus loin, soit à Place Desjardins ou à Place Ville-Marie. À la page 8, nous en faisons état.

M. Gendron (Femand): Si vous me le permettez, la question du contrôle est très difficile à établir. On a tenté de réfléchir à cet élément de contrôle. On s'est dit, dans le cadre du mémoire qu'on avait à faire, que ce n'était pas à nous de définir le contrôle. On pense qu'il existe des organismes, qui sont supérieurs et qui ont des éléments essentiels, qui peuvent définir le contrôle. Dans le cadre de la carte mensuelle ou de la carte à tarif réduit, il faut établir un mécanisme de contrôle. On laisse le soin au ministère de nous faire des suggestions à ce sujet.

M. Lincoln: Vous n'avez pas vous-mêmes de suggestions concrètes, sauf lancer l'idée.

M. Gendron (Fernand): On lance l'idée parce que c'est très difficile surtout lorsqu'on tient compte que Châteauguay est en bordure du territoire D, et qu'avec la proposition gouvernementale actuelle le territoire D n'est pas subventionné. Donc, c'est difficile pour nous d'identifier les gens qui, toujours selon la proposition gouvernementale, vont provenir du territoire D. Ils peuvent venir prendre l'autobus à Châteauguay qui est en territoire C et ils

peuvent se transporter. À ce moment-là, la municipalité doit participer au déficit, s'il y a lieu: Comment va-t-on le distribuer aux gens du territoire D? C'est un problème. C'est pour cela qu'on parle du territoire prioritaire de Châteauguay-Beauharnois-Valleyfield et qu'on demande qu'il ait une intégration tarifaire dans ce corridor de transport afin d'éviter que ce ne soit simplement la municipalité de Châteauguay qui assume ces coûts excédentaires, ce déficit.

(17 h 15)

M. Lincoln: Une dernière question. Je pense que, dans votre mémoire, vous avez dit: Nous sommes d'accord sur le principe même du livre blanc, mais on demande plus de temps pour une étude. On pense que le gouvernement devrait prendre plus de temps pour étudier toutes les modalités et toutes les techniques, entre autres un point capital, la question des contrôles et il y en a d'autres beaucoup plus importants. De votre point de vue, vous pensez à combien de temps? Qu'est-ce que vous avez en vue?

M. Bonneau: En fait, c'est beaucoup plus dans la mise en application qu'on prévoyait du temps.

M. Gendron (Fernand): Si vous le remarquez, à l'intérieur du mémoire - M. le maire l'a mentionné - on demande certaines études. Le délai, c'est le temps qu'on nous produise les études et le temps de les analyser pour se faire une idée du choix à faire au niveau du CLT, du choix à faire sur divers points qui ont été soulignés au cours du mémoire. Il y a aussi le temps physique de la mise en application. Peu importe la décision, il faut un certain temps pour la mettre en application. Donc, le délai dépend beaucoup plus du temps que les études prendront à se compléter que de dire que cela prendra deux ans, trois ans, quatre ans. Ce sera la volonté de la mise en application qui déterminera ce délai.

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

M. Dussault: Merci, M. le Président. Je voudrais d'abord souhaiter la bienvenue à Québec à nos visiteurs de Châteauguay. J'espère que leur séjour leur sera agréable. Je constate avec beaucoup de plaisir que les orientations de base de la position gouvernementale - j'allais dire patronale, c'est sans doute un relent de mon travail syndical - sont agréées par la ville de Châteauguay, ce qui facilite les choses maintenant puisque je pense qu'on pourra travailler très concrètement à chercher des solutions plus pratiques à certains problèmes.

C'est pour ça que je vais aborder des questions plus concrètes maintenant, soit la

question du tarif et la question des zones. Vous n'en parlez pas dans votre mémoire, sinon pour aborder la question de la carte mensuelle, donc par un biais qui ne touche pas le fond de la question. J'aimerais quand même savoir quel cheminement la ville de Châteauguay a fait à ce sujet-là. C'est quelque chose qui m'est particulier. Je ne suis jamais satisfait de ce que j'obtiens pour mon comté; alors, j'essaie toujours de travailler à obtenir davantage.

Personnellement, j'ai regardé très attentivement la question du tarif, la zone à laquelle appartiendrait la ville de Châteauguay. J'ai, d'ailleurs, parlé au ministre à ce sujet, il y a de cela plusieurs jours. J'ai encore fait des représentations cet après-midi dans ce sens-là juste devant la carte qui est derrière moi et j'aimerais connaître votre point de vue là-dessus. D'abord, est-ce que vous vous êtes attardés à regarder très concrètement le résultat que donnerait l'application de la politique dans Châteauguay?

On sait que Châteauguay serait traitée de deux façons. On a beaucoup parlé de la division d'un territoire de ville en deux pour ce qui est des zones. On vivrait ce problème, si j'ai bien saisi. On aurait un tarif qui, au total, pour ce qui est de la partie la plus proche de Montréal, voudrait dire 57 \$ par mois. J'aimerais que vous me disiez ce que vous pensez de cette approche sur le plan du tarif.

M. Bonneau: En fait, M. le Président, les données que nous avons pour étudier cet aspect de la question sont minimes. Par exemple, nous avons eu une rencontre avec la CTCUM et avec la CTL et tout cela semblait contradictoire, un peu flou. Ce n'était pas convaincant pour nous. On n'avait pas suffisamment d'information pour pouvoir se prononcer pour ou contre quelque chose ou pour faire des modifications ou des suggestions.

C'est un des aspects que nous aimerions étudier davantage, avec les données nécessaires. Vous comprendrez que la municipalité de Châteauguay, par exemple dans les deux derniers mois, s'est penchée sur le livre blanc de l'éducation parce que cela va également affecter les MRC. En plus, on travaille sur le programme d'assainissement qui nous apporte des problèmes de ce temps-ci. Il y a beaucoup de discussions, en plus de la vie courante de la municipalité. Nous avons aussi commencé l'étude du budget de 1983. Le temps et le personnel à notre disposition pour étudier plus à fond étant limités, nous n'avons pas pu, malheureusement, étudier cet aspect de la question qui est très intéressant, je dois l'admettre.

M. Dussault: J'aurais voulu en savoir

davantage. Sans doute qu'on retrouvera l'occasion d'en reparler, M. le maire. Sur cette question du tarif, est-ce que vous avez la conviction qu'un rabatement sur Lionel-Groulx plutôt qu'au centre-ville, mais au centre-ville pour les heures de pointe, si j'ai bien saisi ce que vous avez dit tout à l'heure, devrait normalement amener un rajustement de ce tarif, quand même, identifié dans le livre blanc? Il y a un rationnel sur le plan des tarifs, une interdépendance des sorts réservés à chacune des villes, à chacun des territoires, à chacune des zones dans cette politique. Est-ce que vous pensez qu'il faudra rajuster ce tarif identifié très formellement dans le livre blanc en fonction de ce que vous nous avez dit tout à l'heure?

M. Bonneau: En fait, si je me reporte en 1977, lors du rapport Jodoin, on parlait du rabatement au métro Angrignon et même la CTCUM avait admis que c'était pour rentabiliser la ligne Angrignon. De fait, si nous choisissons Lionel-Groulx - je fais une parenthèse - c'est à cause de la flexibilité que cela nous donne.

De plus, au lieu d'avoir sept feux de circulation et cinq arrêts à faire, nous n'avons que deux feux et aucun arrêt. En sortant de l'autoroute Ville-Marie, nous sommes rendus à la station Lionel-Groulx. De là, la population peut se diriger dans quatre directions sans avoir à transférer, alors que, si les usagers vont à Angrignon, ils doivent transférer à Lionel-Groulx. C'est une perte de temps et cela signifie une perte d'achalandage.

Ce que j'allais dire au préalable, c'est qu'en 1977 on avait dit que, si le rabatement se faisait à la station de métro Angrignon plutôt qu'à Berri-de-Montigny, cela signifiait à l'époque une réduction des coûts d'environ 0,42 \$ le billet, de chaque passage sur le billet unique. J'aimerais ajouter ici également que nous favorisons la carte mensuelle. Nous croyons que c'est une injustice qui nous a été faite depuis octobre 1980 de ne pas avoir permis que Châteauguay puisse profiter de la carte mensuelle. On achète un livret de 20 billets, actuellement, et c'est sans subvention. Nous ne contribuons pas moins que les gens de Saint-Hubert, par exemple, ou de Boucherville qui, eux, profitent de cette carte.

M. Dussault: Vous savez pourquoi, M. le maire. Le fonctionnement du service auquel nous avons droit suivait la loi qui a permis l'achat de Métropolitain provincial par la CTCUM. Le fonctionnement devait être celui qu'on connaissait auparavant, le même service, le même personnel, les mêmes conditions, en fait. C'est ce qui n'a pas permis qu'on nous donne satisfaction, mais on

se reprendra le plus tôt possible, je l'espère, à partir du moment où on embarquera dans le grand club de la région.

M. Bonneau: La réponse qu'on nous avait faite à l'époque, c'était un manque d'argent au ministère. Ce sont des intermédiaires qui nous avaient donné cette réponse.

M. Oussault: D'accord. Dans un autre ordre d'idées - on en a parlé tout à l'heure, c'est une allusion qui a, d'ailleurs, été faite par vous au début et, ensuite, par quelqu'un du côté de l'Opposition - relativement à la voie préférentielle au pont Mercier, particulièrement du côté sud, en direction de Montréal - vous le savez, je l'ai souvent répété dans le milieu et je n'ai pas été le seul, d'ailleurs - le problème et la solution tournaient autour du fait qu'on avait besoin de la collaboration de la réserve indienne de Kahnawake et de la bande d'Indiens. Je pense que vous le savez vous-même puisque vous avez tenté, en rencontrant les Indiens de Kahnawake, d'avoir satisfaction. Pourriez-vous nous dire si les pourparlers que vous avez eus avec ces gens vous permettent d'espérer que la solution soit pour demain ou si on risque d'attendre encore un bout de temps?

M. Bonneau: Premièrement, quand j'en ai discuté avec les Amérindiens, ce n'était pas le même chef de police, ce n'était pas le même chef de bande, non plus; c'était M. Delisle qui était là. À l'époque, je sondais le terrain parce que vous m'aviez demandé, justement, de sonder les possibilités. On nous avait dit qu'on envisageait cela d'un bon oeil, à l'époque. Qu'en serait-il aujourd'hui? Je ne le sais pas. Tout ce que je sais, c'est que cela prend une solution. On n'est pas au tiers-monde, que je sache, on n'est pas dans un secteur qui devrait s'appeler défavorisé. Si c'est le cas, au point de vue industriel, il faudrait nous le faire savoir pour qu'on ait des subventions additionnelles. La population de Châteauguay jusqu'à Valleyfield, en fait, Huntingdon et tout le secteur, je pense qu'elle est en droit de demander qu'il y ait un service policier sur les routes provinciales, que ce soit en territoire indien ou autre. Il y a sûrement une solution au problème. Le territoire indien est de juridiction fédérale. Si c'est le fédéral qui doit fournir le service de police, qu'il le fournisse, mais je crois que la population de Châteauguay est en droit de s'attendre à une solution et il ne faudrait pas remettre cela aux calendes grecques. Je pense que c'est urgent et je sais que vous êtes aussi intéressés que moi à ce que la solution se fasse sentir dans les plus brefs délais. C'est dans l'intérêt de tout le monde que cela se fasse.

M. Dussault: Autrement dit, nous sommes condamnés tous les deux, vous, comme représentant de Châteauguay, et moi comme représentant de l'ensemble du territoire du comté de Châteauguay, à vivre le même sentiment d'impuissance, c'est-à-dire que la solution dépend de quelqu'un d'autre et qu'on n'y peut rien.

Ceci dit, je voudrais aborder une troisième question, mais très brièvement. Cela va m'amener à anticiper un peu sur le mémoire des gens de Roussillon, Saint-Constant, Delson, etc. On sait qu'à Delson et à Saint-Constant, particulièrement - cela nous sera sans doute confirmé tout à l'heure - les résultats préliminaires du sondage fait particulièrement à Saint-Constant nous amènent à voir effectivement qu'il y a une très large portion des usagers qui se dirigent davantage vers l'ouest de Montréal que vers le centre-ville, ce qui nous amène nécessairement à chercher une solution du côté de l'ouest.

Tout à l'heure, on a identifié que le fonctionnement dorénavant, à partir du moment où on entrera dans le club, se fera à partir de deux entités, de deux comités locaux de transport. Ceci veut dire, à toutes fins utiles, qu'on rend étanches des fonctionnements, alors que, déjà, on peut identifier qu'il y a lieu de regarder si le problème de Saint-Constant et de Delson ne trouverait pas sa solution du côté de Châteauguay, pas nécessairement en se dirigeant vers Châteauguay parce qu'il y aurait là un grand détour, mais par rabattement sur le trajet de Châteauguay vers Montréal. Est-ce que déjà on a commencé à regarder cette solution, ou quelque chose qui irait dans ce sens? Est-ce qu'il n'y aurait pas lieu de penser d'une façon organique à une relation de fonctionnement entre la partie est et la partie ouest par le biais de la MRC, ce qu'on semble actuellement rejeter dès le départ?

M. Bonneau: En fait, personne, je crois, n'a dit actuellement que le CLT devait se répartir de Saint-Constant vers l'est et Châteauguay, Mercier, Léry vers l'ouest. Dans une discussion que nous avons eue aujourd'hui, à la suite du rapport, justement, de l'étude de la circulation-passagers, on s'est dit: Peut-être que Saint-Constant devrait faire partie du CLT Châteauguay. En tout cas, toutes les solutions sont à discuter. C'est à voir. Bien sûr, l'ensemble des municipalités de la section est et l'ensemble des municipalités de la section ouest ne peuvent pas être dans le même CLT, mais où est la ligne de démarcation? Cela est très discutable.

M. Dussault: Cela me rassure. Enfin, je n'avais pas d'inquiétude, mais je voulais être

sûr qu'organiquement on ne se coupait pas de cette idée que cela puisse fonctionner ensemble. Je vous remercie, M. le maire. J'ai pris beaucoup de temps, mais je pense que ce sont des choses qu'il fallait clarifier. Merci, M. le Président.

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

M. Leduc (Germain): Ma question était, justement, que je voulais savoir si vous aviez eu des rencontres avec les autorités de Kahnawake et ce que cela avait donné. Quel est l'élément de solution avec Kahnawake?

M. Bonneau: Je crois que c'est très complexe et personnellement, quant aux discussions avec Kahnawake, je ne crois pas qu'il soit possible d'en venir à une solution à brève échéance. Je pense que si Kahnawake doit être dans le même CLT que nous, il faudrait s'assurer, peut-être par l'entremise du gouvernement fédéral ou du gouvernement provincial - je laisse à la discrétion et à la sagesse du gouvernement le soin de décider - qui va payer. Du moment que Kahnawake aura à payer, du moment que cela vient de ses fonds, il n'y a pas d'entente possible. C'est aussi simple que cela.
(17 h 30)

M. Clair: Sur cette question, M. le Président, je pense que le maire et le député de Châteauguay ont bien démontré qu'effectivement le même sentiment d'impuissance, jusqu'à un certain point, nous envahit, puisque nous ne pouvons pas imposer de solution du côté des Amérindiens. Nous sommes en territoire régi par la loi sur les Indiens. En cette matière, nos pouvoirs d'intervention sont limités et c'est sur cela, justement, que cela bloque, mais on ne désespère pas de finir par avoir un accord. Peut-être trouvera-t-on un moyen de relancer cela d'une autre façon. Y a-t-il d'autres questions?

Le Président (M. Boucher): Non.

M. Clair: Il ne me reste, M. le Président, qu'à remercier M. le maire de Châteauguay pour la présentation de son mémoire très concis sur des points précis, à le remercier également de l'appui général, avec réserve - c'est tout à fait légitime et normal - qu'il a donné à la proposition du gouvernement avec ses collègues. Je vous remercie.

M. Bonneau: Merci.

Le Président (M. Boucher): Au nom de tous les membres de la commission, je remercie M. le maire et ceux qui l'accompagnent pour la présentation du mémoire de la ville de Châteauguay.

J'appelle maintenant les villes de Beauharnois, Maple Grove, Melocheville, Saint-Timothée paroisse, Saint-Timothée village et Salaberry-de-Valleyfield, représentées par Mme Trépanier, mairesse de Valleyfield, et M. Claude E. Forget, que je voudrais saluer, en tant que président et au nom des membres de la commission comme ancien collègue de l'Assemblée nationale.

Municipalités de Beauharnois, Maple-Grove, Melocheville, Saint-Timothée village, Saint-Timothée paroisse et Salaberry-de-Valleyfield

Mme Trépanier (Marcelle): M. le Président, M. le ministre, Madame et MM. les membres de la commission élue permanente des transports, M. Laurent Lavigne, député de Beauharnois, les municipalités qui se présentent maintenant devant vous sont toutes des municipalités voisines situées au sud-ouest de la région métropolitaine de Montréal et toutes exclues du territoire que chapeautera le futur office régional de transport, soit celles de Beauharnois, Maple Grove, Melocheville, Saint-Timothée village, dont le maire est ici, M. Michel Lapierre, Saint-Timothée paroisse et Salaberry-de-Valleyfield.

Comme nous en sommes exclus, vous pouvez, à bon droit, vous demander pourquoi nous nous sommes donné la peine de comparaître devant vous. La raison en est bien simple. Même si la proposition gouvernementale visant à effectuer une réorganisation du transport en commun, y compris son financement, dans la région métropolitaine de Montréal, nous exclut formellement de son champ d'application, il n'en reste pas moins que nos intérêts et ceux de nos contribuables sont, de multiples manières, affectés par les orientations qui nous sont dessinées. Dans un premier temps, je crois que nous pouvons affirmer que l'ensemble de nos contribuables se réjouit de la perspective de ne pas avoir à assumer la responsabilité résiduelle sur le plan financier pour le transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal tant pour ce qui est du fonctionnement que du service de la dette. Étant donné le petit nombre de nos citoyens, toutes proportions gardées, qui utilise le transport en commun en direction du centre-ville de l'agglomération de Montréal, nous aurions beaucoup de mal à justifier à leurs yeux que leur soit imposée une telle responsabilité financière pour des services qui les touchent de si loin et qui affectent un si petit nombre d'entre eux.

À cet égard, quoique la proposition nous satisfasse, elle ne nous rassure pas entièrement, malgré tout, pour ce qui est de l'avenir. En effet, l'expérience passée nous inquiète en regard de cette question. On se souviendra que, historiquement, les problèmes

financiers aigus du transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal n'ont jamais été réglés, sauf par un élargissement de l'assiette fiscale destiné à assumer le fardeau du déficit en perpétuelle croissance. Ce qui s'est déjà passé à deux reprises pourrait bien se passer encore et nous voudrions, en conséquence, que cette perspective soit écartée le plus formellement possible.

Par exemple, nous voudrions que la loi mettant sur pied cet office régional de transport prévoie qu'à l'avenir aucun élargissement de territoire ne sera décrété sans qu'au préalable chaque municipalité dont le territoire est visé par un tel élargissement n'en ait accepté le principe par voie de référendum municipal. Nous voudrions également qu'il soit précisé, noir sur blanc, que, si jamais un tel élargissement était décrété par une modification à la loi, il est bien entendu qu'un tel élargissement n'interviendrait que pour l'avenir, dans le sens où les dettes accumulées antérieurement à cet élargissement continueraient d'être réparties entre les seules municipalités faisant partie du territoire original.

Si nos contribuables, eu égard à ce qui précède, ont raison de se réjouir de notre exclusion du territoire de l'ORT, il en va différemment pour ceux de nos résidents qui utilisent le transport en commun vers le centre-ville de Montréal. Pour eux, la proposition gouvernementale constituera une décision difficile à accepter. En effet, la proposition les pénalise de multiples manières. D'une part, la nouvelle tarification selon la distance aurait de toute manière, que nous soyons inclus ou non, un effet prévisible sur les tarifs passagers qui seraient pratiqués pour notre liaison avec le centre-ville de Montréal. D'autre part, l'arrêt de toute subvention provenant du gouvernement du Québec aggrave encore pour ces personnes l'impact de la proposition.

Enfin, considérant le type de service assuré jusqu'à maintenant, notre région ne peut escompter bénéficier que très faiblement de la proposition d'intégration tarifaire, si même il est vrai qu'elle puisse en profiter du tout. Pour plusieurs familles, la proposition gouvernementale, si elle est adoptée telle quelle, entraînera presque nécessairement une décision de se relocaliser. Il semble, en effet, que l'augmentation à laquelle il faut se préparer pour les liaisons avec le centre métropolitain soit de l'ordre de 300% pour ce qui est des tarifs passagers. Le moins que l'on puisse dire à ce sujet, sans faire aucune démagogie, c'est qu'il nous semble nécessaire de prévoir - je dis bien prévoir - une période de transition suffisamment longue pour permettre aux individus et aux familles de prendre, sans pertes excessives, des décisions qui s'imposent dans les nouvelles circonstances.

À l'époque que nous traversons, les décisions de vendre une maison ou d'en acheter une autre, ou encore de changer d'emploi, ne sont pas des plus faciles à prendre et, bien sûr, à exécuter. Il ne nous semble exister aucune urgence qui justifierait de prendre, pour ainsi dire, les gens à la gorge à l'intérieur de quelques semaines. Cependant, la disparition de toute subvention provinciale pour le transport en commun dans nos régions aura aussi des implications pour les mouvements à l'intérieur même de notre région. Cette dernière est dotée d'un cégep et d'un centre hospitalier de soins spécialisés qui, tous deux, supposent une bonne accessibilité pour tous les citoyens, mais en particulier pour ceux jouissant de faibles revenus auxquels il faut compter, bien sûr, les étudiants de tous âges, les personnes âgées et les assistés sociaux.

À cet égard, permettez-moi de souligner que l'axe Châteauguay-Valleyfield est plus qu'un lien vers Montréal. C'est aussi un lien intrarégional qui permet à nos citoyens de communiquer les uns avec les autres. La disparition de toute subvention gouvernementale nous amène, à l'égard de ces services intrarégionaux, à nous poser la question: Que faire? Nous faudra-t-il créer de toutes pièces et subventionner pour notre région une commission de transport régionale Beauharnois-Salaberry? Le voudrions-nous? Le nouveau cadre légal le permettrait-il?

La nature des questions qui se posent à nous et le temps minimal nécessaire pour y trouver les réponses adéquates nous amènent ici, aussi, à invoquer la nécessité d'un délai, d'une période de transition suffisamment longue pour nous permettre de bien poser les problèmes et d'y trouver des solutions acceptables. Quel que soit le délai nécessaire, il dépasserait sûrement celui des quelques semaines à peine qui nous séparent du 31 décembre.

La proposition gouvernementale visant à la réorganisation de la gestion et du financement du transport en commun dans la région de Montréal n'est pas conçue en fonction des intérêts de la périphérie de Montréal, cela est bien évident. Cependant, est-il absolument nécessaire de nous rejeter, du moins de sembler nous rejeter dans les ténèbres extérieures? Notre région a été négligée depuis des années sur le plan de l'accessibilité et des infrastructures de transport. Soulignons que nous ne sommes pas encore reliés par l'autoroute au centre-ville de Montréal ni à la partie sud de la grande région métropolitaine. Il existe bien des projets, mais la volonté politique de les faire aboutir semble avoir fait constamment défaut. D'ailleurs, dans le contexte économique présent, il ne faut pas se faire d'illusions. J'entendais M. le ministre souligner, il y a quelques heures, au président de l'Union des municipalités, M.

Dufour, que présentement les efforts fiscaux du gouvernement se dirigeaient plutôt vers le transport en commun et les investissements en faveur de la construction des routes.

Plus généralement, nous insistons sur la nécessité de considérer la situation de notre région dans une perspective de développement équilibré, non seulement du noyau urbain que constitue et Montréal et ses environs immédiats, mais aussi de la périphérie à laquelle nous appartenons. Notre région n'est pas unique à se trouver dans cette espèce de "no man's land". Qu'il suffise de mentionner les autres villes de la périphérie, telles que Saint-Jean, Saint-Hyacinthe, Joliette et Saint-Jérôme. À ce sujet, nous attirons l'attention des membres de la commission permanente des transports sur cette partie de notre mémoire qui traite spécialement de cette question.

Très concrètement, ce que nous avons à l'esprit est ceci. La réorganisation du transport en commun dans la région de Montréal risque de nous faire perdre des citoyens au profit du centre. N'y a-t-il pas moyen pour le gouvernement du Québec d'envisager d'autres politiques qui, dans le même souffle, nous donneraient l'espoir d'en gagner? La proposition gouvernementale contient des dispositions spécifiques sur une contribution dite régionale, sur la contribution des non-usagers sur la tarification par zone. Sans aucunement nous opposer à l'esprit qui anime les concepteurs de cette proposition, nous croyons que les moyens pris pour le mettre en oeuvre sont souvent inefficaces ou arbitraires. Il nous semble que ce projet de réorganisation aura d'autant meilleures chances de réussir et de durer qu'il sera appliqué avec une certaine rigueur plutôt qu'avec des approximations. Les à-peu-près dans la répartition des coûts seront ressentis comme autant d'injustices. À nos yeux, la plus grossière injustice consiste à affubler de "régionaux" des prélèvements effectués à même les recettes du gouvernement du Québec, recettes elles-mêmes engendrées par des taxes ou des charges imposées à tous, uniformes dans tout le Québec. Après s'être vus couper des subventions au transport en commun, c'est le comble de demander à nos contribuables de payer désormais plus que leur part de la fiscalité provinciale pour se prêter à cette charade.

Enfin, soulignons qu'il existe une absence de symétrie frappante entre les structures envisagées et les pouvoirs qu'on propose de leur attribuer. En effet, d'une part, les structures décisionnelles de l'office régional de transport envisagées ne laissent aucune place aux municipalités de notre région. D'autre part, si une desserte vers nos régions continue à être assurée par une des commissions de transport fonctionnant sous l'égide de l'ORT, il est clair, d'après les

termes mêmes de la proposition, que c'est l'office régional de transport qui aurait le dernier mot dans la détermination des tarifs applicables à une telle desserte.

Est-il besoin de dire que nous ne pouvons accepter de nous voir dicter unilatéralement des tarifs pour desserte éventuelle fournie par les commissions de transport du territoire de l'ORT en fonction d'objectifs de financement qui sont les leurs et d'un calcul dont ils auront seuls le contrôle. À cet égard, la seule solution acceptable à nos yeux consiste à nous donner un droit d'appel des décisions de l'ORT devant la Commission des transports du Québec et de donner à cette dernière les pouvoirs appropriés pour lui permettre de trancher de tels litiges.

Je remercie, M. le Président, M. le ministre, madame et les membres de cette commission permanente de nous avoir entendus.
(17 h 45)

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

M. Clair: Ma première parole sera pour remercier le regroupement des municipalités en cause d'être venu s'adresser à la commission parlementaire.

Je commencerai mes remarques par la lecture d'une note que les gens du COTREM m'ont préparée. Je la lis telle quelle, cela n'engage personne, j'ignore même qui l'a préparée. Je sais que les gens du COTREM ont eu à travailler avec vous. On y lit simplement ceci: "Le mémoire ne semble pas refléter l'attitude d'ouverture manifestée par les municipalités lors des rencontres publiques et privées quant à une participation éventuelle à l'organisation et au financement du transport en commun. De fait, les municipalités du corridor Châteauguay-Valleyfield sont peut-être celles qui ont démontré le plus d'intérêt pour la cause du transport en commun. Ce mémoire constitue..." J'arrête là la citation. C'est pour dire que le ton du mémoire a un peu surpris les gens qui avaient eu l'occasion de travailler avec le regroupement des municipalités que vous représentez, Mme Trépanier.

Fondamentalement, après avoir lu attentivement votre mémoire - cela a été un de ceux sur lesquels je me suis penché avec attention, en particulier parce que je savais qu'il y avait eu beaucoup de travail de fait auparavant - je ne parvenais pas à faire le lien entre ce que mes gens me disaient et le contenu du mémoire. Je l'ai alors peut-être creusé un peu plus que d'autres. Il y a une ambiguïté que je ne suis pas parvenu à dissiper. C'est que dans un premier temps, vous êtes heureux d'être exclus de la zone C, donc de la zone subventionnable en matière de transport en commun. Vous faites

référence au fait que les subventions au transport en commun dans la zone C et le reste de l'agglomération vont continuer à être généreuses; c'est l'expression qui est employée. Donc, vous êtes heureux de ne pas avoir à contribuer financièrement, mais, par contre, vous ne voyez pas d'un bon oeil le fait que le gouvernement, quant à lui, envisage d'aller vers le transporteur privé avec tout ce que cela comporte. J'ai de la difficulté à faire le lien. On semble vouloir le service, mais ne pas vouloir payer.

Ma question est la suivante: D'où vient cette ambiguïté entre le rapport que j'ai des gens du ministère et du COTREM et ce qui est devant moi aujourd'hui comme contenu du mémoire? Pouvez-vous me dire ce qui explique cela?

Mme Trépanier: M. le ministre, en effet, les maires des municipalités du corridor concerné ont été fidèlement présents à toutes les réunions qui se sont tenues. Nous les avons suivies avec beaucoup d'intérêt. Notre inquiétude, ce sont les inconnues. De plus, les maires des municipalités concernées avaient beaucoup d'intérêt à suivre ces rencontres pour avoir toute l'information. Je voudrais féliciter l'équipe qui s'est rendue dans les différentes régions pour donner toute l'information. J'aimerais vous dire que nous suivions les renseignements qui nous étaient donnés à la suite de plusieurs questions. De là vient aussi l'opinion de l'équipe, à savoir qu'il y avait beaucoup d'intérêt de notre part. Nous avons eu, en approfondissant le livre blanc, beaucoup d'inquiétudes.

M. Clair: J'ai eu l'occasion d'en parler avec mon collègue, Laurent Lavigne, député de Beauharnois. Je vais vous dire que ce vers quoi on pensait que vous vous dirigiez, c'était vers une demande pour être inclus dans le territoire, subventionnable. J'ai eu l'occasion de dire, avant de vous recevoir, que les limites qui ont été retenues pour la proposition étaient basées sur la zone métropolitaine de recensement, parce qu'après avoir examiné plusieurs délimitations celle-ci nous paraissait la meilleure. De deux choses l'une, encore une fois, ou votre regroupement de municipalités et la vôtre, en particulier, désirent s'impliquer dans le transport en commun - bien sûr, c'est tout à fait légitime - en voulant connaître les factures de Métropolitain provincial et le régime proposé... Il me semble que, si on parvient à avoir une solution pour liquider le passé et le présent, la formule qu'on propose est de dire simplement: Les règles d'aide financière au transport en commun sont les mêmes pour tout le monde dans la grande région métropolitaine de Montréal. Il n'y a pas de discrimination qui est faite pour un groupe par rapport à un autre. À ce

moment, l'attente qu'on avait, c'était plutôt de se faire demander de vous inclure dans le territoire. Ce n'est pas cela du tout l'orientation. Pouvez-vous m'expliquer?

Mme Trépanier: Vous allez comprendre que nous avons d'autant plus d'appréhension que, comme mon collègue de Châteauguay, M. le maire Bonneau, nous savons que nous allons recevoir des factures de la CTCUM concernant des déficits. Nous ne connaissons pas encore la portée des déficits accumulés, mais nous avons énormément d'appréhension. Vous allez comprendre notre inquiétude, à savoir que si nous sommes intégrés, chapeautés par l'ORT, nous aimerions en savoir au préalable la portée financière. Il est toujours question de la capacité de payer des contribuables. Les maires des municipalités sont de plus en plus conscients de cette réalité que nous vivons, surtout au moment de la préparation des prévisions budgétaires.

M. Clair: Entendons-nous bien, le système actuel a fait en sorte que la CTCUM va devoir, tôt ou tard - et le plus tôt sera le mieux, j'ai eu l'occasion de le dire - envoyer l'état de comptes. Si on ne modifie pas ce système, pendant combien de temps cela va-t-il durer? La CTCUM va décider à votre place du niveau de services, de la tarification et, donc, de la facture qu'elle va vous envoyer, sans droit de parole.

Ce qu'on propose, c'est de modifier ce régime et dire qu'à compter du 1er janvier - c'est la date que nous proposons; peut-être que les événements nous forceront à la retarder d'un mois ou deux, je l'ignore - dorénavant, en dehors du territoire de la CTRSM, de la CTCUM et de la Commission de transport de Laval, plutôt que d'avoir une situation où les municipalités reçoivent des quotes-parts sans n'avoir rien à dire, rien à décider permettons aux municipalités qui partagent les mêmes corridors de transport de se regrouper, de déterminer elles-mêmes si, oui ou non, elles veulent du service, quel niveau de services elles désirent et, ainsi, de prévoir elles-mêmes les déficits qu'elles encourront. Dans la mesure où vous seriez inclus dans la zone C, par hypothèse, le gouvernement appliquerait les règles de subventions, d'aide financière prévues. Cela devient beaucoup plus aisé de faire le calcul de l'impact sur la taxe foncière. Parce que l'autre option, par rapport à notre proposition d'un conseil local de transport, c'est la situation actuelle, à moins que vous n'en ayez une autre à proposer.

Mme Trépanier: M. le Président, les questions que vous vous posez, nous nous les posons nous-mêmes. Voilà pourquoi nous demandons un délai raisonnable pour étudier, justement l'équilibre des coûts, pour savoir

exactement où nous allons. Vous allez nous comprendre certainement parce que présentement ce que le livre blanc apporte, c'est que nous ne pourrions pas bénéficier de subventions. Que les municipalités entre elles s'organisent pour se donner un service en constituant, par exemple, un conseil pour ce faire, c'est fort possible, c'est une solution. Encore là, il faut avoir le temps d'étudier quelles seraient la portée financière et les conséquences de cette organisation.

M. Clair: Je comprends, pour la dimension financière, que vous vouliez d'abord savoir c'est quoi la quote-part, que vous ayez le temps de mener des études sur combien cela pourra coûter pour tel niveau de services. Mais, le principe même de la constitution de conseils locaux de transport, est-ce que cela ne vous apparaît pas bon actuellement? J'ai trouvé deux possibilités; la première, c'est le statu quo, soit de choisir un gros organisme, capable de planifier, de tout faire si l'on veut, idéalement - du moins bien des gens pensent que la CTCUM elle-même se voit comme cela - et de dire à la CTCUM: Vous allez organiser ces municipalités autour de Montréal et puis vous leur enverrez la facture; quand elles chialeront, ne sera pas plus grave que cela. C'est une première solution, que nous rejetons.

L'autre possibilité - je n'en vois pas beaucoup d'autres - c'est sur le plan des principes, de regrouper les municipalités par corridors de transport et de leur donner un pouvoir décisionnel quant au niveau de services.

Si vous n'acceptez pas cela - c'est pour cela que je vous pose la question - c'est quoi votre solution? Je suis incapable d'en imaginer d'autres qui respectent les principes fondamentaux de l'autonomie locale, du "no taxation without representation" et de l'efficacité. S'il y a 30 municipalités traversées par un même corridor de transport, on ne peut pas avoir 30 commissions ou 30 organismes qui décident. Il faut regrouper les gens et qu'il y ait un mécanisme décisionnel, sans quoi la solution de rechange, c'est de donner pour un tiers chacun au gouvernement, à la CTCUM et à la CTRSM le pouvoir de décider à votre place. Je comprends vos réserves sur le plan financier et tout cela, mais sur la formule du conseil local de transport, si vous rejetez la proposition que nous faisons, quelle est la vôtre?

Mme Trépanier: M. le Président, M. le ministre nous suggère trois choix. J'entérine ce que vous apportez, que la capacité de payer des contribuables est très importante, mais il faut aussi assurer la qualité du service. À partir de ces différents facteurs, ce que nous demandons à la commission,

c'est un délai...

