



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 (4)

Le mardi 19 octobre 1982 - No 180

Président: M. Claude Vaillancourt

Table des matières

Comité pour le progrès et l'autonomie de Laval	B-8567
Comité intermunicipal de transport des Moulins	B-8587
STOP	B-8601
MRC Sainte-Thérèse-de-Blainville	B-8606
Ville de Saint-Eustache	B-8625
Fraternité des chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro et employés des services connexes de la CTCUM	B-8635
Confédération des syndicats nationaux	B-8644
Comité intersyndical des trains de banlieue	B-8662
Municipalité de la paroisse de l'île-Bizard	B-8669

Intervenants

M. Jules Boucher, président

M. Michel Clair
M. André Bourbeau
M. Jean-Guy Rodrigue
M. Luc Tremblay
M. Élie Fallu
M. Jean-Paul Bordeleau
M. Germain Leduc
M. Pierre de Bellefeuille
M. Jérôme Proulx
M. Claude Dauphin
Mme Louise Harel

- * M. Jean-François Martel, Comité pour le progrès et l'autonomie de Laval
- * M. Robert Plante, idem
- * M. Jean-Marc Fontaine, Comité intermunicipal de transport des Moulins
- * M. Charles D. Mallory, STOP
- * M. Jean Blanchard, MRC Sainte-Thérèse-de-Blainville
- * M. Nolan Filiatreault, ville de Boisbriand
- * M. Pierre Robitaille, ville de Rosemère
- * M. Guy Bélisle, ville de Saint-Eustache
- * Mme Monique Blanchard, idem
- * M. Gilles Labelle, Fraternité des chauffeurs d'autobus et opérateurs
de métro de la CTCUM
- * Mme Suzanne Boivin, idem
- * M. Christophe Auger, Confédération des syndicats nationaux
- * M. Pierre Lanouette, idem
- * M. Jean-Marc Gagnon, Comité intersyndical des trains de banlieue
- * M. Jacques Crevier, municipalité de la paroisse de l'île-Bizard
- * Témoins interrogés par les membres de la commission parlementaire

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0709-3632

Le mardi 19 octobre 1982

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

(Dix heures seize minutes)

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

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

Les membres de la commission, pour aujourd'hui, sont: M. Bourbeau (Laporte), M. Tremblay (Chambly), M. Clair (Drummond), M. Fallu (Groulx), Mme Harel (Maisonnette), M. Léger (Lafontaine), M. Dauphin (Marquette), M. Bissonnet (Jeanne-Mance), M. Proulx (Saint-Jean), M. Rodrigue (Vimont), M. Leduc (Saint-Laurent).

Les intervenants sont: M. Assad (Papineau), M. Rocheleau (Hull), M. de Bellefeuille (Deux-Montagnes), M. Dussault (Châteauguay), M. Laplante (Bourassa), M. Maciocia (Viger), M. Mathieu (Beauce-Sud), M. Rochefort (Gouin) et M. Lavigne (Beauharnois).

Aujourd'hui, nous entendrons plusieurs mémoires. Tout d'abord, permettez-moi d'informer la commission que la Chambre de commerce de la province de Québec a présenté un mémoire pour dépôt seulement, ainsi que le Conseil ferroviaire fédéral-provincial. M. Gingras, à titre personnel, M. Sylvio Buzzetti, à titre personnel, Mme Blanche Trudel, à titre personnel, Mme Alice Filion, à titre personnel, M. Victor Bennett, à titre personnel, ont aussi présenté des mémoires pour dépôt seulement.

À l'ordre du jour, pour aujourd'hui, nous aurons d'abord le Comité pour le progrès et l'autonomie de Laval; en deuxième lieu, le Comité intermunicipal de transport des Moulins; en troisième lieu, le groupe STOP; en quatrième lieu, la MRC de Ste-Thérèse-de-Blainville; en cinquième lieu, la ville de Saint-Eustache; en sixième lieu, la Fraternité des chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro et employés des services connexes au transport de la CTCUM; en septième, la Confédération des syndicats nationaux; en huitième, le Comité intersyndical des trains de banlieue; en neuvième, l'Association québécoise du transport et des routes Inc.; en dixième, la Société pour le progrès de la rive sud; et, en onzième, la municipalité de la paroisse de l'île Bizard.

J'invite immédiatement le Comité pour le progrès et l'autonomie de Laval à prendre place au centre. Il est représenté par M. Clément Joly, membre du comité exécutif; Me Jean-François Martel, conseiller; M. Robert Plante, président. Messieurs, si vous voulez vous identifier.

**Comité pour le progrès
et l'autonomie de Laval**

M. Martel (Jean-François): Je vous remercie, M. le Président. Mon nom est Jean-François Martel. J'ai eu mandat de l'exécutif du Comité pour le progrès et l'autonomie de Laval de présenter son mémoire aujourd'hui. J'ai à mes côtés le président du comité, M. Robert Plante. Quant à M. Clément Joly il a dû malheureusement s'absenter à la dernière minute, il ne sera pas parmi nous aujourd'hui.

Le Président (M. Boucher): M. Martel, si vous voulez présenter votre mémoire, tout en considérant que les membres de la commission en ont pris connaissance et que ce mémoire est disponible au secrétariat des commissions pour ceux qui voudront en prendre connaissance au complet. Compte tenu du temps, si vous pouviez le résumer pour que la période des questions puisse être plus longue par rapport aux intervenants de la commission.

M. Bourbeau: M. le Président...

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

M. Bourbeau: À la suite de ce que vous venez de dire, j'aimerais quand même souligner que, dans le cas de l'organisme qui est devant nous, le Comité pour le progrès et l'autonomie de Laval, on nous présente un mémoire qui fait à peine douze pages et en plus à double interligne. Je pense que vous avez établi la semaine dernière comme critère que lorsque le mémoire excédait, vous aviez parlé d'une vingtaine de pages, on devrait le résumer. Dans le cas d'un mémoire comme celui-ci, qui est relativement court, quant à nous, on n'aurait pas d'objection à ce qu'il soit lu ou enfin, lu dans une bonne mesure, parce qu'il devient parfois assez difficile de résumer un

document qui est lui-même très condensé, qui souvent est déjà un résumé d'un autre document. Je ne voudrais pas que les directives que vous aviez données laissent l'impression aux gens qui viennent devant nous qu'effectivement ils ne doivent rien dire. Le mémoire est très court et, quant à nous, on n'aurait pas objection à ce qu'il soit lu.

Le Président (M. Boucher): Alors, je tiens compte des remarques du député de Laporte tout en lui disant que j'espère que les mémoires qui seront présentés, dans la mesure du possible, tiendront compte d'un laps de temps maximum de vingt minutes, étant donné que la période de temps allouée habituellement dans les commissions parlementaires pour la présentation du mémoire, c'est environ vingt minutes. Si vous considérez que vous avez le temps de lire le mémoire au complet en vingt minutes, vous pourrez le lire au complet.

M. Martel (Jean-François): Merci. M. le Président, M. le ministre, madame et messieurs les membres de la commission, le CPAL, pour le désigner d'une façon raccourcie, est un comité ad hoc sur le transport qui a été formé à la suite du dépôt, par le ministre des Transports le 18 juin dernier, d'une proposition gouvernementale concernant l'organisation et le financement du transport en commun dans la région de Montréal. Il regroupe des citoyens lavallois de divers milieux, tous concernés par cette proposition gouvernementale en ce qu'elle présente pour l'avenir des mesures susceptibles d'avoir un grand impact sur leur environnement, leurs affaires et leur qualité de vie.

Au cours de sa dernière assemblée, le CPAL s'est pourvu d'un exécutif dirigé par son président, M. Robert Plante, que je vous ai présenté tantôt. Encore que le CPAL n'entend pas se limiter à un seul secteur de la communauté lavalloise, il est toutefois composé de plusieurs hommes d'affaires et compte d'ailleurs parmi les membres de son exécutif M. Clément Joly, président de la Chambre de commerce de Laval. Le Comité pour le progrès et l'autonomie de Laval a préparé et déposé un mémoire détaillant ses positions relativement au régime de transport préconisé par le gouvernement et faisant des recommandations. Les membres de la présente commission parlementaire ont sans doute pris connaissance de ce mémoire. C'est pourquoi aujourd'hui, nous n'entendons pas en faire une lecture exhaustive. Nous désirons plutôt approfondir certains points qui suscitent un intérêt particulier pour les citoyens de Laval.

Le premier de ces points a trait à l'actuel métro souterrain en service sur le territoire de la Communauté urbaine de

Montréal et dont une station se trouve dans la ville de Longueuil. Pour autant que nous sommes concernés, ce système de transport a été conçu, planifié, construit et exploité pour répondre aux besoins de la population de ces deux entités municipales, à savoir la CUM et Longueuil. Le contexte juridique actuel prévoit la possibilité d'un prolongement du métro sur le territoire de la ville de Laval. L'expérience des années passées nous a démontré toutefois, encore dans ce contexte juridique, que tel prolongement n'est pas intervenu. Je n'ai pas l'intention d'entrer dans les détails pouvant expliquer, du moins sur le plan législatif, pourquoi ce prolongement n'est pas survenu, mais vous me permettrez de simplifier en disant que l'exploitation d'un tel prolongement du métro sur le territoire lavallois aurait requis le consentement et la participation des autorités lavalloises. Je vous réfère notamment aux dispositions actuelles de la loi de la CUM qui, bien que permettant à la CUM de prendre l'initiative d'un tel prolongement, feraient en sorte que, si une entente n'intervenait pas au préalable entre les autorités lavalloises et la Communauté urbaine de Montréal, Laval ne serait pas tenue, du fait qu'elle ne fait pas partie des municipalités mentionnées aux annexes A et B de la loi, de contribuer aux diverses dépenses, tant d'exploitation que d'immobilisation, regardant ce métro. Donc, le consentement des autorités lavalloises est actuellement nécessaire pour que le prolongement du métro ait lieu sur son territoire.

La proposition gouvernementale dont nous discutons aujourd'hui entend changer cet état de choses puisqu'elle affirme à plusieurs reprises dans le texte préparé par le gouvernement que le métro constitue la principale infrastructure à caractère régional et qu'elle affirme également que le métro est un système de transport à caractère régional. De même, un peu plus loin dans le document gouvernemental affirme-t-on que le métro profite largement à l'ensemble de la région et non pas seulement aux résidents du territoire de l'île de Montréal.