M. Clair: De combien de temps?

Mme Trépanier: ... plus de temps. Le temps d'étudier, vous savez ce que cela peut donner, et le temps de présenter les rapports, de consulter. Il faut consulter, parce que nous travaillons ensemble. Même si toutes les municipalités de la MRC-Beauharnois-Salaberry ne sont pas représentées ici, toutes ces municipalités sont concernées de près ou de loin. Il y a toujours le temps de la consultation. Mais chose certaine, au moins quelques mois, et même plus que quelques mois.

M. Clair: Est-ce que vous convenez avec moi que nous avons avantage à ce que ce délai soit le plus court possible parce qu'entre-temps le compteur, le "meter", comme on dit parfois, continue à tourner à la CTCUM? Il continue à tourner, le "meter", et la facture continue de s'accroître. Moi, j'ai, à ce point de vue, la conviction que le plus rapidement on pourra donner aux municipalités un pouvoir décisionnel quant au niveau de services qu'elles désirent, le plus rapidement elles seront en mesure de contrôler le déficit qui en résultera.

Mme Trépanier: Vous comprendrez, M. le Président, que nous ne connaissons pas l'importance de la facture. Est-ce que ce sera plus considérable ou moins considérable que l'alternative que nous pourrions suggérer? Il y a cela aussi.

M. Clair: Oui, cela, je le comprends.

Le Président (M. Boucher): M. le ministre, avant de passer à d'autres questions, est-ce que les membres de la commission, étant donné que nous sommes à l'heure de la suspension, sont d'accord pour continuer? (18 heures)

M. Bissonnet: Je proposerais de suspendre pour la simple considération que notre porte-parole officiel doit s'absenter immédiatement et il a des questions à poser à Mme la mairesse. Donc, je propose qu'on suspende nos travaux jusqu'à 20 heures.

M. Bourbeau: M. le Président, de toute façon, il reste tellement encore d'organismes à entendre que, même si on voulait essayer de finir à 19 heures ou 20 heures ou 21 heures, on en aurait sûrement jusqu'à minuit. Il reste au moins six ou sept organismes à entendre. Il serait donc illusoire de penser qu'en poussant encore une demi-heure, une heure ou deux heures, on pourrait finir à 20 heures ou à 21 heures. De toute façon, on en a jusqu'à minuit; alors, aussi bien prendre

le repas du soir et revenir à 20 heures.

M. Clair: Peut-être que si le député me permettait trois minutes pour terminer.

M. Bourbeau: Je n'ai pas d'objection, mais, si vous voulez, je reprendrai à 20 heures.

M. Clair: Oui, vous reprendrez lorsque vous reviendrez à 20 heures, cela va. Je reviens avec ma question principale. Quant à la dimension financière, on a parlé de la nature institutionnelle. En termes de principe, je comprends que vous vouliez savoir combien cela va coûter avant de vous impliquer, avant de répondre de façon définitive. Mais pour celui qui vous parle, c'est très important et je suis convaincu que c'est la même chose pour votre député qui me fait des représentations. Sur le principe, est-ce que - je comprends que vous réclamez le maintien du service et la justice pour vos usagers du transport en commun, ce que je partage complètement - les municipalités que vous représentez et la vôtre en particulier sont d'accord, oui ou non, pour une contribution financière au déficit inévitable, probablement, du transport en commun dans votre région? Est-ce que, oui ou non, les municipalités sont d'accord, en termes de principe?

Mme Trépanier: Maintenant, par principe, qu'est-ce que vous voulez dire exactement? Il faudrait comprendre ce que vous voulez dire par principe.

M. Clair: Ce que je veux dire, c'est qu'au niveau d'un principe des municipalités sont venues réclamer d'être impliquées dans le territoire C afin, disent-elles, d'être admissibles à des subventions du gouvernement pour pouvoir, elles aussi, participer financièrement aux coûts d'exploitation du transport en commun sur leur territoire. Dans le territoire D, la proposition, telle qu'elle est présentement, dit: On va tenter, vu que les municipalités ne veulent pas payer, de se tourner vers les transporteurs privés et de l'exploiter sur une base rentable. Si cela devait s'avérer non rentable, donc s'il était impossible d'aller vers des transporteurs privés, on se trouverait face à un cul-de-sac. Moi, je vous dire d'ores et déjà, Mme Trépanier, que le gouvernement n'acceptera pas de mettre sur pied un programme spécial d'aide financière au transport en commun pour Valleyfield. Je ne peux pas faire cela et j'imagine que ce n'est pas ce que vous me demandez. Alors, je me dis: De deux choses l'une, ou vous voulez être en dehors du territoire C, ne pas payer et que le gouvernement prenne tous les moyens possibles pour essayer d'avoir une alternative par des transporteurs privés, sur

une base de rentabilité, ou vous acceptez d'embarquer dans le territoire C; auquel cas, automatiquement vous devez accepter le principe de participer au déficit. Sans quoi, vous maintenez une situation d'ambiguité qui joue en défaveur de votre région.

Mme Trépanier: M. le Président, vous comprendrez qu'avant de m'exprimer sur une question de principe il me faut avoir beaucoup plus d'information sur le sujet. Toute la question, la problématique présente, c'est d'avoir du temps pour analyser les inconnues: si nous décidons de demander au gouvernement de nous intégrer dans la zone C, si c'est plus avantageux pour nous ou non, ou si nous préférons ne pas avoir de subvention et nous organiser au niveau des municipalités de la région, quitte à payer le déficit. Vous comprenez?

M. Clair: Je comprends. Il me semble que nos intérêts sont communs. Au fond, Mme Trépanier, le plus facile pour moi serait de vous répondre: Réfléchissez-y, ma foi, deux ans, trois ans. En attendant, c'est la CTCUM qui offre le service, qui envoie la quote-part. Le plus longtemps vous y penserez, le plus longtemps le problème durera. Je comprends que je subventionne vos revenus, mais je n'oublie pas que vous recevez des déficits. Je vais continuer à y penser, parce que j'ai l'impression que ce que vous demandez, c'est d'avoir du temps pour pouvoir continuer à payer aussi longtemps que vous y réfléchirez.

Mme Trépanier: M. le Président, M. le ministre, vous comprendrez que nous avons eu très peu de temps. Même si l'équipe de professionnels, les représentants du ministère sont venus nous donner beaucoup d'information, c'est un dossier très complexe. Vous allez le comprendre. Il faut nous donner du temps, sans que cela soit des années, au moins, quelques mois pour voir clair avant d'apporter notre opinion sur le sujet. Vous comprendrez que notre région est drôlement perturbée. Nous sommes isolés. Nous avons l'impression d'être oubliés.

M. Clair: Au contraire. On ne vous oublie pas. J'étais réceptif à des possibilités d'élargissement de la région pour l'inclure dans la zone C. Il y a toutes sortes de possibilités qui peuvent s'offrir. Ce que j'en conclus, pour terminer - parce que j'avais un consentement pour cinq minutes, je ne voudrais pas ambitionner - c'est que je vais demander à mes gens au COTREM de continuer d'être disponibles pour vous fournir toute l'information pertinente, afin de s'assurer que le plus rapidement possible on soit en mesure de s'arrimer. Je vous remercie, madame.

Mme Trépanier: Maintenant, vous permettez que M. Forget s'exprime sur le sujet.

M. Clair: Oui, j'oubliais.

M. Forget (Claude): M. le Président, le ministre, tout à l'heure, a parlé d'une ambiguité. Je pense qu'avant de considérer le problème de savoir si, dans la région, les municipalités sont intéressées ou disposées à mettre sur pied un conseil régional de transport, notre premier devoir devant la commission était de réagir à la proposition telle que formulée qui ne porte pas, bien sûr, sur le transport en commun dans la région de Valleyfield, mais sur le transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal.

À cet égard, il est exact qu'il y a une ambiguité, mais l'ambiguité n'est pas dans la position que nous adoptons. Elle est dans la proposition gouvernementale elle-même, dans le sens suivant: c'est que, d'une part, pour les municipalités qui sont situées dans la zone C, il y a une responsabilité résiduelle qui leur est dévolue vis-à-vis des déficits du réseau de transport en commun, et, d'autre part, elles bénéficient de subventions pour le fonctionnement de ces réseaux. Chaque municipalité doit donc peser, les uns vis-à-vis des autres, les avantages et les désavantages. Vous nous demandez, à ce moment-ci, de prendre une position de principe, comme si on avait dans les plateaux de la balance les éléments nécessaires pour en arriver à un jugement, alors qu'ils sont manifestement absents.

Même pour les services passés, ce qui est remarquable, les municipalités de la région cherchent depuis des années, tous les ans, au moment de la préparation de leur budget, à savoir combien il leur en coûtera pour le déficit déjà encouru par la CTCUM pour les desservir, ce qu'elles sont incapables d'obtenir. Alors, à plus forte raison, si on leur demande de se prononcer pour peser les avantages et les désavantages pour l'avenir, elles sont dans une situation d'incertitude, d'ignorance encore bien plus grande ceci rend notre position extrêmement difficile, ambiguë, puisqu'il faut faire des suppositions quant à l'avenir pour trancher le dilemme. Les suppositions quant à l'avenir que l'on a faites dans le mémoire sont dans un sens très claires pour nous amener à conclure qu'il vaut mieux être exclu de la région parce que les désavantages d'en faire partie nous paraissent plus grands que les avantages. Autrement dit, le déficit anticipé du transport en commun dans la grande région de Montréal et ses retombées sur les municipalités des zones A, B et C représenteront des coûts bien supérieurs aux avantages que les résidents de la région de Valleyfield, en particulier, retireraient à titre

d'usagers du transport en commun subventionné.

La conclusion qui s'en dégage, c'est donc qu'il faut se féliciter d'en être exclus, parce qu'on évite une responsabilité résiduelle pour un déficit que la proposition gouvernementale sous-évalue considérablement à nos yeux. Pourquoi cette affirmation? Elle est simplement tirée de ce que l'on observe pour le passé. Depuis sept ans, les coûts du transport en commun dans la grande région métropolitaine de Montréal s'accroissent de 20%. Magiquement, à partir de 1982 ou 1983, ils sont censés être réduits à un rythme de 10%. Or, il n'y a rien dans la proposition et rien dans le reste de ce qui entoure les services de transport en commun qui permette d'être aussi optimiste sur le rythme de croisière des coûts.

Si on est, donc, déçu de ce côté-là, si l'accroissement des dépenses se maintient à peu près au rythme passé ou même à un rythme un peu inférieur, mais de beaucoup supérieur aux 10% que le livre blanc laisse entrevoir, on doit donc envisager des déficits énormes pour les villes qui seront membres de l'organisme régional de transport.

Devant cette perspective, qui est aussi certaine ou presque aussi certaine que les déficits passés encore inconnus, du moins, quant à leur impact sur notre région, on en arrive à une conclusion qui n'est pas ambiguë du tout: Bravo de nous exclure de cette région, parce qu'on n'a pas du tout envie d'imposer à nos contribuables un fardeau de cet ordre de grandeur! En même temps que les coûts vont s'accroître plus rapidement que ceux envisagés dans le livre blanc, le gouvernement du Québec se retire également - enfin, se retire, toutes choses étant égales, d'ailleurs, tenant compte des engagements pris depuis 1980 - passant de 100% à 60% dans le financement du service de la dette.

L'assiette fiscale qui est envisagée pour la nouvelle région est de 43% plus vaste que l'assiette fiscale qui assume actuellement le déficit résiduel du transport en commun dans la région de Montréal. Il nous semble que l'ordre de croissance du déficit résiduel sera à peu près égal à celui-là, ce à quoi il faut ajouter les 40% qui ne seront désormais plus assurés par le gouvernement au titre du service de la dette.

Alors, la perspective d'avenir, dans la mesure où on a pu l'extraire des documents et des informations qui nous ont été fournis, semble assez effrayante pour nous amener à conclure que, sans l'ombre d'un doute, il vaut mieux se passer des subventions et se débarrasser de la perspective d'un fardeau fiscal énorme qui attend toutes les municipalités qui sont incluses dans l'aire de juridiction de l'ORT. Donc, il n'y a pas d'ambigüité du tout. Il demeure, malgré tout, une ambigüité qu'on ne peut pas dissiper totalement parce que c'est basé sur

des projections de coûts, mais nos projections de coûts, contrairement à celles du ministère, sont basées sur l'expérience passée plutôt que sur des vœux exprimés quant à l'avenir, des vœux qui sont en rupture complète par rapport à l'expérience vécue. Il nous semble qu'il est plus certain de prédire une forte augmentation des déficits que de prédire une modeste augmentation des déficits.

Se tournant maintenant du côté des modalités en vertu desquelles les services seraient donnés à la région, bien sûr, il y a toutes sortes de possibilités. Il y a la possibilité que l'on s'adresse à une des commissions de transport pour donner les services, ou il y a la possibilité que l'on s'adresse à des transporteurs privés. Il est impossible de se prononcer en principe, là non plus, parce qu'on ne sait pas ce que veulent dire concrètement les principes de répartition de coûts qui sont soulevés dans le livre blanc. De quels coûts parle-t-on exactement? Cela peut faire toute la différence selon que l'on calcule les coûts d'une façon ou d'une autre.

Comme nous ne serions pas membres de l'organisme qui déciderait des méthodes à utiliser pour calculer les coûts et les répartir, et, donc, tarifier les régions qui ne bénéficient pas de subventions - tout cela fait partie du même tableau - nous en arrivons à la décision qu'une des possibilités qu'on pourra considérer, ce sera peut-être d'être desservis par les commissions de transport, pourvu seulement qu'on puisse en appeler de la façon dont les normes sont édictées par le gouvernement lui-même, telles que la tarification selon les coûts, selon la distance, pour être sûrs que ces principes qui seront dans le projet de loi seront appliqués de façon rigoureuse. Comme on ne fera pas partie des décisions, il n'y a que la Commission des transports du Québec qui pourra nous donner un droit d'audience pour contester des mesures arbitraires dans la façon dont ces coûts sont calculés, dans la façon dont les coûts fixes sont répartis.

Un réseau de transport comprend des coûts fixes considérables. Il n'y a pas seulement les coûts du personnel roulant en quelque sorte, les coûts d'énergie, etc., il y a également l'immense coût fixe d'un réseau entier qui dessert l'ensemble de la région. Comment va-t-on répartir ce coût fixe? Comme on le sait, ce sont des principes qui sont à peu près arbitraires, mais il y a mille façons de le faire.

(18 h 15)

Un peu plus tôt durant la journée, le ministre soulignait que ce seraient finalement, peut-être, seulement des décisions politiques. Il faut comprendre que ces décisions politiques seront prises par des organismes dont nous ne ferons pas partie et que, même si nous en faisons partie, le

poids démographique et le poids économique de la région représentent environ 4%, je pense, de la masse, comparé à l'ensemble de la région métropolitaine. Si ce ne sont que des décisions politiques, autant ne pas parler de principes de tarification; ce seront les plus forts qui décideront. Il nous semble que ce n'est pas l'intention du gouvernement. L'intention du gouvernement est de poser certains principes de tarification et de nous donner la possibilité, à nous, très minoritaires dans le tableau d'ensemble, d'en appeler à un arbitre indépendant pour contester certaines méthodes qui favoriseraient exagérément le centre-ville par opposition à la périphérie.

Je pense qu'il n'y a pas d'ambiguité. Il y a, évidemment, beaucoup d'incertitude et si jamais toutes ces solutions n'étaient pas optimales pour nous, il faudrait considérer, par exemple, l'établissement d'un conseil de transport régional, des contrats avec des transporteurs privés. Mais tout cela ne s'improvise pas. On ne peut pas, le 1er janvier, avoir un réseau complet qui se substitue à Métropolitain provincial. Ce n'est pas physiquement possible. Non seulement ce n'est pas physiquement possible, mais ce n'est pas responsable vis-à-vis des contribuables de la région de s'engager dans de telles dépenses sans connaître le coût des solutions de rechange.

Or, là, je reviens à mon point de départ. Même pour ce qui est des services passés, on ne connaît pas encore ce qu'il nous en a coûté depuis 1980 quant à notre quote-part de la desserte de Métropolitain provincial. À plus forte raison, si on ne peut pas connaître le passé, M. le ministre, il sera très difficile de connaître le présent et encore plus difficile de connaître l'avenir. On ne voit pas comment on peut prendre des décisions raisonnables quand il n'est même pas possible de connaître le passé.

M. Clair: Il y a des points du diagnostic que je partage totalement avec vous. C'est évident que le fait de ne pas connaître la facture de Métropolitain provincial complique la situation. C'est évident que modifier le régime de fonctionnement du transport en commun dans votre région... Vous dites que vous ne représentez que 4%. Moi, je dois vous dire: Ne vous sentez pas diminués par ce chiffre. En termes de corridor de transport, suivant les achalandages qu'on donnait tantôt (le corridor Maple-Grove-Valleyfield, 6200 passagers par semaine, la ligne Châteauguay-Mercier, 17 200 par semaine) on voit que ce corridor de transport, quant à nous, n'est pas négligeable. Au contraire, c'est l'un des corridors de transport importants, une des régions importantes qui va vivre un changement nécessaire.

Si on continue selon le régime actuel,

nous sommes dans un cul-de-sac. Inévitablement, on peut se douter comment cela va se terminer. Si on ne change rien au régime, cela va se terminer devant les tribunaux, avec une contestation de la loi - je ne me souviens plus du numéro - 112 qui a fait de Métropolitain provincial une filiale de la CTCUM avec les obligations encourues qu'on connaît. À ce point de vue, ne vous sentez nullement ignorés ne pensez pas qu'on veuille vous tasser. Au contraire, l'extérieur de Montréal, la rive sud et Laval, c'est un des gros secteurs qu'il faut organiser convenablement et je pense que, là-dessus, les gens du COTREM ont fait preuve de disponibilité. Dans le fond, la seule chose sur laquelle j'insisterais, ce serait - que ce soit avec M. Forget, s'il agit comme consultant sur les questions de transport en commun, ou avec les maires - que l'ensemble de la problématique continue d'être étudié afin qu'on puisse en venir à une solution aussi rapidement que possible. Le 1er janvier, comme je le disais tantôt, ce n'est pas une date irréversible. Il y a peut-être moyen d'envisager d'autres possibilités, mais une chose est certaine, c'est qu'on ne peut pas laisser durer indéfiniment la situation actuelle qui est désavantageuse pour le gouvernement du Québec, qui est désavantageuse pour les municipalités et qui, à mon humble avis, ne comporte pas d'avantages réels, non plus, pour la CTCUM. On ne peut pas laisser un réseau comme celui-là fonctionner comme il fonctionne présentement.

Je voudrais juste, si vous le permettez, M. Forget, corriger peut-être une erreur de perception. Vous faisiez référence tantôt à l'organisme régional de transport. Ce n'est nullement notre intention - c'est ce que j'ai cru comprendre - de donner la possibilité à l'organisme régional de transport d'envoyer des quotes-parts sur la taxe foncière, en aucune façon. Vous parliez du potentiel fiscal. J'ai cru comprendre que c'était le potentiel fiscal sur l'impôt foncier. Il n'en est aucunement question. Nous sommes pleinement conscients que ce serait de la dynamite, que ça ne pourrait jamais fonctionner politiquement d'envoyer des quotes-parts dans l'ensemble de la grande région. C'est pourquoi, pour financer des services de nature régionale, on proposait trois sources nouvelles de financement afin, justement, d'avoir à éviter de donner à quelqu'un le pouvoir d'envoyer des quotes-parts sur la taxe foncière à d'autres municipalités.

Je veux vous réitérer, M. Forget, Mme Trépanier, toute la disponibilité du ministère des Transports et du COTREM pour vous aider à préciser les calculs, à préciser les hypothèses le plus rapidement possible, parce que je pense qu'effectivement le corridor en question, votre région doit être desservie

convenablement aux meilleurs coûts dans le respect des principes fondamentaux de démocratie, de justice et de meilleur contrôle de l'efficacité. Oui?

M. Forget: Si vous me le permettez, M. le Président, relativement à cette question du financement du déficit résiduel de fonctionnement, je me réfère seulement au tableau 5 du livre blanc, à la page 54, où on dit que, dans le régime proposé, le déficit résiduel de fonctionnement relativement aux services régionaux est partageable à 70% par les municipalités et à 30% par la région. Vis-à-vis les 70%, si on ne vise pas l'assiette fiscale foncière, quelle taxe locale municipale vise-t-on? C'est la principale.

M. Clair: Ce n'est pas une taxe imposée par l'organisme régional de transport. C'est une taxe foncière qui vient de la municipalité. Par rapport à la situation actuelle, M. Forget, si vous me le permettez, actuellement, c'est 100% du déficit résiduel; c'est-à-dire qu'une fois comptabilisés les revenus et les subventions du gouvernement, 100% du déficit résiduel sont à la charge des municipalités, donc, à la charge de la taxe foncière. Afin d'alléger le fardeau de la taxe foncière à ce chapitre, ce qu'on proposait, c'était de le réduire, de 100% à la charge des municipalités, à 70%, en envoyant 30% des factures sur l'ensemble de la région par le truchement des nouvelles sources de financement. Cela ne constitue nullement un accroissement du fardeau fiscal pour les municipalités, mais, au contraire, une réduction de 30%.

M. Forget: Oui, mais il reste que le déficit est financé à 70% à même l'assiette fiscale que constitue l'impôt foncier dans le régime proposé. Donc, la responsabilité en termes municipaux, en termes d'assiette fiscale continue d'être majoritairement une responsabilité foncière. Je suis bien d'accord et si j'ai dit quoi que ce soit qui prête à confusion, je reconnais que ce n'est pas une taxe qu'impose la région, mais c'est, malgré tout, une taxe à caractère régional - puisqu'on désigne ces services comme étant des services à caractère régional - qui est imposée par chaque municipalité.

La perspective que le déficit soit plus élevé que celui anticipé fait que c'est un fardeau qui n'est pas négligeable. Je me permets de dire que la proposition n'est pas absolument limpide, puisqu'on dit que les municipalités seraient responsables du déficit encouru en fonction des services fournis ou quelque chose du genre. Mais que veut dire cette expression? Est-ce mesuré en fonction du nombre de passagers? Est-ce que c'est mesuré en fonction de la capacité offerte? Comment les coûts sont-ils répartis, encore une fois, et comment les coûts fixes sont-ils

répartis? Cela peut produire une estimation du coût à partager qui probablement varie de 1 à 10. Il y a donc une immense inconnue de ce côté-là. Pour être sûr, pour ne pas commettre, évidemment, d'imprudence face aux responsabilités qu'ont les différentes municipalités vis-à-vis de leurs contribuables, on prend peut-être la pire des hypothèses, c'est-à-dire que c'est, brutalement, l'assiette de la taxe foncière et qu'on répartit au prorata l'ensemble du déficit résiduel.

Maintenant, il n'y a rien dans la proposition qui nous permette de dire si c'est cette hypothèse qu'il faut retenir ou une autre, ce qui rend, évidemment, toutes les évaluations et la consultation elle-même extrêmement aléatoires, parce qu'on ne sait pas si on parle tous de la même chose.

M. Clair: Si vous le permettez, M. Forget, un conseil local de transport se réunit, décide de se donner un niveau de services. C'est à ce moment-là qu'il vient de déterminer lui-même la quote-part pour l'ensemble des municipalités qui se trouvent dans le conseil local de transport. Dans la proposition, c'est tout à fait exact, nous n'avons mis aucune proposition quant à la façon pour les municipalités à l'intérieur d'un même conseil local de transport de se répartir la facture en se disant: Les municipalités verront entre elles à choisir les meilleurs critères de répartition de l'assiette foncière en fonction de l'achalandage ou du nombre de kilomètres parcourus, peut-être d'une composition de ces différents éléments. Ce qu'il est important de comprendre, fondamentalement, c'est que ce serait le conseil local de transport qui déciderait à toutes fins utiles, avec les erreurs de prévision toujours possibles, de son niveau de services, donc de son niveau de déficit et, ainsi, le répartirait sur la base souhaitée.

M. Lapierre (Michel): M. le Président...

Le Président (M. Boucher): Oui.

M. Lapierre: ... j'aimerais, à partir de ce qui a été dit par M. le ministre, à partir de sa proposition, qu'il nous dise qu'elle serait la meilleure proposition pour nous. Est-ce que ce serait d'être intégrés à la zone C ou de rester à l'extérieur de la zone C? Si, à partir de cela, il pouvait me dire immédiatement: La zone C serait favorable pour vous, on pourrait peut-être vous répondre immédiatement à la revendication que vous nous avez faite tout à l'heure.

M. Clair: J'aurais tort de vous influencer indûment.

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

(Suspension de la séance à 18 h 27)

(Reprise de la séance à 20 h 12)

Le Président (M. Boucher): La commission des transports reprend ses travaux où nous les avons laissés. Je crois que mon collègue de Laporte avait des questions à poser.

M. Bourbeau: Merci, M. le Président. Nous avons devant nous Mme la mairesse et les représentants de la ville de Salaberry-de-Valleyfield qui nous présentent un mémoire qui est préparé conjointement par la ville de Valleyfield et certaines autres municipalités environnantes, dont Beauharnois, Maple-Grove, Melocheville et Saint-Timothée.

En premier lieu, au nom de mes collègues de l'Opposition, je tiens à vous féliciter, Madame, pour le mémoire que vous avez présenté devant cette commission. À notre avis, il s'agit là d'un des meilleurs mémoires qui ont été présentés jusqu'à maintenant depuis trois jours, sans vouloir discréditer les autres - il y en a eu de très bons - en ce que, dans votre mémoire, vous faites un effort particulier pour tenter de cerner les aspects financiers de la proposition et les conséquences que pourraient avoir, pour les municipalités de l'agglomération de Montréal, les conclusions auxquelles en vient le gouvernement dans sa proposition de réforme. Je pense qu'aucun autre mémoire n'est allé en profondeur autant que le vôtre, autant que vous, sur cette question.

Je remarque que vous êtes accompagnée de M. Claude Forget, qui est un avocat et un économiste émérite. Je n'étais pas ici tout à l'heure quand M. le ministre a eu le plaisir d'interroger M. Forget, mais j'aimerais à mon tour, si vous le permettez, avoir le privilège de lui poser quelques questions. Est-ce que cela va? Il n'y a pas de problème. Bon, je vous remercie beaucoup.

Mme Trépanier: Cela va.

M. Bourbeau: Avant de commencer, toutefois, j'aimerais relever une remarque qui a été faite au début par le ministre des Transports, lorsqu'il s'est étonné de voir qu'il semblait y avoir un changement d'attitude de la part de vos municipalités entre le moment où vous avez assisté à des réunions avec les fonctionnaires du COTREM et le ton du mémoire. Quant à moi, j'interprète cela comme étant, au contraire, une position très sage de votre part. Enfin, selon ce qu'on m'a rapporté - parce que nous avons aussi des observateurs - effectivement, les municipalités que vous représentez ont été peut-être les plus assidues aux réunions; elles se sont prêtées à tous les exercices; elles ont tenté de comprendre la proposition gouvernementale et, en ce sens, évidemment,

vous avez peut-être donné l'impression que vous étiez d'accord. Mais je pense qu'une fois que vous avez pris connaissance de tous les arguments, de tous les beaux tableaux qui vous étaient présentés - en couleur sûrement - par les fonctionnaires, vous êtes retournés chez vous, vous avez fait vos devoirs et vous avez étudié en profondeur la proposition. Évidemment, éventuellement, vous êtes arrivés avec une proposition qui est, assez critique à l'égard du gouvernement, de la proposition gouvernementale. Je pense qu'au contraire, c'est une raison additionnelle pour porter foi à votre mémoire, puis que vous avez pris le temps d'étudier et d'assister à toutes les réunions; vous ne vous êtes dérobés en aucun cas à tout ce que les fonctionnaires avaient à vous faire accepter.

M. Forget, dans le mémoire qui est présenté par les municipalités en question, un jugement très sévère est porté sur la méthodologie employée par le gouvernement pour en arriver à des conclusions d'ordre financier et à des projections sur les coûts futurs.

Dans le mémoire, entre autres, je note, à la page 7, que vous prétendez qu'on a estimé le taux d'augmentation des coûts à 10% par année, alors qu'historiquement depuis cinq ans on assiste à une progression de 20% par année. Vous dites que c'est un artifice regrettable, enfin le mémoire dit qu'il s'agit d'un artifice regrettable. Un peu plus loin, on emploie même une expression, on dit que "c'est frôler la tromperie que d'attribuer au régime proposé un effet sur la croissance des coûts de nature à rendre cette réforme, pour cette seule raison, plus attrayante que ne serait le statu quo". C'est un jugement très sévère qui est porté sur la méthode de calcul employée par les fonctionnaires du gouvernement et j'aimerais que vous nous expliquiez un peu en quoi il s'agit d'un artifice regrettable et en quoi cela frôle la tromperie.

M. Forget: J'aimerais d'abord préciser quant au taux de 20%. On l'obtient si l'on considère la période de 1977 à 1981, comme le fait le livre blanc, et même si nous retournons plus loin en arrière pour considérer une période de sept ans. Le taux annuel de 20% d'augmentation est aussi vrai pour la période de 1975-1981 que pour la période de 1977-1981, ce qui indique une extraordinaire stabilité. Dieu sait que les conditions économiques et autres ont varié beaucoup pendant l'ensemble d'une période de sept ans, et cette période en particulier. Malgré tout, on obtient un pourcentage très élevé d'augmentation des coûts. Cela on le sait, c'est pour le passé.

Qu'est-ce qui nous amènerait à supposer que cela va changer? Nous ne faisons que poser la question sans trouver la réponse comme telle dans le livre blanc, sauf à un

égard, le livre blanc change les règles du jeu, malgré tout récentes, relativement au financement des immobilisations, de l'infrastructure lourde de transport, en se retirant, pour une part, du financement du service de la dette. Il y a un paragraphe quelque part dans le livre blanc qui laisse entendre que les municipalités qui seront désormais mises à contribution pour le service de la dette adopteront peut-être une attitude plus réservée quant à l'expansion future du réseau. Cela reste à démontrer, bien sûr, mais ce qui est remarquable, c'est que, même si le livre blanc dit cela avec des mots, le tableau no 8, que l'on retrouve à la fin, indique clairement que cet effet ne sera sensible que dans une période assez éloignée, c'est-à-dire que d'ici à 1985 il n'y a aucune différence dans les projections quant au service de la dette entre le régime actuel et le régime proposé, ce qui veut dire qu'on suppose que de toute manière le rythme des immobilisations demeurera inchangé pour les quelques prochaines années. Ce n'est donc pas là qu'on va voir un soulagement. Si soulagement il y a, il interviendra après 1985, de l'aveu même des analystes du ministère des Transports.

Si les coûts d'immobilisations ne se modifient pas, est-ce qu'il y a d'autres coûts qui vont se modifier? Il semble difficile de voir les implications pour les relations de travail qui découleraient de l'adoption du livre blanc. C'est 75% des coûts du régime. Évidemment, les coûts de la main-d'oeuvre ont été derrière l'augmentation de 20% des coûts dans une proportion importante. Il semble qu'il n'y ait pas de changement de ce côté.

Donc, à tous égards, qu'il s'agisse des coûts de fonctionnement ou des coûts d'immobilisations, il ne semble pas qu'à l'horizon des prévisions contenues au livre blanc, il y ait quoi que ce soit de changé.

On peut bien dire: On prévoit une inflation moindre pour les prochaines années. Il est dit aussi dans les notes, à la fin du livre blanc, qu'on prévoit, pour les prochaines années, une inflation moindre que l'inflation actuelle. Souvenons-nous que ce que nous comparons, ce sont les quatre prochaines années avec les cinq et même les sept années antérieures. Si on établit la moyenne de l'inflation pour les cinq ou les sept années antérieures, on n'observe pas un taux d'inflation aussi élevé que celui qu'on est porté à l'imaginer. Effectivement, pour les quatre années antérieures, le taux d'inflation moyen est de 9,75%, qu'il faut comparer à 20% d'augmentation des coûts du transport. Supposez que l'inflation diminue à 8%, comme le supposent les analystes qui ont rédigé cette partie du livre blanc, la différence est de 1,75%. Il est difficile de voir que cela serait suffisant pour faire abaisser le taux d'accroissement de

l'ensemble des dépenses du transport en commun de 20% à 10%. Qu'on analyse les chiffres d'une façon ou d'une autre, on reste devant un mystère qui semble dicté par le désir de présenter les propositions sous le meilleur éclairage possible. Il nous semble que c'est naturellement et intuitivement plus intéressant de voir des projections de coûts à 10% que de les voir à 20% et que c'est peut-être susceptible d'influencer le jugement des gens qu'on consulte. Cela peut même avoir l'air, sans que ce soit dit... Il n'y a pas de faute qu'on puisse reprocher au rédacteur du livre blanc, mais tout cela étant dans le même contexte, les chiffres étant dans le livre blanc, à l'occasion d'une proposition de réforme, on a presque inévitablement l'impression que c'est parce qu'il y aurait une réforme que le taux baisserait de 20% à 10%. Cela est à la limite de ce qu'il est éthique de faire, à mon avis, parce que c'est une prémisse qui n'est pas justifiée. Cela explique le jugement qui apparaît sévère, mais je pense que, comme c'est un exercice de consultation, il faut faire extrêmement attention de ne pas promettre plus qu'on n'est raisonnablement sûr de pouvoir garantir. Comme un des buts de l'exercice est de faire assumer une part plus grande du déficit résiduel de l'ensemble du réseau par les municipalités, évidemment, le montant du déficit résiduel est très important. On se rend compte que, si - et l'exercice, on s'y livre dans le mémoire - les coûts s'accroissent à peu près comme dans le passé, de 20% par année, eh bien, le déficit résiduel d'ici quatre ans fera plus que doubler. Il passera d'environ 160 000 000 \$ cette année, pour ce qui est de la part municipale, à un chiffre qui peut atteindre les 500 000 000 \$. Cela, en soi, constitue une donnée qui est susceptible de faire craquer n'importe quelle proposition, celle-là, la situation actuelle ou n'importe quoi. Le problème principal, nous semble-t-il, c'est le problème de l'accroissement très rapide de ce déficit. Évidemment, c'est ce qui nous amène à juger, comme on est exclu de son financement, qu'on l'a échappé belle.

Si, évidemment, c'était un groupe de municipalités à l'intérieur du territoire de l'ORT, il y a d'autres conclusions qu'on pourrait en tirer, mais, comme cela ne nous affecte pas, on se dit: Eh bien, tant mieux! Ouf; parce qu'il y a des chances que cela coûte terriblement cher à certaines municipalités. Espérons que non, mais il n'y a rien qui nous prouve que ce pessimisme-là, relativement au livre blanc, n'est pas justifié.

M. Bourbeau: C'est ce qui nous fait un peu peur. En fait, vous représentez un groupe de municipalités qui n'est même pas sujet - enfin, d'après la proposition - à écoper d'une partie du déficit et, pourtant,

vous devriez vous en laver les mains en disant: Bien, les autres paieront; nous, on n'écopera pas. Pourtant, vous dites: C'est tellement important comme erreur de calcul qu'on a peur qu'éventuellement la facture soit tellement lourde que le gouvernement étende le cercle des municipalités qui vont se partager le gâteau. C'est pour cela - en lisant votre mémoire - que déjà, au départ, vous tenez à émettre des réserves.

Mais, pour revenir à l'erreur de calcul, afin que vous la déceliez dans la proposition, ce que vous nous dites, c'est que l'indice des prix pour le transport depuis plusieurs années est à peu près le double de l'indice des prix à la consommation, 20%. D'ailleurs, le ministre des Transports l'a admis à plusieurs reprises quand on questionnait les gens du transport écolier. Il nous faisait état de sa proposition qui, justement parce que l'indice des transports est tellement plus élevé que l'indice normal des prix, a trouvé une formule à mi-chemin entre les deux pour tenter de baisser les coûts du transport écolier. Donc, le ministère, je pense bien, est au courant que l'indice des prix de transport est beaucoup plus élevé que l'indice des prix normal à la consommation. Comme c'est le double, comme vous dites, je présume que, si jamais l'indice normal baisse à 8%, cela devrait encore être le double. À ce moment-là, cela veut dire que les gens qui ont préparé la proposition se sont trompés énormément et qu'il va y avoir, à un moment donné, une facture très lourde à payer qui n'est pas prévue. Ce que je me dis, c'est que pourtant il ne semble pas, d'après ce que je lis du livre blanc, qu'on doive tirer les conclusions que vous tirez, parce que le livre blanc nous dit que le déficit résiduel, le déficit de la région, qu'il soit peu élevé ou très élevé - comme vous le laissez présager - ne sera pas payé de toute façon par les municipalités parce que le gouvernement a prévu une méthode pour absorber ce déficit. On appelle cela le fonds régional.