L'accession du métro à ce nouveau statut de système régional de transport n'est pas sans soulever chez les gens de Laval plusieurs questions. Il en est une, toutefois, qui retient davantage notre attention et c'est celle du financement. Mais avant de l'aborder, vous me permettrez de souligner simplement que si le métro s'avère maintenant un système à ce point régional qu'il profite largement aux résidents hors territoire de la CUM, on s'explique mal les conclusions de l'analyse gouvernementale de la situation actuelle que l'on retrouve au début de cette proposition sur le transport, où on fait état de l'augmentation constante des déplacements vers le centre-ville de

Montréal à bord d'automobiles privées. Est-ce à dire que les non-résidents du territoire de la CUM n'utiliseraient pas aussi largement qu'on veut le croire le système que l'on veut proclamer régional?
(10 h 30)

En tout état de cause, la proposition gouvernementale prévoit, à la page 55 particulièrement, le mode de participation financière des municipalités à ce système de transport. Il est vrai que, par voie d'exemple, on laisse entendre que Laval ne serait pas appelée à contribuer aux dépenses d'exploitation et d'immobilisation du métro, parce que celui-ci ne se trouve pas sur le territoire de Laval et qu'il ne le dessert pas. Mais aussitôt, au même endroit, dans la proposition gouvernementale, on prévoit l'hypothèse d'un prolongement de ce métro sur le territoire de Laval et on prévoit ce qui se passerait à ce moment-là, quelle serait la contribution de la ville. Cela nous amène à nous demander qui déciderait d'un tel prolongement. Actuellement, comme nous l'avons vu, Laval a son mot à dire. Une étude plus approfondie de la proposition gouvernementale nous laisse perplexes. Les trois voies dont disposerait Laval parmi les 31 du conseil d'administration du futur organisme régional de transport ne constituent pas, à nos yeux, une garantie importante que la volonté des élus locaux, en ce qui concerne un éventuel prolongement du métro, serait à ce point déterminante dans la décision. Nous ne pensons pas que, sur ce sujet, la proposition gouvernementale telle que suggérée constitue un avantage pour les Lavallois puisque, dans l'avenir, l'organisme qui aurait juridiction en matière de système de transport à caractère régional pourrait très bien décider d'un tel prolongement et nulle part ne trouvons-nous un mécanisme par lequel les autorités lavalloises pourraient s'opposer à une telle démarche. Ainsi, sur ce point précis, la position du CPAL était la suivante: Le ministre des Transports est-il en mesure de donner aux citoyens lavallois la garantie formelle que, dans l'avenir, leur participation à des dépenses d'exploitation ou d'immobilisation du métro ne sera jamais imposée, décrétée, décidée, sans leur concours exprès, sans leur consentement dûment requis et obtenu?

Le deuxième point qui retient davantage notre attention aujourd'hui est celui des trains de banlieue, particulièrement en ce qui concerne Laval, la ligne de Deux-Montagnes. Je m'en réfère à la même section de la proposition gouvernementale pour comprendre que Laval serait appelée à contribuer aux dépenses d'exploitation d'un tel système puisqu'il s'agit encore ici d'un système de transport à caractère régional et qu'effectivement, on retrouve sur cette ligne une station en territoire lavallois. D'ailleurs, l'affirmation que l'on retrouve à la page 73

de la proposition gouvernementale que, malgré une contribution nouvelle au coût de ces derniers, il y aurait économie pour la municipalité, c'est à croire qu'effectivement Laval serait appelée à contribuer aux dépenses de ce système de transport que sont les trains de banlieue, du moins pour la ligne de Deux-Montagnes. Actuellement, Laval n'a pas à assumer de coûts en cette matière. Si bien que la proposition gouvernementale ne semble pas, à prime abord, pour le moins, être encore une fois une amélioration du sort de Laval. Actuellement, Laval n'a rien à payer. Les Lavallois n'ont pas à contribuer à ces dépenses et, si l'on s'en tient à la proposition du gouvernement, à l'avenir, ils le devront.

J'ai mentionné tantôt que la proposition gouvernementale faisait référence à une économie possible d'environ 700 000 \$ pour l'année 1982, si on procède à une rationalisation des réseaux de transport en commun locaux sur le territoire de Laval susceptible de constituer une économie. Je ne sais exactement comment on en est venu à une telle conclusion. Nous doutons qu'un rabattement des lignes de service locales à Laval soit pratiquement réalisable dans toute l'île pour venir rejoindre ce système régional qu'est le train de banlieue à la station qui est située à l'extrémité ouest du territoire lavallois.

Je ne sais si le ministre a eu le loisir de connaître l'opinion des gens qui, par exemple, demeurent à Saint-Vincent-de-Paul sur le sujet et qui, si je comprends bien la proposition gouvernementale sur ce point, se rendraient au centre-ville de Montréal en passant par Laval-sur-le-Lac. Ce que nous avons été à même de constater jusqu'à maintenant, c'est qu'une centaine de résidents lavallois étaient des usagers de ce train de banlieue. C'est bien peu comme proportion par rapport à la population totale de la ville de Laval. Nous nous demandons s'il est avantageux pour tous les Lavallois de contribuer à des dépenses d'exploitation d'un système régional de transport pour une centaine de résidents qui s'en serviraient puisqu'il nous apparaît - le mot est peut-être fort - utopique de croire que nous réussirons, à l'aide du système local de transport, à inciter cette masse de la population à se diriger non pas vers son objectif, à savoir la direction sud pour rejoindre Montréal, mais plutôt vers l'ouest pour rejoindre le train de banlieue. Donc, sur ce point, nous nous demandons si le ministre a eu l'occasion d'entendre les représentations précises des Lavallois concernés sur ce sujet.

Le troisième point dont nous voulons vous entretenir traite de l'organisme régional de transport. C'est un lieu commun que d'affirmer aujourd'hui que le transport en commun dans la région de Montréal

particulièrement est déjà saturé d'organismes et de paliers multiples, tant dans le domaine décisionnel que dans le domaine consultatif. J'en prendrai à témoin simplement le nombre d'abréviations d'organismes que le gouvernement a dû mettre en lexique dès le début de sa proposition pour nous faire connaître toutes les juridictions, tous les organismes, tous les intervenants existant déjà dans le transport en commun. Ce qui nous amène à nous interroger sur l'opportunité d'y ajouter une autre structure, un nouvel organisme. Organisme bicéphale, si on dit qu'il a une juridiction décisionnelle et aussi une juridiction consultative; organisme multicéphale, si l'on veut tenir compte de tous ceux qui y participeront.

Vous avez déjà sur le territoire de l'île de Montréal la CUM, la CTCUM, le BTM, le COTREM, qui y a établi ses pénates, et on voudrait y ajouter l'ORT. Vous avez déjà sur la rive sud des municipalités diverses, un conseil des maires, une commission de transport qui regroupe des représentants de tous ces intervenants, et on voudrait chapeauter la CTRSM par une nouvelle structure. Vous avez déjà à Laval un conseil municipal, une commission de transport, et on voudrait y ajouter encore l'ORT.

Nous sommes sceptiques quant à l'opportunité de cette nouvelle super-infrastructure, surtout après avoir pris connaissance des objectifs que le gouvernement annonce dès le début de sa proposition. S'agit-il ici, M. le ministre, de favoriser l'île de Montréal, comme on le mentionne au début de la proposition gouvernementale, aux dépens des municipalités de banlieue et des gens qui ont librement choisi d'y demeurer, en se servant du transport en commun comme d'un "instrument privilégié", comme on l'affirme à la page 5 du document gouvernemental? S'agit-il de temporiser ou de minimiser le contrôle que l'on remet aux élus locaux en matière de transport en commun, comme on se plaît à le proclamer dans la proposition gouvernementale?

Je ne pense pas qu'il s'agisse là d'objectifs auxquels des Lavallois puissent souscrire. En fait, et la proposition gouvernementale l'annonce, il ne reste qu'un objectif auquel les Lavallois pourraient participer. Il s'agit de favoriser la coordination. Notre mémoire, à ce sujet, dit déjà que nous faisons confiance à nos élus locaux, aux autorités locales qui, nous en sommes convaincus, peuvent, en discutant, échanger et s'entendre. Mais je dirais que s'ils ont besoin d'un coup de pouce, que s'il est vraiment indispensable d'envisager un organisme des dimensions de l'ORT, il faudrait quand même savoir à quel prix. Sur ce sujet des dépenses entraînées par la seule création de l'ORT, la proposition gouvernementale est éloquente par son

mutisme. Avant de prendre cette décision de créer l'ORT nous soumettons qu'il faudrait que toutes les parties en cause sachent avec précision combien il en coûtera, non pas pour exploiter le transport, non pas pour faire fonctionner les lignes, les systèmes, simplement pour créer l'organisme, combien il en coûtera avec précision, surtout par les temps difficiles que nous traversons. Donc, le ministre des Transports serait-il prêt, sur ce point à informer, sans détour, directement la population du coût réel de l'instauration de l'organisme régional de transport?

Le quatrième point que nous voulons débattre est celui que l'on pourrait regrouper sous l'appellation générale d'assiette fiscale foncière. On sait que dans le système actuel, les municipalités disposent d'un certain potentiel fiscal, de par l'évaluation des biens constitués sous les territoires soumis à leur juridiction. Pratiquement parlant, ces biens-fonds, cette valeur, servent à garantir les emprunts que la municipalité décide d'engager pour le bien-être de ses citoyens.

Dans l'exercice de ses prérogatives, telles que définies dans la proposition gouvernementale, l'ORT aurait-il le pouvoir de puiser à même ces ressources, ce potentiel fiscal? Si oui, il convient de l'affirmer clairement pour que les parties concernées puissent discuter et s'entendre. S'agit-il ultimement de fondre ensemble le potentiel foncier de toutes les municipalités de la région montréalaise? Est-ce ainsi qu'il faut comprendre les explications qu'on retrouve en annexe?

Au tableau 10 de la proposition gouvernementale, lorsqu'on totalise effectivement le potentiel fiscal et foncier de toutes les municipalités concernées, on sait que le territoire de la CUM fournit environ 35 000 000 000 \$ de potentiel fiscal et que le regroupement de toutes les autres municipalités, dans la sphère d'intervention, y ajouterait quelque 18 000 000 000 \$ supplémentaires.

Étant donné les objectifs que le gouvernement s'est fixés et qu'il annonce au tout début de sa proposition vous nous permettez de nous demander s'il s'agit ici de faire supporter, par tous, le poids de certains investissements faits sur l'île de Montréal et qui s'avèrent désormais trop lourds pour l'assiette fiscale dont elle dispose. Le ministre est-il en mesure de donner l'assurance aux Lavallois qu'ils continueront à l'avenir d'être les seuls maîtres de leurs biens-fonds et que leurs ressources ne seront pas grevées d'engagements pris par et pour d'autres?

(10 h 45)

En conclusion, madame et messieurs les membres de la commission, nous dirons que l'ampleur du projet présenté et mis de l'avant par le gouvernement - le nombre, de même que l'importance des questions qui,

selon nous, sont encore en suspens - nous convaincre que toute décision immédiate de la part du gouvernement serait unilatérale et prématurée. Il y a lieu, comme le recommande notre mémoire, de faire des recherches, mais cette fois-là effectuées conjointement avec les principaux concernés et à une consultation véritable de ceux qui auront à vivre et à payer le régime que l'on se propose d'instaurer pour eux. Nous vous remercions.

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

M. Clair: M. le Président, je voudrais d'abord remercier ce comité spontané, semble-t-il, de s'être intéressé à la question du transport à Laval, en particulier et dans la grande région de Montréal. Je laisserai mon adjoint parlementaire, le député de Vimont, président du caucus de Laval pour les députés du Parti québécois, poser des questions. Je me contenterai, quant à moi, d'essayer de corriger un certain nombre d'interprétations, à mon humble avis, absolument mal fondées qui ont été faites par les gens du comité en question.

Premièrement, les dépenses relatives aux immobilisations ou au fonctionnement du métro. Actuellement, s'il y avait prolongement du métro à Laval de la même façon qu'à Longueuil, par exemple, tel que cela a existé, il y aurait une participation au service de la dette au métro selon l'évaluation foncière uniformisée et une participation au déficit du métro selon également l'évaluation foncière uniformisée. Selon la proposition gouvernementale, la dette et le déficit seraient attribués selon le service réellement rendu sur le territoire de Laval. Première précision qu'il était important d'apporter.