Le fonds régional, actuellement, est prévu à 57 000 000 \$ pour la phase initiale. Supposons que le gouvernement s'est trompé et qu'au lieu d'être de 57 000 000 \$, c'est 300 000 000 \$ - ce ne serait pas étonnant, compte tenu des exactitudes de calcul auxquelles nous a habitués le gouvernement - de toute façon, ce n'est pas important, ce ne seront pas les municipalités qui vont le payer, d'après le livre blanc, c'est le fonds régional et le fonds régional, ce ne sont pas des taxes foncières, semble-t-il, c'est la taxe d'essence que le gouvernement perçoit, c'est la taxe sur les péages autoroutiers et c'est la taxe sur le stationnement dans le centre-ville de Montréal. Donc, pourquoi vous en faites-vous tellement? Ce ne sera pas une taxe sur les immeubles; donc je ne vois pas pourquoi vous semblez craindre tellement que

ce soit la municipalité de Valleyfield qui écope.

M. Forget: Oui, c'est une fort bonne question. J'aimerais revenir sur deux mots que le député de Laporte a utilisés. N'accusons personne d'avoir fait des erreurs dans les chiffres parce que les erreurs, on ne saura qu'à la fin de l'histoire où elles sont. Parce que les erreurs, on ne peut les constater que lorsqu'on a le tableau réel devant soi. Ce qui nous paraît imprudent, c'est de baser une partie du raisonnement sur une série de chiffres, parmi une infinité de chiffres possibles quant aux précisions du rythme d'accroissement des dépenses. Il serait peut-être plus prudent d'avoir une hypothèse optimiste et de dire, à l'intérieur de tout cela, que l'on ne sait pas où on va se situer. On présente une hypothèse optimiste comme étant la seule et cela, ce n'est peut-être pas une erreur. C'est peut-être que l'avenir va être très favorable, mais disons que c'est un pari énorme sur un avenir inconnu. Donc, il y a une nuance de ce côté.

Maintenant, avec raison, vous nous demandez pourquoi nous inquiéter de cette partie du déficit qui serait financée par la caisse régionale. Cette caisse régionale n'a de régional que le nom. Ce ne sont pas véritablement des taxes régionales. Il n'est proposé nulle part que les résidents de Montréal paient leur essence plus cher que ceux de Valleyfield. Donc, ils ne sentiront aucun fardeau fiscal particulier pour assumer le déficit. Ce que le gouvernement offre, c'est de détourner une partie de ses propres recettes provenant de la taxe d'essence et provenant des péages autoroutiers et de les faire bénéficier a priori à la seule région de Montréal. Et cela nous semble une injustice, parce que les sommes qui seront consacrées à la région de Montréal pour financer le déficit du transport en commun ne sont pas disponibles pour financer l'éducation, les hôpitaux, l'aide sociale à l'ensemble des Québécois y compris aux résidents de notre région. Comme l'argent doit venir de quelque part, il faudra donc que d'autres impôts soient haussés ou que les mêmes impôts soient haussés pour tout le monde pour compenser le manque à gagner. Ce qui veut dire que nos résidents, ne faisant pas partie de la région, n'auront pas de transport en commun subventionné et, d'un autre côté, vont devoir financer plus que leur part des taxes provinciales puisqu'il y a une partie des taxes provinciales qui est retournée directement aux résidents de Montréal, mais qui n'est pas retournée directement à nos résidents pour financer leur transport en commun. Le bénéfice net ou le coût net, si vous voulez, des taxes provinciales sera moindre pour les résidents de Montréal que pour les résidents de Valleyfield, de

Beauharnois, de Maple-Grove, de notre région et de tout le Québec.

(20 h 30)

C'est une injustice pour tous ces résidents, parce qu'ils ne bénéficient pas des subventions de transport en commun et qu'une partie de leur recette fiscale générale du gouvernement est attribuée d'avance selon une règle inflexible pour le seul bénéfice des résidents de la zone régie par l'ORT. Ce n'est pas du financement régional, on peut l'appeler n'importe quoi, sauf du financement régional. Pour que ce soit vraiment du financement régional, il faudrait que la taxe sur l'essence soit à un taux plus élevé pour les résidents de Montréal - on donne cela à titre d'exemple, ce n'est pas une recommandation, mais cela illustre ce que je veux dire - que pour les résidents d'ailleurs et que cette surcharge de la taxe sur l'essence soit décidée par l'office régional. Qu'est-ce qui nous dit que ce montant que le gouvernement va distraire de ses recettes fiscales la première année, la deuxième année ou la troisième année ne sera pas soudainement supprimé, au moment d'un budget en 1986, ou réduit à zéro ou majoré? À ce moment, c'est une décision qui demeure à Québec pour des ressources du gouvernement du Québec.

Nous, comme on n'a pas de subvention dans notre région, il nous semble que cela serait plus raisonnable que ce qui est véritablement régional soit payé par la région plutôt que par nous, comme contribuables québécois. C'est bien cela que le gouvernement propose, que tout le monde paie pour la région de Montréal. Comme on est juste à côté, qu'on a certains services en commun avec la région de Montréal mais qu'on n'est pas subventionné, cela nous paraît doublement ironique. C'est ce qui nous apparaît absolument inique dans cette proposition; ce n'est pas une meilleure répartition du fardeau, c'est une pire répartition du fardeau parce qu'on taxe plus lourdement, en termes nets, ceux qui ne bénéficient pas des services de transport en commun.

M. Bourbeau: Je reviens à vos calculs. L'essentiel de ce que vous dites au début du mémoire, c'est que le gouvernement ne vous a pas donné les bonnes projections en ce qui concerne les coûts du transport en commun. D'après ce que vous dites, il est impossible que l'augmentation des coûts ne soit que de 10% dans les prochaines années, si l'on compte l'expérience passée, si le passé est garant de l'avenir. Au minimum, cela serait 15% ou 16% par année, donc, une erreur de 5% à 6%, d'après le mémoire, sur l'estimation des coûts futurs, ce qui se traduit par une somme importante additionnelle. Quelle est la somme importante additionnelle, d'après vos calculs

à vous?

M. Forget: À la page 11 on a un tableau qui illustre que, quelle que soit l'hypothèse qu'on fasse, il y a trois hypothèses mentionnées selon que l'on soit dans le régime actuel de subventions ou qu'on ait le régime nouveau, qu'on ait une majoration des tarifs passagers suffisante pour maintenir leur part relative dans des dépenses qui s'accroîtraient de 20%. On imagine ce que cela veut dire; si les dépenses s'accroissent de 20%, pour que les usagers maintiennent leur contribution en termes relatifs dans le financement des transports, il faut que les tarifs augmentent de 20%. Si les tarifs augmentent de 20%, il faut s'attendre que le volume de passagers diminue. Il faut alors que les tarifs augmentent de plus de 20%. C'est une espèce de cercle vicieux. C'est peut-être 30%, la solution finale d'augmentation des tarifs pour compenser la perte de clientèle. Si tel était le cas, quelles que soient les hypothèses, on a un déficit qui, dans la quatrième année, en 1985, variera de 433 000 000 \$ à 487 000 000 \$. À comparer au déficit enregistré sous le régime actuel, tel qu'estimé dans le livre blanc pour 1982 - je comprends que se sont des chiffres préliminaires mais, comme ordre de grandeur, c'est valable - l'augmentation du déficit résiduel est de l'ordre de 40%. Ce sont des estimations qui n'ont peut-être pas tout le raffinement nécessaire. On n'a pas fait une distinction des cartes autobus-métro, on prend les chiffres tels qu'ils étaient disponibles dans le court délai que nous avons eu pour préparer tout ça. Mais, à l'intérieur de 100 000 000 \$, une vingtaine de millions en plus ou en moins de part et d'autre d'un demi-milliard, c'est l'ordre de grandeur du déficit alors qu'il est inférieur à 200 000 000 \$. C'est deux fois et demie ce qu'il est maintenant. 40% par année durant quatre ans, c'est cela que ça produit.

Cela peut se produire, étant donné que c'est arrivé déjà lorsqu'on a créé la CUM pour s'occuper d'un problème financier insoluble au niveau de la ville de Montréal. Maintenant, on envisage d'élargir encore le territoire pour élargir l'assiette fiscale parce qu'on ne contrôle pas le déficit, et on taxera plus de monde pour essayer de le payer. Dans une autre vague qui viendrait dans cinq ou six ans, on élargirait encore l'assiette fiscale à d'autres municipalités pour essayer de boucher le trou, parce que le trou continuerait à s'agrandir. Si c'est cela, nous ne sommes qu'à la deuxième étape et bientôt cela sera la troisième. Éventuellement, on en viendrait probablement à une solution provinciale, et ce sera directement le trésor public du Québec qui financera le déficit résiduel. En continuant à élargir le territoire, on se rendra finalement aux frontières. C'est

peut-être voir un peu loin. Il reste que la tendance des quinze dernières années a été la fuite en avant. Les dépenses n'étant pas contrôlées, on va chercher de plus en plus de contribuables.

Pour l'instant, nous en sommes exclus. Cela ne durera peut-être pas. Si ces chiffres pessimistes se réalisaient, plutôt que les chiffres optimistes, ou même quelque chose entre les deux, il se peut que la pression soit telle que, dans quatre ou cinq ans, notre région, Saint-Jean, Saint-Jérôme, Joliette, tout ce monde finira par payer pour le transport en commun dans la région de Montréal. Je comprends qu'on touche à l'absurde, mais il faudra bien que cela se paie. C'est probablement là le problème principal.

Pourquoi nous sommes-nous posé le problème puisque l'on en est exclus? Je terminerai là-dessus. On nous fait perdre des subventions, c'est-à-dire que nous sommes dans la zone O et qu'on n'a pas droit aux subventions pour le transport en commun. Pour compenser cette perte, il fallait bien savoir ce que cela nous coûterait d'être inclus dans la zone. Ce que cela nous coûterait d'être inclus dans la zone, ce serait de payer pour le déficit résiduel. Nous étions forcés d'estimer ce que serait ce déficit résiduel. D'où cet exercice d'équilibrer les coûts et les avantages d'être à l'intérieur ou à l'extérieur. Parce que nous sommes prudents, il vaut mieux, étant donné ce que l'on sait maintenant, être à l'extérieur.

On peut peut-être nous donner des assurances. S'il advenait que notre région soit incluse, les règles de répartition seraient telles que le coût en taxes foncières serait toujours inférieur aux bénéfices que l'on retire de la subvention, eu égard à l'usage que nos résidents font du lien avec Montréal. Ce n'est pas impossible d'imaginer des répartitions du déficit résiduel en fonction de l'utilisation, mais on n'a aucune certitude de cela. À moins que la loi ne vienne le préciser, ce que le livre blanc ne fait pas dans le moment, on doit supposer la règle habituelle où c'est une responsabilité municipale et c'est toute l'assiette fiscale qui est mise à contribution. Encore là, on est allé au plus prudent, parce qu'on n'avait pas de précision, mais ce n'est pas impossible. On n'a pas une opposition invincible à faire partie de l'ORT. On a une opposition conditionnelle étant donné ce qu'on sait.

M. Bourbeau: On comprend que, pour autant que votre région est concernée, pour l'instant, vous êtes à l'abri du cataclysme, mais pour ceux qui tentent de défendre les intérêts de tous les contribuables, et non pas de ceux de la région de Valleyfield, je pense que vous nous ouvrez les yeux un peu. Ce

que vous dites est très grave, en fait, je ne sais pas si on prend conscience de ce que vous dites, mais, d'après vous, économiste reconnu, le gouvernement n'a pas utilisé des projections réalistes. Vous en faites la preuve, en nous montrant qu'on a utilisé un taux de progression de dépenses de 10%, alors que, depuis cinq ans, c'est 20% chaque année. Par une espèce de miracle qui viendrait de la bonne gestion de je ne sais qui, on tomberait de 20% à 10% tout à coup. D'autre part, si vous avez raison - je suis porté à penser que vous avez raison, parce que je n'ai jamais vu des taux de dépenses diminuer de moitié - cela veut dire que l'erreur qui est faite dans le livre blanc n'est pas une erreur de milliers de dollars, même de millions, mais c'est une erreur de centaines de millions de dollars pour les prochaines années. Je vous crois, parce que j'ai fait les mêmes calculs que vous et j'en arrive aux mêmes conclusions. Évidemment, je ne sais peut-être pas compter autant que le ministre qui est un comptable reconnu et un ancien ministre du Revenu par surcroît, mais je ne me suis pas souvent trompé non plus dans mes calculs dans le passé. Je trouve que vous avez raison, parce que les prémisses que vous utilisez me semblent beaucoup plus rationnels que 10% au cours des années qui viennent pour l'indice du transport.

Alors, cela veut dire que, effectivement, ou bien les fonctionnaires qui ont préparé cela sont incompetents, ou bien il y a quelque part un peu de mauvaise foi. Je trouve qu'effectivement on en est rendu à se poser cette question très sérieuse. Comme on joue avec des centaines de millions de dollars, je pense qu'il va falloir que chacun regarde cela attentivement. Il y en a plusieurs qui ont soulevé des doutes, vous n'êtes pas le premier, en ce qui concerne les calculs. Le Parti libéral, d'ailleurs, dans un exposé, l'a fait, mais c'est la première fois que je le vois en termes de tableau et fait d'une façon aussi articulée. Je tiens à le souligner, parce que ça m'apparaît très important.

Maintenant, je voudrais passer à la page 29 de votre mémoire. À la page 29, vous amenez autre chose qui m'apparaît capital. Il faut bien penser que le gouvernement, dans son projet de réforme, modifie substantiellement sa politique de subvention au transport en commun. Il le fait de plusieurs façons, mais les principales sont, premièrement, qu'il décide unilatéralement de ne financer que 60% du coût du métro à Montréal et rétroactivement à 1980, alors qu'il s'était engagé à le financer à 100%, ce qui laisse aux autres partenaires 40% à ramasser des dépenses déjà engagées. Donc, on parle encore de centaines de millions de dollars. Deuxièmement, le gouvernement dit: Dorénavant, je ne paierai pas plus que les

municipalités dans les subventions, alors qu'autrefois, le gouvernement disait: Je paierai 40% des revenus autonomes. Dans certains cas, le gouvernement, évidemment, à cause de cette formule, payait plus cher que les municipalités. Mais ce n'était pas anormal parce que, lors de la réforme fiscale, les municipalités avaient cédé au gouvernement leur droit de percevoir la taxe de vente et, en contrepartie, le gouvernement avait dit: Je paierai 40% des revenus autonomes aux commissions de transport.

Or, le gouvernement nous dit, dans son livre blanc, unilatéralement, sans consultation: Dorénavant, je plafonne ma contribution à celle des municipalités.

Vous nous dites, dans votre mémoire: "Ce que cette mesure de plafonnement garantit, par contre, c'est que le déficit des commissions de transport en commun de la région de Montréal que les commissions de transport auront à payer ne sera jamais moins élevé qu'à l'heure actuelle - voilà qui est assez étonnant - quel que soit leur succès à limiter l'augmentation des dépenses et quel que soit leur courage dans l'augmentation des tarifs pratiquée."

Vous nous dites donc que, quoi qu'il arrive, même si les commissions de transport coupaient à la hache dans les dépenses, ça n'aura jamais pour effet de diminuer le déficit de la part des municipalités. J'aimerais que vous en parliez un peu plus, parce que ça va être un facteur de démotivation pour les commissions de transport. Elles auront beau faire les plus grands sacrifices, tenter de rationaliser les dépenses, il semble, d'après vous, que ce ne sont pas les municipalités ou les commissions de transport qui vont pouvoir faire l'économie. Pourriez-vous en parler un peu plus parce que ça m'apparaît capital.

M. Forget: Un peu plus tôt aujourd'hui, d'autres intervenants ont fait allusion à ce problème du plafonnement de la subvention gouvernementale aux revenus autonomes des commissions de transport.

Si nous faisons l'hypothèse qui semble réaliste et normale que les gestionnaires d'une commission de transport vont vouloir maximiser la subvention gouvernementale, parce que, finalement, pour eux, c'est soit leurs usagers - et leurs usagers, ce sont leurs résidents - ou leurs résidents à des qualités de contribuables qui vont payer, si la subvention municipale n'est pas maximale, alors, c'est bonnet blanc, blanc bonnet, la subvention provinciale. Alors, ils vont essayer de la rendre maximale; pour la rendre maximale... J'ai fait les exercices numériques. Je ne les ai pas reproduits ici, parce que ça aurait été trop long, mais on découvre que, si on fait des hypothèses réalistes d'augmentation des dépenses et

d'augmentation des tarifs, il arrive rapidement un moment où ça ne paie plus d'augmenter les tarifs-usagers, parce que cela a pour seul effet de faire réduire la subvention gouvernementale. Les tarifs-usagers augmentant, la subvention gouvernementale augmente, le déficit résiduel diminue et finit par être inférieur à la subvention gouvernementale, ce qui fait plafonner la subvention gouvernementale; donc, on est dans un cercle vicieux dans une perspective locale. D'ailleurs, c'est un peu l'objectif visé de plafonner la contribution gouvernementale. Je peux comprendre ça, mais je reviendrai à cet aspect-là tout à l'heure.

(20 h 45)

Alors, dans la perspective d'une région comme la région D, où nos usagers seront désormais présumés assumer presque 100% ou même 100% du coût du transport en commun qu'ils utilisent, il nous semble qu'on devrait peut-être s'attendre que leurs voisins, de l'autre côté de la frontière - ceux qui sont à l'intérieur du territoire - paient, eux, 50%, pour que la disparité ne soit pas trop grande. C'est quand même, malgré tout, des résidents de la même province. Ce n'est pas une frontière internationale, c'est quelque chose qui a un certain ordre de comparabilité. Il nous semble que rien ne devrait venir décourager les commissions de transport à l'intérieur de la région et de l'ORT si elles veulent majorer la contribution des usagers jusqu'à un taux qui nous semble raisonnable - 50% - puisqu'on demande que nos usagers paient 100%. Je pense que c'est une justice distributive qui n'est peut-être pas déraisonnable.

Si l'ORT prenait les mesures pour faire cela, en faisant certaines hypothèses sur l'augmentation des dépenses, etc., il arriverait un moment où il ne pourrait pas le faire sans perdre un montant équivalent aux revenus engendrés sous forme de subvention gouvernementale diminuée. Donc il ne le ferait pas.

Quelle est la solution à cela? Ce pourrait être très simplement de garder le statu quo, d'éliminer le plafonnement. Mais je suis sensible aux remarques que le ministre faisait plus tôt dans la journée. Il semble que la formule actuelle n'incite pas les commissions de transport à maintenir un bas taux de croissance des dépenses. Je serais le dernier à vouloir ne pas l'aider dans cette préoccupation.

Il me semble que, plutôt qu'un plafonnement, il serait possible d'imaginer d'autres mesures qui seraient liées justement à l'objectif visé, c'est-à-dire le taux de progression dans les dépenses où, en deçà d'un certain taux, la subvention ne serait pas plafonnée et, au-delà d'un certain taux, la subvention serait diminuée dans une proportion reliée au dépassement d'un

objectif de "cost containment", de limitation de l'augmentation des coûts.

Je suis sûr qu'il y a plusieurs formules avec lesquelles on pourrait jouer pour trouver un compromis entre le désir légitime du gouvernement de ne pas signer de chèques en blanc, mais aussi de ne pas freiner le désir légitime de l'ORT et qu'on voudrait encourager, si jamais il en avait le désir, de majorer la contribution des usagers au-delà des 32%, ce qu'il fait dans le moment. Je pense qu'il y a un compromis possible sans sacrifier aucun objectif. Mais, dans le moment, tel qu'il est présenté, il est clair qu'il y a une contradiction entre ce qu'on trouve comme principe dans le livre blanc qui laisse suggérer que la contribution des usagers à Montréal n'est pas suffisante et un plafonnement de la contribution gouvernementale qui, effectivement, fera en sorte que cela va rester probablement à 32% ou pas beaucoup plus.

Je pense qu'il y a des moyens techniques et ce n'est pas le lieu ici de les préciser. Je pense qu'il est possible, sans grand effort, de trouver une formule de compromis.

M. Bourbeau: Quand on vous écoute, vous nous brossez un tableau très sombre de ce qui s'en vient en termes de déficits et de coûts pour le transport en commun dans les prochaines années.

On sait que le gouvernement a décidé de se débarrasser d'une partie de son fardeau; d'ailleurs, c'est écrit dans le livre blanc et le ministre l'a dit aujourd'hui, cela lui coûte trop cher. Pourquoi est-ce que cela lui coûte trop cher? C'est une autre question. On pourrait dire que le gouvernement avait mal fait ses calculs en 1980, lors de la réforme fiscale.

D'autre part, vous nous dites que la capacité de payer des usagers est limitée, mais, de toute façon, les commissions de transport n'auront pas d'intérêt à augmenter les tarifs aux usagers. Bref, cela laisse présager que, si ce n'est pas le gouvernement qui ramasse la facture et si ce ne sont pas les usagers, il y a de fortes chances que ce soit l'ensemble des municipalités.

Pour essayer d'être un peu pratique et de mettre à contribution votre expérience, parce que je pense qu'après avoir mis l'accent sur le côté négatif, on pourrait peut-être essayer d'obtenir de vous maintenant un peu d'aide pour tenter de venir au secours du gouvernement, d'après vous, comment pourrait-on faire pour réduire les coûts du déficit du transport en commun dans la région de Montréal? Quelles seraient les avenues dans lesquelles on devrait s'engager pour tenter de mettre un peu d'ordre là-dedans?

M. Forget: M. le Président, j'hésite à m'engager sur ce terrain-là parce qu'il nous amènerait bien loin de la considération de la proposition. C'est un ordre de préoccupation légitime, je pense. On soulève le problème, on a des inquiétudes, mais je ne prétendrais pas improviser sur le thème du contrôle des coûts du transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal. Il y a sûrement des choses qui peuvent être faites, mais, encore une fois, on ne s'est pas préparé à répondre à cette question. Plutôt que d'improviser sur ce thème... Notre but était de soulever le problème. On a un problème de décision. Il y a un risque et on réagit au risque. Maintenant, comment minimiser le risque? Dans la mesure où, de toute façon, ça ne serait pas notre risque, il faudrait peut-être plutôt poser la question à ceux dont ce sera la tâche de le régler. Tout en ne voulant être désagréable envers aucun membre de la commission, je pense qu'il ne m'est pas possible de répondre à cette question-ci ce soir.

M. Bourbeau: De toute façon, si jamais vous aviez des suggestions intéressantes à faire, peut-être pourriez-vous prendre le numéro de téléphone du ministre des Transports pour l'appeler en tout temps. Je suis convaincu qu'il serait très heureux de recevoir votre appel.

M. Forget: Je suis sûr qu'il ne manque pas de suggestions de cet ordre.

M. Clair: En ce qui concerne les orientations, les suggestions faites au gouvernement pour contrôler les coûts, c'est prévu dans le livre blanc. D'ailleurs, plus tôt dans la journée, le député reconnaissait lui-même que confier la responsabilité du transport urbain aux autorités municipales allait beaucoup contribuer à assurer un meilleur contrôle des coûts. J'invite M. Forget, si jamais il a des idées, à plutôt les communiquer à mon collègue, le député de Laporte, parce qu'il est bon pour poser des questions, mais il n'a pas encore été bien bon pour amener des éléments de solution. Il se chargera de me les communiquer.

M. Bourbeau: Si vous me le permettez, M. le Président, cela ne sera pas long. Les élections auront lieu dans quelques années et on se chargera d'apporter des solutions à ce moment-là. Entre-temps...

M. Clair: D'ailleurs, vous avez annoncé que vous aviez préparé un énoncé de politique; peut-être que M. Forget pourrait vous servir de consultant.

M. Bourbeau: Le ministre dit qu'on a la solution du contrôle des coûts dans le livre blanc. Le seul contrôle des coûts que je vois

dans le livre blanc, c'est un contrôle des coûts que le gouvernement a à absorber. Il ne parle pas de la façon que les autres partenaires vont absorber les coûts que le gouvernement entend leur refiler.

Une autre question, s'il vous plaît, M. Forget. Je ne voudrais pas prolonger indûment. À votre avis, si on gardait le statu quo, s'il n'y avait pas de changement, est-ce que la situation serait pire pour les municipalités ou moins bonne dans les prochaines années?

M. Forget: Le problème est qu'on n'en sait rien. Un des éléments de la situation actuelle et même de la situation passée demeure une inconnue. On en a parlé un peu plus tôt. Le déficit encouru par la CTCUM, à partir du moment où, en janvier 1980, elle a assumé la desserte par son achat de Métropolitain provincial, demeure inconnu aux municipalités qui sont chargées de l'assumer par la loi. Est-ce que ce serait pire? Est-ce que ce serait mieux? Mystère. Personne, semble-t-il, n'est en mesure de répondre à cette question aujourd'hui. En soi, cela ne contribue pas à nous rassurer quand on regarde l'avenir. Comme je le disais avant qu'on se sépare pour le dîner, si on ne sait pas ce que cela a coûté dans le passé, imaginez-vous comme on est bien placé pour évaluer les avantages et les coûts relatifs de formules alternatives pour l'avenir.

M. Bourbeau: Ce que je retiens de votre mémoire, ce sont deux choses. Premièrement, il y a des erreurs graves en ce qui concerne la projection des coûts, le taux de prévision des coûts utilisé par les fonctionnaires du gouvernement, ce qui se traduira par des écarts de centaines de millions de dollars de déficit additionnel dans les prochaines années. Deuxièmement, à cause du plafonnement de la subvention gouvernementale, ce ne sera certainement pas le gouvernement qui va écoper de cette facture, ce seront tout probablement les municipalités. C'est un tableau sombre, je dois l'avouer.

La seule lueur d'espoir que je vois là-dedans est la suggestion que vous avez faite tout à l'heure de modifier la formule que le gouvernement entend utiliser pour plafonner les coûts. Très sérieusement, M. le ministre, je pense que la suggestion de M. Forget vaut la peine d'être étudiée. Je dis effectivement, et sans partisanerie politique, que, si jamais on réussissait à trouver une formule qui axerait la subvention gouvernementale sur la progression des coûts, le gouvernement pourrait favoriser un meilleur contrôle des coûts en disant: Si vous compressez davantage les coûts, on vous subventionnera davantage. Je ne sais pas si on peut facilement trouver cette formule, cela me paraît être une formule qui stimulerait

beaucoup plus les commissions de transport, enfin l'ensemble des intervenants dans le dossier du transport en commun, à couper les coûts parce qu'il y aurait une prime pour ceux qui couperaient les coûts. Évidemment, l'inverse serait vrai aussi, il y aurait une surcharge pour ceux qui voudraient se payer des Cadillac. De cette façon, on en arriverait peut-être à comprimer réellement les coûts du transport en commun dans la région de Montréal. Ne serait-ce que pour cette raison, je pense que la contribution de M. Forget à cette commission aura été intéressante. Je vous remercie beaucoup, Madame, je vous remercie, M. Forget, et sûrement qu'on aura l'occasion d'en reparler encore.

Le Président (M. Boucher): Avant de donner la parole au député de Beauharnois, je ferai remarquer que nous sommes à 21 heures pratiquement et qu'il y a encore cinq mémoires à entendre ce soir. Je demanderais à ceux qui posent des questions et à ceux qui répondent aussi d'être le plus concis possible. Merci.

M. Lavigne: M. le Président, j'ai essayé d'être attentif aux recommandations que vous venez de nous faire. Tout en étant bref, car l'heure avance, je m'en voudrais de ne pas passer un bref commentaire et de ne pas poser une courte question à Mme Trépanier, de Valleyfield, que je félicite, d'ailleurs, d'être venue nous rencontrer à Québec et d'avoir participé à cette commission parlementaire pour essayer, finalement, de trouver ensemble les meilleures solutions au problème du transport en commun que nous connaissons dans notre région. Comme premier commentaire, je tiens à remercier le maire de Saint-Timothée, M. Michel Lapierre, qui a bien voulu accompagner Mme Trépanier, et M. Forget, qui a été sollicité pour préparer le mémoire qui nous a été présenté.

Donc, comme premier commentaire, je pense qu'il faudrait ensemble essayer de rassurer la population, parce que j'ai eu des appels téléphoniques, des télégrammes, et toutes sortes de demandes qui manifestaient des inquiétudes de la part des usagers du transport en commun, car ils sont un peu aux abois à propos de ce qui va arriver chez nous dans la région. Il y a quand même des pères de famille, des mères de famille qui empruntent ce moyen de transport soir et matin, non pas par plaisir, mais pour aller gagner leur pain à Montréal. À la suite de toutes les discussions que nous avons entamées depuis un certain temps, ces gens se demandent si le transport va être maintenu ou s'il va être discontinué incessamment. Je voudrais les rassurer, quant à moi. Je leur dis, par la voie de cette commission, que le député de Beauharnois

fera tout en son possible pour maintenir le transport en commun dans la région. Je considère que c'est un droit, comme le droit à l'éducation ou le droit aux services sociaux. Le transport en commun, ce n'est pas un luxe, c'est une nécessité et particulièrement pour les personnes âgées, pour les travailleurs, enfin pour l'ensemble de la population qui a besoin de se déplacer vers d'autres endroits.

Cela va exactement dans le sens des politiques que préconise le gouvernement. On parle, depuis un certain temps, de l'économie d'énergie, je pense que c'est une bonne façon d'économiser l'énergie. Sur le plan de l'écologie et aussi de l'environnement, je pense que c'est une bonne façon de diminuer la pollution. Donc, on ne peut pas être contre le transport en commun. Pour ces raisons, nous devons être pour, tout faire et tout mettre en oeuvre pour que le service du transport en commun entre Valleyfield et Montréal se continue. Je voudrais vous poser cette question, Mme Trépanier et également M. Lapierre, à savoir si vous êtes d'accord avec moi sur cette prise de position. Je voudrais vous poser cette première question, Mme Trépanier. Actuellement, vous vous dites, à partir du rapport que vous avez présenté, heureuse de ne pas vous voir dans le territoire de l'ORT. D'après les calculs que nous retrouvons dans votre rapport, vous trouvez que le plan des coûts vous avantage.

Par ailleurs, il y a encore des chiffres qui demeurent inconnus quant à la substitution au transport que nous connaissons présentement d'un nouveau transport qui viendra probablement d'un service privé de transport ou peut-être même d'un service public à partir duquel vous aurez négocié des ententes avec des coûts et des qualités de services. À partir du moment où vous aurez ces réponses, bien sûr, cela va indiscutablement amener comme on le sait, un déficit. Est-ce que, comme représentants de la municipalité de la ville de Valleyfield, vous acceptez de participer à défrayer ces déficits? Cela est ma première question.

Mme Trépanier: Oui, nécessairement. Justement, depuis que je m'exprime devant cette commission, nous voulons trouver les inconnues pour faire en sorte de minimiser les coûts, tenant compte toujours de la capacité de payer des contribuables. Je pense que c'est toujours sur ces prémisses que j'ai fait porter notre discussion. Soyez assuré, M. le Président, que nous allons travailler ensemble, étroitement, le député de Beauharnois et les maires des municipalités concernées, pour faire en sorte d'assurer aux usagers le transport en commun, mais toujours à un coût qui sera acceptable et à un minimum de coût.
(21 heures)

M. Lavigne: Comme deuxième question,

Mme Trépanier, vous avez, lors de la présentation de votre mémoire, avant le dîner, parlé d'un référendum. J'aimerais vous entendre expliciter un peu votre pensée sur le référendum. Est-ce un référendum qui irait dans le sens, par exemple, de demander à l'ensemble des citoyens de la région s'ils sont pour ou contre le transport en commun? Si c'était ce genre de question qui apparaissait au référendum, ne courez-vous pas un certain risque? On sait très bien que c'est quand même une minorité de l'ensemble de la population qui prend quotidiennement le transport en commun et que l'autre, qui fait la majorité, risquerait, bien sûr, de voir défrayer par le truchement du budget municipal les déficits du transport en commun et risquerait peut-être de dire non à votre référendum. À partir du moment où vous auriez un référendum, si c'était là la question et le but visé, si le référendum, par exemple, était négatif ou contre le maintien du transport en commun, quelle serait votre prise de position?

Mme Trépanier: M. le Président, lorsque nous allons nous adresser à la population... D'ailleurs, mon député, M. Lavigne, connaît le maire de Valleyfield, qui consulte très souvent la population avant de prendre des décisions, parce que cela appartient très souvent aux contribuables de prendre des décisions en fonction du paiement des notes. Mais une chose est certaine. Avant de s'adresser à la population, il va y avoir une étude approfondie qui va être effectuée, à savoir à quelle entreprise nous allons nous adresser pour assurer des services. Cela peut être aussi de le demander à la CTCUM ou à une entreprise publique, mais c'est à la suite des données et des réponses pour connaître les coûts qu'à ce moment-là nous penserons à nous adresser à la population pour savoir si elle est d'accord pour payer la note déficitaire.

Une chose est certaine: il y a un déficit et la population s'attend à un déficit. J'aimerais vous dire aussi que la population reconnaît qu'un service aux usagers est absolument essentiel. Pensez, par exemple, au cégep de Valleyfield, qui a une clientèle très importante; pensez au centre hospitalier à soins spécialisés à et caractère régional. Une chose est certaine. Si, à un moment donné, la population... Si ce n'est pas l'ensemble qui a besoin de services, un jour ou l'autre, c'est chacun son tour. Cela peut être un contribuable qui le demande et le lendemain, c'est un autre. La population est consciente qu'un service en commun est essentiel. Là-dessus, en ce qui me concerne toujours - et je pense bien que mon collègue-maire est du même avis - nous n'avons pas d'appréhension à ce sujet, mais vous allez concevoir qu'il faut tout d'abord aller à la recherche des inconnus et savoir

exactement quel en serait le coût, après avoir consulté différentes entreprises à caractère public ou à caractère privé et compte tenu aussi des services que nous donnerons à nos usagers.

M. Lavigne: Donc, pour répondre à la demande de notre président qui nous faisait signe tout à l'heure que le temps passait rapidement, je me contenterai de terminer mes remarques et mes questions ici. Je vous remercie encore une fois, Mme Trépanier, mairesse, M. le maire et M. Forget, d'être venus à cette commission pour nous présenter votre mémoire. Merci beaucoup.

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

M. Bissonnet: M. le Président, je ne serai pas long moi non plus. Je comprends pourquoi la population de Valleyfield vous appuie, Madame, parce que vous êtes une administratrice. Vous êtes prévoyante, également. Il y a une question que je me pose. J'ai entendu tantôt le ministre des Transports, qui a parlé au maire de la ville de Châteauguay. Il lui disait qu'il allait écrire au président de la CTCUM pour lui demander de vous faire part dans les plus brefs délais de la quote-part du déficit que la municipalité de Châteauguay a à payer. Je ne peux pas comprendre, M. le ministre, qu'une commission de transport comme la CTCUM ne soit pas capable de fournir les chiffres aux municipalités qui font partie intégrante du système de transport en commun alors que ces municipalités doivent équilibrer leur budget. Mme la mairesse, est-ce que vous avez fait des revendications auprès du président de la CTCUM pour avoir ces chiffres?

Mme Trépanier: Oui, il y a des demandes qui ont été adressées depuis trois ans.