Deuxièmement, la proposition d'un éventuel prolongement du métro à Laval. Ce que la proposition vise à faire, c'est justement de respecter la dynamique régionale. Il est évident qu'on peut interpréter la proposition comme permettant à l'organisme régional de transport d'imposer un métro à Laval, mais ce n'est absolument pas l'objectif de la proposition, puisque, au contraire, on a eu l'occasion de voir en cours de commission que certains s'opposent à toute nouvelle infrastructure lourde, alors que d'autres réclament à cor et à cri des investissements lourds. Comme est libellée la proposition gouvernementale avec une participation limitée aux seuls bénéfices reçus par une municipalité ou un regroupement de municipalités, à notre avis, c'est inscrit dans la dynamique même des faits, que le problème à l'organisme régional de transport va être bien plus de bloquer des priorités plutôt que d'en inscrire toute une série et d'essayer d'imposer un métro à

Brossard et à Laval. Au contraire. Le phénomène contraire se produirait sans aucun doute. Dans ce sens-là, je vous avouerai qu'à la réflexion, peut-être que cela aurait dû être plus clair dans la proposition gouvernementale, mais il nous apparaît évident qu'il ne saurait être question d'imposer, par exemple, à Laval le prolongement d'un métro, puisque justement la garantie qu'il n'y aurait pas de prolongement du métro imposé à Laval, c'était dans le fait que Laval y contribuerait pour seulement la partie qui la concerne, restreignant ainsi probablement les appétits à un métro pour ceux qui le réclameraient. D'autre part, étant donné qu'un 10% du service de la dette proviendrait d'une contribution régionale, la dynamique même de la proposition indique, au contraire, que Laval aurait beaucoup de difficulté à convaincre la région de la construction d'un métro sur son territoire. Elle aurait aussi à convaincre, en plus de l'organisme régional de transport, ses propres citoyens quant à une contribution financière au déficit de fonctionnement de la partie du métro qui se trouve sur son territoire et également quant aux immobilisations sur son territoire.

Là-dessus, c'est une interprétation qu'on peut faire, mais qui n'est absolument pas dans la logique même de la dynamique proposée et qui mériterait peut-être effectivement d'être précisée à ce point de vue. Si, plutôt que de l'interdire, on visait à le permettre pour ne pas se fermer à toute éventualité... Nous étions convaincus - et je le suis toujours - que la dynamique dans laquelle fonctionnerait l'organisme régional de transport ne permettrait cela en aucune façon, car il n'y aurait aucun intérêt pour qui que ce soit à imposer un métro à Laval puisque toute la région en assumerait 10% des coûts, d'une part, et que, d'autre part, Laval en assumerait les 30%.

En ce qui concerne le deuxième point, les trains de banlieue et le rabattement à Laval-sur-le-Lac, le ministre est informé de la configuration géographique de Laval; il sait que Laval-sur-le-Lac est à une extrémité de l'île, que le train de banlieue y passe et qu'il serait pour le moins étonnant de vouloir rabattre l'ensemble de l'île de Laval sur cette station de Laval-sur-le-Lac.

Par ailleurs, le ministre est également informé du fait qu'il y a une station qui s'appelle Val-Royal qui pourrait avantageusement recevoir un rabattement d'autobus, qui pourrait desservir 2000 passagers quotidiennement, ainsi que de la proposition d'ensemble à l'effet de permettre à la Commission de transport de Laval de pouvoir distinguer, de ne pas être obligée de faire assumer par les Lavallois les déficits, s'il en est. C'est quelque chose qui est en train d'être mieux mesuré que cela ne l'a jamais été, la question du déficit du réseau

extérieur de Laval. Cette mesure de ne plus faire assumer par Laval seule le déficit de fonctionnement du réseau extérieur, la mesure d'intégration du train, la mesure de rabattement sur la station Val-Royal, la mesure de tarification en fonction de la distance, intégration tarifaire avantageuse pour plus de 50% des usagers quotidiens du transport en commun à Laval, en plus de mesures ponctuelles comme celle de la voie réservée à laquelle s'est associé le ministère des Transports - on l'inaugurerait hier à Laval - l'ensemble de cela aurait fait passer la contribution lavalloise globale en 1982 - puisqu'on n'a pas voulu faire des projections qui sont difficiles à faire, on s'est donc basé surtout sur 1982 - de 10 244 000 \$ à 9 078 000 \$.

Je comprends que, n'ayant pas eu l'occasion, comme cela a été le cas pour les municipalités, de travailler avec les gens qui ont préparé la proposition, vous ne soyez pas à même de connaître l'ensemble des chiffres qui nous amènent à conclure que, tant pour les usagers du transport en commun que pour les contribuables lavallois, cela serait avantageux. Je peux vous assurer qu'effectivement l'objectif de la proposition n'a jamais été d'augmenter la contribution au moyen de la taxe foncière. C'est évident, on l'a dit, on ne s'en est pas cachés, l'objectif, c'est de réduire la contribution du gouvernement et la pression sur la taxe foncière, principalement à la Communauté urbaine de Montréal, mais en ne négligeant pas non plus les deux gros blocs que sont la rive sud et Laval. Bien entendu, tout cela est présenté dans une hypothèse d'ensemble, dont on peut retenir des parties, celles qui, après la consultation, seront considérées comme absolument nécessaires par le gouvernement.

En ce qui concerne l'explication des chiffres, si vous voulez en prendre connaissance, soit auprès de la ville de Laval, soit auprès du COTREM, il me fera plaisir de communiquer l'ensemble des chiffres de la proposition qui, si toutes les mesures avaient été retenues, aurait donné les résultats dont je vous parlais tantôt pour l'année 1982.

En ce qui concerne le coût de fonctionnement de l'organisme régional de transport, je voudrais dire deux choses là-dessus. La première est que, quant à nous, il nous apparaît que, concernant les coûts de fonctionnement de l'Organisme régional de transport par rapport à la situation actuelle, l'augmentation devrait être nulle; nulle, parce qu'il y a deux organismes qui fonctionnent déjà et qui s'appellent le Conseil des transports de la région de Montréal et le Bureau de transport métropolitain, le BTM. L'objectif n'a jamais été de créer une nouvelle bureaucratie, une nouvelle superstructure, mais au contraire

d'en fondre deux dans une seule et d'en confier la responsabilité aux élus locaux à un niveau régional décisionnel. Il faut savoir qu'actuellement, par exemple, pour l'année 1982, le BTM a coûté en dépenses de fonctionnement 14 600 000 \$ financés entièrement par le gouvernement du Québec, vu qu'il est inclus dans le service de la dette du métro. C'est 14 600 000 \$, plus le coût de fonctionnement du COTREM. Nous prétendons et vous prétendez que le contrôle des élus municipaux du transport en commun serait de nature à en améliorer le fonctionnement, l'efficacité et à obtenir un meilleur contrôle des coûts. Nous croyons que cela est vrai sur le plan du contrôle opérationnel des commissions de transport. C'est pourquoi la proposition vise à remettre aux élus le contrôle de fonctionnement du transport en commun. Nous croyons aussi qu'en matière de planification, de coordination, d'intégration, là aussi, il y aurait avantage à ne pas en ajouter une structure, mais à mettre un instrument, un cadre décisionnel, une table de concertation décisionnelle entre les mains des élus de la grande région métropolitaine. Là encore, loin d'augmenter les coûts de fonctionnement de ces organismes que sont le COTREM et le BTM, on pourrait au contraire les réduire, parce que c'est l'objectif qui est poursuivi par le gouvernement.

En ce qui concerne le potentiel fiscal, M. le Président, si le comité a pu interpréter notre proposition comme visant à donner à quelqu'un le pouvoir d'aller percevoir sur la taxe foncière des municipalités des quotes-parts, cela est inexact. Nous avons, comme gouvernement, renoncé à la possibilité, qui est demandée d'ailleurs par la Communauté urbaine de Montréal, de lui confier ou de confier à quelqu'un d'autre un pouvoir extraterritorial de taxation foncière. Nous y avons renoncé et c'est parce que nous avons renoncé à cette possibilité que nous avons plutôt proposé trois sources de revenus différentes de celle de la taxe foncière pour la dimension régionale du transport, l'essence, le péages autoroutiers et les stationnement.

M. le Président, ce sont les éclaircissements que je voulais donner parce que, loin de vouloir aggraver la situation de Laval, nous entendons, au contraire, l'améliorer. Par-delà ce qu'on peut lire dans les journaux sur la proposition gouvernementale et la différence d'opinions entre les représentants élus même de Laval, nous avons été à même de constater encore hier l'appui du maire de l'administration de Laval quant à des initiatives comme celles des voies réservées que nous entendons privilégier, auxquelles nous avons travaillé comme ministère des Transports, de l'intégration tarifaire qui est souhaitée par Laval comme par le gouvernement, du

contrôle des élus des commissions de transport que Laval réclame avec l'assentiment du gouvernement.

Hormis les moyens à prendre pour respecter la dimension régionale du transport en commun dans la région de Montréal - ce sur quoi il y a place à discussions, c'est la raison pour laquelle nous avons tenu une Commission parlementaire - je voudrais assurer les gens du comité pour le progrès et l'autonomie de Laval qu'il y a une beaucoup plus grande coïncidence de vues entre les autorités municipales de Laval et le ministre des Transports que peuvent le laisser croire les interprétations qui ont pu en être faites.

Je vous remercie, M. le Président. Mon collègue a peut-être des questions.

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

M. Bourbeau: M. le Président, j'aimerais, étant donné que c'est la première fois depuis le début de la semaine qu'on prend la parole sur la proposition gouvernementale, avant de poser des questions à ceux qui sont ici, faire un résumé de la situation, quitte à laisser au député de Vimont le loisir de lancer les premiers boulets à nos témoins, pour revenir ensuite leur poser quelques questions. J'aimerais...

M. Rodrigue: Pourquoi, M. le député de Laporte, présumez-vous à prime abord que ce sont des gens à qui j'aurais envie de lancer des boulets?

M. Bourbeau: Vous comprendrez que j'ai dit cela à la blague. Je n'ai aucunement l'impression que le député de Vimont, qui est député de Laval, va mettre à la torture les témoins qui sont ici; au contraire, j'ai l'impression que cela va être très gai et très peu agressif de sa part. C'était justement pour souligner le fait que le député de Vimont, j'en suis convaincu, va avoir un préjugé très favorable envers les témoins.

M. le Président, je dirai quelques mots seulement au sujet de la proposition gouvernementale. Le ministre, tout à l'heure, nous disait que depuis le début des auditions, certains des organismes avaient des objections et que d'autres réclamaient au contraire des investissements lourds dans la région métropolitaine. On dit qu'il n'y a personne de plus sourd que celui qui ne veut pas entendre et je crains que le ministre, depuis le début des auditions, n'ait pas saisi que la grande majorité des organismes qui se sont présentés ici se sont déclarés contre la proposition gouvernementale telle qu'elle a été présentée. Je suis surpris que le ministre vienne encore avec des phrases comme celles-là où il tente de nous faire croire qu'il y en a quelques-uns qui sont contre,

mais qu'il y en a un grand nombre qui sont pour.