M. Bissonnet: Et qu'est-ce qu'on vous répond?

Mme Trépanier: La réponse, je pense que le maire de Châteauguay et moi-même l'avons apportée; c'est qu'au moment de la préparation des prévisions budgétaires, nous adressons une demande précise. Notre député fait des démarches dans le même sens auprès du ministre, et le ministre auprès du président de la CTCUM, pour connaître quel sera l'ordre de grandeur du déficit afin de l'inclure dans nos prévisions budgétaires, et ce depuis 1980. M. le Président, nous avons beaucoup d'appréhension et d'inquiétude quant à la préparation de nos prévisions budgétaires cette année. Ce que nous appréhendons, c'est que nous ayons à payer un déficit de façon rétroactive. Dans le contexte économique -

j'en viens toujours à la capacité de payer du contribuable - le compte de taxe, la facture peut être influencée jusqu'à un certain point.

M. Bissonnet: Je vous remercie. M. le ministre, je trouve cela inconcevable.

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

M. Clair: M. le Président, je voudrais, en terminant, remercier Mme Trépanier et M. le maire de Saint-Timothée d'être venus présenter leur mémoire et leur réitérer la disponibilité des gens du COTREM pour continuer la préparation d'une option à la situation actuelle des quotes-parts non reçues, inconnues jusqu'à maintenant pour le service de transport en commun, afin de mettre au point le plus vite possible une nouvelle formule. Nous en avons proposé une. Elle est sur la table, elle est discutable, elle est perfectible. Je pense que l'important, comme je le disais tantôt, c'est d'en venir le plus rapidement possible à un nouveau régime.

Par ailleurs, étant donné justement que d'autres personnes sont dans la salle et pourraient être inquiètes des affirmations du député de Laporte et du député de Saint-Laurent - pardon, de M. Forget - relativement à nos prévisions de la croissance des coûts, je voudrais simplement indiquer là-dessus qu'affirmer quelque chose n'est pas nécessairement le démontrer. En ce qui concerne nos prévisions de dépenses d'exploitation au cours des prochaines années, les indices que nous avons retenus: indice des prix à la consommation, indice des prix de l'énergie, indice des taux d'intérêt également, l'ensemble des indices qui ont été retenus pour projeter les coûts sur les trois prochaines années se retrouve dans une note afférente au tableau VIII, à la page 90, et, jusqu'à maintenant, la seule démonstration d'erreur qui nous ait été réellement faite, par-delà les affirmations, l'a été par la ville de Montréal qu'en ce qui concerne le service de la dette du métro, la proposition avait pour effet global, selon nous, de réduire la pression sur la taxe foncière de 13 000 000 \$ au cours des trois prochaines années. La ville de Montréal a effectivement affirmé et démontré que le bénéfice réel était plutôt de 18 000 000 \$. Je veux simplement inviter le député de Laporte et M. Forget, s'il y avait lieu, de modifier les prévisions qui ont été mises là, et nous serions tout à fait réceptifs. Les gens qui ont préparé cela se sont basés sur des indices connus. On aimerait simplement avoir l'ensemble des bases selon lesquelles on peut affirmer que les prévisions que nous faisons seraient totalement inexactes, erronées. Nous avons simplement voulu, M. le Président, nous baser sur des indices connus et nous

sommes réceptifs à la critique et à la démonstration que nous sommes dans l'erreur.

Je vous remercie, M. le Président, et je remercie M. Forget d'avoir si vaillamment défendu le mémoire qu'il avait préparé, je crois.

M. Bourbeau: Un commentaire, M. le Président, s'il vous plaît!

Mme Trépanier: J'aimerais, M. le Président, d'abord remercier l'équipe du COTREM pour l'aide qu'elle veut bien nous offrir dans l'avenir. Nous allons certainement faire appel aux membres de l'équipe et j'aimerais vous remercier, M. le Président, M. le ministre, les membres de la commission permanente des transports et M. le député de Beauharnois. Soyez assurés que nous allons travailler d'une façon très positive, en collaboration avec le député, pour assurer aux usagers de la région les meilleurs services aux meilleurs coûts. C'est la façon dont nous allons procéder.

Le Président (M. Boucher): Je vous remercie.

M. Clair: Merci.

M. Bourbeau: M. le Président, un seul commentaire avant que vous... Je veux seulement relever ce que le ministre vient de dire. Il dit qu'on s'est basé sur des indices connus. Comment pouvez-vous connaître aujourd'hui l'indice des prix à la consommation et l'indice des coûts du transport au cours des années 1982, 1983, 1984 et 1985? Ce sont des indices inconnus et non pas des indices connus que vous avez utilisés.

M. Clair: Le député peut toujours faire cette nuance. Ce que j'entendais par là, c'est simplement que l'indice des prix de l'énergie, l'indice des prix du transport...

M. Bourbeau: C'est inconnu aussi.

M. Clair: ... l'IPC, l'indice des prix à la consommation, les taux d'intérêt...

M. Bourbeau: ... tous inconnus...

M. Clair: Il y a des prévisions cependant qui sont connues, qui sont admises par...

M. Bourbeau: ... par vous...

M. Clair: ... l'ensemble des intervenants et sur lesquelles tant le gouvernement canadien que le gouvernement du Québec se basent.

Le Président (M. Boucher): On

reprendra la discussion une autre fois. Alors, au nom de tous les membres de la commission, je remercie les représentants d'avoir présenté leur mémoire.

Municipalité régionale de comté de Roussillon

J'appelle immédiatement la municipalité régionale de comté de Roussillon (Candiac, Delson, La Prairie, Sainte-Catherine, Saint-Constant) représentée par M. Georges Gagné, maire de Delson et préfet de la MRC Roussillon. Alors, M. Gagné.

Une voix: Disons que j'aimerais faire une mise au point en partant. C'est que...

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

Une voix: Nous ne sommes ni l'un ni l'autre M. Gagné. M. Gagné étant retenu...

Le Président (M. Boucher): Ah bon!

M. Ashby: ... il nous a délégués à sa place.

Le Président (M. Boucher): Alors, si vous voulez vous identifier et identifier la personne qui vous accompagne.

M. Gagnon (Fabien): Fabien Gagnon, conseiller de Candiac.

M. Ashby (Daniel): Je suis Daniel Ashby, conseiller de Saint-Constant.

M. le Président, M. le ministre, membres de la commission, disons que nous sommes conscients que nous avons déjà soumis notre rapport, notre mémoire, le 30 septembre 1982; donc, pour essayer de réduire les pertes de temps, on va passer immédiatement à un court résumé de ce mémoire.

Donc, en ce qui a trait à l'organisation, qu'on reconnaît la nécessité d'une double structure, c'est-à-dire sur le plan local et sur le plan régional, pour répondre aux besoins locaux et régionaux. Cependant, nous voulons faire remarquer que la définition du transport local a été bien précisée, mais ce n'est pas aussi clair en ce qui concerne le transport régional. Nous avons quand même compris qu'un système de transport desservant les usagers d'une ville ou d'un groupe de villes vers l'île de Montréal est un transport régional. Nous avons considéré que nos besoins de transport qui ne sont que pour des déplacements vers Montréal aller-retour, sans arrêt intermédiaire, sont du type régional, même s'ils incluent une certaine partie dans nos localités.

Ce qui nous inquiète dans cet état de choses, c'est que, dans notre cas particulier,

nous devons faire accepter par un organisme régional, par l'intermédiaire d'une personne ne nous représentant pas directement, nos besoins qui ne peuvent être, à notre avis, déterminés que par un conseil local de transport.

En ce qui a trait à la représentation, la structure proposée ne permet pas un contrôle absolu des élus locaux sur l'ensemble des éléments concernant le transport local et le transport régional. Sur le plan local, les administrateurs municipaux ne peuvent fixer les tarifs; au niveau régional, notre autorité est d'autant plus diluée que notre poids est restreint. Même dans la planification des services régionaux appelés à desservir nos populations respectives, nous n'aurons qu'un pouvoir de négociation. Ainsi, pour notre secteur, il apparaît inconcevable d'avoir un seul représentant à l'organisme régional de transport. Compte tenu des intérêts divergents de nos municipalités, selon deux corridors distincts, il serait plus approprié d'avoir au moins deux représentants, car chacun pourrait faire valoir les attentes manifestées par chacun des deux groupes. De même la constitution des conseils locaux de transport devra respecter les frontières de ces corridors. Dans cette optique, les conseils locaux de transport ne peuvent être créés que sur la base des municipalités régionales de comté puisque les frontières de celles-ci ne correspondent pas à celles des corridors de transport desservant notre région.

Compte tenu de la situation géographique de la MRC de Roussillon, nous savons que les usagers de Châteauguay utiliseront le pont Mercier comme voie d'entrée vers l'île de Montréal. Il en est de même pour la majorité des usagers de Delson, Sainte-Catherine, Saint-Constant. Par contre, les villes de La Prairie et de Candiac se dirigeront surtout vers le pont Champlain.

(21 h 15)

En ce qui concerne le financement, comme le souligne notre mémoire, nous sommes d'accord pour le mode de financement proposé et nous sommes disposés à participer financièrement pour le service direct reçu. Par contre, il n'est pas question que les municipalités de notre secteur soient impliquées directement dans les frais ou les déficits encourus par les services régionaux, tels que métros, trains de banlieue ou quelque autre service régional, qui ne nous desservent pas directement. Nous sommes d'avis qu'actuellement un service d'autobus serait suffisant pour desservir nos populations et assurer leur transport vers Montréal.

Questions sur le contrôle de la perception des billets. Le système de tarification étant basé sur les distances parcourues par l'usager, nous nous demandons

comment se fera le système de contrôle en pratique. Comme il faudra contrôler l'entrée et la sortie des passagers, il faudra prévoir des systèmes de contrôle humain ou mécanisé, ce qui engendrera des frais de fonctionnement et d'immobilisation importants. Pourrait-on simplement se fier à l'honnêteté des usagers? Nous nous demandons quelle solution vous avez envisagée.

En conclusion, nous considérons que la réforme proposée est intéressante dans son ensemble. Nous espérons que les quelques points que nous avons apportés pour tenter de l'améliorer seront pris en considération. Nous vous remercions de nous avoir entendus.

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

M. Clair: M. le Président, je voudrais d'abord féliciter les gens qui se sont regroupés, encore une fois un peu selon le modèle qu'on souhaitait, à savoir par groupes de municipalités, pour présenter un mémoire faisant valoir leur point de vue sur l'organisation du transport en commun dans leur territoire. Je pense que cela mérite d'être souligné, d'autant plus que le mémoire, comme vous avez pu le voir, porte sur des points assez précis, des questions d'intérêt précises pour les gens concernés.

M. le maire, en ce qui concerne l'ambiguïté qui a pu apparaître dans certains mémoires, à la fin de la page 8, au début de la page 9, vous affirmez: "Les municipalités membres de l'ORT (quand on aura révisé les frontières, car certaines n'ont peut-être pas besoin d'être membres de cet organisme) auront à payer selon les bénéfices directs reçus et suivant le mode de transport en vigueur (pas question de payer pour les coûts du métro si on ne l'utilise pas:)". Je voudrais que cela soit bien clair. Il n'est absolument pas question de faire payer l'ensemble de la grande région par le biais de la taxe foncière pour des immobilisations qui sont consenties dans d'autres municipalités. Comme j'ai eu l'occasion de le dire au maire de Laval, par exemple, il n'est pas question de faire payer à Laval le métro sur l'île de Montréal. Cependant, si un jour le métro devait aller à Laval, elle paiera, mais encore là seulement pour la partie des immobilisations situées sur son territoire. Je veux que cela soit bien clair et vous assurer qu'il n'a aucunement été question dans la proposition du gouvernement de demander à des centaines, des dizaines de municipalités autour de l'île de Montréal de payer pour le métro, le métro de surface ou les trains pour quelque immobilisation lourde que ce soit qui ne leur serve pas directement.

En ce qui concerne deux autres questions, à la page 6 du mémoire, vous dites: Quant à la représentation

gouvernementale au sein de l'ORT, elle nous apparaît légitime. Je ne vous cache pas que plusieurs intervenants ont remis en cause cette possibilité que le gouvernement soit représenté au sein de l'organisme régional de transport. Est-ce que vous voudriez expliciter un peu cette question? Qu'est-ce qui fait que, quant à vous, cela vous paraît légitime? Cela, jusqu'à maintenant, nous paraissait aussi légitime. Compte tenu du fait que le gouvernement va continuer quand même à être un très important pourvoyeur de fonds, cela nous paraissait légitime. Peu d'intervenants jusqu'à maintenant ont partagé notre point de vue. Qu'est-ce qui a amené votre adhésion là-dessus?

M. Ashby: Dans un premier temps, je pense que, comme vous l'avez dit, lors des rencontres qu'on a eues en comité intermunicipal, il en a été justement question et il semblait normal que le gouvernement garde quand même un certain lien avec le conseil, l'ORT, étant donné ses mises de fonds.

Dans un autre temps, je crois que, par contre, les membres représentant le gouvernement à ce niveau pourraient éventuellement trancher des questions dans une possibilité de mésentente ou d'accrochage. Donc, comme il est dit plus loin: Par ailleurs, le gouvernement pourrait jouer un rôle de médiateur si une impasse surgit au conseil à cause de positions figées d'un groupe ou de plusieurs.

M. Clair: C'est justement la philosophie qui nous animait quand on a proposé cela. C'est, d'une part, à cause de l'importance de la contribution gouvernementale en matière de transport en commun au niveau de l'organisme régional de transport et, d'autre part, aussi afin d'éviter des impasses. Peut-être que nous considérons qu'il y avait avantage, s'il y avait impasse, plutôt que d'attendre trois mois, six mois avant que le gouvernement intervienne par une loi ou autrement dans le dossier, étant présent sur place, sa présence et son pouvoir de médiation agissant, on évite ainsi des impasses.

Ma deuxième question porte, à la page 9, sur la participation des bénéficiaires non usagers. Je remarque que vous êtes d'accord sur le principe de faire participer au financement les bénéficiaires non usagers. Maintenant, vous soulevez la possibilité de prévoir une taxe spéciale sur les affaires plutôt que d'autres sources de taxation. J'aimerais juste savoir ce que vous entendez par taxe spéciale sur les affaires. Est-ce qu'il s'agit de ce qu'on appelle communément la taxe sur la masse salariale, le "payroll tax"? De quoi s'agit-il? Quelle forme cela prendrait-il dans votre esprit?

M. Ashby: Ici, ce qu'on entend surtout, c'est qu'on a évalué que le transport en commun, surtout dans la région de Montréal, apporte beaucoup de commercialisation à l'intérieur de la ville de Montréal. Donc, c'est un impact direct sur le commerce et sur les chiffres d'affaires des commerces de la ville de Montréal. C'est dans ce sens qu'il est présenté ici. Il est évident qu'il aurait peut-être pu être ajouté à ce point spécifiquement: commerce, région de Montréal.

M. Clair: Dans votre esprit, cela couvrirait-il l'ensemble de la grande région ou le coeur de l'agglomération?

M. Ashby: Le coeur, le point de dumping, si on peut dire, où les gens se dirigent... Parce qu'il est évident aussi que le transport en commun va prendre des gens des secteurs - parlons de Saint-Constant, de Sainte-Catherine, de Delson ou des villes qui nous entourent - pour les transporter vers le centre de Montréal, ce qui fait que le commerce est transporté vers le centre de Montréal, à mon avis, dans cette optique.

M. Clair: Autrement dit, vous faites un lien direct avec le fait...

M. Ashby: Les retombées économiques sur Montréal.

M. Clair: ... des retombées économiques de la présence d'un système de transport en commun qui amène beaucoup d'achalandage, beaucoup de clientèle. Vous dites: Établissons la relation entre les deux et allons chercher là une source de revenus.

M. Ashby: C'est cela.

M. Clair: Voilà pour mes deux questions. Je rappellerai simplement que le COTREM a eu l'occasion de travailler avec les municipalités qui sont représentées. Je tiens à souligner, parce qu'on m'indique qu'encore là ils ont eu l'occasion de suivre de très près l'évolution du dossier, qu'ils ont pu obtenir une excellente collaboration des municipalités concernées. Je voudrais les en remercier et leur dire que le COTREM va continuer à être disponible pour les aider à avancer dans le dossier du transport en commun pour la région. Je vous remercie, M. le Président.

Le Président (M. Boucher): Merci.

M. Gagnon (Fabien): Est-ce qu'on pourrait ajouter qu'on a apprécié nous aussi les services vraiment complets du COTREM qui nous ont aidés dans la préparation d'une première étape d'un questionnaire pour savoir quels sont nos besoins dans les services? On

tient à le dire, cela nous a aidés. On commence à savoir de plus en plus ce qu'on veut avec cela. Cela nous aide considérablement sans rien nous coûter; en fait, c'est un gros avantage.

M. Clair: Je vous remercie.

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

M. Leduc (Saint-Laurent): Dans votre rapport, vous faites état que vous craignez les débordements de la zone D. Évidemment, vous avez étudié le livre blanc. Vous êtes-vous posé la question à savoir s'il n'y aurait pas eu avantage à ne pas avoir été inclus également? On nous a dit tantôt qu'on l'avait échappé belle. Êtes-vous heureux d'être inclus dans le territoire de l'ORT?

M. Gagnon (Fabien): Sans avoir préparé des chiffres complets, on n'a peut-être pas eu un spécialiste pour travailler là-dessus des semaines durant, comme la ville de Valleyfield - je ne veux pas dire que c'étaient des semaines - mais il y a sûrement passé plusieurs heures. On n'a pas pu faire encore cette évaluation. Même si un expert n'a pas eu le temps de le faire à Valleyfield, on a considéré quand même qu'on n'était pas perdant, même si on n'était pas satisfait du service qu'on a actuellement à Candiac. En plus, on reçoit des factures et on n'a même pas un mot à dire sur le service qu'on souhaite. On ne trouve pas que la réforme est parfaite et qu'elle nous convient à 100%. Je pense qu'on est conscient qu'avec ce qui est proposé, en s'y adaptant, on va sûrement en retirer un avantage, ne serait-ce que de choisir au moins le service qu'on veut et d'être au courant de la tarification, de savoir ce que cela va nous coûter et d'établir des budgets. Je pense que c'est un très gros avantage, bien que le système ne soit pas parfait, et on le mentionne dans notre mémoire.

M. Leduc (Saint-Laurent): Avez-vous envisagé une solution au problème de débordement?

M. Gagnon (Fabien): On demandait dans notre mémoire qu'un système soit préconisé par le législateur de façon qu'eux trouvent une solution, un peu au même titre, par exemple - on n'est pas des experts en transport - qu'on a vu un problème, à savoir que les gens de la zone D bénéficieraient du service de transport en commun de la zone C défrayé par les villes. On considère quand même que... J'ai perdu le fil de l'idée, je m'excuse. Quelle était votre question?

M. Leduc (Saint-Laurent): Je demandais si vous aviez une solution au problème

possible de débordement.

M. Gagnon (Fabien): On n'a pas de solution. On avait demandé au législateur de trouver la solution; on lui suggérait d'en trouver une bien qu'on n'en ait pas, mais on voit qu'il y a un danger. On a proposé un système un peu comme celui de la perception ou du contrôle des billets. On n'a pas suggéré une solution précise, mais on pense qu'il y a un problème qui va être relativement coûteux à l'autre bout. Il faudrait peut-être le prévoir dans le coût du nouveau système qui implique quand même une structure de contrôle, soit à l'entrée ou à la sortie des passagers.

M. Clair: Au fond, ce que vous nous dites, M. Gagnon, c'est que vos municipalités sont conscientes que les coûts du transport en commun vont continuer de croître. Elles sont conscientes, par ailleurs, de la nécessité d'un système de transport en commun adéquat pour répondre aux besoins, et elles sont prêtes à s'impliquer dans le contrôle du transport en commun pour s'assurer du contrôle des coûts. Or, elles préfèrent se baser sur cela plutôt que d'essayer d'extirper quantité de chiffres sur ce qui va se produire en 1995 pour prendre leurs décisions.

M. Gagnon (Fabien): On considère justement que pour créer un livre pareil bien des gens y ont travaillé. On a travaillé justement avec le COTREM, qui a travaillé en grande partie là-dessus. Je pense que sa compétence est évidente. Il y a des gens qui ont beaucoup étudié là-dessus. On n'a sûrement pas les fonds nécessaires pour demander à des experts de discuter d'un document comme celui-là, bien qu'à le lire il y ait quand même des conclusions ou des points qui nous semblent un peu obscurs, et c'est ce qu'on s'est limité à dire dans notre présentation.

M. Clair: J'admets volontiers qu'il y a des points à préciser. On est tout à fait d'accord. C'est pour cela, d'ailleurs, qu'on tenait à rencontrer le plus grand nombre de municipalités, d'organismes afin de nous aider à préparer une solution pour l'ensemble du transport en commun. Dans ce sens-là, s'il n'y a pas d'autres questions...

Le Président (M. Boucher): M. le député de Saint-Laurent, vous avez la parole.

M. Leduc (Saint-Laurent): Est-ce que vous pourriez faire quelques commentaires sur les regroupements? Vous dites que ce serait peut-être plus logique de se regrouper suivant les corridors - vous en mentionnez trois; c'est peut-être beaucoup, trois corridors - plutôt que selon les MRC.

M. Gagnon (Fabien): J'aimerais aussi faire une précision sur ce qui avait été dit lorsque M. Bonneau a parlé, lorsque M. Clair et M. Dussault ont posé la question: Quelle serait notre relation? Je pense que, dans notre rapport, il est bien clair qu'on considère - surtout dans notre cas, en particulier - que la MRC ne représente pas la structure qu'on a au point de vue du transport. Si on prend Châteauguay, par exemple, qui a une structure de transport qui se dirige vers Montréal par le pont Mercier, elle n'a absolument rien en commun avec une ville comme Candiac qui, elle, se dirige vers Montréal, pour plus de 80%, par le pont Champlain. Malgré cela, on est relié ensemble. Je crois qu'il a été précisé qu'au point de vue des conseils de transport locaux on est prêt à coopérer avec Châteauguay au même titre qu'avec les gens de Sainte-Catherine, Saint-Constant, Delson et La Prairie, mais on est déjà conscient, en ce qui nous concerne - je parle pour Candiac; peut-être que M. Ashby pourra continuer pour les autres secteurs, mais je pense que cela revient au même - et La Prairie, on s'aperçoit que, pour le trajet régional jusqu'à Montréal, on va se regrouper beaucoup plus entre La Prairie et Candiac. Delson, Sainte-Catherine et Saint-Constant, dont les résidents voyagent surtout par le pont Mercier, vont avoir beaucoup plus d'affinités avec Châteauguay pour s'entendre. (21 h 30)

Maintenant, si on décidait d'avoir un conseil local de transport - on aurait nos conseils locaux - et qu'on voudrait avoir un réseau d'autobus entre Châteauguay, Candiac et Delson, on va être capable de discuter et on va très bien s'entendre. Le point où on voulait insister le plus, c'était en ce qui a trait à la représentation à l'ORT pour le système de transport régional. S'il y a un seul représentant pour la MRC et que c'est quelqu'un, supposons, de Châteauguay, qui a un corridor de transport par le pont Mercier, il n'y aura absolument rien à redire pour nous autres, si on veut passer par le pont Champlain. Alors on voudrait être bien précis là-dessus. On est prêt à coopérer pour les transports locaux, mais je crois que cela nous prendrait toujours deux représentants à l'ORT, un pour le corridor du pont Champlain et un pour le corridor du pont Mercier. Je ne sais pas si cela a apporté un éclaircissement.

Le Président (M. Boucher): Merci. Cela va?

M. Leduc (Saint-Laurent): Cela va. M. le ministre, est-ce que c'est une solution envisageable?

M. Clair: En ce qui concerne la représentation à l'ORT, plusieurs

municipalités ont soulevé le point que, plutôt que d'avoir une représentation basée sur les MRC, il serait préférable qu'elle soit basée sur les conseils locaux de transport. C'est certainement une proposition très intéressante à examiner, mais je ne peux pas rendre de décisions aujourd'hui, je veux finir d'entendre les mémoires là-dessus.

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

M. Dussault: Brièvement, M. le Président. Le milieu a fait dans les derniers mois une démarche très positive à l'égard du transport en commun et je constate que le mémoire que vous êtes venus nous offrir aujourd'hui est tout à fait le reflet de cette démarche positive qui a été faite. On sent à travers ce mémoire que vous appuyez fondamentalement les orientations du plan gouvernemental. Cela me plaît beaucoup. Je voulais vous féliciter pour cette démarche.

J'avais une question à vous poser, mais le représentant de Candiac vient de donner la réponse; alors, tout est complet. Je vous remercie beaucoup et je vous souhaite un bon retour.

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

M. Bourbeau: M. le Président, vous me permettez de saluer au passage des voisins de la rive sud, des gens de Candiac, La Prairie, Delson, Sainte-Catherine et Saint-Constant, qui sont tout près du très beau comté de Laporte, et de les remercier d'être venus nous visiter à l'Assemblée nationale. Je vous remercie.

M. Clair: M. le Président, en terminant, je voudrais moi aussi, comme vient de le faire mon collègue de Châteauguay, souligner la démarche très importante, positive et probablement déterminante, j'en suis convaincu, pour l'avenir du transport en commun dans leur région, des municipalités de Candiac, Delson, La Prairie, Sainte-Catherine et Saint-Constant. Je pense que c'est effectivement une démarche remarquable qui a été effectuée. Bien sûr, le COTREM s'est rendu disponible, leur a aidé à faire avancer le dossier, mais, sans une collaboration des municipalités, comme cela a été le cas dans votre région, messieurs, je pense qu'on ne pourrait pas avancer. Je vous invite à transmettre à vos maires et à vos conseils municipaux nos remerciements pour s'assurer ainsi de l'avenir du transport en commun dans votre région et collaborer avec les instances gouvernementales. Je vous remercie.

Le Président (M. Boucher): À mon tour, comme président, au nom de tous les

membres de la commission, je vous remercie.

**Les villes de Saint-Basile-le-Grand,
McMasterville, Otterburn-Park,
Mont-Saint-Hilaire, Beloeil
et Saint-Bruno**

J'appelle maintenant les villes de Saint-Basile-le-Grand, McMasterville, Otterburn-Park, Mont-Saint-Hilaire, Beloeil et Saint-Bruno-de-Montarville, représentées par Mme Andrée Garon, conseillère; M. Marcel Dulude, maire de Saint-Bruno; M. Pierre Cloutier, maire de Beloeil; M. Honorius Charbonneau, maire de Saint-Hilaire; M. Ferdinand Borremans, maire de McMasterville; M. Claude Bégin, maire de Saint-Basile-le-Grand. J'ignore, M. le maire, si vos gens sont arrivés.

M. Charbonneau (Honorius): Merci, M. le Président. Mon nom est Honorius Charbonneau, maire de Saint-Hilaire. Je vous présenterai mes collègues qui sont, d'abord, le secrétaire, M. Chabot, de Saint-Basile-le-Grand...

Le **Président** (M. Boucher): Pourriez-vous, s'il vous plaît, approcher votre micro?

M. Charbonneau (Honorius): D'habitude, je parle fort, je vais essayer de continuer. Je voudrais d'abord vous présenter M. Chabot, qui est trésorier et gérant de Saint-Basile-le-Grand; le maire de Saint-Basile-le-Grand, M. Bégin; le maire de Saint-Bruno, M. Dulude; le gérant de la ville de Beloeil, M. Chagnon; le maire de McMasterville, M. Borremans; le maire de Beloeil, M. Cloutier, et M. Olivier, gérant de la ville de Saint-Hilaire.

Je voudrais d'abord remercier la commission de nous avoir reçus. Même s'il fait noir, nous sommes habitués, nous de la rive sud, depuis que Métropolitain Sud a été exproprié, à vivre dans la grande noirceur. Nous nous consolons de voir que nous ne nous appelons pas Deux-Montagnes, mais que nous avons quand même deux montagnes sur notre territoire et peut-être qu'un jour ou l'autre, on pourra nous donner ce qu'on a donné ailleurs.

M. le Président, nous essaierons d'être le plus bref possible et, même avant que cette loi soit déposée, nous avons déjà formé ce corridor qui était les municipalités d'Otterburn-Park, Mont-Saint-Hilaire, Beloeil, McMasterville, Saint-Basile-le-Grand, Saint-Bruno-de-Montarville, face à la présente proposition gouvernementale concernant l'organisation et le financement des transports en commun dans la région de Montréal.

Nos municipalités ont toujours démontré un très grand intérêt envers la question du transport en commun. Nous sommes, par

exemple, intervenus fréquemment dans le dossier du train de banlieue de Saint-Hilaire et dans celui de la commission de transport. La présente proposition gouvernementale va mettre en jeu un si grand nombre de principes fondamentaux reliés à l'organisation du transport en commun et à la gestion des services municipaux en général que nous ne pouvons y rester indifférents. Notre mémoire concernera surtout ces grandes questions de principe.

La première partie de notre mémoire est la plus élaborée, étant consacrée au cadre financier proposé par le gouvernement et aux grands principes de la réforme. La deuxième et troisième partie traitent respectivement de l'organisation au niveau local et régional de la structure. Je me limiterai simplement à regarder quelques phases de notre schéma et je demanderai à M. Cloutier de nous donner les conclusions.

Ce matin, M. le ministre, nous avons été un peu inquiets, lorsque vous avez dit que la loi n'entrera pas en vigueur le 1er janvier. Si je me rappelle bien, lorsque vous étiez venu nous rencontrer sur la rive sud, vous nous aviez promis de nous débarrasser de cette loi assez difficile à observer pour nous, parce que nous n'avons aucun droit de regard sur la loi et je m'interroge beaucoup sur les modalités que le ministère des Transports mettra de l'avant si, au 1er janvier, cette loi n'est pas en vigueur et que nous devons assumer encore pour l'année 1983 ces déficits qui sont passablement difficiles à absorber par nos municipalités, le corridor que nous représentons.

M. Clair: Si vous me permettez, je trouve la question de M. Charbonneau tellement importante que je vais y répondre tout de suite. L'engagement sera tenu. Ce que j'ai indiqué ce matin, c'est que je ne pense pas qu'on soit capable de traduire la réforme dans une loi avant le 1er janvier à cause des délais qui sont devant nous. Mais l'engagement à l'effet de dégager les municipalités de leur obligation de payer à compter du 1er janvier, cela, je vais le tenir. J'ai pris un engagement, je sais que c'est sur cette base que les municipalités ont payé. Les deux seules autres possibilités, c'est qu'on aille tellement rapidement qu'on soit capable de faire adopter la loi, ce que je mets en doute. L'autre possibilité est que le gouvernement devra, pendant quelques mois peut-être, payer 100% du déficit si le service doit continuer d'être dispensé, mais peu important les moyens qui seront pris, je pensais qu'au mois de juin on serait capable d'arriver avec une loi adoptée pour le 21 décembre. Aujourd'hui, je pense que cela risque d'être difficile à cause des délais qui sont devant nous. Je croyais que la commission pourrait se tenir au début de septembre. On est déjà rendu au 15 octobre,

mais l'engagement sera tenu; je peux vous en donner ma parole.

M. Charbonneau (Honorius): Un autre point, M. le Président.

M. Bourbeau: Je peux vous dire une chose sur le même point, étant donné que le ministre vient de vous donner une assurance. Je peux vous assurer de la collaboration de l'Opposition en ce qui concerne ce problème. Le gouvernement a commis une erreur il y a deux ou trois ans et on va l'aider à la corriger dans les meilleurs délais. Je peux vous l'assurer.

M. Charbonneau (Honorius): Cela se réalisera. Il y a quand même, M. le ministre, une autre chose, avant la conclusion, sur laquelle j'aimerais attirer votre attention. C'est le règlement que vous avez apporté à Deux-Montagnes. Je ne suis pas jaloux de ces gens, j'en suis même heureux. Mais quand même, lorsque nous regardons les critères du 1er janvier 1980, nous considérons que, dans notre région, le train de Saint-Hilaire, qui est depuis longtemps mis de l'avant par notre corridor, il sera très difficile de le réaliser dans un avenir rapproché.

Si le gouvernement propose de réduire de 100% à 60% sa contribution aux immobilisations construites après le 1er janvier 1980, nos municipalités devront donc faire les frais de plus de cinq ans d'indécision entre votre gouvernement et le gouvernement fédéral au sujet du train de banlieue de Saint-Hilaire. Vous avez contribué, comme je le disais tantôt, à 100% aux investissements de la ligne de Deux-Montagnes. Par souci d'équité, nous vous demandons de faire de même pour la ligne de Saint-Hilaire. Le problème du train à Saint-Hilaire traîne depuis trop longtemps et il doit être réglé. Nous n'acceptons pas qu'il soit escamoté dans le cadre de votre réforme et que 30% de la note nous soit refilée. Je pense que c'est là une de nos grandes inquiétudes. Pour aller plus rapidement, je demanderais à mon collègue, le maire de Beloeil, de bien vouloir lire les conclusions de notre rapport. Nous pourrions répondre à toutes les questions par la suite.

M. Cloutier (Pierre): M. le Président, M. le ministre, MM. les membres de la commission, en référence, dans le document qu'on vous a fait parvenir, on pourra aller à la page 19 intitulée Conclusion et Recommandations.

Nous nous sommes attachés au grand principe de la réforme. Notre argumentation a fait valoir que les systèmes de transport en commun doivent être administrés selon le schéma de l'arbitrage local et ce, tant au niveau des systèmes locaux que du corridor de desserte spécifique à un groupe de

municipalités comme le nôtre. Dans cette perspective, nous croyons que le cadre financier proposé par le gouvernement ne permettra pas aux citoyens de faire les choix nécessaires en matière de transport en commun, car il viendra normaliser le niveau de l'offre de services de transport en commun tant au niveau local que régional.

Nous recommandons au gouvernement du Québec de modifier le cadre financier proposé pour qu'il soit en accord avec l'esprit de la réforme, qui est de redonner aux élus locaux la responsabilité du développement du transport en commun. Ceci pourrait se faire en transférant sur les organismes locaux de transport les ressources financières nécessaires à l'exploitation des systèmes locaux et régionaux. Cependant, dans un deuxième temps, quel que soit le cadre financier choisi, nous demandons au gouvernement de mettre en application les principes suivants: ne plafonner en aucune façon ses subventions au fonctionnement, car c'est là une mesure injuste pour les municipalités qui sauront se doter de systèmes rationnels et économiques; inclure les autobus dans sa définition des immobilisations d'équipements à caractère régional admissibles aux subventions; subventionner à 100% l'amélioration des infrastructures du train de banlieue de Saint-Hilaire; verser directement aux organismes locaux la subvention d'immobilisation pour les équipements.

En ce qui concerne le cadre institutionnel, notre mémoire nous amène à vous formuler les recommandations suivantes: rejeter définitivement l'hypothèse de la MRC comme base de regroupement au niveau local, car les besoins en matière de transport en commun n'y sont pas suffisamment homogènes; répartir les sièges des représentants locaux au conseil de l'organisme régional de transport sur la base des corridors de desserte; ne pas permettre à l'organisme régional de transférer unilatéralement vers les organismes locaux de transport le mandat d'exploiter un service à caractère régional sans qu'il y ait une entente sur les modalités de ce transfert. (21 h 45)

Finalement, notre position sur la structure tarifaire est dictée par celle que nous avons défendue concernant le financement et les grands principes de la réforme. Nous croyons qu'il n'est pas possible de prétendre normaliser la structure tarifaire aux niveaux régional et local sans affecter directement la qualité de service qui pourrait être offerte. Nous sommes d'avis que les citoyens de chaque municipalité ou de municipalités regroupées volontairement doivent demeurer libres de faire les choix qui s'imposent en matière de prix, de quantité et de qualité du service.

En résumé, nos recommandations au

chapitre de la tarification sont les suivantes: laisser à chaque organisme de transport local la responsabilité de déterminer les tarifs locaux; revoir la structure tarifaire régionale, de façon à tenir compte de la structure des coûts propres à chaque corridor de desserte et des économies d'échelle engendrées par l'achalandage; inscrire dans la loi le principe du transport gratuit pour les enfants d'âge préscolaire.

En conclusion, nous espérons que nos commentaires sur votre proposition seront pris en considération car ils mettent en jeu des principes d'administration publics fondamentaux. Nous souhaitons fortement que le gouvernement du Québec saisisse l'occasion qui lui est donnée, dans le cadre de cette réforme, de redonner aux citoyens la responsabilité complète de faire les choix qui s'imposent en matière de transport en commun.