Moi, je n'ai pas vu cela depuis le début, M. le ministre. Ce que je vois, c'est une certaine unanimité contre l'ORT tel qu'il est proposé, contre la structure lourde qui serait le résultat de la mise en place de cet organisme. Je ne veux pas laisser passer le résumé très facile que vous faites, qui pourrait laisser l'impression à ceux qui viennent de se joindre à nous pour la première fois, que depuis le début cela ne va pas si mal, que, au contraire, il semble y avoir, de la part de la population en général, un consensus sur la proposition qui est faite.

Vous dites que la ville de Laval - et surtout son maire - en général, semble appuyer également la position du gouvernement. Vous avez dit tout à l'heure que le maire de Laval était bien content de voir, en fin de semaine, la mise en marche des voies réservées sur un pont à Laval et qu'il se déclarait également satisfait de certaines promesses donnant un peu plus d'autonomie au niveau local, etc. Bien sûr que le maire de Laval est d'accord sur cela. Vous avez omis de dire, cependant, qu'au moment de son témoignage devant la commission, le maire de Laval s'est fortement opposé à la mise en vigueur de l'organisme régional de transport tel qu'il est proposé, et je pense que peu d'intervenants et peu d'organismes ont condamné la démarche gouvernementale autant que le maire de Laval et l'administration de Laval. Nous avons eu l'occasion d'interroger le maire de Laval pendant au moins deux heures, ici, la semaine dernière, et je pense que tous ceux qui étaient ici ont constaté l'opposition systématique de la ville de Laval à la proposition gouvernementale.

M. Clair: C'est l'autre dimension. C'est l'autre dimension.

M. Bourbeau: Je pense que c'est la dimension la plus fondamentale, M. le Président...

M. Clair: M. le Président...

M. Bourbeau: ...parce que c'est facile de dire que la ville de Laval est d'accord sur certains aspects secondaires, si je peux dire, et non coûteux de la proposition. C'est bien sûr qu'à chaque fois que vous proposez quelque chose qui est de nature à réduire les coûts du transport en commun et à revaloriser le contrôle des élus sur un service aussi important que le transport en commun, vous allez trouver des appuis. Le député de Laporte et l'Opposition seront les premiers à vous appuyer, vous le savez. Mais quand vous en venez à la proposition fondamentale - et on est ici, je pense, pour étudier la proposition fondamentale,

l'organisme régional de transport avec la superstructure et les pouvoirs importants et décisionnels que vous proposez - là je pense qu'on doit dire que la majorité des intervenants s'est manifestée contre la proposition et surtout la ville de Laval. Je ne voudrais pas que vous laissiez dans l'esprit des gens l'image ou l'impression que la ville de Laval et son maire ont appuyé la proposition.

Maintenant, je voudrais également revenir à un autre point, M. le Président, si vous permettez. Vous venez, tout à l'heure, M. le ministre, de nous dire qu'à toutes fins utiles l'ORT ne coûtera pas plus cher que ce que coûte actuellement le Bureau de transport métropolitain, le BTM et le COTREM, qui sont les deux organismes qui, dans un premier temps, formeraient le personnel de l'ORT. Vous dites que le BTM, en 1982, a coûté 14 600 000 \$. Je trouve que cette assertion est intéressante, M. le ministre, et je vous remercie de nous informer de ces détails. J'aimerais - tout à l'heure, quand vous prendrez la parole, si vous avez le loisir de le faire, et je suis sûr que vous allez l'avoir - que vous nous renseigniez un peu sur le 14 600 000 \$ qu'a coûté le BTM en 1982. Est-ce que toutes ces sommes sont payées par le gouvernement provincial ou s'il n'y a pas une partie de la subvention fédérale qui a été consentie pour la rénovation, la modernisation des trains de banlieue, qui a été utilisée pour payer le coût du BTM en premier lieu et je crois que oui en fait, mais j'aimerais que vous nous le disiez?

Deuxièmement, j'aimerais que vous nous disiez également, puisque cela doit faire partie éventuellement de l'ORT, quel est le travail exact du BTM. On sait qu'il fait des études mais ces études, actuellement, portent sur quoi? Est-ce qu'elles portent sur la planification de systèmes légers ou essentiellement sur la planification qu'on est en train de faire des métros de surface, spécialement la ligne no 6, qui doit aller jusqu'à Rivière-des-Prairies et Repentigny? Est-ce qu'elles portent sur le prolongement du métro ou sur quoi? Combien y a-t-il de personnes qui travaillent au BTM? Est-ce que ce sont des employés du BTM ou est-ce que ce sont des firmes privées? Qui sont-elles? De combien de contrats ont-elles disposé en 1982? J'aimerais que vous nous renseigniez un peu là-dessus. Ce sont des choses qui ne sont pas connues du public. Quant au COTREM, qui est le deuxième organisme qui devrait composer l'ORT, j'aimerais également que vous nous disiez quel est le budget du COTREM en 1982, combien le COTREM compte d'employés, ce à quoi ils sont occupés et, d'une façon générale, sur quoi ils travaillent.

Vous nous disiez tout à l'heure que l'objectif du gouvernement en déposant la

proposition est de réduire les coûts du transport en commun. Vous êtes convaincu qu'en procédant de cette façon il n'y aura pas d'augmentation des coûts et vous souhaitez même une réduction de ces coûts. D'une façon générale, les gens qui viennent témoigner devant nous ne semblent pas être d'accord. Ils semblent plutôt soucieux et craignent d'avoir une augmentation des coûts. Tout à l'heure, je pense que nous aurons l'occasion de les questionner là-dessus. Je voudrais à ce moment terminer mes remarques préliminaires et laisser au député de Vimont le soin de questionner les gens qui sont ici et, subséquentement, nous reviendrons avec quelques questions. Je vous remercie.

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

M. le député de Vimont.

M. Rodrigue: M. le Président, il me fait plaisir, au début de mon intervention, de saluer les représentants de ce comité ad hoc d'hommes d'affaires, qui s'est donné le nom de Comité pour le progrès et l'autonomie de Laval, et qui ont accepté de présenter un mémoire à cette commission, à la suite de l'invitation que le ministre a faite publiquement, de façon à faire connaître leur point de vue, celui du milieu des affaires de Laval en particulier. J'ai noté à la lecture du mémoire qu'il semble effectivement que les représentants de ce groupe d'hommes d'affaires ont très bien compris l'objectif visé par le gouvernement puisqu'ils reconnaissent dans leur préambule qu'il existe de nombreux problèmes d'organisation du transport en commun dans la région de Montréal et que ces problèmes exigent des moyens d'action mis en oeuvre le plus rapidement possible afin de rationaliser les coûts de ces services et d'en augmenter l'efficacité. C'est le texte de leur mémoire. Ayant signifié leur accord de principe sur les objectifs poursuivis par la réforme du transport en commun, ils précisent dans les paragraphes qui suivent qu'ils sont en particulier d'accord avec le transfert aux élus locaux des responsabilités de la direction des opérations de transport en commun, ce qui est un des éléments majeurs du projet de réforme. Ils sont également d'accord avec la tarification interzonale telle que proposée, sans doute parce que, comme d'autres hommes d'affaires qui sont venus présenter des mémoires devant nous, ils recherchent une certaine vérité des prix, pour utiliser l'expression déjà employée devant cette commission, et qu'ils estiment que plus la distance parcourue est longue, plus les dépenses sont élevées et qu'à ce moment, plus il est justifié d'imposer des tarifs élevés. En fait, il semble qu'il y a un point important qui soulève de l'inquiétude chez ce regroupement, c'est celui de l'organisme

régional et là, il y a des objections qui sont soulevées, quant au rôle décisionnel de cet organisme, aux pouvoirs étendus que le gouvernement entendrait lui confier.

Le ministre a établi clairement dans ses remarques tout à l'heure qu'il n'était pas question d'imposer ou de transférer à Laval une partie du fardeau actuel des coûts du métro de Montréal ni du coût des prolongements futurs, pour autant que ces prolongements ne se fassent pas sur le territoire de Laval. Je pense que cela a été établi clairement et j'espère que cela vous rassure. D'ailleurs, à la lecture du livre blanc, vous pourrez jeter un petit coup d'oeil à la page 55, et au tableau de la page 74 en particulier, où il est clairement établi, et l'énoncé est très net, que la seule situation où les Lavallois pourraient être appelés à contribuer au coût du métro, cela serait qu'il y ait prolongement du métro à Laval même. Évidemment les autorités de Laval qui, en vertu du livre blanc, auraient à administrer le transport en commun sur le territoire de Laval, auraient à se prononcer sur l'opportunité ou non de prolonger le métro à Laval. Cela coûte très cher un métro. On est rendu, je crois, à des chiffres de l'ordre de 20 000 000 \$ le mille, alors qu'un métro de surface coûte beaucoup moins cher et les autobus encore beaucoup moins cher. Donc, il y aurait là possibilité pour les autorités de Laval non seulement de se prononcer, mais de poser un jugement d'opportunité sur le prolongement du métro à Laval. Le mémoire sur cela m'apparaît très clair, et je vous invite à relire les passages que je vous ai cités. Dans notre esprit, il est clair qu'il faudrait absolument l'accord des autorités de Laval sur une question comme celle-là.

Un peu plus loin dans votre mémoire - j'avoue que cela m'a un petit peu chatouillé - j'ai lu des expressions qui m'ont fait un peu sursauter. Vous dites que: Laval demeure dans tout le scénario un enfant pauvre, mais Laval est la région qui va probablement profiter le plus de la réforme du transport en commun. Je vous invite à profiter de l'offre que le ministre vous a faite de venir rencontrer ceux qui sont en mesure de vous donner les chiffres qui le démontrent pour pouvoir vraiment vous en faire une idée très nette. Dans la réforme, Laval est certainement une des régions et possiblement la région qui profitera le plus de cette réforme en termes de retombées: d'abord, baisse importante du coût du transport pour les usagers par l'introduction de la carte intermodale, également réduction du déficit que les contribuables lavallois ont à assumer et en bout de ligne la ville de Laval, réduction de ces portions de la ville de Laval comme telle qui, finalement, sont financées à même la taxe foncière. Vous allez me dire: D'où viennent ces sommes? Elles viennent du fonds régional, donc, en

partie de l'augmentation des tarifs sur les autoroutes. Il faut bien comprendre que les Lavallois, si on se reporte au mois de février ou mars 1983, les Lavallois auraient contribué pour 4 000 000 \$ à la hausse des tarifs sur l'autoroute. Ce sont des chiffres qui ont été vérifiés, à la suite de rencontres avec les administrateurs de la ville de Laval. Quand on examine les retombées en termes de sources de financement nouvelles, autant pour la ville de Laval que pour alléger le fardeau des usagers, on constate que ce sont des sommes qui approchent ce chiffre. Donc, il y aurait alors un transfert tout simplement. On ne peut pas dire que les Lavallois sont les enfants pauvres. Je vous avoue que votre affirmation sur ce point m'a fait sursauter parce que je ne vois pas comment on peut tirer une telle conclusion du projet de réforme qui est présenté ici. (11 h 15)

Vous poursuivez, à un moment donné, en disant que vous n'êtes pas d'accord avec la philosophie appliquée par le gouvernement, qui vise à restreindre le développement de Laval. Là, vous invoquez le zonage agricole et la fiscalité municipale. C'est vrai qu'il y a 40% du territoire de Laval qui est zoné agricole, mais avant que la loi du zonage soit appliquée, il y en avait déjà 30% qui était zoné agricole. Actuellement, à Laval, nous avons des terrains pour construire. Au rythme des meilleures années - pas cette année mais les années passées - on a encore pour 25 ans de terrains où on peut construire. À mon sens, l'avantage de cette politique, c'est qu'elle a évité l'étalement urbain. La municipalité a d'ailleurs donné son accord à la politique du zonage agricole parce que, justement, cela évite que des aménageurs aillent mettre en valeur des terres à trois milles de distance des réseaux d'aqueduc et d'égout et qu'on soit obligé de payer des coûts exorbitants pour leur donner les services.