Je vous remercie de nous avoir donné l'occasion de vous donner verbalement un résumé le plus succinct possible d'un document que nous vous avons déjà fait parvenir et l'occasion d'être en votre présence ce soir. De ce fait, j'aimerais redonner à M. Charbonneau, qui est quand même la personne désignée du groupe qui est représenté dans le corridor, corridor où la majorité des maires sont présents, à l'exception d'un seul, probablement à cause de l'heure tardive, mais un groupe de personnes accompagnées de gérants et de directeurs généraux de leur municipalité... Ils ont, comme l'a dit le maire Charbonneau au tout début, pensé à une certaine concertation du transport en commun dans notre corridor peut-être avant le projet émis par le gouvernement.

Le Président (M. Boucher): Je vous remercie pour la concision de votre présentation et je donne la parole au ministre.

M. Clair: M. le Président, je serai très bref. Je vais revenir plutôt à la fin. Je sais que mon collègue, le député de Verchères, qui s'intéresse beaucoup à la question, en particulier du train de banlieue, a plusieurs questions à poser. Alors, afin d'éviter de dédoubler les questions, je vais d'abord le laisser poser les siennes et je reviendrai à la fin. Je ne veux pas non plus voler le tour de mon collègue, le député de Laporte.

Un premier commentaire, M. Charbonneau, MM. les maires. L'expérience que vous vivez a pu largement servir à nous inspirer. Si cela a été possible chez vous, depuis quelques années, de commencer à vous regrouper pour vous concerter sur les questions du transport en commun, je ne vois pas pourquoi cela ne pourrait pas se faire ailleurs. Ce qu'il s'agit de faire maintenant, je pense, en particulier dans un cas comme

le vôtre, c'est de vous donner les instruments juridiques pour pouvoir agir et passer à l'action.

Je laisse immédiatement la parole à mon collègue, le député de Verchères et je reviendrai à la fin, M. le Président.

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

M. Charbonneau (Verchères): Merci, M. le ministre. Je voudrais peut-être d'abord remercier les maires et les gérants de la région pour avoir été patients envers les membres de la commission et avoir attendu aussi longtemps leur tour pour comparaître devant nous. Je considère que vous avez préparé un mémoire assez substantiel et qui, à mon avis a la mesure de l'importance que les municipalités de la région accordent au dossier du transport en commun. Mais je ne voudrais pas m'étendre sur les préambules. On l'a souligné, vous vivez une expérience qui est assez particulière. On est les premiers dans la région à avoir vécu cette expérience qui date de mars 1981, où, un comité intermunicipal ad hoc s'est formé entre six municipalités du corridor Saint-Bruno-Saint-Hilaire. On pourrait penser, finalement, que la proposition gouvernementale s'est largement inspirée de votre expérience pilote.

Dans ce sens-là, ce qui serait peut-être intéressant pour les membres de la commission, c'est de savoir - même si ce comité intermunicipal n'est pas encore structuré légalement, juridiquement - qu'est-ce que, dans les faits, cela a changé par rapport à la situation antérieure. Est-ce que ce type de regroupement de municipalités a son importance par rapport à la façon dont vous viviez le problème du transport en commun, chacun de votre côté, auparavant? Est-ce qu'on peut élaborer un petit peu sur les effets de ce regroupement de municipalités?

M. Charbonneau (Honorius): Assez rapidement, il est bien certain que le but principal qui nous a amenés à nous regrouper, c'était la loi existante, lorsqu'on a exproprié Métropolitain Sud. Je pense que je n'ai pas besoin de revenir sur les inconvénients et les désavantages que notre milieu a subis à cause de cette loi; c'est une chose du passé, mais qui est quand même dans le présent. C'est que ça nous a amenés à nous concerter - les six municipalités qui étaient dans la même position - et, par le fait même, nous avons eu l'avantage d'avoir le COTREM qui a travaillé avec nous, qui s'est joint à notre groupe pour faire une étude assez en profondeur de nos besoins en ce qui concerne le transport en commun dans notre région.

Je pense que nous ne pouvons pas nous

donner un transport en commun à des coûts... Je l'ai dit souvent aux citoyens de ma ville: Il y a deux manières de faire partir nos gens, c'est de leur donner un transport en commun tellement sophistiqué qu'ils n'ont pas les moyens de le payer ou de ne pas leur en donner du tout. Ils vont s'en aller des deux manières. Je pense qu'en leur donnant un transport en commun qui est quand même acceptable, il y a des possibilités de les garder. Alors, nous avons pensé - il y a le train de banlieue qui part de Saint-Hilaire et qui se rend à Montréal, qui passe par les six municipalités qui font partie de ce corridor - qu'il était important de nous regrouper afin de regarder ensemble quels étaient les moyens de transport qui nous convenaient le mieux et à quels coûts nous pouvions nous les donner. Je pense que c'est important, parce que je me verrais très mal dire à mes citoyens que ça leur coûtera un certain montant et que, demain matin, nous leur en demandons le double. Je pense qu'il faut être assez conscient, qu'il faut donner à nos citoyens l'heure juste, le plus possible.

C'est venu de cette manière et je peux vous dire que c'est très enrichissant pour les municipalités. D'ailleurs, ça nous a tellement fait connaître que nous avons créé notre MRC et que ces six municipalités sont à l'intérieur de notre MRC. Cela veut dire que les fréquentations, ça mène au mariage...

M. Charbonneau (Verchères): Est-ce qu'on peut conclure que...

M. Charbonneau (Honorius): On ne dit pas quelle sera la durée du mariage, mais ça nous a menés là.

C'est ce qui nous a motivés à nous regrouper et nous pensons que, dans notre milieu, nous avons besoin de transport en commun, pas à n'importe quel prix, mais nous en avons besoin.

M. Charbonneau (Verchères): Est-ce que vous pensez, dans ce sens, qu'outre le mariage juridique que constitue la MRC, il y aurait lieu de faire un autre mariage juridique, mais celui-là en fonction du corridor de desserte? Par exemple, est-ce qu'il y aurait avantage à ce que le gouvernement, le plus rapidement possible, concrétise juridiquement l'existence du comité ad hoc qui existe actuellement?

M. Charbonneau (Honorius): Je pense bien, M. Charbonneau, que vous connaissez actuellement suffisamment les MRC pour savoir que le transport en commun n'est pas dans leurs responsabilités. C'est pour cette raison que nous demandons que la représentation soit au niveau du corridor plutôt qu'au niveau de la MRC. C'est un premier but.

Deuxièmement, je pense que, comme on l'a dit tantôt, il y aurait possibilité, lorsque la loi, j'espère, sera en vigueur... Parce que, ce que nous voulons d'abord, c'est régler le passé, et quand le passé sera réglé je pense que nous pourrions nous asseoir ensemble pour travailler vers l'avenir, avec, je l'espère, une loi qui nous permettra de donner à nos citoyens un transport en commun dans des conditions efficaces et qui permettra à nos gens de recevoir ce qu'ils ont le droit de recevoir, comme toutes les autres parties environnantes de l'île de Montréal.

M. Charbonneau (Verchères): On a parlé du problème du train de banlieue. On sait que vos municipalités sont desservies actuellement par une ligne de train de banlieue du CN. C'est la seule qui ne soit pas intégrée actuellement au réseau de transport en commun de la grande région de Montréal.

Vous avez exprimé tantôt la demande que la subvention accordée aux améliorations d'infrastructures soit équivalente finalement à ce qu'on a donné ailleurs. Je pense que la première réponse qu'on puisse apporter c'est qu'il y a actuellement une entente fédérale-provinciale et je pense qu'il serait inopportun que cette entente se soit appliquée aux autres, qu'elle ait accordé des avantages aux autres et qu'elle n'en donne pas dans notre secteur. J'ai l'impression que dans ce sens-là on peut avoir une certaine garantie, étant donné qu'il y a une entente formelle pour les municipalités de la région.

Cependant, vous n'étiez peut-être pas ici il y a deux jours, la Commission de transport de la rive sud de Montréal ainsi que le Conseil des maires sont venus nous parler, entre autres, de ce problème de la ligne du train de banlieue de Saint-Hilaire et ils ont indiqué qu'ils n'étaient pas très chauds finalement à maintenir ce service, à moins que les municipalités du corridor Saint-Bruno-Saint-Hilaire acceptent de payer la bonne partie de la facture.

Je ne sais pas comment vous réagissez à la position du Conseil des maires de la rive sud, mais...

M. Charbonneau (Honorius): Je pense bien que ces maires de la rive sud devront considérer, comme nous l'avons fait peut-être dans le passé, une certaine aide globale, parce que nous avons payé, depuis trois ou quatre ans, des déficits pour des services que nous n'avions pas.

Je pense que nous avons été bons princes et que le gouvernement nous a aidés. Il est encore trop tôt, je pense, pour déterminer ce soir quelle sera notre proposition face à cette attitude qu'ils nous soumettront certainement un jour. Il faudra s'asseoir pour en discuter mais je ne suis pas

prêt à dire ce soir... Tout dépendra des déficits. Si on nous arrive avec des déficits prohibitifs que nos citoyens ne peuvent pas payer, il est bien certain que nous devons regarder différemment, mais dans le moment nous favorisons le train de banlieue dans notre milieu. Je pense que c'est clair, mais seulement avec des services améliorés. Nous ne pensons pas avoir des trains comme ceux que nous avons le matin et le soir dans des conditions pas mal démodées. Ce qui serait logique, c'est que nous puissions avoir au moins deux ou trois trains aux heures de pointe le matin ainsi que le soir, ce qui donnerait un service certainement plus acceptable à notre population.

Comme je vous l'ai dit tantôt - j'ai peut-être peur mais j'espère ne pas avoir raison d'avoir peur - si les montants qui ont été mis de l'avant pour organiser le transport en commun dans la région de Deux-Montagnes et dans la région de Saint-Hilaire ne sont pas tous dépensés de l'autre côté et s'il nous en reste un peu pour qu'on puisse s'organiser convenablement, je pense qu'il est possible de faire quelque chose.

Encore là, il faudra regarder quels seront les coûts dans la négociation. Nous sommes prêts à avoir du transport en commun, mais pas à ruiner nos municipalités pour du transport en commun. Nous sommes prêts à regarder les coûts ensemble.

M. Charbonneau (Verchères): Il y a eu, par ailleurs, d'autres présentations qui nous ont été faites au sujet de l'organisme régional de transport à l'effet qu'il ne serait pas utile que des municipalités qui sont dans la zone C, c'est-à-dire entre autres vos municipalités, participent de plein droit à l'organisme régional de transport. Elles pourraient simplement avoir un rôle consultatif mais ne siègeraient pas à cet organisme régional de transport.

Est-ce que vous considérez que les municipalités de votre territoire et des municipalités qui sont dans la même position que vous devraient faire partie de l'organisme régional de transport au même titre que les autres?

M. Charbonneau (Honorius): De quelles municipalités voulez-vous parler?

M. Charbonneau (Verchères): Actuellement il y a des gens, notamment le Conseil des maires de la rive sud et la CTRSM, qui croient qu'il ne serait pas utile que les municipalités, par exemple du corridor Saint-Bruno-Saint-Hilaire, soient représentées à l'organisme régional de transport.

M. Charbonneau (Honorius): Ils ne trouvent pas utile qu'on soit représenté?

M. Charbonneau (Verchères): C'est ça. Certains pensent qu'il ne serait pas utile et qu'il serait préférable que vous ayez simplement un rôle consultatif.

M. Charbonneau (Honorius): Cela ne me surprend pas parce qu'on ne l'a jamais été et ils semblaient heureux de cela. Cela ne me surprend pas de leur part. Par contre, je pense que nous n'accepterons jamais que notre corridor ne soit pas représenté à la commission régionale de transport. Si nous avons à donner du transport en commun à nos citoyens, nous sommes prêts à prendre nos responsabilités, mais pas à n'importe quel prix. S'il n'y a pas moyen d'être représentés, soyez assurés que nous ferons des représentations à ce moment-là et que nous ne serons certainement pas prêts à regarder passer le train sans être capables d'embarquer.

Une voix: Sans aller à Montréal avec.
(22 heures)

M. Charbonneau (Verchères): Juste une dernière question parce que le temps file. J'aimerais que vous précisiez aussi comment fonctionnerait, à votre avis, l'exploitation des systèmes régionaux de transport si on transférait aux organismes locaux de transport les ressources fiscales.

M. Charbonneau (Honorius): Il faudrait quand même qu'on nous les transfère. Lorsqu'on a transféré de la fiscalité aux municipalités, on nous a souvent dit, lorsqu'on nous donnait de nouvelles responsabilités, qu'on nous donnerait les modalités de taxation qui vont avec ces responsabilités. Il est bien certain que nous sommes prêts à prendre nos responsabilités, nous voyons cela comme une chose possible, mais c'est quelque chose qu'il faut regarder; il faudra se donner les services qui correspondent à nos possibilités. C'est là que nous voyons, dans un organisme local, une possibilité additionnelle pour nous, pour notre corridor, de choisir les services dont nous avons besoin selon nos possibilités financières. C'est là l'avantage assez marqué de former un corridor local plutôt qu'un corridor régional, ce qui nous amènerait peut-être à payer des déficits que nous n'avons pas faits. Encore là, il est trop tôt, je pense. Il faudra connaître la loi avant de prendre une position définitive à ce sujet.

M. Charbonneau (Verchères): Cela termine les questions que j'avais à vous poser. Je voudrais vous remercier. Je pense que vous avez présenté un mémoire important, qui soulève des questions pertinentes. Pour les gens de la région du corridor, il était important qu'ils sentent que les municipalités étaient impliquées de plain pied dans le domaine du transport en

commun. Elles n'ont pas manqué l'occasion d'assister et de participer activement à cette commission parlementaire. Merci.

M. Charbonneau (**Honorius**): D'accord.

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

M. Bourbeau: Il me fait plaisir de saluer des ex-collègues de la rive sud. Je comprends votre étonnement de nous voir travailler à des heures si tardives; je me suis habitué à ce rythme depuis que j'ai laissé la fonction municipale. Parfois, on travaille très tard et parfois moins tard.

Je me réjouis de voir ici le sentiment de coopération et de solidarité qui anime tous les gens situés dans le corridor: Saint-Bruno, Saint-Hilaire, etc. Je trouve intéressant de voir que quand des problèmes importants se posent, un regroupement se produit. Cela montre qu'il n'est pas toujours vrai de penser que les voisins, en termes de municipalités, se chicanent toujours. De plus en plus, on voit plutôt de la coopération que de la discorde.

En ce qui concerne le problème spécifique auquel vous faisiez allusion tout à l'heure, j'ai été très sensible à ce que vous disiez puisque j'ai moi-même participé au malheur, si je peux dire, de Métropolitain Sud, alors que, à un moment donné, vous vous êtes embarqués pratiquement sans le voir ou de force dans une galère, soit l'obligation légale de payer les déficits de la compagnie Métropolitain Sud alors que vous n'aviez pas un seul mot à dire dans la gestion de la compagnie.

Je me souviens très bien, ayant été président de l'organisme responsable de la gestion, que nous n'étions pas d'accord. Nous trouvions absolument aberrant d'avoir à gérer une compagnie de transport alors que le territoire n'était pas du tout chez nous. On était autorisé à faire des dépenses pour l'autres, pour lesquelles on n'avait pas à payer. Bref, on nous avait obligés de vous mettre en tutelle et à agir comme tuteurs. C'est un peu comme si le gouvernement du Québec, aujourd'hui, se voyait confier la responsabilité d'administrer le budget de l'Ontario sans que l'Ontario ne soit consulté. Remarquez que ce serait absolument catastrophique pour l'Ontario quand on considère la gestion du gouvernement du Québec.

M. Clair: On a maintenu notre déficit et l'Ontario a augmenté le sien de 60% en un an.

M. Bourbeau: Je reviens aux corridors en question. Le problème qui se pose sur la rive sud, en ce qui concerne Métropolitain Sud, c'est que le transport en commun, sur

le grand territoire de la rive sud, est organisé non pas en fonction des MRC ou des regroupements de municipalités, mais en fonction de corridors qui ont tous comme point de départ la station de métro de Longueuil et qui s'en vont vers Sorel, Saint-Hyacinthe, Saint-Jean, Farnham, enfin, vers les grands axes routiers.

Quant à moi, j'appuie entièrement votre suggestion voulant que pour les fins de l'ORT, vous soyez regroupés en fonction de ces corridors, ce qui est tout à fait logique, et non pas en fonction de MRC qui n'ont pas nécessairement toujours les mêmes besoins de transport et les mêmes intérêts. À ce point de vue, je pense que c'est tout à fait logique; si vous êtes regroupés en fonction des corridors naturels de transport, je pense que ce serait normal aussi que vous soyez représentés à l'ORT selon la même formule. Un autre point dans votre mémoire, vous insistiez beaucoup sur le contrôle local des dépenses. Je pense que là-dessus on vous suit entièrement. Je pense que vous avez bien raison. Vous faisiez allusion au fait que vous insistiez pour être représentés, à la suite de la question de mon collègue, le député de Verchères, au conseil d'administration. Je pense que c'est normal aussi, le principe de "no taxation without representation".

Finalement, dans votre mémoire, vous parlez de deux autres choses. Vous parliez tout à l'heure des trains de banlieue. Je voudrais y revenir, surtout au train de Saint-Hilaire. Effectivement, il semble que les gens de la CTRSM ne soient pas très chauds à absorber les déficits éventuels du train de Saint-Hilaire. Le maire de Boucherville faisait remarquer qu'en ce qui le concerne il aurait de la difficulté à convaincre les citoyens de Boucherville de payer le déficit du train de Saint-Hilaire, de la ligne de Saint-Hilaire, puisque c'est situé assez loin de Boucherville et qu'il n'est pas possible que les gens de Boucherville prennent le train de Saint-Hilaire.

Il y a quand même un fait qui subsiste, c'est que le gouvernement fédéral s'est engagé à verser une subvention importante pour la modernisation des trains de banlieue et, entre autres, celui de Saint-Hilaire. Il y a même une obligation, si j'ai bien lu la convention, de rénover non pas seulement le train de Deux-Montagnes qui va vers Rigaud, mais aussi celui de Saint-Hilaire. Le ministre me corrigera, mais je pense que la subvention ne serait même pas disponible si les trois n'étaient pas modernisés. À mon avis, le gouvernement n'a pas beaucoup le choix, à moins d'amender sa convention avec le fédéral - à condition, évidemment, que le gouvernement et le fédéral se parlent - et il devra éventuellement moderniser le train de Saint-Hilaire. En principe, je trouve que c'est normal et que, dans la mesure où l'achalandage le justifiera, il devra y avoir

un nombre de trains suffisant pour vous donner le service que vous attendez.

Finalement, je voudrais simplement relever un passage de votre mémoire qui m'apparaît de plus en plus capital, à mesure que j'avance dans l'étude du dossier; c'est ce que vous mentionnez à la page 8 du mémoire. Vous n'êtes pas les seuls, d'ailleurs, parce que le groupe avant l'a souligné aussi. C'est étonnant de voir comment deux groupes qui n'ont rien à voir l'un avec l'autre - enfin, je présume que vous n'avez pas engagé les mêmes aides ou les mêmes conseillers - en arrivent aux mêmes conclusions.

Vous dites dans votre mémoire, à la en page 8, que la croissance moyenne des coûts au cours des dernières années a été de 20% par année. Je pense que tous les gens du milieu sont d'accord, même la proposition gouvernementale le dit. Vous dites ceci, vous me permettez de vous citer puisque vous n'avez pas lu le mémoire vous-même: "Le gouvernement nous annonce que la croissance des coûts sera ramenée au cours des quatre prochaines années à 12,3% ou même à 11,3% - en fait, c'est ce qui est contenu dans la proposition gouvernementale - si la réforme proposée est adoptée. C'est donc dire qu'il croit - le gouvernement - que le rythme de croissance des coûts sera réduit d'au moins 40%. Vous ajoutez: Permettez-nous d'en douter." Je peux ajouter entre parenthèses que je me joins à vous dans ce doute.

Vous continuez: "Les projections budgétaires contenues dans la proposition gouvernementale sont nettement insuffisantes pour en permettre un examen serré de ces prévisions, mais nous semblent irréalistes, principalement au niveau des hausses d'achalandage et des coûts d'immobilisation.

"Le gouvernement admet lui-même que la note pourrait dépasser le milliard en 1985 si l'inflation devait se maintenir à son niveau actuel. Ceci représente un écart budgétaire de près de 120 000 000 \$ par rapport aux prévisions sur lesquelles a été basée la répartition des déficits entre les partenaires. Vous ajoutez, en conclusion: Nous aimerions savoir ce qui arrivera de notre contribution au financement si pareille éventualité arrivait à se concrétiser."

Vous citez le chiffre de 120 000 000 \$ et, tout à l'heure, les municipalités qui vous ont précédés, Valleyfield et les autres, estimaient à 200 000 000 \$, 300 000 000 \$ l'écart qui pourrait vraisemblablement se produire si des prévisions réalistes étaient faites plutôt que des prévisions fantaisistes. Moi, je peux simplement dire que, nous aussi, nous aimerions savoir ce qui arrivera si les prévisions ne se réalisent pas. Je ne sais pas si vous aimeriez ajouter quelque chose, parce que cela me paraît un aspect important de la réforme. D'après vous, qu'arrivera-t-il si la facture à payer est beaucoup plus

importante que prévu? Pensez-vous que cela va être ramassé par d'autres que par vous?

M. Charbonneau (Honorius): M. le Président, si vous me le permettez, je pourrais peut-être demander à mes collègues s'ils ont quelque chose à ajouter là-dessus. Nous sommes tous ensemble et je pense que vous me permettrez de laisser parler mes collègues s'ils ont quelque chose à répondre là-dessus.

M. Bourbeau: Ma question est la suivante: Pensez-vous, d'abord, que la facture va venir et, deuxièmement, êtes-vous disposé à la payer si cela arrive?

M. Charbonneau (Honorius): Je pense bien que ce que nous voulons exprimer, c'est une crainte. Je pense que cette crainte des augmentations assez substantielles que nous avons vécues depuis quelques années existe dans notre for intérieur. Ce dont nous avons peur - et, je pense, à juste titre - c'est que s'il y avait des augmentations - parce qu'on dit bien que le gouvernement se limite à tant de pourcentage des déficits - s'il y avait des déficits beaucoup plus élevés que ceux que nous prévoyons, nous nous demandons de quelle manière on pourrait arriver à taxer nos citoyens pour essayer de leur donner un transport en commun d'une qualité acceptable. C'est là qu'est notre inquiétude. Ce paragraphe transmet notre inquiétude sur les coûts que nous prévoyons. Nous espérons que ce sera peut-être cela, 11,3%. Ce sera peut-être 10% - je l'espère - mais, si cela arrivait à 20%, mon Dieu! je pense que nous commencerons à être très inquiets. Si le gouvernement n'augmente pas ses subventions, nous nous verrions dans l'obligation de taxer nos citoyens d'une façon démesurée. Nous pensons qu'à ce moment-là les gens n'auraient peut-être plus les moyens de payer le montant des taxes que nous leur demanderions. Il faudrait quand même penser que nous sommes à 25 milles de Montréal et que les gens qui demeurent chez nous, si nous les taxons sur la même base que Montréal et qu'ils ont à voyager soir et matin, ce qui arrivera, c'est que nos municipalités deviendront désertes et on fera des villes qui, sans être des villes fantômes, auront des difficultés énormes à maintenir une qualité de vie acceptable. C'est là qu'est notre inquiétude.

M. Bourbeau: Remarquez que le fait que les municipalités de banlieue se vident au profit de Montréal, c'est très près de ce que semble souhaiter le gouvernement puisqu'il privilégie le retour à Montréal et pénalise tous ceux qui demeurent en banlieue de façon à les inciter à retourner à Montréal.

M. Clair: C'est inexact.

M. Bourbeau: Vous dites dans votre proposition que les projections gouvernementales vous semblent insuffisantes et irréalistes. C'est donc que vous êtes d'avis que cela va être plus cher que ce qui est écrit dans le livre blanc. Sinon, vous diriez qu'elles sont réalistes. L'autre terme que vous employez est "insuffisantes". Vous dites "insuffisantes et irréalistes". Vous n'avez pas écrit cela pour le plaisir de l'écrire. Je présume que vous le pensez.

M. Charbonneau (Honorius): Je pense que tout administrateur a le droit de se questionner sur des prévisions. Il a quand même le droit de les regarder. Elles nous apparaissent peut-être présentement réalistes, mais si elles devenaient irréalistes, dû à l'augmentation de coûts que nous ne pouvons pas prévoir ou que le gouvernement ne prévoit pas, qu'arriverait-il? C'est la question qu'on se pose ensemble. C'est exactement ce qu'on se demande. Comment pourrait-on passer à travers?

M. Bourbeau: Je pense que c'est votre devoir de vous la poser. Nous aussi, on se la pose et la conclusion à laquelle on en vient, c'est que ce sont les municipalités qui vont écopier de la facture.

M. Clair: M. le Président, le député de Saint-Laurent aurait une question à poser.

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

M. Leduc (Saint-Laurent): Une question très courte: Je voudrais savoir ce que vous pensez de la composition du conseil d'administration de l'ORT et également du comité exécutif. Cela vous satisfait-il? Pensez-vous que c'est raisonnable? Croyez-vous que le gouvernement devrait avoir des représentants à cet organisme?

M. Charbonneau (Honorius): Il est très difficile de répondre affirmativement ou négativement. Premièrement, je pense qu'au moins, dans cette représentation, nous étions tellement habitués à ne pas en avoir que, si nous en avons un pour notre corridor, nous serons heureux d'en avoir un. Cela réglerait-il tous les problèmes? Je ne le sais pas. Il est encore trop tôt pour prévoir ce qui arrivera avec un conseil d'administration comme celui-là. Il est bien certain que, si nous regardons le pourcentage de population que nous représentons dans ce corridor, ce sera simplement une petite goutte d'eau dans un verre, parce que nous ne représentons qu'environ 1% ou à peu près de la population transportée dans notre corridor. Je crois que c'est 1,6%. Il est bien sûr que ce ne sera

pas tellement. Par contre, il est sûr que ce sera peut-être difficile en certaines occasions, toujours en pensant que ceux qui siégeront à ce comité penseront régional et n'essaieront pas d'utiliser ceux qui sont de plus petite taille pour se préserver eux-mêmes.
(22 h 15)

M. Leduc (Saint-Laurent): Est-ce que vous pensez qu'il pourrait y avoir des polarisations banlieue - CUM et l'arbitre qui serait le gouvernement?

M. Charbonneau (Honorius): Je ne le sais pas, il est encore trop tôt pour le prévoir, mais il pourrait y en avoir. J'espère qu'il n'y en aura pas, mais ce sera certainement plus facile pour les grandes villes, une ville comme Montréal, d'avoir une polarisation que cela ne le sera dans un corridor avec une dimension aussi réduite que celle-là. Quand même, je crois toujours à la bonne foi des gens.

M. Cloutier: Est-ce que je pourrais compléter la première question?

M. Charbonneau: Oui.

M. Cloutier: C'est qu'on n'anticiperait pas de problèmes si l'organisme local acceptait toutes les décisions de l'ORT.

M. Leduc (Saint-Laurent): Accepter quoi?

M. Cloutier: Si l'organisme local, l'organisme du corridor, acceptait sans discussion toutes les décisions qui pourraient être prises par l'ORT.

M. Clair: Vous posez une question?

M. Cloutier: Non, c'est-à-dire que je complétais la réponse à la première question qui a été posée: Quelle pourrait être notre perception? Sur la représentativité, nous avons gagné au moins le droit d'avoir une personne à l'organisme, mais, encore là, quel sera notre rôle? Sera-t-il simplement de dire qu'on accepte ce que vous avez décidé? Nous n'aurons peut-être aucun droit d'arbitrage. On n'aura peut-être aucun droit acquis avec ça. Ce n'est peut-être pas suffisant pour nous de dire: Là, vous êtes contents, vous êtes à la table et vous vouliez y être, mais nous sommes un sur 31.

Une voix: C'est mieux que de ne pas y être du tout.

M. Cloutier: Ou ce n'est peut-être rien du tout.

M. Clair: Ce qui est le cas présentement.

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

M. Clair: M. le Président, le député de Laporte semble accorder beaucoup d'importance aux prévisions qui ont servi à l'élaboration d'un scénario pour les trois prochaines années. Je voudrais dire là-dessus que les indices qui ont été retenus sont des indices utilisés par beaucoup d'autres. Nous n'avons pas essayé d'y aller avec une boule de cristal. Ce sont des prévisions dont se servent les gouvernements, dont se servent les commissions de transport, dont se servent les municipalités pour essayer de prévoir comment la situation évoluera en termes de prix de l'énergie, en termes d'indice des prix à la consommation, de taux d'intérêt, d'évolution des coûts des salaires. Bien sûr, nous n'avons pas de boule de cristal du côté du gouvernement. Vous savez, si le député de Laporte était de ce côté-ci, il aurait exactement les mêmes analystes, les mêmes gens qui font des prévisions. Non, ce sont les mêmes, M. le Président. Ce n'est même pas le gouvernement du Québec qui fait ses propres prévisions sur la plupart de ces indices, ce sont des indices qui sont des prévisions, qui sont acceptés d'un bout à l'autre du Canada et dont on se sert pour essayer d'établir l'avenir.

À partir de ces chiffres, si quelqu'un est en mesure de trouver des indices qui se sont révélés meilleurs pour prévoir l'avenir, nous sommes prêts à changer de boule de cristal, mais nous n'en avons pas, à proprement parler, de boule de cristal. Ce sont des hommes et des femmes qui, avec la connaissance du passé et un certain nombre d'indices, essaient de prévoir l'évolution des coûts. Dans ce sens-là, M. Charbonneau, ce que je veux dire, ainsi qu'au député de Laporte, c'est que, dans la situation actuelle aussi, les coûts... Si l'inflation se révélait hors contrôle au Canada et qu'on se retrouvait avec une inflation de 25%, je suis incapable de le dire. Peut-être que des événements peuvent survenir et que, dans trois ans, l'inflation va être à 25%, bouleversant toutes les prévisions économiques qui ont pu être faites. Mais ça, c'est vrai dans le cadre actuel comme ce serait vrai dans un nouveau cadre. Dans un cas comme ça, ce qu'on doit faire, c'est justement de faire comme nous avons fait à la page 90 de la proposition, c'est-à-dire indiquer sur quoi nous nous sommes basés pour faire les prévisions pour l'avenir. Vu que ces prévisions évoluent, il est évident que, s'il s'écoule un an avant la mise en vigueur de l'ensemble de la réforme, les prévisions devront être révisées. Je pense encore une fois, comme je le disais tantôt, que s'inquiéter de l'avenir, c'est tout à fait légitime; affirmer les choses, c'en est une autre; les démontrer, c'en est une troisième,

et démontrer que les prévisions que nous avons retenues jusqu'à maintenant sont fausses, inexactes, totalement erronées et préparées par des incompetents, il n'y a personne qui en a fait la preuve. Pour cela, je pense qu'on est tous liés un peu par l'avenir. Je n'ai pas de réponse à faire. Si l'inflation est de 25% au Canada en 1986, tout ce que je peux dire, c'est que le gouvernement sera aussi mal pris que vous et que, dans le système actuel comme dans le système proposé, les factures vont devoir se répartir au prorata des programmes existants.

Le député de Laporte, également - je tiens à le faire remarquer - tient deux discours en ce qui concerne le train de banlieue. Quand la CTRSM est venue, il a semblé - je dis bien semblé - appuyer une position de rejet à l'égard de la modernisation et de l'intégration du train de Saint-Hilaire, et aujourd'hui, il a plutôt une attitude inverse, soit celle de vous dire: Si cela a de l'allure, vous auriez un service de deux ou trois trains par jour.

Sur cette question, je vais vous proposer de jouer franc jeu. Vous êtes constitués en groupes qui se concertent depuis deux ans déjà; vous avez fait beaucoup de progrès avec le COTREM, avec les gens du COTREM. Puisque, de toute façon, ce que vous faites va dans le sens de la proposition du gouvernement à l'effet de réunir des municipalités et de leur donner des pouvoirs d'intervention, on n'a pas besoin d'attendre que, juridiquement, vous ayez le pouvoir de tout faire cela pour vous impliquer immédiatement, dès que vous le désirerez, par vos représentants, dans des négociations avec la CTRSM, avec le CN et le gouvernement du Québec pour non pas essayer de vous embarquer - on n'essaiera pas de vous embarquer - dans le train et de vous faire payer plus que cela vaut. Le gouvernement du Québec n'est pas intéressé non plus à payer si, après des négociations avec le CN, cela devait se révéler hors de prix que d'intégrer le train.

La démarche que je vous propose, ce soir, c'est, si vous êtes intéressés à le faire, de nous déléguer un ou deux représentants. Nous allons mener, avec le CN, les négociations jusqu'au bout et on fera la comparaison à la fin sur ce que cela représente comme avantages et inconvénients; coût et bénéfices, intégration, modernisation et déficits d'exploitation du train de Saint-Hilaire, sur quelle base on pourrait répartir la facture du déficit d'exploitation et on regardera ce que cela coûte, ce que cela rapporte d'abandonner le train de Saint-Hilaire, ce qui n'est pas le voeu du gouvernement. Afin de jouer franc jeu sur cette question, on comparera, à la fin des négociations avec le CN, ce qui est le plus avantageux: le train ou l'autobus; les coûts. On prendra la décision ensemble, sans

cache ni détour, en jouant à jeu ouvert. Je pense que, de cette façon, on sera à même d'aboutir à des résultats positifs.

Ce qu'il y a de particulièrement difficile - ce n'est pas un blâme, je ne veux pas dénigrer le CN, ce n'est pas du tout le cas, je le fais autant que possible en toute objectivité - à avoir comme entente avec le CN sur le corridor Saint-Hilaire, c'est qu'au Canada, sur les voies ferrées, les trains de marchandises ont priorité. Nous connaissons tous l'importance du corridor de Saint-Hilaire pour les marchandises, c'est la ligne principale vers l'est du Canada. L'impression que nous avons jusqu'à maintenant dans les pourparlers que nous avons eus avec eux, c'est qu'à toutes fins utiles, à l'occasion d'une intégration des trains, d'une modernisation, d'un niveau de service équivalant à trois trains par jour, par exemple, ils veulent faire payer une remise en état des infrastructures, un système de signalisation, tout cela, à des coûts très élevés. Mais on ne saura jamais, si on ne négocie pas avec eux et si vous n'êtes pas impliqués avec nous là-dedans, au bout de la ligne - c'est le cas de le dire - ce qu'on pourrait vraiment aller chercher. Le député de Laporte met souvent en cause notre capacité de s'entendre avec le fédéral, de négocier et d'administrer. Je lui dirai qu'en ce qui concerne l'entente que nous avons eue pour l'exploitation des trains de banlieue de CN et de CP, la différence avec le Go Train à Toronto, c'est de 40% moins élevé que ce que Toronto a payé. C'est toujours cela de pris comme négociateur de pouvoir avoir une entente comme celle-là.

Alors, si on se rend au bout des négociations, on verra, et je pense qu'à ce moment-là tout deviendra beaucoup plus facile en termes de répartition du déficit éventuel d'exploitation et en termes d'immobilisation en fonction de l'entente fédérale-provinciale qui existe là-dessus. C'est mon prédécesseur, d'ailleurs, dont je souligne la présence ici, M. Denis de Belleval, le député de Charlesbourg, qui avait préparé cette entente avec le fédéral. J'ai eu l'occasion de signer les derniers documents, si ma mémoire est bonne, en arrivant. On pourra à ce moment-là savoir non seulement si l'argent du fédéral prévu dans l'entente et celui du gouvernement du Québec est bien dépensé, mais on pourra aussi savoir si le déficit d'exploitation est acceptable par rapport au service offert.

Je ne sais pas si vous êtes prêts à réagir sur cette proposition. En résumé, on inviterait la CTRSM, le CN, le COTREM, sans qu'il y ait comme tel le conseil local de transport légalement formé, à entreprendre les négociations, à s'impliquer dans les négociations et à jouer jeu ouvert. Peut-être désirez-vous vous concerter là-dessus?

M. Dulude (Marcel): La crainte qu'on avait, et une des raisons pour lesquelles on l'a mise dans nos conclusions, c'est qu'on préconisait le transport local. Selon les informations que nous avons eues à ce jour, le train de banlieue qu'on connaît, celui de Saint-Hilaire et de Montréal, à nous simplement, Saint-Bruno, nous causerait un déficit d'environ 350 000 \$ et, si on l'additionne à celui de 150 000 \$ pour l'autobus, cela nous ferait un déficit de 500 000 \$, ce qui est inacceptable pour une municipalité comme la nôtre. C'est une des raisons majeures pour lesquelles dans nos conclusions on mettait le transport local. Je pense bien qu'avant de se payer un transport de la sorte on y aurait pensé deux fois. Il n'y a aucune municipalité comme la nôtre qui peut payer une demi-million en transport en commun lorsqu'on a 1000 personnes qui voyagent sur une population d'environ 23 000 ou 24 000. Qu'on tienne pour acquis que c'est 1000 foyers; on a 7000 foyers, cela fait un septième. Imaginez-vous qu'on vienne dire, après s'être fait élire, qu'on a un nouveau style de gestion; cela aurait été un nouveau style de gestion drôlement différent des autres.

Je suis très heureux que vous nous proposiez de faire partie des négociations avec le CN, cela me rassure.

M. Clair: Comme cela, il n'y aura de cache ni pour personne. La seule règle qu'on se posera, ce sera la même que celle que nous avons eue avec la CUM et M. Briggs, le maire de Beaconsfield, d'ailleurs, qui agissait comme observateur lors des négociations avec le CP. Tant que le résultat final n'est pas connu, c'est la règle de la confidentialité qui prime. Négocier sur la place publique comporte toujours un certain nombre de dangers.

M. Charbonneau (Honorius): Je pense, M. le ministre, que nous serons prêts dans un avenir rapproché, lorsque le comité se réunira, à la suite de l'offre que vous venez de nous faire, je peux vous assurer de notre collaboration là-dessus. Si nous pouvons commencer à négocier avant même que le corridor ne soit formé officiellement, ce sera un avantage pour nous de connaître les coûts que nous aurions avec le CN et, s'il n'y a aucune possibilité - je dis bien aucune, parce que je vous avoue franchement que dans notre milieu le train est beaucoup plus favorisé que l'autobus - s'il n'y a aucune possibilité, nous devons choisir un transport qui corresponde à nos possibilités.

M. Clair: Parallèlement à cela, en ce qui concerne Métropolitain Sud comme tel, j'adresse aujourd'hui même une lettre à M. Molini - elle sera postée demain - le directeur général de la CTRSM, étant donné

qu'environ 80% des municipalités ont payé ou ont pris l'engagement de payer les déficits d'exploitation pour les trois années concernées, même si juridiquement les conseils locaux de transport ne sont pas constitués. Je lui demande de se mettre immédiatement en discussion avec les corridors pour voir dans quelle mesure on peut débloquer rapidement sur des niveaux de services acceptables par les municipalités situées dans le territoire C, celui où le gouvernement participerait, subventionnerait les municipalités, mais définirait le niveau de service conformément à la proposition que j'avais faite en juin dernier et au contenu du livre blanc.

(22 h 30)

Je voudrais rapidement passer en revue les conclusions des recommandations, celles qui peuvent poser un problème un petit peu. Vous recommandez de ne plafonner d'aucune façon ces subventions au fonctionnement, car ce serait une mesure injuste pour les municipalités qui sauront se doter de systèmes rationnels et économiques. Là-dessus, je vous dirai, premièrement, qu'il y a peu de chances que des municipalités comme les vôtres soient touchées rapidement par une mesure de plafonnement à 100% de la quote-part des municipalités. D'autre part, je dirai que c'est plutôt le contraire, dans le sens que ce n'est pas une mesure injuste pour les municipalités qui sauront se doter de systèmes rationnels et économiques. Le but du plafonnement, c'est justement d'éviter que des commissions de transport n'aient pas une administration serrée de leur gestion et se contentent d'augmenter les tarifs et de faire payer le gouvernement à 40% des revenus autonomes. Il nous semble que la mesure, si elle frappe quelqu'un, frappe plutôt les commissions de transport qui n'ont pas fait tous les efforts possibles, suffisants et imaginables pour se doter de systèmes rationnels et économiques.

Quant à la définition des immobilisations d'équipements à caractère régional éligibles aux subventions, dans le sens de subventionner à 100% les autobus, je vous dis d'ores et déjà que cela m'étonnerait bien gros que le gouvernement accepte de modifier cette règle, parce que, encore là, ce serait inciter... Des commissions de transport m'ont déjà fait la représentation que grâce à notre programme tel que formulé, actuellement, qui subventionne plus généreusement l'acquisition d'autobus que la rénovation, la remise en état d'autobus cela coûte moins cher d'acheter des autobus neufs que d'entretenir des autobus qu'on a déjà ou de faire 20 000 \$ de réparations sur un autobus. C'est quasiment plus payant d'en acheter un neuf. On va modifier cela aussi pour inciter les commissions à ne pas acheter inutilement des autobus neufs.

Rejeter définitivement l'hypothèse de la

MRC comme base de regroupement au niveau local et plutôt se servir des corridors de desserte, dans ma tête, c'est à toutes fins utiles déjà acquis, même si d'autres intervenants, notamment la Communauté urbaine de Montréal, nous demandaient de ne pas utiliser d'autre découpage que celui de la municipalité régionale de comté. Sur une base pratique, c'est effectivement davantage en fonction des corridors de transport. J'avais déjà eu l'occasion de le dire.

Cela passe en revue rapidement les commentaires. En résumé, sur la question qui vous inquiétait le plus, à savoir si le gouvernement tiendra son engagement à compter du 1er janvier, la réponse est oui, il le tiendra. J'invite cependant immédiatement le PDG de la CTRSM à mettre en branle, puisque cela semble aller dans le sens souhaité par les municipalités, un processus d'implication, de négociation avec les municipalités des différents corridors dans le territoire C.

En ce qui concerne le train, je vous fais l'offre de vous impliquer. Une fois qu'on aura terminé les négociations, on verra bien si, oui ou non, de façon définitive, il est avantageux ou pas de moderniser le train et d'en supporter les déficits.

M. Charbonneau (Honorius): M. le ministre, s'il y avait possibilité de négociation avec le CN, est-ce que le ministère des Transports serait prêt à financer les infrastructures nécessaires à la mise en place des trains de banlieue, comme il l'a fait dans Deux-Montagnes?

M. Clair: Vous entendez en termes d'infrastructures? C'est déjà prévu dans l'entente entre le gouvernement fédéral et le gouvernement du Québec. C'est évident. Encore là, si jamais, à la limite, les infrastructures devaient coûter - je donne un chiffre purement hypothétique - 100 000 000 \$, oublions cela. D'ailleurs, vous ne seriez probablement pas intéressés vous-mêmes à prendre le déficit d'exploitation à ce moment. De façon raisonnable la réponse, c'est oui. Je ne vois pas pourquoi il y aurait un traitement différent en vertu de l'entente même avec le gouvernement fédéral en ce qui concerne le train de Saint-Hilaire si, après des études concluantes de part et d'autre, on trouve que c'est acceptable d'y aller.

M. Charbonneau (Verchères): Juste pour ajouter quelque chose aux paroles du ministre. L'offre qui est faite aujourd'hui et la réaction positive des municipalités, c'est important pour la population. On a vu récemment, lorsqu'il y a eu une réunion organisée par le COTREM sur le plan de transport, que cette réunion a été presque essentiellement axée sur la préoccupation des

gens pour le maintien du service de trains. Il y avait beaucoup de gens dans la région qui craignaient qu'on écarte la possibilité du train, sans même avoir essayé de négocier, d'isoler des coûts sur la base simplement d'hypothèses. Je pense qu'ils ne sont pas allés plus loin que les hypothèses qui ont toujours été mises de l'avant par différentes personnes, différents intervenants, mais si on en arrive finalement à des chiffres fermes, suivant une négociation, j'ai l'impression que cela va être possible pour les municipalités et la population du secteur de se faire une meilleure idée et de, finalement, voir dans quelle orientation on doit aller, s'il faut maintenir l'option du train ou s'il faut l'abandonner. Autrement, le problème qu'on avait jusqu'à maintenant, depuis un certain nombre d'années, c'est qu'on passait notre temps à discuter sur des hypothèses, puis il n'y avait jamais de chiffres qui étaient pareils et finalement on créait une certaine anxiété parce qu'on avait l'impression qu'on n'était pas capable de se payer le train même si on le voulait. Je pense que si on peut arriver rapidement à entamer ces négociations, ce sera une des bonnes nouvelles de cette commission parlementaire pour la région de Beloeil-Saint-Hilaire, sûrement.

M. Charbonneau (Honorius): Vous pouvez être assuré, M. le ministre, que notre groupe se réunira très prochainement et nous prendrons une décision; nous vous informerons de la décision de notre comité le plus tôt possible.

M. Clair: M. le Président, juste pour corriger une ambiguïté que j'ai pu laisser passer tantôt. Quand je disais que la mesure de plafonnement pourrait prendre du temps à vous rejoindre, je veux corriger une chose: la mesure de plafonnement s'appliquerait effectivement à l'ensemble. Cependant, dans certaines hypothèses, c'est évident que la mesure de plafonnement pourrait vous rejoindre plus rapidement, semble-t-il, que ce que j'ai pu laisser entendre. Je voulais corriger cette question-là. D'ailleurs, les coûts, l'ensemble des documents de base en rapport avec la proposition concernant le transport, vous ont été remis le mardi, 10 août 1982. Tantôt, je comptais les pages de tableaux pour rassurer le député de Laporte. D'ailleurs, c'étaient 24 pages de tableaux, de chiffres qui donnent l'ensemble de la problématique sur laquelle on se base. On n'essaie donc pas de sortir cela de la boule de cristal.

M. Bourbeau: M. le Président, si vous le permettez. Je suis content que le ministre revienne sur ce qu'il a dit tout à l'heure. Je pense que s'il fait une étude attentive du tableau, il va probablement revenir sur

beaucoup d'affirmations qu'il a faites précédemment. Je voudrais quand même revenir sur une ou deux affirmations...

M. Clair: Sur toutes.

M. Bourbeau: J'ai averti le ministre à plusieurs reprises de la grande tentation qu'il a de déformer mes propos et de faire de la démagogie. Tout à l'heure, il a prétendu que je tiens deux discours. Ceux qui me connaissent, savent que je ne tiens pas deux discours; c'est un des défauts que je n'ai pas. Je pense que j'ai été assez clair tout à l'heure quand j'ai parlé des trains de banlieue; si cela ne l'a pas été pour le ministre, probablement que cela l'a été pour vous, mais je veux seulement préciser ceci, j'ai dit deux choses: premièrement, si jamais c'est rentable. J'ai parlé d'achalandage. Si l'achalandage le justifie, si la rentabilité vous le permet, personnellement, je ne verrais pas d'objection. Deuxièmement, j'ai bien fait état de la réticence qu'ont les municipalités de la CTRSM à payer. J'ai même cité le cas de Boucherville, à titre d'exemple. Je pense que c'était évident que j'endossais dans mes propos cette réticence de sa part. Ceci étant dit, je ne pense pas que le ministre disait juste en affirmant que d'une part, je cautionnais une position de la CTRSM qui aurait été à l'encontre du train de banlieue et d'autre part, que je donnais une opinion contraire ici. Je pense que tout cela se tient et que cela a été assez clair. Ceux qui voulaient comprendre ont compris.

L'autre point que je voudrais relever et c'est peut-être plus agréable, c'est que je suis heureux de constater qu'enfin, le ministre des Transports admet qu'il y a moyen de retirer quelque chose du fédéralisme. Tout à l'heure, il a dit que vraiment, dans ce cas-ci, il y avait eu moyen de s'entendre avec le gouvernement fédéral, que le gouvernement avait retiré une subvention du fédéral, pas dans la modernisation des trains de banlieue, mais dans la subvention au déficit...

M. Clair: Erreur. Dans la modernisation, justement.

M. Bourbeau: Je m'excuse, dans la modernisation de 40% plus élevés que pour le Go Train à Toronto.

M. Clair: Non, ce n'est pas du tout cela que j'ai dit. Vous n'avez rien compris.

M. Bourbeau: M. le ministre, vous venez de me corriger vous-même. Alors, arrêtez de me corriger et cela va aller bien.

M. Clair: Je vais vous le répéter. Cela va tous nous éclairer.

M. Bourbeau: Répétez-le donc, M. le ministre.

M. Clair: Ce que je dis c'est qu'effectivement il y eut une entente avec le gouvernement fédéral pour la modernisation, pour des immobilisations sur les trains de banlieue; le fédéral ne contribue aucunement au déficit des trains de banlieue ni sur la CUM ni en ce qui concerne celui de Saint-Hilaire. Ce que je disais c'est qu'en termes de contrat de services, de contrat d'exploitation avec le CN et le CP c'est beaucoup inférieur, de l'ordre de 40% à ce que le gouvernement de l'Ontario a réussi à négocier avec le CN et le CP. Je peux vous assurer qu'ils ne nous ont pas fait de cadeau, qu'on l'a eu à l'arrache-clou.

M. Bourbeau: M. le ministre, c'est exactement ce que j'allais dire tout à l'heure, j'allais référer au règlement 6313 de la Commission des transports canadienne quand vous m'avez vous-même interrompu pour me dire que c'était la modernisation des trains de banlieue. Alors vous m'avez induit en erreur. J'allais justement dire que sur cette négociation, vous avez réussi, en négociant de bonne foi, à obtenir du fédéral des conditions beaucoup plus intéressantes que l'Ontario a obtenues. Je vous en félicite.

M. Clair: Non, c'est du CN et CP.

M. Bourbeau: Non, c'est du fédéral, parce que le CN était là-dedans. Vous savez qu'en ce qui concerne le CN, le gouvernement fédéral est intervenu énergiquement.

M. Clair: Vous connaissiez le dossier.

M. Bourbeau: Bravo, et je vous dis: Continuez ainsi. Parce que si vous voulez exploiter les avantages du fédéralisme, vous faites la preuve qu'il y a moyen de le faire. Je trouve cela extraordinaire.

M. Charbonneau (Verchères): M. le Président, simplement pour ajouter que si...

Le Président (M. Boucher): Je pense qu'on s'éloigne du débat. Il y a des témoins qui sont ici pour répondre à des questions et non pas pour écouter des dialogues entre les collègues. Monsieur... oui?

M. Cloutier: Avec la crainte du plafonnement qui a pris naissance après vos discussions, si on revenait à une de nos recommandations dans laquelle on vous demandait la possibilité de modifier le cadre financier proposé. Si on tient pour acquis que la taxe foncière est quand même régressive de par sa nature même et qu'on considère

que le citoyen paie suffisamment de cette taxe, est-ce qu'il est pensable que le gouvernement puisse trouver d'autres formules pour rentabiliser?

M. Clair: Ce que nous proposons dans la réforme, c'est d'utiliser trois nouvelles sources de financement régional à savoir une partie de la taxe sur l'essence, vous connaissez?

M. Cloutier: ... notre corridor, à ce moment-là?

M. Clair: Oui, au même titre que pour l'ensemble de la réforme.

M. Cloutier: Les péages?

M. Clair: À raison de 30% du déficit résiduel des services dits régionaux, dont le train de banlieue ferait partie, par exemple, en subventionnant - dans ce cas-ci, il y a une entente avec le fédéral pour les immobilisations - 10% qui serait payé par... Mais cela s'applique, comme je vous le dis, difficilement parce que dans le cas du train de Saint-Hilaire, il y a un accord spécifique là-dessus. Effectivement, les sources de financement régionales visent justement à soutenir la dimension régionale du transport en commun pour la grande région de Montréal. Une chose doit être claire cependant, je pense que lors de la révision de la fiscalité municipale et lors de toutes les réunions avec les municipalités, il a toujours été considéré, entendu, que le transport en commun était une responsabilité municipale, donc financée dans le cadre des programmes complexes de subventions que nous avons, d'aide financière, pour le transport en commun, mais que la partie qui revient aux municipalités, cela fait partie de ses obligations reconnues, celles de s'acquitter d'une partie de la facture pour le transport en commun.

M. Cloutier: Nous sommes d'accord à en payer une partie et peut-être une grande partie, mais à un moment donné, avec tous les systèmes de subventions possibles, vos sources de financement, il vient que vous en arrivez au plafonnement, que vous n'en donneriez pas plus. Mais par notre situation géographique, par le corridor où elle se trouve, on voit des frais augmenter, des frais qu'on peut considérer comme exorbitants. Quelle est l'éventualité d'avoir une autre source de revenu à part de taxer le contribuable sur la taxe foncière?

M. Clair: Je ne suis pas sûr de comprendre, c'est parce que le train, comme l'autobus...

M. Cloutier: On a les deux dans notre

corridor.

M. Clair: Les deux, oui, effectivement. Cela va être une partie du problème, justement.

M. Cloutier: C'est encore plus compliqué.

M. Clair: Il y a d'abord le revenu des usagers, c'est-à-dire ce que les usagers paient pour l'utilisation du transport en commun. Le gouvernement subventionne à 40% des revenus autonomes, il subventionne 110% de la carte d'abonnement mensuel si elle était prévue, par exemple, pour le train de Saint-Hilaire, comme plafond, le déficit résiduel se trouve aux frais des municipalités et, dans ce cas, actuellement, 100% du déficit résiduel est aux frais des municipalités pour l'ensemble de la région.

Ce que nous proposons maintenant, c'est que seulement 70% du déficit résiduel d'exploitation des moyens de transport dits régionaux soient aux frais des municipalités et que 30% soient répartis sur l'ensemble de la région, payés par les trois sources de financement: péage, essence et stationnement. C'est complexe, mais c'est de cette façon que cela fonctionnerait chez vous comme ailleurs.
(10 h 45)

M. Cloutier: On bénéficierait d'une source de revenus du vieux système de péage qui se trouve assez éloigné de notre corridor, mais on en bénéficierait quand même.

M. Clair: Par contre, quand vous consommez de l'essence, quand vos gens vont stationner à Montréal, ils paieraient indirectement une partie des coûts.

M. Cloutier: Avec la grille tarifaire proposée dans le document, est-ce qu'éventuellement il serait possible, pour notre corridor seulement, de procéder à une augmentation du coût de cette passe mensuelle?

M. Clair: Pardon?

M. Cloutier: Est-ce qu'il serait possible éventuellement d'augmenter, simplement dans notre corridor, le coût mensuel du transport sans que les autres aux alentours ne soient touchés par ce changement de tarification? Ce serait simplement dans le but de réduire la taxation foncière. Si je pouvais vous donner un exemple, peut-être que ce serait plus concret. Au moment où nous vivons, en 1982, la ville de Saint-Bruno a quand même fait une étude sur le déficit d'exploitation de la ligne et il s'est avéré que si on avait exigé seulement 0,25 \$ de plus par passage on aurait fait des revenus. On n'avait aucune possibilité de le faire.

M. Clair: Dans la situation actuelle, vous n'avez pas un mot à dire là-dessus. Afin de préserver une structure tarifaire régionale intégrée, ce que nous proposons, c'est que l'organisme régional de transport prenne des décisions pour l'ensemble de la région concernant l'ensemble de la tarification, mais vous y seriez représentés et l'organisme régional de transport aurait les mêmes intérêts que vous, à savoir que la tarification soit optimale, c'est-à-dire qu'elle permette de rapporter les meilleurs revenus possible sans pour autant être tellement élevée que l'achalandage s'en trouverait tellement diminué qu'il n'y aurait plus personne à bord. Là, les autobus ou les trains circuleraient à vide.

M. le Président, je termine. Je ne sais pas si mes collègues ont d'autres questions. Je termine ici simplement en rappelant l'offre que je faisais tantôt aux maires du corridor du train de Saint-Hilaire. Je voulais relever un dernier commentaire du député de Laporte, mais je ne me souviens plus de ce que je voulais lui dire.

Le Président (M. Boucher): C'est aussi bien de ne pas commencer.

M. Clair: Je suis aussi bien de ne pas le faire, M. le Président, on va faire perdre du temps aux intervenants.

Je vous remercie, M. Charbonneau, MM. les maires, M. le gérant. La rencontre de ce soir a été très utile. Je suis convaincu qu'avec un esprit aussi ouvert que celui que vous manifestez on saura trouver rapidement des solutions permanentes, tant au problème de Métropolitain Sud qu'au problème du train de banlieue.

M. Charbonneau (Honorius): M. le ministre et M. le Président, je voudrais vous remercier, au nom du groupe, de la collaboration que vous nous avez apportée, d'avoir bien voulu nous recevoir pour nous permettre de présenter ce mémoire qui a été conçu par les six municipalités faisant partie du corridor.

Je voudrais de plus remercier tous les membres de cette commission qui ont bien voulu nous recevoir et vous assurer de notre collaboration, pour autant que faire se peut. Soyez assurés que nous pourrions vous donner une réponse sur l'offre que vous nous avez faite, dans les jours qui viendront. Merci.

Le Président (M. Boucher): Au nom de tous les membres de la commission, je vous remercie.

Ville de Varennes

Ville de Varennes, représentée par M. Roland Dion, conseiller, le frère Maurice Bouffard et Me Conrad Delisle.

Nous sommes en possession d'un autre mémoire qui vient d'arriver de la Chambre de commerce de Varennes.

M. Delisle (Conrad): Le mémoire déposé par la ville de Varennes, au mois de septembre, indique qu'il a été préparé conjointement avec la Chambre de commerce de Varennes. Je suis accompagné du représentant de la Chambre de commerce de Varennes qui a, dans un document séparé, complété le rapport conjoint. En pratique, la ville de Varennes a soumis un rapport dans les délais, soit avant le 1er octobre 1982. Ce rapport a été préparé conjointement. Aujourd'hui, je suis accompagné du représentant de la chambre de commerce, M. Jean-Guy Brunet, qui remplace la personne désignée, à ma gauche, avec un mémoire séparé mais qui comporte les mêmes conclusions. Il vous donnera d'ailleurs un résumé des conclusions.

À ma droite est M. Roland Dion, conseiller municipal et représentant de la ville de Varennes. Il vous soumettra les conclusions de Varennes.

M. Dion (Roland): Bonsoir. Premièrement, je voudrais remercier le gouvernement pour la tenue de cette commission parlementaire qui permettra à la ville de Varennes de faire connaître sa position. Dû à l'heure tardive, je me dispenserai de faire la lecture du mémoire, même s'il est assez bref. Il suffirait de dire qu'il contient quelques opinions sur la réforme elle-même. Elles ne sont qu'accessoiries à la demande principale de la ville de Varennes qui est d'être exclue du territoire de l'organisme régional de transport.

Brièvement, voici les raisons qui motivent cette demande. On comprend que ce qui a été retenu comme périmètre, c'est la région métropolitaine de recensement. En lisant la définition, on se rend compte, à Varennes, qu'on ne répond en aucune façon à cette définition. On remet donc en question notre appartenance à la région métropolitaine de recensement, en premier lieu, et par le fait même au périmètre de l'ORT. Une autre raison, c'est qu'après étude d'une simulation financière qui nous avait été fournie par le ministère des Transports, il nous apparaît à prime abord que les coûts, à la suite de notre appartenance à l'ORT, seraient absolument prohibitifs pour la ville de Varennes à service égal. Me Delisle, tout à l'heure, vous donnera en détail des précisions supplémentaires là-dessus et les chiffres concernés. Une autre des raisons qui motivent notre demande d'exclusion est le fait qu'à Varennes, on est peut-être dans une situation un petit peu différente de celle de beaucoup d'autres villes dans les corridors de transport de Métropolitain Sud; c'est que nos

besoins sont moindres que ce qu'ils sont dans d'autres municipalités.

Ce sont les principales raisons, en gros. On va expliciter cela tout à l'heure avec l'exposé de Me Delisle, mais je voudrais quand même prendre quelques minutes pour vous faire lecture - ce n'est pas tellement long, c'est à peu près une page et demie - des conclusions du rapport de SECOR déposé en juillet 1981. Ce rapport s'intitulait: La Commission de transport de la rive sud de Montréal et Métropolitain Sud, analyse et perspectives de développement. Ce rapport arrivait à certaines conclusions pour ce qui touchait la ville de Varennes en particulier. On retrouvera cela à la page 72 sous la cote 3.2.1.

"Le corridor de Sorel. Dans le corridor de Sorel, il n'y a que Varennes qui est située dans la zone adjacente. Cette municipalité située dans une zone agricole possède une vocation industrielle. À cause de sa population réduite et de sa proximité du territoire de la CTRSM, il n'y a pas de transporteur urbain. Un service interurbain suffit à répondre aux besoins de cette municipalité. Du point de vue de l'emploi, Varennes est assez indépendante de Montréal. En fait, elle fournit même un certain nombre d'emplois à des résidents du territoire de la CTRSM. Du strict point de vue de l'analyse, il semblerait que la meilleure option serait de vendre le permis pour Varennes aux transporteurs privés qui acquerraient les permis pour les autres municipalités localisées dans le corridor de Sorel. Cependant, il est possible qu'un transporteur privé dont la base d'opération serait située autour de Sorel serait peu intéressé au permis de Varennes, à cause de son éloignement de l'origine-destination de la majorité de sa clientèle. Il faudrait donc avoir beaucoup plus d'informations sur les intentions des transporteurs privés avant de prendre une décision définitive."

Durant nos consultations, la direction de la CTRSM nous a indiqué qu'elle croyait préférable que Métropolitain Sud conserve le permis de Varennes. Cette préférence semble fondée sur la conviction qu'à plus ou moins long terme, le territoire de Varennes sera intégré à celui de la CTRSM et qu'il convient de conserver le permis au sein du secteur public.

Nous ne partageons pas ce point de vue. Premièrement, les caractéristiques de l'activité industrielle à Varennes et les besoins du transport en commun diffèrent sensiblement de ceux de Boucherville, la municipalité la plus rapprochée.

Deuxièmement, les coûts d'exploitation sont tels que la CTRSM ne peut prétendre réduire son déficit par l'ajout de l'achalandage de Varennes, c'est plutôt au contraire auquel il faut s'attendre. Nous croyons qu'en dernière analyse la décision

doit être fondée sur la qualité du service susceptible d'être offert à la municipalité de Varennes et une évaluation des coûts qu'il implique.

Afin de déterminer ces variables, nous recommandons au Conseil des maires de suivre la démarche suivante: premièrement, le permis pour Varennes devrait être offert de façon optionnelle aux transporteurs privés. Deuxièmement, si un transporteur privé soumet une offre raisonnable pour le permis de Varennes et sujet à l'acceptabilité de la soumission pour le reste du corridor, nous croyons que le permis de Varennes devrait lui être adjugé. Si aucune offre n'est soumise ou si les offres des transporteurs privés sont jugées inacceptables, la CTRSM devrait proposer à la municipalité de Varennes un contrat de services qui indiquerait de façon précise le niveau de services qui sera offert, les tarifs, ainsi qu'une évaluation des coûts qui devront être supportés par la municipalité. Le permis devrait alors être conservé par Métropolitain Sud.

Nous voyons plusieurs avantages à recourir à la technique du contrat de services. Premièrement, cette procédure permet à la municipalité de Varennes de déterminer le niveau de services qu'elle juge nécessaire pour répondre à ses besoins, compte tenu des coûts qu'elle est prête à assumer. En d'autres mots, elle obtient ainsi une voix au chapitre, sans qu'il soit nécessaire d'instituer une autre structure de décision.

Deuxièmement, la répartition du déficit d'exploitation pour le réseau hors territoire de la CTRSM est fait sur une base correspondant vraiment aux coûts encourus pour desservir cette partie du réseau.

Troisièmement, elle permet à la CTRSM et aux municipalités concernées de s'entendre sur le partage des coûts des services communs aux deux réseaux.

Or, on voit déjà que SECOR considérait la ville de Varennes comme étant dans une situation un peu particulière par rapport à d'autres villes dans d'autres corridors. On pense qu'en 1982 la situation n'a pas changé. Nos besoins ne sont pas plus grands qu'ils étaient en 1980, on n'est pas non plus prêt à accepter une facture plus élevée que celle qu'on connaît actuellement. Même s'il a fallu un peu de temps avant de connaître les coûts exacts, à la suite de la proposition du ministre Clair, on sait maintenant ce que cela nous a coûté, puisqu'on a payé la facture pour les trois années qui étaient en suspens. Pour 1982, on a des estimations actuellement, qui sont quand même des approximations, de notre participation dans le déficit de 1982. Il suffirait de dire que ces estimations se situent entre 36 000 \$ et 38 000 \$. On nous a dit qu'il serait à peu près équivalent à ce qu'on a eu comme déficit pour les trois années précédentes.

À partir de là, il y a de très grands écarts avec la part de la municipalité qui serait prévue si par exemple, dans l'hypothèse qui avait été proposée par le ministère et où on aurait fonctionné selon le système proposé en 1982, la part de la municipalité, sans compter la part qui vient de la région, c'est-à-dire notre quote-part municipale, aurait été de 102 000 \$, ce qui est tout près du triple de la facture actuelle.

On conçoit que ce sont des hypothèses, mais ce sont quand même des coûts qui sont avancés et on s'interroge très sérieusement. On est réellement inquiet devant l'ampleur que ces coûts pourraient prendre. Comme on constate que nos besoins actuels et ceux qu'on pourrait entrevoir dans un avenir immédiat ne sont pas beaucoup plus grands, on préférerait être exclu du périmètre de l'ORT.

Je vais laisser Me Delisle apporter peut-être quelques précisions supplémentaires.

M. Delisle: Simplement quelques points. La proposition gouvernementale inclut la ville de Varennes dans la zone C dans l'Office régional de transport. On a essayé de faire ressortir les principaux critères qui ont été utilisés pour décider d'inclure ou d'exclure une ville. On en a trouvé six. Les trois premiers sont purement géographiques. Il s'agit, premièrement, dans la zone de recensement de Montréal, de la région de Montréal, deuxièmement, d'un rayon de 40 kilomètres de Montréal ou de la zone, et, troisièmement, d'être desservi par une filiale d'une commission de transport. C'est le cas en fait de Varennes pour ces trois critères, mais les principaux critères qui font le lien socio-économique entre la ville de Varennes et la région de Montréal étaient qu'une ville devait être située dans un noyau urbain bâti en continu. Par définition, "bâti en continu" signifie qu'il ne devait pas y avoir plus d'un mille entre l'urbanisation de l'une et le début de l'urbanisation de l'autre. (23 heures)

Dans le cas de Varennes, de la partie urbanisée de Varennes qui rejoint Boucherville, il y a une distance d'au moins trois milles. Entre les deux, c'est une zone verte permanente qui a été décrétée par la commission de contrôle. Si on se retourne vers la partie urbanisée de Varennes, vis-à-vis de sa voisine, Sainte-Julie, il y a cinq milles de distance entre les deux; c'est aussi dans une zone verte décrétée permanente. Le premier critère, d'être situé dans une zone continue d'urbanisation, ne s'applique pas à la ville de Varennes, si on prend la définition qui a été choisie.

Un deuxième critère socio-économique est que plus de 40% des travailleurs se rendent dans le noyau urbain. Actuellement, selon l'étude réalisée pour la Commission de

transport de la rive sud de Montréal, préparée par SECOR en 1980, il y aurait à peu près 37% des travailleurs de Varennes qui iraient à l'extérieur, mais pas nécessairement vers le noyau urbain, vers Montréal; ce peut être aussi bien vers Sorel, Contrecoeur ou Sainte-Julie. Alors, on est en bas du critère des 40%. Selon les données du ministère des Transports de 1971, ce serait encore moins, ce serait 34%. Comme critère, on devrait avoir au moins 40%. On est alors de beaucoup inférieur sans nécessairement que ces travailleurs se dirigent vers la région de Montréal.

Un autre facteur socio-économique: au moins 25% des travailleurs de Varennes viennent du noyau urbain. Selon les documents du ministère des Transports, le taux d'intégration serait de 0,16% de travailleurs venant de l'extérieur. Encore là, des 0,16%, il en vient de Montréal, Longueuil, plusieurs de Sainte-Julie viennent travailler à l'IREQ, Hydro-Québec, de Contrecoeur, Verchères et même Sorel. Cela se subdivise. Alors, on croit que le troisième critère socio-économique ne s'applique pas. Sauf les critères géographiques décrétant qu'on doit être situé à telle distance, on considère, d'après ce qu'on a pu comprendre des définitions données par le ministère, qu'on ne correspond à aucun des critères socio-économiques.

Si on en arrive au plan des coûts, on dit que le coût actuel d'un travailleur de Varennes pour aller dans le noyau urbain est d'environ 75 \$ ou 80 \$ par mois. La proposition serait de le réduire à peu près à 54 \$, s'il se trouvait dans la zone tarifée. Par contre, si on regarde l'utilisation actuelle, selon l'étude faite par le ministère, il y aurait à peu près 150 personnes par jour qui utiliseraient le système de transport vers Montréal ou vers Sorel. Selon la simulation du ministère, le gouvernement mettrait dans le déficit 145 000 \$; la quote-part locale de la municipalité serait de 102 000 \$ et la quote-part régionale serait de 44 000 \$. À peu près 150 usagers par mois à 57 \$, cela donnerait 100 000 \$ par année, ce qui implique qu'annuellement il en coûterait à peu près 400 000 \$ à toutes les instances pour transporter une moyenne de 150 passagers par jour. Si on va plus loin dans ce raisonnement, on en arrive à la conclusion qu'un usager paie 57 \$ par mois et que les deux paliers de gouvernement en mettent 150 \$ pour ce même usager. La ville de Varennes, en tout cas, pour sa quote-part, considère ce fardeau exorbitant. Sur le plan des coûts, on considère qu'actuellement, à cause du nombre d'usagers, le coût est exorbitant, du moins en ce qui concerne la ville de Varennes. Est-ce que le gouvernement a le moyen de payer de 75 \$ à 85 \$ pour transporter un usager? Ce n'est pas notre problème.

Un autre facteur est peut-être aussi important. La ville de Varennes a un immense territoire, elle a au-delà de 40 milles carrés de territoire. C'est une des grandes municipalités du Québec en superficie. La partie urbanisée et à urbaniser est de moins de 10% parce que le reste est une immense zone agricole qui fait l'objet d'un décret permanent. Sur le plan territorial, la ville de Varennes ne peut espérer s'agrandir au-delà de la bordure du fleuve. C'est tout cela qui fait que la ville de Varennes prétend qu'elle ne devrait pas être incluse dans l'organisme régional de transport, qu'elle devrait utiliser le projet de loi 31 et fonctionner par contrats de service avec des transporteurs, mais pas nécessairement avec Métropolitain Sud.

M. Clair: Comme dirait...

M. Delisle: Comme dirait le maire Charbonneau...

M. Clair: Vous n'avez pas apprécié l'expérience, quoi.

M. Delisle: Pas encore. Compte tenu du fait que même les municipalités qui ont des contrats de service avec des transporteurs, le ministère, je pense, leur accorde certaines subventions pour la partie locale, les 40% de revenus, et d'autres subventions sont données ailleurs au Québec pour des cas semblables. C'est la conclusion de la ville de Varennes et je cède la parole à M. Brunet, le représentant de la chambre de commerce.

M. Brunet (Jean-Guy): Je vais essayer d'être très bref. Je n'ai qu'une page et demie à vous lire pour vous donner la position de la Chambre de commerce de Varennes en ce qui concerne le nouvel organisme qui nous est présenté.

Par le dépôt de son mémoire, la Chambre de commerce de Varennes désire souligner certains éléments qui lui paraissent fondamentaux.

Le nouveau cadre institutionnel. Pour les besoins de la ville de Varennes, notre chambre de commerce considère qu'une modification du mandat d'un organisme tel que COTREM ou BTM pourrait répondre aux besoins de planification, de définition de services, de coordination et d'information du public. Cet organisme serait consultatif au niveau des villes et des municipalités et permettrait au gouvernement provincial de répondre aux besoins des municipalités telles que Varennes.