La ville de Laval s'est dite pleinement d'accord avec le zonage agricole. Il me semble que vous, comme hommes d'affaires et contribuables, devriez aussi être sensibles à cette dimension de l'aménagement rationnel de Laval.

Vous semblez croire que le gouvernement, par sa réforme du transport en commun, veut privilégier uniquement le centre de Montréal. Là-dessus, j'aimerais vous rassurer, ce n'est sûrement pas la volonté du gouvernement. Ce que nous cherchons, finalement, c'est un développement harmonieux de toute la région. Il y a des personnes ici qui sont venues nous le dire, des personnes qui se sont présentées comme vous, des représentants de groupes. Nous partageons leur avis que l'amélioration des services de transport en commun va favoriser non seulement le centre-ville de Montréal mais

aussi la périphérie. Entre autres choses, cela va favoriser les entreprises et les commerces de Laval si les services de transport en commun sont mieux adaptés aux besoins de la population qui vient magasiner à Laval ou qui vient travailler à Laval, parce qu'il y a plus de 2000 Montréalais qui viennent travailler à Laval chaque jour. Le maire de Laval nous a démontré par des statistiques que, toutes proportions gardées, si on se fie aux populations, si on fait des pourcentages en fonction des populations, il y a plus de Montréalais qui viennent utiliser les services de transport de Laval qu'il y a de Lavallois qui utilisent les services de transport de Montréal.

J'en viens maintenant aux recommandations spécifiques que vous faites. La première recommandation, c'est qu'un organisme régional soit formé, composé de représentants du gouvernement et de cinq partenaires autonomes, proportionnellement à la population représentée. Cette proposition nous a également un peu surpris parce que, finalement, dans la proposition gouvernementale nous ne donnons pas le pouvoir absolu à la Communauté urbaine de Montréal sur l'organisme régional, qu'il soit décisionnel ou consultatif, pour l'instant, peu importe. Tandis que votre proposition aurait pour effet, quand on dit "proportionnellement à la population représentée", de donner un pouvoir absolu aux représentants de la Communauté urbaine de Montréal. Je me demande si telles étaient vos intentions et c'est la question que je vous pose.

Le Président (M. Boucher): M. Martel.

M. Rodrigue: C'est à la page 7, la première recommandation de votre mémoire.

M. Martel (Jean-François): Avec votre permission, M. le Président, je ne suis pas aussi coutumier des usages parlementaires en vigueur ici. Vous me serez sans doute d'une grande aide à ce sujet. Je suis en mesure de répondre immédiatement à cette question. Toutefois, j'aurai également d'autres remarques pour faire suite notamment aux énoncés de M. le ministre et à ses questions aussi. Si vous le désirez, je vais répondre immédiatement à celle-là, mais je voudrais toutefois me réserver la possibilité de répondre également par la suite.

M. Clair: M. le Président, si vous me le permettez, simplement pour dire à M. Martel que ce que je faisais, c'étaient des commentaires et ce n'était pas sous forme de questions. Je pense que j'avais indiqué que je voulais que mon adjoint puisse poser des questions.

Le Président (M. Boucher): Je n'ai pas d'objection.

M. Rodrigue: J'ai encore quelques questions, alors je vais les poser. Si vous voulez y répondre au fur et à mesure...

M. Bourbeau: J'aimerais simplement ajouter un mot. Si vous avez un message à passer, même si on ne vous donne pas l'occasion de le faire, en répondant au député de Vimont vous pourrez faire un crochet et dire ce que vous avez à dire de toute façon. Vous n'êtes pas limité.

M. Martel (Jean-François): Très bien, merci.

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

M. Martel (Jean-François): Naturellement, M. le député de Vimont, adjoint parlementaire aux Transports, il faut lire le premier paragraphe de nos recommandations avec le deuxième, l'ensemble étant, nous l'espérons, cohérent. L'organisme dont il est question au premier paragraphe est défini au second paragraphe et il apparaît clairement qu'il s'agit d'un organisme strictement consultatif, qui fera des recommandations. Nous précisons à la deuxième partie du deuxième paragraphe, la deuxième proposition: quant à la réalisation des projets régionaux et le partage des coûts de construction et d'exploitation, ces projets devront être approuvés par les partenaires concernés. Il n'est pas question, quant à nous, sur le plan décisionnel, qu'il y ait, comme vous le laissiez entendre, majorité de la CUM ou de qui que ce soit d'autre.

Quant à la consultation, à l'étude, il peut y avoir effectivement représentation qui tiendra compte des effectifs démographiques de chacun des participants, mais pas sur le plan décisionnel.

M. Rodrigue: Mais est-ce que vous ne craignez pas qu'en donnant la majorité absolue à la Communauté urbaine de Montréal - cela semblait être l'une de vos craintes dans le mémoire, tel que vous l'avez exprimé et c'est pour cela que j'ai été surpris de constater que vous faisiez une proposition qui, en tout cas, m'apparaissait un peu en désaccord avec ce que vous aviez dit précédemment - est-ce que vous ne craignez pas que les études se fassent en fonction du territoire de Montréal et que la région périphérique soit un peu le parent pauvre, comme vous l'avez souligné dans votre mémoire? Nous avons voulu maintenir un équilibre là-dedans et éviter qu'un des partenaires sur ce comité régional, ait une majorité absolue; nous avons voulu faire en sorte qu'il y ait un certain équilibre, qu'il soit majoritairement représenté puisqu'il représente une majorité de population est tout à fait logique et équitable, mais pas au

point qu'il puisse dieter les orientations de ce comité régional en fonction de ses seuls intérêts propres.

Vous savez que le gouvernement, par la loi no 46, a dû intervenir à l'intérieur de la CUM justement parce qu'il y avait ce blocage entre la ville de Montréal et les municipalités de la banlieue de Montréal. Ce que je craignais par votre proposition c'est que l'on crée une situation semblable. J'avais bien compris, comme vous l'avez souligné, qu'effectivement vous proposez un organisme régional plutôt consultatif - j'avais très bien compris. Mais remarquez que, tout en utilisant des mots un peu différents, nous disons: L'organisme est décisionnel, mais par ailleurs, il ne peut pas imposer une infrastructure régionale à une municipalité qui n'en veut pas ou à un regroupement de municipalités qui n'en veut pas. Alors, je me demande si la différence ne tient pas plus à des questions de sémantique qu'à autre chose.

Finalement, si vous me permettez, j'aurais une dernière question à vous poser. À la recommandation 6 de votre mémoire - et là, c'est plutôt une précision que je vais vous demander - vous dites: Le comité est favorable à une structure tarifaire régionale intégrée à taux variables, c'est-à-dire, avec les zones, j'imagine - en tout cas vous pourrez préciser cela. La phrase suivante, j'ai eu un peu de difficulté à la comprendre et je vous demande de la préciser; vous dites: Cette contrainte deviendra le choix libre des citoyens. Alors, à prime abord, je me suis dit: Bon, une contrainte qui devient un libre choix, je trouve cela extraordinaire. Je voulais vous demander de préciser. Je crois comprendre ce que vous voulez dire, mais enfin, j'aimerais être sûr.

M. Martel: Effectivement, M. le député. D'ailleurs cela me permettra, en vous répondant, de revenir à un certain point que vous avez soulevé dès le commencement de votre intervention. Le CPAL est favorable à une structure tarifaire régionale intégrée à taux variables parce qu'elle apparaît logique. Elle est souhaitable en ce qui concerne les résidents lavallois seulement en ce qu'elle pourrait constituer une véritable économie par rapport au système actuel.

M. Rodrigue: Pour les usagers ou pour...

M. Martel: ...pour les usagers et pour les contribuables également. Une telle structure serait susceptible de ne pas pénaliser les résidents de l'île de Laval. Vous avez toutefois, au commencement de votre intervention, mentionné que notre rapport concluait à notre accord sur la structure de tarification interzonale telle que proposée.

M. Rodrigue: J'ai plutôt parlé d'un accord de principe, je pense.

M. Martel: Oui, il s'agit en effet d'un accord de principe puisque nous n'endossons pas, dans sa totalité, la proposition gouvernementale à ce sujet; notamment, et ce n'est qu'un point, la cible, si je peux la décrire ainsi, qui est préconisée par le gouvernement: elle créerait quand même, à l'intérieur du territoire de Laval, deux zones, ce qui nous apparaît difficilement acceptable pour certains citoyens de la ville de Laval.

M. Rodrigue: Est-ce que vous rejoignez le maire de Laval qui a proposé qu'il n'y ait pas de zone à l'intérieur du territoire?

M. Martel: Si c'est ce qu'il a proposé, je crois bien le rejoindre en disant que nous proposons qu'il n'y ait qu'une zone à l'intérieur du territoire de Laval.

M. Rodrigue: En somme, le maire de Laval a proposé que la carte intermodale s'applique plutôt sur une base interrégionale, c'est-à-dire CTCUM, CTL, que sur une base interzonale, c'est-à-dire zone à l'intérieur de ces territoires. Ce serait votre position, si je comprends bien.

M. Martel (Jean-François): À notre avis, la zone naturelle, c'est la zone qui représente la réalité politique, la réalité administrative, la réalité géographique et la réalité démographique. La zone naturelle, c'est l'ensemble du territoire de Laval et non pas un territoire de Laval scindé en deux.

Avec votre permission, si M. le député de Vimont a terminé ses questions, M. le Président, j'aimerais quand même faire suite aux propos de M. le ministre. Je le ferai très brièvement étant conscient des impératifs du temps que nous avons.

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

M. Martel (Jean-François): En ce qui a trait au premier point soulevé, celui du métro, je crois comprendre, d'après la réponse du ministre aux questions que nous avons soulevées à ce sujet, qu'il a pris l'engagement qu'effectivement le métro ne pourrait être prolongé sur le territoire lavallois sans que les autorités lavalloises soient consultées et qu'elles soient d'accord. Je soulignerai simplement pour terminer ce point - par sa formation professionnelle, M. le ministre le sait très bien - que la bonne entente découle beaucoup plus facilement d'un texte écrit clair que d'une interprétation que les deux parties pourraient ne pas partager. Nous verrions d'un très bon oeil que cette affirmation de principe

apparaisse clairement dans le texte législatif qu'il se propose éventuellement d'adopter.

Le deuxième point traitait des trains de banlieue, enfin, c'est dans cette optique seulement que nous l'avons abordé. La question est toute simple, en ce qui nous concerne. Encore, je vous réfère à la page 55 de la proposition gouvernementale, en voici un extrait: Il en irait de même pour les regroupements de municipalités des secteurs de Vaudreuil et de Deux-Montagnes qui sont desservies par le train de banlieue. Naturellement nous ne traitons ici que d'un exemple.