De nouveaux cadres financiers. La Chambre de commerce de Varennes craint que le nouveau cadre financier n'augmente le fardeau fiscal de ses concitoyens par l'intermédiaire de la taxe foncière ce qui, à notre avis, aura pour effet de toucher les

plus démunis de notre localité sans réellement répondre aux besoins de nos concitoyens.

La nouvelle structure tarifaire. La Chambre de commerce de Varennes accepte et considère louable l'effort qui tend à faire payer à l'usager sa juste part du service reçu. Par contre, nous dénonçons le désir de transférer aux non-usagers une partie importante de la facture du transport en commun par l'intermédiaire de nouvelles taxes.

Le transfert de pouvoirs. La Chambre de commerce de Varennes n'accepte pas l'augmentation du pouvoir des MRC au détriment des municipalités par la création de nouveaux organismes régionaux. Donc, la Chambre de commerce de Varennes appuie la ville de Varennes dans son désir d'être exclue de l'ORT, considérant que cette nouvelle structure ne répond pas aux besoins de notre collectivité. Merci.

Le Président (M. Charbonneau): Merci beaucoup. Je pense que je vais demander au ministre...

M. Clair: Oui, M. le Président. On a changé de président.

Le Président (M. Charbonneau): Ayant dû remplacer le président au pied levé, je me trouve bâillonné. Je vais être obligé de céder la parole au ministre de toute façon.

M. Clair: Je sais, M. le Président, que justement vous auriez apprécié, compte tenu que Varennes faisait partie de votre comté, de pouvoir questionner vos anciens électeurs.

Le Président (M. Charbonneau): C'est cela.

M. Clair: Maintenant, M. le Président, je serai très bref dans mes remarques parce que je pense que la position de Varennes et de la chambre de commerce est on ne peut plus claire et limpide. J'aurais quand même une question et une demande à vous faire.

Ma question est la suivante: Ce qui vous amène à faire le choix - je comprends, il y a les six critères - mais, dans le fond, n'est-ce pas à cause de la modification qu'on propose, l'exclusion d'un certain nombre de municipalités du territoire C du même corridor, qui ont demandé, d'ailleurs, je pense, elles aussi d'en être exclues? En tout cas, par leur attitude, on peut le déduire. En reportant les coûts sur une plus courte distance pour cette ligne, effectivement, cela donne les chiffres que vous donniez tantôt. Est-ce que c'est davantage en termes de craintes au plan des coûts ou est-ce vraiment en termes de principes?

M. Dion: Il y a le principe qui est en

cause, mais c'est plutôt un élément technique. Effectivement, ce qui nous inquiète en premier lieu, ce sont les coûts qui, jusqu'à maintenant, nous semblent assez incertains. Personne ne peut effectivement placer le doigt sur un chiffre et dire: Cela va vous coûter ceci telle année et cela l'année prochaine ou l'année suivante. On comprend très bien que c'est difficile, mais on a une décision à prendre dans l'intérêt de nos contribuables et on pense que cette incertitude vis-à-vis des coûts laisse entrevoir des possibilités de déficits encore plus grands que ceux qu'on nous présente dans l'hypothèse actuelle. Il y a le fait, peut-être aussi important, qu'on ne sent pas chez nous un besoin ou des demandes de la population pour plus de transport en commun. On a un service actuellement, un service plutôt de type interurbain. L'autobus passe dans la ville sur une artère. Les gens se rendent là et il y a une certaine fréquence de passage à travers la ville. Il est évident que si on pose la question à chacune des portes, chacun va vouloir un autobus cinq minutes avant ou dix minutes plus tard, mais, en gros, en tant que membre du conseil, jusqu'à maintenant, je n'ai eu aucune plainte de la part de quelque groupe de citoyens que ce soit ou même de citoyens individuellement qui sont venus se plaindre à la ville que le transport n'était pas adéquat ou que les coûts pour les usagers étaient trop importants. On n'a pas eu de plaintes là-dessus. Il n'y a pas de demandes de faites. Il n'y a pas eu de groupes de citoyens qui se sont organisés pour faire des pressions dans le sens d'obtenir plus de transport en commun. Comme on sait qu'actuellement le développement de la ville se fait quand même à un rythme assez restreint, à cause d'abord de la situation économique présente et ensuite peut-être parce qu'on assiste à... On ne reverra peut-être plus des gens partir de la région de Montréal et venir s'établir à Varennes. Les gens cherchent actuellement à résider beaucoup plus près de leur lieu de travail. Les gens qui se localisent maintenant à Varennes sont surtout des gens qui ont un emploi dans la région immédiate, surtout depuis l'augmentation des coûts de transport, des coûts de l'essence.

On ne pense pas que la situation va changer dans les quelques années qui viennent. Comme la demande n'est pas plus grande, on ne voit pas très bien l'avantage que la ville aurait à offrir à la population un plus grand service ou une accessibilité à d'autres services qu'elle n'a pas actuellement pour, ensuite lui présenter la facture. En fait, c'est une question de se limiter à ce dont on pense avoir besoin actuellement et ne pas se chomer en offrant aux gens des choses qu'ils n'ont même pas demandées.

M. Delisle: De façon plus précise, M. le

ministre, je pense que vous avez mentionné: Est-ce que ce ne serait pas le fait que le corridor soit amputé qui crée une augmentation de coûts? Sur ce point, la facture proposée de la Commission de transport de la rive sud pour le déficit de 1982, incluant tout le corridor jusqu'à Sorel, est de l'ordre d'environ 100 000 \$. La simulation du ministère des Transports, si Varennes avait été incluse dans l'ORT pour 1982, était de 102 000 \$. Donc, il n'y a pas de différence quant à la décision. Je pense qu'on ne voulait pas de Métropolitain Sud. Pour le même prix, on ne serait pas prêt à acheter autre chose.

M. Clair: Tant qu'une décision définitive ne sera pas prise quant à l'inclusion ou l'exclusion de Varennes dans la zone C, la seule demande que je vous fais, c'est de demeurer quand même ouverts et en contact avec la CTRSM pour être sûrs qu'au fur et à mesure de l'évolution du dossier, vous soyez vraiment conscients de toutes les possibilités et à même de faire un choix aussi judicieux que possible quant à votre position définitive... Quant à moi, je m'engage à prendre en sérieuse considération votre demande d'exclusion.

M. Delisle: Il y a un autre point additionnel; c'est la question des conseils locaux. Par définition, dans le monde municipal, on appelle conseil local une municipalité locale. Si on examine le mémoire, les mots "conseil local" désignent un regroupement de municipalités. Cela a un peu porté à confusion à la lecture même, parce qu'on n'est pas habitué au terme "conseil local" dans le sens de municipalité intermunicipale, regroupement intermunicipal. Pour le monde municipal, un conseil local est un conseil d'une municipalité, alors que dans le mémoire, il faut toujours avoir en tête en le lisant que les mots "conseil local" est un regroupement de plusieurs municipalités locales. À partir de ce problème, qu'on finit, en fait, après deux ou trois lectures, à distinguer, la ville de Varennes étant voisine de Boucherville qui est dans la CTRSM et la seule dans le corridor Sorel-Montréal, quel serait son conseil local? Doit-elle regarder vers la gauche, vers Saint-Amable et Sainte-Julie qui sont dans un autre axe? C'est un peu la question qu'on se pose. À quelle place regarde-t-on?

M. Clair: Cela aurait facilité certainement la tâche. L'expression "conseil local de transport" aurait pu être une autre expression. On a cherché à avoir une expression qui ne soit pas... "Comité local de transport" risquait d'entraîner de la confusion. "Comité régional de transport", avec la proposition d'un organisme régional de transport, cela n'aurait pas désigné la

même réalité; tomber dans le sous-régional serait...

(23 h 15)

M. Delisle: Je voulais mentionner que dans le langage courant utilisé dans les municipalités, le mot "conseil local" a une définition non seulement juridique mais aussi usuelle alors qu'ici on l'utilise dans un autre sens. C'est simplement une remarque que je faisais pour éviter une confusion. À partir...

M. Clair: Je vous remercie de nous le signaler. Peut-être qu'on pourra, à un moment donné, si on confirme dans la loi l'existence de conseils locaux de transport, tels qu'on les a définis, comme mon collègue de Charlesbourg vient de le signaler, peut-être qu'on pourrait les appeler les conseils intermunicipaux de transport, ça pourrait être...

M. Delisle: Non, non...

M. Clair: Dans votre cas, ce ne pourrait pas être un conseil intermunicipal, vous seriez seuls.

M. Delisle: C'est ça qu'on ne sait pas, parce que, étant la seule municipalité dans ce corridor, est-ce qu'on regarde à gauche ou on regarde en avant? Si on regarde en avant, c'est la Commission de transport de la rive sud qui nous rejoint et si on regarde à gauche, on s'en va dans un autre corridor. C'est un peu ça qui est notre... On ne sait pas de quelle façon ça peut être interprété.

Le Président (M. Boucher): Je vous remercie.

M. Delisle: Un petit peu comme on disait tout à l'heure...

M. Dion: On ouvre peut-être la porte.

M. Delisle: ... on est vraiment peut-être un petit peu seuls.

M. Brunet: M. le Président, le député de Saint-Laurent, je crois, aurait quelques questions à poser

M. Leduc (Saint-Laurent): M. le Président, comme le mentionnait M. le ministre, il est évident qu'il n'y a pas de discussion possible là-dessus. Vous êtes clairs, vous voulez être exclus. Pourtant, il y a une chose que je relevais. Vous dites que dans la position de Varennes, on suggérerait la modification du mandat du COTREM. Je pense bien que la vocation du COTREM va changer. Est-ce que vous pensez que ça pourrait répondre? Est-ce que le COTREM pourrait continuer à répondre ou jouer le rôle que vous pensez qu'il devrait jouer?

M. Brunet: C'est que dans l'organisme régional qui était proposé, les fonctions de planification et d'étude des services, disons, étaient englobées par la création de l'ORT. On s'est dit, bien, au niveau des municipalités qui ne font pas partie de ce type d'organisme, pour répondre à ces besoins, si ces besoins existent, les organismes existants pourraient donner ce lien de consultation avec les municipalités.

Le Président (M. Boucher): Je vous remercie. M. le député de Verchères.

M. Charbonneau (Verchères): C'est juste une précision. Vous demandez d'être exclus. Vous demandez aussi que ça ne vous prive pas de la possibilité d'obtenir des subventions éventuellement. Ne trouvez-vous pas que c'est un petit peu, je ne dirais pas contradictoire mais, curieux, finalement? Je pense que le transport en commun, c'est d'abord une responsabilité municipale locale et dans la mesure où vous ne voulez pas l'assumer à l'intérieur, disons, de l'organisme régional et dans la zone de transport régional, que vous voulez vous occuper de vos affaires, soit par transporteur privé ou éventuellement avec la Commission de transport de la rive sud de Montréal, je me demande comment on pourrait justifier que vous ayez malgré tout droit à des subventions. Est-ce que ce ne serait pas, finalement, une incitation à des municipalités à ne rien contribuer au transport en commun et à s'en remettre au gouvernement, alors que les municipalités tiennent un discours d'autonomie municipale? Vous laissez au gouvernement le soin d'assumer la responsabilité tout en ayant...

M. Delisle: C'est-à-dire que la subvention des 40% des revenus jusqu'à concurrence de 50% de la quote-part des municipalités n'est pas au niveau du Québec uniquement pour les municipalités qui seront dans l'organisme régional. C'est ce que je mentionne. Je pense que, si ma compréhension est bonne, c'est une politique générale du ministère des Transport qui s'applique à toutes les municipalités du Québec. On ne voudrait pas que dans notre cas, parce qu'on n'est pas dans la structure, qu'on n'a pas la robe nuptiale comme on dit dans le coin, qu'on soit exclus, alors que toutes les autres municipalités du Québec ont, je pense, droit à cette subvention de base et non pas à la quote-part régionale. On comprend bien que si on n'est pas l'ORT on ne peut pas prétendre avoir la quote-part qui provient des bénéfices régionaux. De ça on en est conscients, mais on ne veut pas être exclus de la participation gouvernementale pour la part locale.

M. Charbonneau (Verchères): En fait,

vous plaidez en faveur du maintien du programme de financement actuel, de subvention actuel, si je comprends bien?

M. Clair: Entendons-nous bien. Une chose doit être claire. Pour les 40% des revenus autonomes, je n'envisage pas qu'on puisse élargir ce programme. Autrement dit, on ne peut pas jouer sur les deux tableaux. Ou bien on embarque et on a l'avantage des programmes d'aide financière du gouvernement, ou bien on n'embarque pas. Cela m'étonnerait fort qu'il soit avantageux pour le transport local à Varennes, sur place même, de constituer une espèce de minicommission de transport subventionnée à 40% des revenus autonomes.

M. Delisle: Ce serait du transport d'appoint.

M. Clair: C'est cela.

M. Delisle: Et la loi no 31, avec des contrats de services.

M. Clair: C'est dans ce sens que vous nous référiez à la loi 31 sur le transport scolaire etc. D'accord.

M. Delisle: C'est cela, c'est du transport d'appoint avec les mêmes avantages que les autres municipalités qui feront du transport d'appoint selon le projet de loi qui a été adopté l'année dernière, je crois.

M. Clair: Sur le transport... Oui, mais entendons-nous bien là aussi: pour l'utilisation des autobus scolaires, la réforme proposée permet l'utilisation...

M. Delisle: C'est cela.

M. Clair: ... des autobus scolaires pour du transport en commun d'appoint et n'oblige ni le gouvernement ni les municipalités à subventionner le transport en commun d'appoint, mais vise simplement à libérer, si on veut, de la réglementation qui interdisait les autobus scolaires.

M. Delisle: C'est dans ce sens, parce que la municipalité contrôle le déficit lorsqu'elle contrôle le tarif. S'il n'y a pas de contrôle sur les tarifs, il n'y a pas de contrôle sur le déficit. Actuellement, dans la proposition, ce n'est pas le conseil local qui contrôlera les tarifs, alors on revient un peu à la situation actuelle. Le conseil local contrôlera les tarifs dans ce qu'on appelle les municipalités locales. Si je regarde la proposition, ce serait l'organisme régional qui contrôlerait les tarifs. Donc, à notre avis, c'est celui qui contrôle les tarifs qui contrôle le déficit.

M. Charbonneau (Verchères): Cela va. En fait, je voulais faire préciser ce point important. Je vous remercie.

M. Clair: En terminant, M. le Président, je voudrais simplement remercier les gens de Varennes d'être venus nous donner leur point de vue.

Des voix: Merci.

Le Président (M. Boucher): Parfait. Au nom des membres de la commission, je vous remercie.

**Corporation municipale de Contrecoeur
et de Verchères et villes de Sorel,
Tracy et Saint-Joseph**

J'appelle la Corporation municipale de Contrecoeur et de Verchères et les villes de Sorel, Tracy et Saint-Joseph-de-Sorel représentées par M. Pierre Viau. M. Moreau.

M. Moreau (Jean-Marie): M. le Président, M. le ministre, comme vous voyez, toutes les municipalités que vous avez énumérées ne sont pas nombreuses. On va parler en leur nom. Évidemment, avant de commencer, je voudrais remercier le gouvernement de nous avoir permis de nous exprimer en ce qui concerne la rénovation ou la restructuration du transport en commun dans la région de Montréal. Et, comme je vous le disais tout à l'heure, les villes de Sorel, de Tracy, de Saint-Joseph-de-Sorel et les municipalités de Contrecoeur et Verchères nous ont délégués pour parler en leur nom. D'ailleurs, attachées aux documents que vous avez reçus, vous trouverez les annexes et les résolutions de ces villes qui ne sont pas présentes. Je voudrais également présenter Me Viau, le procureur qui nous a orientés dans la rédaction de ce mémoire, qui est très court d'ailleurs.

Je vous dirai, M. le Président, qu'on est d'accord sur un point très important avec le gouvernement, c'est d'être en dehors de la zone C. Évidemment, dans notre étude de ce projet, cela nous a amenés à penser à des choses. Je voudrais vous faire grâce de l'avant-propos et aborder l'introduction.

En présentant sa proposition, le gouvernement du Québec entend privilégier les transports collectifs et, pour atteindre cet objectif, il a été amené à repenser le cadre institutionnel et financier du transport collectif dans la région métropolitaine.

Dès que l'on parle transport, tous les paliers gouvernementaux sont évidemment affectés. Aussi, considérons-nous qu'il appartient précisément au gouvernement d'établir ses positions, ce qu'il a fait et ce dont nous lui savons gré.

Mais cette proposition a un impact

direct et important sur les pouvoirs locaux.

Repenser le cadre institutionnel, c'est examiner la façon de modifier des structures existantes. On touche ici à la décentralisation, sujet fort complexe qui doit faire l'objet d'études approfondies au cours des prochains mois.

Repenser le cadre financier, c'est revoir tout le système fiscal local élaboré patiemment depuis plusieurs années déjà. Sur ce point, nous nous permettons de rappeler au gouvernement les engagements qu'il a pris au cours de la conférence Québec-municipalités de 1978. Pas de responsabilité nouvelle sans sources nouvelles de revenus. La réforme fiscale de 1980 posait d'ailleurs comme premier principe directeur l'autonomie des instances locales. Si l'on veut maintenant réorganiser les structures et les modes de financement, il faudra nécessairement passer par la table ronde de la décentralisation et par le comité tripartite sur la fiscalité.

Il faudra aussi s'entendre sur les termes. Que veut-on dire lorsque l'on parle de transport en commun collectif, régional, interurbain, intermunicipal ou municipal? Une définition précise de ces expressions nous permettra de mieux connaître les responsabilités de chaque partie et d'établir ensemble le niveau de service que nous désirons ainsi que les moyens de financer le transport en commun que désirent nos populations. Il faudra évidemment une table de concertation non seulement régionale, mais aussi nationale, car il nous apparaît bien évident que certaines données établies pour la région métropolitaine auront des répercussions dans tout le Québec.

Quelques notes sur la proposition gouvernementale. Premièrement, organisme régional. Un organisme régional serait créé dans le but, notamment, de déterminer le niveau de service des systèmes régionaux dont l'exploitation serait confiée aux commissions de transport, aux compagnies ferroviaires ou à des transporteurs privés. Quand on parle d'un système régional, ne vise-t-on pas non seulement des immeubles, mais aussi des structures, des rails, du matériel roulant? Les décisions relatives au niveau de service échapperaient-elles ainsi aux élus et aux instances locales ou régionales comme les MRC qui, de toute façon, ne doivent pas empiéter, sur l'autonomie locale?

L'organisme ou le gouvernement pourrait-il décider que la station de métro, par exemple, de Longueuil et ses aménagements sont des équipements à caractère régional et que l'ensemble des contribuables municipaux de la région doivent en assumer les coûts passés, présents et futurs? Si oui, quel serait l'impact d'une telle décision sur les quotes-parts des municipalités de la CTRSM pour les années

1982 et suivantes? Comment cet organisme s'insérerait-il dans la mise en place de la décentralisation? Comment ses activités seraient-elles coordonnées avec les MRC et la CUM? Voilà des questions que l'on nous pose constamment et auxquelles nous n'avons pas de réponse précise.

Comme, à la fin, on en revient toujours au budget et à l'efficacité administrative, nous avons de la difficulté à penser que le système proposé serait celui que souhaitent nos contribuables. Une bonne coordination des réseaux de transport interurbain et des ententes intermunicipales constitueraient des mesures fort intéressantes et sûrement moins onéreuses dans les circonstances. Nos citoyens comprennent bien, d'ailleurs, que nous ne pouvons pas, dans la conjoncture actuelle, leur offrir des services de transport trop coûteux. Nous sommes contraints de vivre selon nos moyens, quitte à revenir plus tard à des réseaux de transport plus importants.

Deuxièmement, certains éléments du financement du système proposé gagneraient à être précisés. La mesure de plafonnement mentionnée à la page 2 du document signifie-t-elle, M. le Président, que la subvention serait de 40% des revenus provenant des réseaux, mais qu'elle ne dépasserait jamais les contributions municipales? Si oui, pourquoi cette approche et quelles en seront les répercussions sur les finances locales? Le gouvernement a sûrement fait des projections là-dessus. Les mêmes questions se posent pour cette partie de la proposition en vertu de laquelle les municipalités devront défrayer 25% du coût des équipements locaux.

Quant à la subvention équivalant à 60% de la contribution pour les équipements à caractère régional, ne s'agit-il pas d'une réduction plutôt que d'un maintien de subvention, notamment, pour les travaux de prolongement du métro? Puisque l'on inclut dans ce paragraphe le métro, le métro de surface et les trains de banlieue, vise-t-on tous les équipements? Pourquoi la date du 1er janvier 1980? Quel serait l'impact sur cette subvention et sur les budgets municipaux d'une décision de l'ORT décrétant que certains équipements font partie du réseau régional? (23 h 30)

Viennent ensuite les taxes nouvelles. Il nous apparaît nécessaire et urgent de référer toute cette question au comité tripartite sur la fiscalité. Cela évitera bien des malentendus et des difficultés aux élus municipaux qui préparent présentement leur budget pour l'année 1983.

En conclusion, les municipalités précitées désirent être exclues du système régional proposé. Les raisons qu'elles invoquent et le fait que ce retrait n'affecte pas la continuité du service du transport en

commun suffisent pour que leurs demandes soient accueillies favorablement. Elles veulent aussi que tous les aspects de la proposition affectant les finances locales fassent l'objet d'études et de recommandations de la part du comité tripartite sur la réforme de la fiscalité municipale. Elles souhaitent enfin être libres d'étudier, de négocier et de conclure, le cas échéant, des ententes avec des entreprises et organismes susceptibles de fournir les services de transport qu'elles jugent acceptables pour leurs citoyens.

En terminant, je vous remercie de nous avoir entendus. Nous voulons assurer le gouvernement, et particulièrement le ministère des Transports, de notre disponibilité quand il s'agira de questions strictement régionales. Remarquez bien que ce qui nous inquiète particulièrement quand on parle de questions régionales et d'utilisation de transport indépendant ou de conventions avec des réseaux qui sont déjà existants, c'est cette question régionale de participation à des installations qui sont déjà en place et qui peuvent nécessiter des financements. C'est particulièrement sur cette question que nous voudrions connaître l'opinion et la position du gouvernement. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Boucher): Merci, M. Moreau.

M. le ministre.

M. Clair: M. le Président, je vais tâcher d'être bref, compte tenu de l'heure et de la clarté de la position des villes qui sont représentées, qui désirent, comme c'est la proposition gouvernementale d'ailleurs, être exclues de la zone C. En ce qui concerne la question de référer le tout au comité sur la fiscalité entre le ministère des Affaires municipales et les municipalités, comme j'ai eu l'occasion de l'exposer plus tôt aujourd'hui au président de l'Union des municipalités du Québec, peut-être aurions-nous dû procéder ainsi, mais, compte tenu de l'urgence de prendre des décisions en ce qui concerne le réseau hors territoire de la CTRSM et de la CTCUM, nous avons préféré avoir une approche directe avec les élus de la région. Au cours de l'été, nous avons tenu une centaine de séances de travail, de rencontres avec les élus qui allaient être directement concernés par la proposition. Je pense, à ce point de vue, qu'aujourd'hui, si on référerait toute la question au comité sur la fiscalité, on passerait par une interruption de services ou encore par le maintien des quotes-parts pendant une année additionnelle pour les municipalités, ce qui n'est certainement pas l'objectif souhaité. On a tenté de fonctionner le plus rapidement possible, par exemple, avec le Conseil des maires de la rive sud. J'ai eu toute la collaboration du maire de

Boucherville et de mon collègue, le député de Verchères, pour organiser une rencontre à laquelle ont participé, si ma mémoire est fidèle, une quarantaine de maires sur les 50 maires desservis par le réseau Métropolitain Sud. On a avancé non seulement sur la problématique, mais sur des éléments de solution qui ont semblé acceptables.

Pour les commentaires, je dirai rapidement ceci en ce qui concerne les notes à la page 3: L'organisme ou le gouvernement pourrait-il décider que la station de métro Longueuil et ses aménagements sont des équipements à caractère régional - à notre avis, cela en fait certainement partie. C'est un équipement à caractère régional - et que l'ensemble des contribuables municipaux de la région doivent en supporter les coûts passés, présents et futurs? En théorie, effectivement, le gouvernement aura toujours le pouvoir de faire cela. En réalité, cependant, la proposition du gouvernement n'est absolument pas d'envoyer des quotes-parts sur la taxe foncière à d'autres qu'aux bénéficiaires directs du service de métro pour le coût des immobilisations, le service de la dette. C'est une hypothèse que nous avons rejetée. Je vous le confirme. Nous n'avons nullement l'intention, dans cette proposition, de permettre à la Communauté urbaine de Montréal ou à qui que ce soit d'envoyer des quotes-parts sur la taxe foncière pour les équipements lourds, sauf ceux qui sont desservis. À ce point de vue là, la position est claire.

En ce qui concerne la mesure de plafonnement mentionnée à la page 2 du document, signifie-t-elle que la subvention serait de 40% des revenus provenant des réseaux, mais qu'elle ne dépasserait jamais les contributions municipales? La réponse est oui, c'est la proposition. Si oui, pourquoi cette approche et quelles en seront les répercussions sur les finances locales? La raison de l'approche, c'est que je pense qu'on a eu raison quand on est passé d'un régime de subventions du déficit au revenu, mais je pense qu'en ne plafonnant pas la contribution, on se rend compte à l'usage que la tentation est grande de se contenter d'augmenter les tarifs, de faire payer le gouvernement et de ne pas prendre tous les moyens pour contrôler les coûts.

Ce qu'on propose, c'est de resserrer le contrôle des élus locaux sur le transport en commun et de s'assurer, en plus de cela, d'une mesure qui va inciter vraiment les commissions de transport à mieux contrôler la croissance de leurs coûts. Quelles en seront les répercussions sur les finances locales? On a rendu disponibles, à peu près à toutes les municipalités qui l'ont demandé, quelles pouvaient en être les conséquences sur la contribution gouvernementale aux subventions pour l'exploitation. Voilà pour les commentaires.

Ma seule question est qu'à la toute fin, vous dites qu'elles souhaitent enfin pouvoir être libres d'étudier, de négocier et de conclure, le cas échéant, des ententes avec des entreprises et organismes susceptibles de fournir les services de transport qu'elles jugent acceptables pour les citoyens. Ce que j'ai compris de votre position, c'est que, n'étant pas inclus dans la zone C, on est donc dans un territoire qui n'est pas subventionnable, mais ce que vous voulez vous ménager comme possibilité, c'est de pouvoir négocier directement soit avec un transporteur public, soit avec un transporteur privé pour un niveau de services qui n'entraîne aucun déficit avec une tarification qui est en équilibre avec les coûts. Est-ce que je comprends bien que c'est ce que...

M. Moreau: C'est cela. Exactement.

M. Clair: Et vous êtes quand même intéressés à ce que le service de transport en commun soit maintenu, mais vous n'entendez pas y contribuer financièrement.

M. Moreau: Si vous le permettez, M. le Président, c'est bien entendu qu'on ne juge pas que c'est du transport en commun. On juge que c'est du transport interurbain...

M. Clair: Interurbain.

M. Moreau: Et où l'entreprise privée... Cela pourrait être aussi négocié avec des services qui, ailleurs, jouent le rôle de transporteurs en commun. Remarquez bien, on n'exclut pas la CTRSM non plus, mais ce serait négocié et ce serait l'usager qui en paierait le coût. Maintenant, si vous me le permettez, M. le Président, je voudrais justement relier cette partie de la page 6, à la toute fin, avec la partie de la page 3 où on parle de la station-métro Longueuil. Ma question va être directe. Est-ce que, dans l'éventualité où les villes de Sorel, Saint-Joseph-de-Sorel, Tracy, Contrecoeur et Verchères auraient des ententes avec un transporteur privé, ces villes, ces municipalités pourraient être appelées à financer et à pourvoir aux coûts des bouches de métro où le transporteur privé va, évidemment, laisser ses...

M. Clair: La réponse est sans aucun doute non. Il n'en est pas question.

M. Moreau: Remarquez bien, M. le Président, que je suis très heureux d'entendre cela de la bouche du ministre. J'aurais préféré - et je pense que je l'ai dit à M. Lussier quand il est venu à Varennes - pouvoir discuter sur un projet de loi - évidemment, il n'y a pas de projet de loi - pour savoir si cela va être inclus dans le projet de loi, parce qu'il va y en avoir un

tout à l'heure. Est-ce que cela va être inclus noir sur blanc, est-ce que cela va être dans le projet de loi?

M. Clair: Vous êtes méfiant, M. Moreau.

M. Moreau: Tant mieux.

M. Clair: Je ne sais pas comment cela pourrait se traduire dans un projet de loi, mais je pense que, si on ne donne pas de pouvoir habilitant quelqu'un à le faire, c'est évident que cela ne se fera pas. C'est également évident, comme le soulignait M. Lussier, que si, par exemple, un transporteur privé se rabat sur la station de Longueuil, cela ne veut pas dire que, compte tenu qu'il ne paie pas au service de la dette pour les aménagements, il aurait le premier stationnement au bord de la bouche du métro, mais ce n'est pas non plus ce que vous voulez.

M. Moreau: Cela répond à ma question, M. le ministre.

M. Clair: Seulement une petite question au cas où vous auriez l'information: Est-ce que vous avez l'achalandage, par exemple dans le corridor pour Sorel, combien y a-t-il de passagers hebdomadaires? Je comprends que ce n'est pas votre municipalité.

M. Moreau: Je ne les ai pas avec moi, on a amené les derniers, l'autre jour, entre Sorel...

M. Clair: C'est au cas où vous auriez eu les chiffres, de mémoire, simplement.

M. Moreau: ... je n'ai pas d'idée précise. Je sais que j'ai déjà buté sur ces statistiques, je n'ai pas la mémoire des statistiques, M. le Président. Mais je tiens pour acquis que les services qui pourraient se donner entre Sorel et Longueuil, si vous voulez... Actuellement, on transporte souvent des voyages de bancs durant la journée et je pense que cela prend un pays, un État qui a beaucoup d'argent pour se payer des transports comme ceux-là. Nous, ce qu'on veut, c'est un transport rationnel qui rende service à la population qui s'en sert, aux usagers, pour autant que les usagers pourront prendre conscience qu'ils vont payer pour ces services. J'ai une voiture, M. le Président, et à un moment donné je voyageais beaucoup et cela me coûtait 450 \$ d'essence par mois. Il n'y a personne qui m'a aidé à payer cela. Je tiens donc pour acquis que les gens qui sont intéressés à voyager, qui ont l'obligation de voyager doivent aussi assumer une certaine responsabilité dans le coût du transport. Je lisais, dans le journal, au début de vos délibérations, que le président de la

Communauté urbaine de Montréal avait dit: Je pense qu'il faudrait hausser les tarifs du transport. Je pense qu'on en est là-dessus. Cela ne veut pas dire qu'il n'y pas une responsabilité municipale et une responsabilité gouvernementale dans l'effort collectif d'une société pour aider les citoyens à se déplacer, nous sommes d'accord sur cela. Mais je pense aussi qu'on doit demander aux usagers du transport de faire aussi un effort maximum pour se transporter.

M. Clair: Je vous remercie, M. Moreau.

M. Moreau: Merci.

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

M. Bourbeau: M. Moreau, vous faites état de votre méfiance à l'égard de la politique gouvernementale et vous demandez...

M. Clair: Elle ne peut pas être plus grande que celle du député de Laporte.

M. Bourbeau: Et le ministre me rend hommage en disant cela, parce que c'est l'expérience qui m'a appris à me méfier. Vous demandez même que des garanties soient incluses dans un projet de loi en ce sens que vous ne serez pas embarqué dans le système, je ne saurais pas vous blâmer sur cela.

Je note, dans les mémoires que vous présentez, qui proviennent de cinq municipalités: Sorel, Tracy, Saint-Joseph-de-Sorel, Contrecoeur et Verchères, qu'en principe vous êtes absolument d'accord sur la proposition gouvernementale, mais dans la mesure où vous en êtes exclues. C'est à peu près cela. Je pense bien qu'il faudrait aviser le ministre des Transports qu'il ne pourra pas dire qu'il y a cinq municipalités qui appuient sa proposition étant donné que vous faites la réserve importante...

M. Clair: M. le Président...

M. Bourbeau: ... que vous voulez en être exclues.

M. Clair: Absolument, M. le Président, c'est la proposition du gouvernement de les exclure.

M. Bourbeau: Alors là, il faudrait vous demander, si vous étiez inclus, M. Moreau, est-ce que vous seriez d'accord sur la proposition?

M. Clair: Si le gouvernement avait proposé le contraire, seriez-vous en désaccord? La réponse normale devrait être oui.

M. Bourbeau: M. le Président, je pense que la parole, jusqu'à nouvel ordre, était au député de Laporte. Alors, je crois comprendre que si votre municipalité était incluse, vous seriez contre; d'ailleurs je pense bien que c'est évident quand on lit votre mémoire. Je pense que dans son pointage, le ministre devrait vous exclure. S'il ne le fait pas, on se chargera de le lui rappeler.

M. Moreau: Je m'excuse M. le Président. Je ne voudrais pas torturer la ville de Varennes, parce que si on était pour, ils seraient très malheureux, alors on resterait contre.

M. Bourbeau: Cela me fait penser à la phrase de Henry Ford. Je ne sais pas si vous connaissez Henry Ford qui fabriquait des voitures de couleur noire seulement, au début. Ses adjoints lui disaient: M. Ford, il faudrait peut-être commencer à faire des voitures de couleur, parce que nos concurrents font des voitures de couleur et on ne pourra plus vendre de voitures. Ce qu'il leur a répondu est ceci: Le client, dorénavant, pourra avoir la couleur de son choix pour autant qu'elle sera noire. C'est à peu près, je pense, ce que vous nous dites: pour autant que vous êtes exclus, vous êtes d'accord.
(23 h 45)

D'une façon plus sérieuse, la position que vous prenez dans votre mémoire rejoint celle des représentants de Valleyfield qu'on a entendus aujourd'hui et qui nous ont dit, eux aussi qu'ils sont exclus et ils s'en sont déclarés très heureux. Mais ils sont allés un peu plus loin que vous en ce sens qu'ils ont fait une étude financière très sérieuse de la proposition gouvernementale et ils ont conclu que, contrairement à ce qui est dit dans la proposition gouvernementale, les déficits des prochaines années vont être énormes. Ils ont parlé d'une différence de 200 000 000 \$ à 300 000 000 \$ entre les projections gouvernementales et les projections faites par leurs économistes et en ont conclu que, selon eux, cela va coûter tellement cher que le gouvernement va être tenté et cédera probablement à la tentation d'inclure dans le club non seulement les municipalités qui y sont déjà mais d'autres municipalités, de façon à pouvoir répartir la charge. Si tel était le cas, est-ce qu'à ce moment vous accepteriez de payer votre quote-part ou quelle serait votre position?

M. Moreau: M. le Président, je pense bien que nous franchirons les ponts, une fois qu'on y sera rendu évidemment. À ce moment, il est bien entendu que personne ne peut motiver un gouvernement local ou une municipalité quand on sait que cette municipalité ou ces municipalités qui sont

impliquées vont avoir à faire face à des déficits monumentaux. Il est bien sûr - remarquez bien que je ne peux pas vous dire ce que Verchères ferait et ce que je ferais à Verchères, c'est une autre affaire - mais il est bien sûr, dis-je, que si, à un moment donné, on était amené par la bande à devenir partenaires pour défrayer des coûts astronomiques, je pense bien, les municipalités que je représente ont assez le sens des responsabilités qu'elles s'y opposeraient et poseraient des conditions formelles.

M. Bourbeau: Quand je parlais de 200 000 000 \$ à 300 000 000 \$, je ne voulais pas dire que cela va coûter seulement 200 000 000 \$ à 300 000 000 \$, parce qu'on estime que cela va coûter 1 000 000 000 \$ en 1985, même que le gouvernement dans sa proposition le dit; je voulais dire de 200 000 000 \$ à 300 000 000 \$ de plus que ce qui est prévu actuellement, pour la simple raison qu'on a utilisé un facteur de 10,3% d'inflation sur le transport dans la proposition gouvernementale alors qu'au cours des cinq dernières années, cela a été 20% par année. Les économistes de la ville de Valleyfield ont trouvé irréaliste d'utiliser un facteur qui est la moitié de ce que cela a été depuis cinq ans, ne comprenant pas pourquoi tout à coup l'inflation devrait diminuer de 100%. J'ai dit cela pour corriger le député de Charlesbourg, qui vient de se joindre à nous il n'y a pas tellement longtemps et qui n'est pas au courant évidemment de tout ce qui s'est dit aujourd'hui.

En terminant, je dirais seulement ceci: la proposition gouvernementale nous dit que l'inflation dans le transport ne coûtera pas plus que 10% par année au cours des dix prochaines années. Le ministre a fait tout à l'heure état d'une série de tableaux qu'il avait et qui appuieraient cette prétention. J'aimerais demander au ministre s'il serait prêt à nous communiquer ces études. On aimerait faire une critique. Il y a une demi-page.

M. Clair: Page 90.

M. Bourbeau: Je comprends, M. le ministre. Il y a à peu près 20 lignes dans votre document. Mais vous aviez tantôt une vingtaine de tableaux.

M. Clair: Beaucoup plus que cela, cela a été distribué à l'ensemble des municipalités. Je ne sais pas combien il y en a eu.

M. Bourbeau: Est-ce que ce serait trop vous demander que d'en communiquer également à l'Opposition, qui n'a pas eu...

M. Clair: À cette heure-ci, je vous dirais oui.

M. Bourbeau: Vous pourrez faire la livraison demain. Ce ne sera pas un problème, mais on aimerait, nous aussi de l'Opposition, avoir accès à ces tableaux, M. le ministre.

M. Clair: Vous avez terminé?

M. Bourbeau: Oui, j'ai terminé.

M. Clair: Alors, M. le Président, excusez, mon collègue, le député de Verchères.

M. Charbonneau (Verchères): Je m'en voudrais de ne pas souligner l'intérêt que j'ai pris à écouter un des maires de mon comté. En l'écoutant, j'avais l'impression qu'il ne représentait pas uniquement les maires ou les municipalités qui avaient signé le mémoire, mais que c'était peut-être parfois le président de l'Union des conseils de comté qui parlait, avec une certaine expérience et peut-être une certaine méfiance justifiée. Je représente les mêmes citoyens que vous à Verchères et à Contrecoeur et je pense que c'est important, la précision que vous avez apportée. Je voudrais peut-être vous la voir exposer encore plus clairement. C'est qu'il n'est pas de votre intention d'abandonner complètement, même si vous faites une entente de service, le service de transport en commun ou interurbain. On peut se chicaner sur le vocabulaire, mais l'axe Sorel-Longueuil, le service d'autobus qui dessert actuellement la population, il n'est pas de votre intention, si j'ai bien compris, de faire en sorte qu'il n'existe plus, lorsque le plan de transport sera en application, le service d'autobus sous cet axe.

M. Moreau: Absolument pas, M. le Président. Je pense que les municipalités que je représente ont l'intention d'assumer leurs responsabilités en ce qui a trait au transport interurbain. Je disais tout à l'heure, M. le Président que nous n'avons pas l'intention de transporter des bancs. Je pense qu'il va falloir rationaliser. Quand on va négocier avec des transporteurs privés ou des entreprises déjà existantes, c'est bien sûr qu'on va tenir compte des besoins de la population. Les municipalités entendent assumer leurs responsabilités dans ce domaine.

M. Charbonneau (Verchères): C'est ce que je voulais vous entendre dire.

M. Moreau: On n'a pas l'impression que Parce qu'on est exclus de la zone D cela dégage les municipalités de leurs responsabilités vis-à-vis de leurs contribuables, si

c'est une réponse qui peut satisfaire tout le monde.

M. Charbonneau (Verchères): Cela va à la fois me satisfaire et satisfaire, j'imagine, les concitoyens que nous représentons mutuellement. Je pense qu'il y a peu de gens qui utilisent ce service, mais ceux qui l'utilisent c'est parce qu'ils en ont vraiment besoin. À partir du moment où ils auront la garantie que ce service va être maintenu, je crois que tout le monde va être satisfait. Merci.

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

M. Clair: M. le Président, en terminant, le député de Laporte est revenu sur la question des prévisions utilisées par le ministère pour établir l'évolution des coûts du transport en commun au cours des trois prochaines années, essayant de brandir un épouvantail à moineaux. Je dirais sur cela qu'en matière de prévisions, effectivement, les critiques de l'Opposition se suivent et se ressemblent. Je me souviens, par exemple, d'un critique en matière d'assurance automobile, qui a été député en cette Chambre dans une circonscription représentée par quelqu'un ici présent ce soir à la table; à l'époque, c'était lui qui représentait le comté. Il nous avait fait les pires prédictions en ce qui concerne l'avenir de la Régie de l'assurance automobile, se basant sur des rapports d'experts disant que cela allait être un échec financier terrible, que les prévisions actuarielles sur lesquelles le gouvernement se basait ne s'étaient confirmées nulle part au monde et qu'on s'en allait vers un gouffre sans fond entraînant tout le Québec avec nous. Je me souviens de discours prononcés sur cela.

M. Bourbeau: M. le Président, il est 23 h 55, pourrait-on passer au prochain mémoire?

M. Clair: Je me souviens de discours prononcés sur cela. Or, dans son dernier rapport annuel, la Régie de l'assurance automobile, après cinq ans de fonctionnement et une seule augmentation des primes de 12%, avait un surplus actuariel de 180 000 000 \$. Je pense que les ballons que le député de Laporte essaie de souffler ne m'empêcheront pas de dormir.

M. Bourbeau: M. le Président, vous me permettrez sûrement de répondre par un seul mot. Je dirai au ministre des Transports qu'il est possible qu'en ce qui concerne les quelques millions de l'assurance automobile le gouvernement ait mieux calculé, mais parlez-nous donc des budgets du ministre des

Finances depuis cinq ans, alors que régulièrement, chaque année, il se trompe de 30% dans ses déficits. 30% de 20 000 000 \$, c'est pas mal plus que l'assurance-maladie.

Le Président (M. Boucher): Je crois qu'il est temps de terminer.

M. Clair: Oui, c'est mieux, parce qu'on va parler d'autres déficits.

Le Président (M. Boucher): M. Moreau, au nom des membres de la commission, je vous remercie, ainsi que le monsieur qui vous accompagne, pour la présentation de votre mémoire.

M. Clair: Merci, M. Moreau.

Le Président (M. Boucher): J'invite immédiatement des gens qui ont eu la patience d'attendre, le mémoire présenté par l'Association covoiturage Québec Inc.

M. Bourbeau: M. le Président, je voudrais simplement ajouter quelque chose, j'ai fait une erreur technique tout à l'heure, je crois que c'est important pour le débat. J'ai dit 30% de 20 000 000 \$, c'était 30% de 20 000 000 000 \$; je parlais du budget du Québec. Évidemment, la différence est grande.

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

Association covoiturage Québec Inc.

L'Association covoiturage Québec Inc., représentée par Mme Ginette Forgues, directrice générale, et M. Noël Guilbault, président du conseil d'administration.

M. Noël Guilbault.

M. Guilbault (Noël): M. le ministre, MM. les députés, je voudrais, au nom du conseil d'administration de l'Association covoiturage Québec Inc., vous remercier de nous avoir permis de participer à cette commission parlementaire. Je voudrais de plus vous souligner que contrairement et un peu différemment de tous les intervenants qui nous ont précédés nous n'exigerons pas du ministre de garanties financières mais nous espérons que nous apporterons certaines solutions à ces garanties qui lui sont demandées.

L'Association covoiturage Québec Inc., existe depuis à peu près un an mais fonctionne depuis cinq mois. L'association a pour objectif de promouvoir le covoiturage dans la province de Québec.

Jusqu'à maintenant, nous avons concentré nos efforts sur la question de la légalité du covoiturage, chose qui demeure encore en suspens. Nous aurons l'occasion d'y

revenir un peu plus loin. Nous avons fait un peu de promotion, surtout auprès de grandes entreprises dans la région de Montréal. La réception a été des plus encourageantes, mais le problème persiste. Ces compagnies sont prêtes à promouvoir le covoiturage, mais elles ne peuvent le faire tant et aussi longtemps que se pose la question de la légalité. Les signes et les discussions que nous avons eus sont très encourageants. Nous espérons que nous pourrons, très prochainement, avancer à grands pas dans cette direction.

Nous avons remis au ministre, ainsi qu'à plusieurs personnes dans cette salle, une brochure relative au covoiturage. Cette brochure a été préparée dans les derniers mois et sera distribuée, dans toute la province, aux organismes et individus qui en feront la demande.

L'Association covoiturage est un organisme sans but lucratif, supportée financièrement par les gouvernements fédéral et provincial. Cet organisme est né de la préoccupation de l'économie d'énergie. Pour atteindre ce but, nous avons pensé, il y a un an et demi, créer une association de covoiturage pour aider la population à trouver des moyens de transport à moindre coût, tout en économisant l'énergie. Ainsi est née notre association.

Le mémoire que nous vous présentons exprime les vues de tous les membres du conseil et a reçu leur appui. Si vous le permettez, puisque le mémoire n'est pas tellement long, je le lirai. Par la suite, Mme Forgues, qui depuis cinq mois assume la fonction de directrice générale de notre association, et moi-même pourrions répondre à vos questions.

La proposition gouvernementale relative à l'organisation et au financement du transport en commun dans la région de Montréal illustre bien la volonté gouvernementale d'harmoniser et d'optimiser les divers modes de transport en commun présentement disponibles dans cette région. Malgré certaines lacunes qui vous ont été exposées par d'autres organismes et individus, on reconnaît, parmi les experts, que Montréal est plus choyée que d'autres villes canadiennes et américaines en matière de transport en commun.

Pourtant, si on dresse un portrait des déplacements les plus fréquents, les plus uniformes et les plus importants de la population, soit les déplacements entre la résidence et le lieu de travail, on s'aperçoit que le transport en commun joue encore un rôle secondaire dans nos grandes villes canadiennes, et Montréal n'est pas une exception.

En effet, un sondage récent, effectué par Statistique Canada, révèle que seulement 30% des Montréalais utilisent le transport en commun pour effectuer le trajet quotidien

entre leur résidence et leur lieu de travail. La même étude indique que le mode de transport le plus utilisé pour faire ces déplacements demeure encore, et de loin, l'automobile personnelle. Ajoutons ici, que 50% des "navetteurs" voyagent seuls dans leur automobile.

Pourquoi un si grand nombre de "navetteurs" préfèrent-ils l'utilisation de leur voiture personnelle, en solo, pour se rendre au travail, alors que ce mode de transport est de 5% à 10% plus cher que le transport en commun? Le conseil des transports de la région de Montréal a posé cette question à plus de 5000 Montréalais, lors d'une étude effectuée durant l'hiver 1982. En ordre d'importance, ils ont répondu que l'automobile était un mode de transport plus rapide, plus souple et plus confortable que le transport en commun. A cela il faut sans doute ajouter une perception illusoire du coût de l'automobile. L'Association covoiturage Québec ne désire pas commenter ces informations ou faire le procès du transport en commun, puisque notre but est de favoriser tous les transports collectifs et surtout, d'offrir une option aux irréductibles de la voiture personnelle.

(minuit)

Avant de vous présenter notre point de vue sur l'organisation du transport en commun telle que proposée actuellement, permettez que l'on se rappelle les conséquences socio-économiques qu'entraîne actuellement la sous-utilisation des transports collectifs: congestion urbaine chronique, pollution croissante de l'air, infrastructure routière saturée, importante superficie urbaine allouée au stationnement des "navetteurs", transport en commun de plus en plus subventionné, dépenses gouvernementales de plus en plus importantes pour étudier le problème et y trouver des solutions.

Notre intervention aujourd'hui ne se situe pas au niveau d'une critique de la proposition gouvernementale visant à harmoniser les divers modes de transports collectifs publics et privés dans la région de Montréal. À ce chapitre, l'Association covoiturage Québec croit que d'autres organismes sont plus compétents en la matière.

Notre organisme présente ce mémoire, M. le Président, dans le but d'attirer l'attention du gouvernement et des intervenants ici présents, sur un mode de transport collectif qui peut aider l'organisme régional de transport à rentabiliser ses opérations, tout en allégeant le problème de la surutilisation des véhicules privés aux heures de pointe dans la région de Montréal. Ce mode de transport collectif est le covoiturage.

Le covoiturage se définit comme un mode de transport collectif privé par lequel un groupe de personnes habitant et

travaillant dans le même secteur ou le long d'une route commune, voyagent dans un même véhicule et partagent les frais du trajet en totalité ou en partie, selon le cas. Deux types de véhicules sont habituellement utilisés pour faire du covoiturage: l'automobile ou la fourgonnette à douze ou à quinze places. En Ontario, où ce mode de transport est privilégié par le ministère du Transport et des Communications, on juge qu'une unité de covoiturage par automobile enlève entre deux et quatre automobiles de la route, alors qu'une unité de covoiturage par fourgonnette élimine environ huit automobiles.

M. le Président, vous vous demandez sûrement pourquoi l'organisme régional de transport s'intéresserait au covoiturage. Pour de nombreuses raisons, dont les trois principales sont: Premièrement, le covoiturage s'inscrit dans les préoccupations gouvernementales énoncées dans les six premières lignes de sa proposition "Le transport en commun: un choix régional" car, il contribue largement à la consolidation de tissu urbain, l'amélioration de la qualité de la vie, la diminution de la consommation énergétique et la priorité que le gouvernement veut accorder au transport collectif.

Deuxièmement, le covoiturage est un mode de transport collectif complémentaire au transport en commun conventionnel. Il peut jouer, d'une part, un rôle bimodal et, encourager ainsi l'utilisation du transport en commun. Mentionnons l'exemple des parcs de stationnement offerts par la CTRSM, à Brossard et à Saint-Hubert, pour encourager les "navetteurs" de longues distances à emprunter le transport en commun. D'autre part, le covoiturage offre bon nombre d'avantages tels que la rapidité et le confort, promulgués par les irréductibles de l'automobile en solo.

Troisièmement, le covoiturage est un mode de transport rentable. La rentabilité du covoiturage, pour les individus, par rapport à l'utilisation de leurs voitures personnelles, ainsi que pour la collectivité, est indiscutable. De plus, pour un organisme chargé d'offrir du transport en commun équitablement à tous les secteurs géographiques d'une région urbaine, le covoiturage est une solution qui peut s'avérer très profitable et plus pratique dans certains cas. Par exemple, dans les banlieues éloignées où il y a une faible densité de population et des grandes distances à parcourir, l'obligation d'offrir du transport en commun au même titre que dans les régions à haute densité de population, contribue au déficit croissant des organismes de transport.

Pour mieux illustrer les avantages du covoiturage pour un organisme comme l'ORT visant à rentabiliser ses opérations, voyons l'exemple du Highway and Transportation

Authority du Golden Gate Bridge District dans la région de San Francisco. Forcé d'offrir des autobus additionnels aux heures de pointe et d'offrir des services de transport en commun dans des régions où la densité était faible, cet organisme régional de transport a effectué une étude de rentabilité de divers modes de transport dans le but d'identifier les plus rentables.

Sa conclusion a été la suivante pour les trajets périphériques dont il était question. Il lui en coûtait 1,47 \$ par siège, par voyage, pour mettre un autobus conventionnel au service de ses "navetteurs" par rapport à 0,35 \$ par siège pour organiser du covoiturage par fourgonnette et 0,25 \$ par siège pour organiser du covoiturage par automobile.

N'oublions pas que, selon cette formule de transport collectif, les "navetteurs" défrayent eux-mêmes les dépenses de transport telles que l'essence, l'entretien, la dépréciation de l'automobile ou de la fourgonnette, alors que l'organisme de transport ne paie que les coûts afférents à l'organisation de ce mode de transport. De plus, dans ce cas, le coût du covoiturage pour les "navetteurs" était égal et parfois inférieur au coût du transport en commun pour le même trajet.

Pour l'organisme de transport, la rentabilité était indiscutable. Il a donc acheté 35 fourgonnettes qu'il loue à leur coût réel, pour une période expérimentale de six mois, à des groupes de personnes habitant et travaillant dans un même secteur. Après cette période, ces groupes deviennent autonomes et louent eux-mêmes un véhicule avec l'aide de l'organisme de transport. Des 250 groupes ainsi initiés, 170 sont maintenant autonomes et ce programme connaît un grand succès auprès de la population et des autorités gouvernementales cherchant à réduire leurs dépenses. De plus, on considère que cette initiative de l'organisme de transport a généré, par simple démonstration, les deux tiers des unités indépendantes de covoiturage par fourgonnette roulant présentement dans cette région.

Mentionnons ici que de nombreux autres organismes de transport municipal et régional aux États-Unis organisent du covoiturage par automobile ou par fourgonnette.

En conclusion, il faut retenir les éléments suivants lorsqu'on examine l'organisation et le financement du transport en commun.

Premièrement, les modes conventionnels de transport en commun ne conviennent pas à tous et ne répondent pas aux exigences personnelles de tous. Deuxièmement, le covoiturage ne remplace aucun mode actuel de transport en commun. Il se veut complémentaire des modes de transport en commun conventionnels et vise à initier les automobilistes au transport collectif.

Troisièmement, le covoiturage a un impact significatif sur la circulation urbaine et ses problèmes afférents. Quatrièmement, le covoiturage, de l'avis des autorités américaines et ontariennes, offre des avantages sociaux et économiques prépondérants à tous ceux qui l'organisent et qui en bénéficient.

À la lumière de ce mémoire, l'Association covoiturage Québec recommande à la commission parlementaire des transports de demander au gouvernement: premièrement, d'agrandir le mandat de l'organisme régional de transport afin qu'il puisse utiliser le mode de transport collectif qu'est le covoiturage pour desservir certains secteurs où le transport en commun conventionnel n'est pas rentable; deuxièmement, d'étudier, en termes de rentabilité, la possibilité du covoiturage par rapport aux modes de transport conventionnels, pour les régions à faible densité; troisièmement, d'appuyer la promotion du covoiturage à titre de transport collectif auprès de la clientèle que l'ORT ne peut desservir ou rejoindre.

Une quatrième recommandation assez importante pour l'association: nous demandons de légaliser, d'ici au début de l'année 1983, le covoiturage. Tout délai dans ce sens occasionne à l'association des difficultés assez sérieuses auprès des entreprises et celles-ci, tout en étant prêtes à démarrer, demandent qu'on légalise la situation ou que le ministre des Transports puisse leur donner une certaine assurance que, d'ici à ce que la loi soit promulguée, elles puissent démarrer dans des projets de covoiturage.

De plus, l'association covoiturage propose au ministre, au moment du dépôt de la loi, s'il le désire, qu'elle puisse, en tant qu'association, apporter ses commentaires sur le projet de loi en question.

Je vous remercie beaucoup de nous avoir entendus.

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

M. Clair: M. le Président, je voudrais d'abord et avant tout remercier M. Guilbault et Mme Forgues d'avoir été aussi patients, d'avoir attendu. Ils étaient ici en même temps que nous, M. le Président, quand on a commencé nos travaux ce matin, c'est-à-dire hier matin, 10 heures, et ils ont eu la patience d'attendre. C'est dire à quel point ces gens-là croient au covoitage. Je pense qu'ils vont être quand même récompensés, d'une certaine façon, d'avoir attendu et d'avoir présenté leur mémoire à la commission parlementaire des transports. Je voudrais leur réitérer la volonté du gouvernement, qui a été annoncée dans son énoncé de politique en matière de nouvelles avenues pour le taxi. On a annoncé notre intention de légaliser le covoiturage le plus

rapidement possible au Québec. Je réitère cette intention, cette volonté du gouvernement de légaliser le covoiturage le plus rapidement possible en tenant compte, bien sûr, par ailleurs, des intérêts de l'industrie du taxi parce que nous croyons que l'industrie du taxi, par des assouplissements en termes de réglementation, peut aller vers le taxi collectif, justement - ce qu'on appelle les techniques douces au cours de cette commission - en termes d'infrastructures de transport et que le taxi collectif peut devenir en quelque sorte le premier à offrir le covoiturage par toutes sortes de mesures qu'on envisage de mettre de l'avant en matière de taxi pour rajeunir la réglementation. Notre intention, notre volonté est d'aller le plus rapidement possible vers la légalisation du covoiturage et également vers une cure de rajeunissement de la réglementation en matière de taxi.

Ma seule question sera la suivante. J'ai remarqué qu'à la fin du mémoire, M. Guilbault a modifié un peu le texte. On demandait au gouvernement de promouvoir le covoiturage et il a plutôt employé l'expression "seconder les efforts de promotion du covoiturage". C'est le sens de ma question. Même si je connais la réponse en partie - je ne la connais pas au complet - j'aimerais savoir si c'est parce que l'association souhaite se réserver en quelque sorte la promotion. Surtout, quels sont les moyens que l'Association covoiturage Québec Inc. entend mettre de l'avant pour en faire la promotion, justement? Quels sont les moyens que vous envisagez pour sensibiliser les employeurs et l'opinion publique au potentiel du covoiturage?

M. Guilbault: Je pourrais peut-être répondre à la première partie, si vous voulez. Le changement que nous avons fait vient à la suite de commentaires de gens qui nous disaient que ce n'était pas seulement le rôle du gouvernement de faire la promotion du covoiturage, que c'était aussi le rôle de l'association covoiturage. C'est pour cela qu'on a plutôt demandé que le gouvernement nous "seconde" dans nos efforts de promotion du covoiturage. C'est strictement le sens du changement.

Maintenant, pour vous dire de quelle façon on va en faire la promotion, Mme Forgues a déjà commencé à déployer beaucoup d'efforts dans ce sens; peut-être qu'elle pourrait donner plus de détails.

Mme Forgues (Ginette): D'une part, on espère n'être pas les seuls à faire la promotion du covoiturage, on espère que d'autres organismes comme le gouvernement, comme les commissions de transport, enfin, tous ceux qui peuvent en bénéficier, vont faire aussi la promotion du covoiturage. Nous

avons d'abord choisi de travailler avec les entreprises pour plusieurs raisons. D'une part, lorsqu'on travaille avec le public en général d'abord, 80% des gens qui appellent pour dire qu'ils sont intéressés au covoiturage demandent à être des passagers alors que les automobilistes continuent à se promener en solo. Souvent, c'est la clientèle du transport en commun qui, elle, voudrait voyager en automobile plutôt qu'en autobus.

Comme ce n'est vraiment pas notre but, on a décidé de travailler avec les entreprises parce que, d'une part, il n'y a qu'un regroupement à faire, il n'y a qu'une même origine, l'entreprise, et, d'autre part, parce que les entreprises en bénéficient. Elles réduisent ainsi les aires de stationnement, elles réduisent les coûts d'entretien, elles améliorent la productivité, elles améliorent les relations employeur-employé, etc.

Ce qu'on offre aux entreprises pour les aider à organiser du covoiturage, on l'a d'abord fait en utilisant une stratégie de marketing, des visites personnelles auprès des entreprises. C'est donc dire qu'on les rencontre personnellement, on leur explique les avantages du covoiturage et, ensuite, on leur offre des services, on leur offre de faire une étude de faisabilité chez eux pour voir si le covoiturage est possible chez eux, s'il y a assez de gens qui habitent dans le même secteur pour organiser du covoiturage. Ensuite, on les aide à faire un sondage auprès de leurs employés, on les aide à sensibiliser les employés et on les aide à les regrouper et à organiser les unités de covoiturage. C'est la technique que nous utilisons. Cependant, comme nous sommes un organisme à but non lucratif et que notre permanence est toute petite, on ne peut prétendre révolutionner le Québec à nous seuls, il faut que d'autres gens travaillent aussi dans le covoiturage pour qu'il y ait un mouvement vraiment intéressant qui soit amorcé au Québec.

(0 h 15)

M. Clair: Si je comprends bien, cela fait cinq mois que l'association fonctionne. Jusqu'à maintenant, j'ignore si c'est vous-même qui faites les visites chez les employeurs, oui?

Mme Forgues: Oui.

M. Clair: Quel est l'accueil que vous recevez jusqu'à maintenant?

Mme Forgues: Je n'ai été jetée en dehors d'aucune entreprise encore;

M. Clair: Je comprends. J'imagine bien mais, dans le sens des résultats que vous pouvez escompter déjà, à quoi cela ressemble-t-il?

Mme Forgues: Nous avons déjà recruté des entreprises qui sont prêtes à faire du covoiturage. Chacune a une motivation différente. Certaines ont des motivations attachées, si vous voulez, à leurs limites de stationnement. Nous avons une compagnie qui va organiser du covoiturage en novembre, mais avec les automobiles de ses employés, c'est-à-dire qu'elle ne s'implique pas personnellement, elle fait juste les regrouper, mais elle a un problème de stationnement, elle n'a pas assez d'espace pour ses employés. D'autres entreprises sont intéressées par l'amélioration des relations entre l'entreprise et les employés. C'est la raison pour laquelle elles organiseraient du covoiturage. Celles-là veulent s'impliquer beaucoup plus, c'est-à-dire qu'elles veulent, par exemple, acheter une fourgonnette, la mettre au service des employés et inscrire leur nom sur la fourgonnette. Celles-là hésitent à organiser du covoiturage alors que la situation juridique est ambiguë. On a plus de difficultés. En général, on a un bon accueil. Il faut vous dire qu'on a quand même eu des refus, mais en général on a vraiment un bon accueil. Le moment semble être propice.

M. Clair: Je vous remercie, madame.

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

M. Bourbeau: Merci, M. le Président. Il me fait plaisir de saluer Mme Forgues et M. Guilbault. Je pense qu'il n'y a personne ici qui s'est fait le propagandiste du covoiturage autant que le député de Laporte. Je pense que le ministre va le reconnaître. Le covoiturage, pour autant que nous sommes concernés, est un mode de transport qu'il faut absolument encourager. La raison est simple, c'est que nous nous sommes déclarés, à plusieurs reprises, contre les investissements massifs dans les systèmes de transport lourds, pour autant que l'avenir est concerné, pour une bonne raison surtout, c'est que nous n'avons plus les moyens de les financer. Nous disons qu'en ce qui concerne les systèmes légers ou les systèmes doux, comme disait le ministre, ce sont des systèmes non dispendieux qui ne coûtent à peu près rien à la collectivité et qui permettent aussi de transporter un grand nombre de gens. Voilà une façon intelligente de réduire les coûts du transport en commun.

Le covoiturage est une forme de transport en commun et c'est une chose que les gens ne réalisent pas. Évidemment, pour ceux qui veulent faire de la démagogie, c'est très facile. Ils disent: D'une part, le transport en commun, d'autre part, l'automobile privée. Si on préconise le covoiturage, on encourage l'usage de l'automobile, donc on pollue, on surcharge les

ponts, etc. Mais la vérité n'est pas là. Vous avez raison quand vous dites que le covoiturage est une formule économique et je pense qu'on doit penser au covoiturage en termes de transport en commun. Donc, il y a deux formes de transport en commun. Il y a le transport public, collectif, si vous voulez, qui est l'autobus ou le métro, et il y a le transport paracollectif, et le covoiturage en est une des formes. Il y a des obstacles, évidemment, qui peuvent se dresser sur votre parcours et j'en cite un entre autres. Je voudrais mettre le ministre en garde.

Il faut bien réaliser que les gens qui administrent les commissions de transport, les fonctionnaires qui rêvent d'avoir de grosses commissions de transport et beaucoup de véhicules, cela ne fait pas toujours leur affaire de voir arriver du covoiturage dans le décor parce que, souvent, cela risque d'enlever des passagers au transport public. Donc, cela peut réduire la taille des commissions de transport et il y a des gens, parfois, qui n'aiment pas ça, qui voudraient grossir toujours les organismes publics. C'est une tentation qu'on a vue à plusieurs reprises dans le passé chez les technocrates. Les avantages du covoiturage, au point de vue économique, sont énormes parce que l'équipement roulant, plutôt que d'être payé par la collectivité, est payé par des individus. Donc, ça ne coûte à peu près rien à la collectivité.

La main-d'oeuvre, plutôt que d'être payée par la collectivité, est payée par les individus eux-mêmes. C'est une des composantes importantes du coût du transport. Évidemment, ce sont les deux composantes les plus importantes, la capitalisation, le coût d'achat des équipements et la main-d'oeuvre. Donc, on peut en conclure que chaque fois que le covoiturage se fait, ce sont des sommes d'argent qu'on dépense en moins, que la collectivité dépense en moins. Comme le transport en commun collectif coûte énormément d'argent et fonctionne toujours à perte, même si on réussit à avoir un achalandage maximum - la preuve en est faite, on le voit tous les jours dans nos mémoires - le transport en commun, même s'il est fait avec un achalandage maximum, fonctionne toujours à perte, la résultante, c'est qu'à chaque fois qu'on réussit à enlever des passagers dans le transport en commun public, on épargne évidemment de l'argent. De cette façon, on pourrait réduire l'importance des commissions de transport, donc, réduire les déficits sans qu'il n'en coûte absolument rien à la collectivité. Je pense qu'il faut continuer à encourager le covoiturage. Je peux dire tout de suite au ministre des Transports que, si jamais il décidait de vouloir légaliser le covoiturage, il aurait l'appui entier de l'Opposition. Je me limiterais à un seul discours - je vous le

promets, M. le ministre - pour accélérer encore davantage la mesure.

M. Rodrigue: Selon le règlement, vous n'auriez pas le droit d'en faire plus, de toute façon.

M. Bourbeau: Mais on pourrait en faire un à la deuxième lecture, à la troisième lecture, etc.

En terminant, je dirais ceci, pour que le ministre ne cède pas à la tentation de faire encore de la démagogie. Le Parti libéral du Québec est entièrement en faveur du transport en commun collectif, mais il croit également que l'usager doit avoir un choix. Ce choix pourrait être - et on souhaiterait que ce soit ainsi - le transport en commun paracollectif, soit le covoiturage, une formule qui, je pense, est très économique pour la collectivité et qu'on doit encourager autant que possible. Merci.

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

M. Clair: M. le Président, je ne voudrais pas refaire le coup d'hier soir à mon collègue, le député de Laporte, mais j'ignorais, effectivement, qu'il était un grand promoteur du covoiturage au Québec. Je l'ignorais d'autant plus que je n'ai jamais eu de questions de sa part sur ce sujet à l'Assemblée nationale.

M. Bourbeau: Vous avez dit cela pour beaucoup d'autres sujets aussi.

M. Clair: M. le Président, le député de Laporte - je lui réservais une petite bombe pour la fin - qui met beaucoup en cause les planificateurs du COTREM qui planifieraient des systèmes très coûteux de transport en commun qui n'auraient en vue que des systèmes chromés, le député de Laporte sera sûrement surpris, mais heureux d'apprendre que le membre-fondateur et vice-président de l'Association covoiturage Québec Inc. est M. Paul Lussier, sous-ministre adjoint et président du COTREM. C'est donc dire que les personnes qui dirigent le COTREM ne sont pas seulement intéressées à faire la promotion des équipements de transport lourds à moyenne ou haute capacité pour la région de Montréal, mais qu'ils s'intéressent également au covoiturage de façon très réelle. Je les en félicite, d'ailleurs.

Une voix: Cela prouve qu'il est récupérable.

M. Clair: Oui, effectivement, M. le Président. De ce côté-là, il y a seulement le député de Laporte qui n'est pas récupérable, parce qu'il soutient depuis le début que le transport en commun est déficitaire, comme

le soulignait le député de Charlesbourg tantôt, comme si le transport privé individuel était rentable, comme s'il n'y avait pas de dépenses à encourir pour le transport individuel.

M. Bourbeau: Mais le covoiturage n'est pas individuel, M. le ministre. C'est justement là où vous ne comprenez pas ce qu'est le covoiturage.

M. Clair: C'est cela. On parlait de transport privé individuel, justement, et non pas de covoiturage.

Je termine donc à nouveau en remerciant les gens de l'Association covoiturage Québec Inc. d'avoir été aussi patients. Je pense qu'ils peuvent repartir heureux, sachant qu'il y a unanimité de vues sur cette question et qu'aussi rapidement que possible, le covoiturage sera légalisé au Québec.

M. le Président, si vous le permettez, avant de terminer, j'aimerais souligner la présence dans la salle de M. Normand Huneault. M. Huneault a été responsable de la pétition contre les grèves à la CTCUM, comme vous le savez. Au cours des trois derniers jours, il a suivi tous les travaux de cette commission de 10 heures le matin jusqu'à tard le soir. Je voudrais simplement souligner le travail énorme qu'il a fait. Simple citoyen, prenant sur lui de mener une pétition comme celle-là, il a suivi les assemblées publiques sur la Communauté urbaine de Montréal. Il a passé trois jours à suivre les audiences et il a accepté de déposer un mémoire personnel. Même si M. Huneault a accepté de déposer son mémoire et donc de ne pas prendre la parole, de ne pas faire de présentation de ce mémoire, je tenais à souligner son intérêt pour la question du transport en commun et le féliciter de cet intérêt publiquement.

Le Président (M. Boucher): Je vous remercie.

M. Clair: M. le Président, vous me permettrez également, à la fin de nos travaux, de remercier tout aussi sincèrement le personnel de la télédiffusion des débats de l'Assemblée nationale et le personnel du secrétariat des commissions qui nous ont suivis au cours de nos longues journées de travail pendant les trois derniers jours. Je pense qu'effectivement ils ont fait un travail remarquable et surtout ils ont été très patients envers les parlementaires.

Mon dernier mot pour remercier également mes collègues, tant ministériels que de l'Opposition, de l'intérêt qu'ils ont manifesté au cours de ces trois premiers jours très intenses de discussions, de rencontres avec des organismes et, bien sûr, comme il se doit en toute bonne tradition,

en particulier vous remercier, M. le Président, de votre patience, et mon collègue, le député de Laporte, pour les quelques bons moments que nous avons passés ensemble.

Je remercie M. le Président sincèrement de la collaboration qu'il m'a offerte au cours de cette commission. Je pense que cela été très apprécié par tous les membres.

M. Bourbeau: M. le Président, vous me permettez de me joindre au ministre des Transports pour remercier les gens qui ont participé à cette commission. Les mots du ministre semblaient indiquer qu'on terminait les travaux de la commission. Est-ce qu'on reprend encore la semaine prochaine?

M. Clair: Oui, oui.

M. Bourbeau: Ah bon! Je suis heureux que le ministre n'ait pas procédé à un discours semblable chaque soir de la semaine parce qu'on aurait eu droit à un discours chaque soir. Si je comprends bien, on reprend au début de la semaine prochaine. Donc, je veux bien, moi aussi, remercier tous les gens de la télé et les collègues et féliciter le ministre de sa disponibilité et sa grande ouverture d'esprit à l'égard des témoins et des gens qui se sont présentés ici. Je remercie le président de sa patience et aussi de la délicatesse avec laquelle il a mené nos travaux. Ce n'est pas toujours très facile mais je pense qu'il l'a fait avec un doigté remarquable. Au cours des trois premiers jours de cette commission, il n'y a à peu près pas eu de périodes où les caractères ou les tempéraments se sont échauffés. Donc, on peut dire que le président a fait un bon travail et, qui sait, peut-être que l'expérience qu'il prend ici lui permettra un jour d'accéder à un poste de présidence dans une autre salle plus importante que celle-ci. Merci.

Le Président (M. Boucher): Il me reste à remercier tous les membres de la commission de leur collaboration - je pense que sans cette collaboration, ma tâche aurait été doublement difficile - et à remercier tous ceux qui ont travaillé de près ou de loin à cette commission, pour en arriver à vous dire que ce n'est pas fini.

La commission ajourne ses travaux à mardi 19 octobre prochain, à dix heures.

(Fin de la séance à 0 h 30)