Au sens de ce paragraphe, Laval serait-elle considérée comme étant desservie par le train de banlieue de la ligne Deux-Montagnes étant donné qu'elle a sur son territoire une station? Je ne voulais pas faire allusion aux possibilités d'utiliser le service de Val-Royal, mais seulement à cette station en territoire lavallois. Est-ce que du fait que cette station y est située, Laval serait considérée comme une municipalité desservie par cette ligne, par ce système de train de banlieue parce que actuellement Laval n'a pas à contribuer au coût d'exploitation de cette ligne bien particulière? Quant à nous, la question se résume à ce seul point. Je n'entendais pas en l'abordant embrasser tout le problème de l'utilisation, de l'intégration des systèmes de transport locaux à Laval aux autres systèmes régionaux pouvant exister dans son environnement. Je ne voulais traiter que de cette question précise de la ligne Deux-Montagnes.

M. Clair: En ce qui concerne la ligne Deux-Montagnes, pour la station située à l'intérieur de la ville de Laval, il est bien évident que de deux choses l'une, ou Laval embarquerait dans l'intégration du train de banlieue, ce qui rend indissociable, à mon point de vue, la question de la station Val-Royal et la question de Laval-sur-le-Lac, c'est être dedans ou ne pas être dedans, on ne peut pas dans un même corridor de transport prendre des bouts qui font son affaire et refuser les bouts qui font moins son affaire... C'est évident que dans cette perspective, les deux sont interreliés.

Quant aux municipalités en dehors de la ville de Laval et de la CUM vers Vaudreuil, la proposition serait de les former en conseil local de transport, puisque dans ces territoires, il est évident que le morcellement des territoires, des autorités, des souverainetés municipales fait en sorte que ce serait impraticable de tenter d'en venir séparément à des accords avec toutes et chacune des municipalités. Ce qui explique d'ailleurs qu'il n'y a pas eu d'intégration puisqu'il n'y a pas de cadre juridique habilitant, facilitant une telle intégration.

(11 h 30)

M. Martel (Jean-François): Donc, c'est

dans ce contexte qu'il faut comprendre notre prise de position, à savoir que nous ne voyons pas en quoi cet aspect de la proposition gouvernementale constituerait une économie pour les citoyens lavallois, puisqu'actuellement nous ne contribuons pas aux dépenses de cette ligne et que, si la proposition gouvernementale était adoptée telle quelle, nous aurions à y contribuer.

Le troisième point est celui de l'organisme régional de transport. Nous avons recueilli les renseignements que vous nous avez donnés quant au BTM, en ce qui a trait à son budget. Nous allons nous joindre à la demande qui vous a déjà été faite pour connaître celui du COTREM pour l'année 1982.

D'une façon générale, il faut bien convenir d'un point fondamental. Le gouvernement, dans sa proposition, dit clairement que sa participation financière au transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal a connu une hausse trop forte par rapport aux autres participants, au cours des dernières années, et qu'il entend remédier à cet état de choses. Remarquez bien qu'à ce niveau, où seul le gouvernement est concerné, je ne suis pas prêt à lui jeter la pierre. Il est évident que, quand nous payons, on aimerait bien moins payer. De notre côté, il nous apparaît tout aussi clair que, lorsque vous faites cette affirmation, vous allez chercher d'autres partenaires pour participer aux dépenses et diminuer votre participation. Donc, la création de l'ORT, selon nous, il va falloir qu'elle se paie. Dans le contexte où vous avez présenté votre proposition, nous allons participer à cette note, à cette facture. Nous aimerions savoir combien cela coûtera et, ensuite, juger s'il est opportun que nous "embarquions", comme vous le disiez, dans l'ensemble, dans le "package deal".

Donc, en ce qui concerne le comité, il est difficile pour l'instant de se prononcer sur cette opportunité, car l'intégration proposée aura-t-elle toutes les vertus? Nous ne pouvons quand même pas l'endosser sans savoir combien elle coûtera. Cela nous paraît un point majeur que de déterminer quelle portion des dépenses sera véritablement attribuable à la seule présence de cette nouvelle structure qu'est l'ORT. Indépendamment de tout le reste, votre proposition est quand même détaillée pour ce qui est des coûts d'exploitation du système de transport, mais, à ce sujet, elle est moins riche.

M. Clairs M. le Président, je pourrais rapidement dire à M. Martel - parce que je ne voudrais pas être injuste à l'égard des autres groupes - que je comprends fort bien que, n'ayant pas eu l'occasion de prendre connaissance de l'ensemble du dossier, il ne puisse endosser, appuyer la proposition de

constitution d'un organisme régional de transport. J'indiquerai cependant que j'avais cru comprendre dans le mémoire que, sans avoir les mêmes renseignements, il s'y opposait fermement. Je vois qu'à discuter on se rend compte qu'il y a peut-être avantage à continuer à parfaire de part et d'autre notre connaissance de la réalité actuelle, afin de bien voir quels seraient les avantages et les inconvénients pour Laval, quels seraient les avantages et les inconvénients de la fusion de deux organismes qui existent déjà en un seul et d'en confier la responsabilité à des élus locaux pour être certain qu'il existe une direction politique, une responsabilité unique par rapport aux mandats que sont ceux du COTREM et du BTM.

Rapidement, en ce qui concerne le BTM et le COTREM, il n'y a aucune subvention, à ma connaissance, du gouvernement fédéral quant aux coûts de fonctionnement du Bureau de transport métropolitain. Cela fait partie du financement du service de la dette du métro. Les dépenses du BTM sont capitalisées et c'est de cette façon que le gouvernement et la Communauté urbaine de Montréal sont impliqués. Le BTM comporte 325 employés permanents et est sous le contrôle exclusif et au service exclusif de la Communauté urbaine de Montréal. Il travaille, sauf erreur, principalement sur le métro puisque c'est là, selon ce qui nous a été exposé par les employés du BTM et de la Communauté urbaine de Montréal, le mandat qui est celui du BTM.

Quant au COTREM, le budget est de l'ordre de 6 100 000 \$ et est sous le contrôle du gouvernement. Il travaille avec l'ensemble des commissions de transport des municipalités de la grande région de Montréal. Il a exercé des mandats sur la question des trains de banlieue qui sont maintenant intégrés. Il prépare la planification préliminaire du métro de surface et, à compter d'une certaine étape, il s'occupe - j'oublie toujours le mot, pour quelqu'un qui n'est pas versé dans ces matières - pas du schéma d'aménagement, de la première phase de préparation des plans et devis pour ensuite remettre cela au BTM, qui complètera le travail avant d'aller en appel d'offres éventuellement.

Le COTREM travaille également avec les commissions de transport toujours sur les questions d'intégration tarifaire, de voies réservées pour autobus, pour le covoiturage, pour aider les municipalités de la grande région à établir leurs besoins en transport, favoriser la coordination entre les différentes commissions de transport, la question des parcs d'incitation, l'instauration des cartes d'abonnement mensuel, qui a été également une initiative du COTREM.

Voilà résumés à très grands traits les deux mandats. Le BTM est surtout tourné

vers le métro sous le contrôle exclusif de la Communauté urbaine de Montréal. Le COTREM, un organisme consultatif, vise à essayer de coordonner les commissions de transport, mais également à servir de ressource pour l'ensemble des municipalités de la grande région. Avec un budget de 14 600 000 \$ et un budget de 6 100 000 \$, on voit à peu près les ordres de grandeur. Je ne voudrais pas être plus long là-dessus; je sais que mon collègue aura l'occasion, en commission parlementaire, lors de l'étude de crédits, s'il le veut, passer au travers de cette question des budgets. Quant à la Communauté urbaine de Montréal et au BTM, mes réponses sont nécessairement limitées puisque le BTM ne relève pas du ministre des Transports. Ce qu'on vise, cependant, c'est qu'il relève de l'ensemble des élus de la grande région de Montréal, ce qui est indiqué dans la proposition.

Le Président (M. Boucher): M. Martel.

M. Martel (Jean-François): M. le Président, je remercie le ministre des informations supplémentaires qu'il vient de nous fournir. Puisqu'il sollicite, pour ainsi dire, notre appui à ce niveau, nous n'avons traité jusqu'à maintenant que de l'aspect consultatif de l'organisme proposé. Reste encore en suspens tout l'aspect opérationnel autre que l'exploitation stricte des systèmes de transport; il reste l'aspect de gérance, d'administration et de coordination, qui sont des facteurs qui ne sont pas touchés par le BTM et le COTREM puisqu'ils n'exercent pas de pouvoir décisionnel actuellement. Ce sont des facteurs qui seront de la prérogative de l'ORT au niveau décisionnel. Les chiffres que le ministre a bien voulu nous fournir ne traitent que de l'aspect consultatif.

Le dernier point que je voulais soulever, M. le Président...

M. Clair: Juste une correction. Cela ne traite pas seulement de l'aspect consultatif, cela traite de l'ensemble des dépenses d'exploitation de ces organismes. Ce que j'ai beaucoup de difficultés à comprendre, alors que ces dépenses existent déjà et qu'elles sont, à toutes fins utiles, hors contrôle ou en parallèle, c'est que des hommes d'affaires puissent s'opposer au fait qu'on veuille mieux les contrôler.

M. Martel (Jean-François): Vous comprendrez que votre proposition amène de nouveaux intervenants, notamment les hommes d'affaires, en disant que les entreprises doivent contribuer dans l'effort régional de subventions. C'est en cela que nous nous y sommes intéressés.

Le dernier point, M. le Président, en ce qui concerne l'assiette fiscale, il ne s'agit pas, du moins dans notre optique, que l'ORT

ait un pouvoir de taxation. Ce n'est pas ce que nous voulions laisser entendre. Il s'agit plutôt de savoir si l'ORT, dans l'exercice des prérogatives, qui est quand même de financer, concevoir, exploiter, construire...

M. Clair: Nulle part il n'est mentionné que l'organisme régional de transport pourrait être un exploitant.

M. Martel (Jean-François): À la page 42 de la proposition gouvernementale...

M. Clair: Puisque les exploitants demeureraient les commissions de transport actuelles, il n'est pas question dans notre proposition de faire disparaître les exploitants actuels.

M. Martel (Jean-François): À la page 42 de la proposition gouvernementale, on lit: "Les responsabilités confiées à l'organisme régional seraient donc les suivantes: planifier, développer, construire et s'assurer du financement des systèmes de transport à caractère régional". Alors, c'est ce qui nous préoccupe ici. Il ne s'agit pas de prétendre que l'ORT aurait le pouvoir de taxation extra-territoriale, il s'agit de savoir si, dans l'exercice de cette responsabilité qu'il aurait, il pourrait dire - parce que j'imagine que s'assurer du financement des systèmes, cela veut dire solliciter du financement, aller voir des institutions prêteuses, enfin, entreprendre, engager une démarche en vue de trouver du financement, l'obtenir - à ce niveau-là: Écoutez, nous jouissons quand même d'un potentiel fiscal d'environ 53 000 000 000 \$ et non pas seulement d'un potentiel fiscal de 35 000 000 000 \$, comme c'était le cas auparavant pour la CUM. C'est le sens de notre question, M. le ministre. Non pas que l'ORT puisse taxer extra-territorialement, mais pourrait-elle se servir de ce potentiel global, fiscal, pour aller chercher du financement pour ses projets?

M. Clair: La réponse, M. le Président, clairement, c'est non. Il me semble que c'est indiqué clairement au document.

M. Martel (Jean-François): Si la réponse est aussi claire, nous exprimons le vœu, M. le ministre, qu'elle apparaisse très clairement dans les mesures que vous entendez adopter.

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

M. Bourbe au: M. le Président, je comprends les préoccupations de l'organisme qui est devant nous, le CPAL, en ce qui concerne les pouvoirs de l'organisme régional de transport. Le ministre nous a dit que l'organisme ne serait pas un exploitant, mais

pourtant, à la page 42, on nous dit que l'ORT serait chargé de planifier, développer, construire, et s'assurer du financement des systèmes de transport à caractère régional, donc le métro, métro de surface, etc.

M. Clair: On ne parle pas d'exploitation.

M. Bourbeau: On ne dit pas textuellement, effectivement, comme dit le ministre, que l'ORT va faire l'exploitation. Mais quand un organisme détermine le niveau de services, donc dit aux commissions de transport: Vous devez avoir tant d'autobus régionaux, tant de wagons de métros de surface par heure ou à telle fréquence, sur telle ligne, quand l'organisme régional est chargé de coordonner les services sur l'ensemble du réseau, quand il détermine les tarifs et surtout quand il distribue les subventions, on peut penser que l'organisme régional a un sérieux contrôle sur le système et qu'il peut, en pratique, s'il n'exploite pas lui-même, exercer des pressions telles sur les commissions de transport que cela équivaut effectivement à une exploitation par partie interposée. Je comprends très bien les préoccupations du CPAL en ce qui concerne cet aspect du problème et, personnellement, je les partage.

Si on regarde l'ensemble de votre mémoire, messieurs du CPAL, vous avez des objections à ce que la structure soit mise en place, l'ORT. En fait, vous nous dites, si je comprends bien, que vous vous opposez à ce que cette structure ait des pouvoirs décisionnels et, en somme, des pouvoirs étendus. Si je comprends bien, c'est ce que vous dites? Bon. Alors je pense bien, M. le ministre, que vous ne devez pas compter cet organisme au rang de ceux qui appuient l'ORT de la même façon que nous avions, l'autre soir, un groupe de maires qui nous disaient que dans la région de Sorel et Tracy ils étaient entièrement en faveur de la proposition gouvernementale dans la mesure où ils en étaient exclus. Je pense que vous devez admettre, M. le ministre...

M. Clain C'est ce qu'on propose, M. le Président.

M. Bourbeau: C'est cela, on doit lire ce qu'on nous propose, M. le ministre. Si vous avez d'autres propositions, mettez-les sur la table et on va juger des autres propositions.

M. Clair: Dans le cas de ces municipalités, on propose de les exclure et elles disent qu'elles sont d'accord. Qu'est-ce que vous voulez que j'attende de plus?
(11 h 45)

M. Bourbeau: Si vous avez d'autres propositions, mettez-les sur la table et on va juger les autres propositions mais tant qu'on

aura seulement celles-là sur la table, on est obligé de juger en fonction de ce que vous nous proposez. Or, ce que vous nous proposez fait l'objet d'objections de la part des gens qui sont ici et de la part de certaines municipalités qui disent: Nous sommes d'accord en autant que nous sommes exclus.

M. Clair: Tel que le gouvernement le propose.

M. Bourbeau: C'est cela. Ceux-là, il faudrait les compter contre. Dans le score que vous tenez, M. le ministre, mettez toutes ces municipalités contre ceux qui ont appuyé votre proposition. Deuxièmement...

M. Rodrigue: Je pense qu'on va laisser ces gens s'exprimer eux-mêmes.

M. Bourbeau: ... M. le Président, je pense que je n'ai pas encore laissé mon droit de parole. Vous avez eu amplement le temps, M. le député de Vimont, tantôt de faire tous vos discours et l'Opposition estime...

M. Rodrigue: Effectivement, monsieur.

M. Bourbeau: ... que c'est notre tour de parler. Vous parlez, messieurs du CPAL, de la surcharge fiscale faite aux Lavallois par l'organisme proposé, enfin vos craintes, et vous dites à la page 4 de votre mémoire que les pouvoirs qui seront octroyés à l'organisme dans la proposition gouvernementale permettraient d'imposer une surcharge fiscale additionnelle aux Lavallois. Est-ce que vous pouvez préciser ce que vous entendez par cela? Comment craignez-vous qu'il y ait une surcharge additionnelle aux Lavallois puisque, d'après le ministre, il n'y aurait pas de surcharge imposée aux municipalités?

M. Martel (Jean-François): Effectivement, c'est un point qui mérite d'être élaboré. Il est malheureux que nous ne disposions désormais que de peu de temps pour le faire, à deux paliers, pour répondre précisément à votre question, M. le député.

D'abord, en ce que les municipalités auraient quand même au niveau régional une participation, nous ne connaissons pas de façon certaine l'ensemble de la dette qui sera générée par l'existence de cet organisme régional. Je crois que nous l'avons démontré clairement. Donc, la portion que chacune des municipalités, dont Laval, aura à assumer variera naturellement selon le total de la somme qu'il faudra rencontrer au bout de l'addition. Également, il est clair, comme vous le souleviez, en vous référant à la page 42 de la proposition gouvernementale, que l'organisme régional de transport aura une influence directe sur le transport local. On affirme au niveau des principes que ce transport local sera remis entièrement entre

les mains des élus locaux. Toutefois, on verra à la page 42 que l'organisme régional a tellement de prérogatives pour accomplir sa mission régionale sur la coordination des services locaux et régionaux, le niveau des tarifs dans le contexte d'une structure tarifaire régionale, les revenus et les subventions entre les commissions et autres organismes locaux de transport, que, finalement, la charge de chacune des municipalités pour le transport local risque sérieusement d'être augmentée et d'une façon substantielle. Donc, la combinaison de ces deux facteurs, d'une part, la participation de la municipalité au niveau régional comme tel, qui est encore inconnue mais qui ira sûrement à la hausse et, d'autre part, l'augmentation des coûts d'opération du système local de transport, créera de façon certaine une surcharge fiscale aux citoyens locaux.

M. Bourbeau: D'autant plus que je pense qu'en page 42, j'ai omis tout à l'heure de mentionner et il semble que vous avez également omis, de mentionner une des responsabilités de l'organisme, qui est de dispenser l'information publique et faire la promotion des services. Là, on sait que, quand on contrôle l'information et quand on contrôle la promotion, ce qui est en fait de la propagande, les gens qui vont avoir en main les outils pour faire cette propagande, vont être en mesure sûrement d'exercer un contrôle; souvent, le contrôle de l'information et de la propagande est plus puissant que tout autre contrôle et cet organisme aura sûrement en main les moyens pour exercer des pressions extrêmes sur les commissions de transport.

Je voudrais revenir à un autre point de votre mémoire. En page 9, vous recommandez que l'organisme qui pourrait être créé, qui serait autre que celui proposé par le gouvernement, encourage la promotion des transports dans la région de Montréal sans sacrifier ni brimer la liberté des citoyens dans le choix du lieu de leur habitat et de leur travail. Évidemment, le fait que vous employez cette expression implique - je pense que cela infère du texte - que dans la proposition actuelle cette liberté pourrait être brimée. Pourriez-vous nous dire en quoi, d'après vous, la liberté des citoyens de Laval pourrait être brimée par la proposition actuelle?

M. Martel (Jean-François): Cette recommandation, la cinquième du CPAL, à laquelle vous référez, s'est d'abord attachée à l'énoncé de principe gouvernemental qui est fait au tout début de la proposition, notamment lorsqu'on traite du choix d'une orientation d'aménagement pour la région de Montréal, lorsqu'on dit, de façon que je crois péjorative, du côté gouvernemental qu'il ne

faut pas permettre l'éparpillement domiciliaire; c'est à cela surtout que voulait répondre la cinquième recommandation du CPAL.

Les résidents lavallois ont choisi librement de s'établir à Laval. Les résidents lavallois n'ont tout de même pas voulu d'une ville dortoir. Ils ont pris les mesures - ils en ont d'ailleurs assumé seuls les coûts - de se structurer en une entité dans toute l'île qu'ils occupent. Ils l'ont fait depuis 1965. Ils ont créé un milieu, il n'est pas artificiel, il n'est pas utopique. Il y a des entreprises établies à Laval, pas seulement des résidences. Les gens qui ont choisi d'y demeurer n'ont pas, parce que cela ne concorderait pas avec les vues d'un gouvernement, à être pénalisés de ce choix qu'ils ont exercé et qu'ils avaient le droit d'exercer et que, quant à eux, ils avaient raison d'exercer. Il ne s'agit pas par l'instrument ou l'outil privilégié du transport, comme on l'appelle dans la proposition gouvernementale, d'essayer de renverser ce mouvement naturel des gens ou de leur taper sur les doigts parce qu'ils n'ont pas été gentils, qu'ils ne se sont pas établis dans l'île de Montréal. C'est à cela que veut faire écho cette cinquième recommandation du CPAL.

M. Bourbeau: D'accord. Je crois qu'on ne peut pas interroger les gens de Laval s'en revenir sur un point qui est assez important pour les gens de votre région, et c'est ce que vous mentionnez à la page 9 de votre mémoire, la recommandation no 7 selon laquelle le gouvernement devrait rétablir les anciens tarifs autoroutiers, et spécialement aux heures des travailleurs. Est-ce vous aimeriez parler davantage sur cela? Je pense que vous n'en avez pas vraiment parlé depuis le début de votre témoignage et c'est assez important pour les gens de Laval, c'est l'objet actuellement de plusieurs préoccupations de la part des Lavallois. Vous aimeriez peut-être donner des détails sur cela?

M. Martel (Jean-François): Nous sommes bien conscients que plusieurs intervenants à la présente commission ont réclamé l'abolition complète de ces postes à péage, alors que certains autres, semble-t-il, ont proposé plutôt qu'on les double. Quant à nous, il nous paraissait plus logique, et c'est le sens de toutes les recommandations, que d'abord il y ait recherche conjointe, consultations véritables avant de changer le statu quo et d'implanter des mesures énormes tant au niveau économique qu'au niveau décisionnel. Avant donc de chambarder l'état actuel, il y avait lieu de procéder par ces étapes de consultations et de recherches.

Notre recommandation à ce sujet, si

elle voulait être logique avec l'ensemble de nos autres recommandations, était de dire: Avant d'augmenter les postes à péage, comme cela a été le cas, est-ce qu'il n'y aurait pas lieu plutôt de maintenir la situation telle qu'elle a existé jusqu'à récemment et, après que les études auront été faites, après que les divers partenaires se seront entendus, on verra comment on disposera de cet aspect des postes de péage? Le CPAL n'a pas à sa disposition les moyens fort élaborés que le gouvernement peut avoir ou que les élus locaux peuvent avoir. Il ne dispose pas d'un BTM ou d'un COTREM. Il n'est pas en mesure, cela ne serait pas sérieux de notre part de vous dire: Voici les implications économiques que peut avoir une mesure en matière de postes de péage. C'est pourquoi nous nous sommes contentés de cette proposition qui réclame le maintien ou le retour au statu quo. Ce ne doit pas être interprété comme un appui pour l'une ou l'autre des deux thèses que je situerais à l'extrême, à savoir, d'un côté, l'abolition totale des postes de péage et, d'autre part, à l'inverse, l'augmentation déjà passée et celle qui est prévue pour l'avenir, l'augmentation supplémentaire des taux de péage. Selon nous, on doit d'abord s'arrêter avant d'augmenter, parce que, comme notre recommandation le laisse voir, ce sont quand même les gens qui ont besoin de se transporter pour les fins de leur travail qui sont pénalisés ici.

M. Bourbeau: J'aimerais aborder un dernier sujet avec vous. Je pense que c'est le sujet le plus important de votre mémoire. Il s'agit de la page 6 où vous dites que votre organisme a une autre appréhension quant au fardeau fiscal additionnel qui serait imposé à Laval et aux autres municipalités de la région. Vous dites que la proposition gouvernementale déplore la participation financière excessive de deux intervenants: le gouvernement du Québec et la CUM. Vous posez la question, je pense, qui s'infère de cet énoncé: N'est-il pas évident que la proposition gouvernementale propose une augmentation sensible de la participation du troisième intervenant que sont les autres municipalités de la région, dont Laval?

D'ailleurs, le ministre nous a bien dit tout à l'heure, il ne s'en cache pas, qu'un des objectifs principaux de la réforme, c'est de diminuer ou enfin de plafonner les dépenses du gouvernement et autant que possible celles des contribuables de la CUM. Ce sont des objectifs louables, on doit tenter de diminuer les coûts du transport en commun. La question qui se pose, je pense, est que si on réduit les coûts de deux des partenaires, est-ce que ça va avoir pour effet d'augmenter les coûts des autres? Ou est-ce que ça va avoir pour effet, aussi, de diminuer les coûts des autres? On serait

porté à conclure, quant à nous, que si la logique prévaut, s'il y en a qui paient moins, certains vont payer plus. Le ministre nous dit: Non. Le ministre nous dit que pas vraiment, qu'il y a moyen d'épargner de l'argent, que la proposition nous dit qu'il va y avoir une meilleure coordination, qu'à cause du regroupement il va y avoir des économies d'échelle. Enfin, plusieurs arguments sont invoqués dans la proposition, qui laissent sous-entendre que, peut-être, ça ne coûtera pas plus cher. Effectivement, il semble que selon certaines études qui sont mentionnées dans le tableau VIII, il y aurait peut-être certaines économies d'échelle avec le régime proposé. On parle de 14 000 000 \$ en 1985 par rapport à ce que ça coûterait si on continuait avec le régime actuel. Je parle des dépenses totales de la région et des dépenses totales du système. En 1985, on nous dit que ça coûterait 878 000 000 \$ si on continuait tel que maintenant, mais que si on mettait en vigueur la proposition nouvelle, ça ne coûterait que 864 000 000 \$, donc 14 000 000 \$ d'économies.

En ce qui concerne le déficit des municipalités, en 1985, si on continuait comme maintenant, ça coûterait 236 000 000 \$, incluant la contribution du CNCP, et en 1985, si on avait la nouvelle proposition, les municipalités paieraient seulement 195 000 000 \$, alors, il faudrait approcher ça du chiffre de 219 000 000 \$. Je m'excuse. Si on continuait comme maintenant, ce serait 219 000 000 \$ en 1985 et, si on avait le nouveau régime, 195 000 000 \$, donc, une économie de 24 000 000 \$. Ce sont les chiffres gouvernementaux. Une des raisons pour lesquelles ça coûterait moins cher, c'est qu'entre autres, on élargit le bassin. Actuellement, il n'y a que la CUM qui paie pour les dettes de la CUM et la rive sud de Laval. Là, on va chercher d'autres participants. C'est une technique qui est vieille comme le monde que, quand les coûts augmentent on élargit le bassin de ceux qui paient pour faire diminuer les coûts de l'ensemble du réseau.

(12 heures)

Maintenant, j'aimerais simplement vous demander ce que vous pensez des coûts qui sont projetés. Le gouvernement nous dit qu'au cours des trois prochaines années, selon la proposition gouvernementale, les dépenses totales du coût du transport en commun dans la région de Montréal augmenteraient de 9,5% par année. Ce sont les hypothèses qui ont été retenues pour les fins de calcul. Si vous regardez le tableau à la page 68, vous avez les dépenses totales dans le régime proposé, pour les trois années qui se terminent en 1985, on aurait une moyenne de dépenses totales annuelles de 9,5% par année; ce qui fait qu'on arrive à un total de

864 000 000 \$ pour le coût du transport en commun à Montréal, en 1985.

Certains intervenants, avant vous, ont repris ces chiffres et ont fait des tableaux qui pourraient paraître plus réalistes pour certains. On a dit: Qu'est-ce qui arriverait si plutôt que de penser que les coûts du transport en commun à Montréal augmenteraient seulement de 9,5% au cours des trois prochaines années - on n'a qu'à penser entre autres au coût du carburant qui n'a pas augmenté de 9,5% par année au cours des dernières années - on appliquait plutôt le coût moyen des six dernières années, ce que cela a coûté, de 1975 à 1981, d'augmentation annuelle; cela a coûté 20% par année en moyenne depuis six ans. Ce ne sont pas des chiffres en l'air, c'est la constatation de ce que cela a coûté depuis 1975 de plus annuellement: 20% par année. Si on appliquait cela plutôt que le 9,5% des fonctionnaires du gouvernement, qu'est-ce que cela ferait? Cela ferait qu'en 1985, plutôt de 864 000 000 \$, on arriverait...

M. Clair: M. le Président, j'invoque le règlement.

M. Bourbeau: ... à 1 129 000 000 \$.

M. Clair: J'invoque le règlement, M. le Président.

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

M. Clair: J'invoque le règlement, M. le Président. Écoutez, le député de Laporte aura tout le loisir - il l'a abondamment tous les jours - de plaider contre la proposition du gouvernement, je ne l'ai jamais empêché de le faire. Cependant, je pense que la commission parlementaire d'aujourd'hui, comme au cours des derniers jours, avait d'abord et avant tout pour objectif de permettre à des gens de venir donner leur opinion sur la proposition gouvernementale, à la demande non pas de l'Opposition, mais du gouvernement. Nous sommes fort heureux de tous les recevoir; maintenant, je trouve que le député de Laporte est en train de détourner la commission de son vrai sens depuis ce matin. J'ignore si c'est parce qu'il trouve un des rares appuis à peu près à toutes ses inquiétudes devant lui que, ce matin, il parle d'abondance comme cela, mais je pense qu'actuellement il est en train de détourner la commission de son objectif réel qui est celui de permettre à des citoyens de se faire entendre et non pas de plaider. S'il veut plaider, il le fera devant les journalistes, il y en a qui sont là et qui n'attendent que cela, d'entendre son opinion. Il pourra le faire lors du dépôt du projet de loi, s'il veut, en commission parlementaire, à l'Assemblée nationale, en deuxième et

troisième lecture. Il pourrait même le faire dans ses conclusions à la fin. Cela fait maintenant tout près d'une heure trois quarts que nous avons commencé à entendre ce groupe; je le trouve très intéressant, mais je veux simplement souligner qu'il y a une dizaine d'autres groupes qui, eux aussi, désirent être entendus. Je pense que le député de Laporte prend pas mal de leur temps.

M. Bourbeau: M. le Président, sur la question de règlement.

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

M. Bourbeau: Sur la question de règlement. Le ministre voudrait que le député de Laporte cesse l'exposé qu'il était en train de faire et qui menait à une question, parce que c'était un préambule à une question...

M. Clair: Il reconnaît justement, M. le Président, que c'était un exposé qu'il était en train de faire, ce n'est pas le temps de faire des exposés, c'est le temps de poser des questions.

M. Bourbeau: ... ce qui est, je pense, reconnu dans nos institutions parlementaires, dans nos habitudes, de toujours, avant de poser une question, faire un exposé. Le ministre - je comprends que le bât blesse quand je parle de coûts - vient justement...

M. Clair: Absolument pas, vous "charriez" des inexactitudes.

M. Bourbeau: ... d'indiquer dans quelle mesure cela lui fait mal quand on parle des coûts du transport en commun. Cela me fait plaisir que le ministre m'ait interrompu, cela souligne davantage comment cela lui fait mal quand on...

Une voix: Alors, qu'est-ce que c'est la question?

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

Une voix: Qu'est-ce que c'est la question?

Le Président M. Boucher): Je m'excuse, je m'excuse.

M. Bourbeau: M. le Président, sur la question de règlement encore.

Le Président (M. Boucher): Sur la question de règlement, je pense qu'il y aurait lieu de préciser que je n'ai pas à me prononcer sur le fond des questions des

intervenants, quoique j'aie à me prononcer quand même sur la période de temps allouée à chaque intervenant. Je ferais remarquer au député de Laporte que la période de questions qu'il a amorcée à 11 h 45 devrait tirer à sa fin, si l'on considère 20 minutes par intervenant, vous approchez de la fin. Je vous demanderais d'être très concis dans votre question et de la poser le plus rapidement possible...

M. Bourbeau: M. le Président, sur la question de règlement...

Le Président (M. Boucher): ... à nos témoins.

M. Bourbeau: Toujours sur la question de règlement, M. le Président. Je ne comprends pas pourquoi il y aurait deux poids, deux mesures à cette commission. Le ministre a parlé pendant au moins une demi-heure depuis que les gens du CPAL sont ici. Le député de Vimont a parlé beaucoup plus longtemps que moi et, de l'heure et trois quarts qu'on a parlé, je prétends que le gouvernement a accaparé au moins une heure et quart. Je ne vois pas pourquoi le ministre, parce qu'on parle d'un sujet qui lui fait mal, soit remettre en doute les coûts projetés, je ne vois pas pourquoi vous donneriez raison au ministre qui veut bâillonner l'Opposition. Je suis en train de poser une question aux témoins et quant à moi, à moins que le président veuille utiliser...

Le Président (M. Boucher): Allez-y, M. le député de Laporte.

M. Bourbeau: ... le pouvoir du gouvernement, qui a plus de membres à cette commission pour prendre un vote et bâillonner l'Opposition, je n'ai pas l'intention de cesser de parler.

Le Président (M. Boucher): Allez-y, M. le député de Laporte, pour votre question.

M. Bourbeau: Je vous remercie.

M. Clair: On vous aime mieux quand vous posez des questions, parce que sans cela vous vous avancez sur toutes sortes d'hypothèses dont vous ne connaissez pas la finalité.

M. Bourbeau: Je comprends, M. le ministre, que vous n'aimiez pas le sujet, mais de toute façon...

M. Clair: On a convoqué une commission parlementaire, on voulait même qu'elle siège à Montréal et l'Opposition s'est refusée à cela.

Le Président (M. Boucher): Si on veut

épargner du temps mettons fin à la discussion et immédiatement, M. le député de Laporte.

M. Bourbeau: Revenons aux choses essentielles, M. le Président, je suis d'accord avec vous.

Les coûts du transport. Un des mémoires nous a dit que ce ne serait pas 878 000 000 \$ le coût du transport en commun en 1985, mais 1 129 000 000 \$. Donc, un excès d'entre 200 000 000 \$ et 300 000 000 \$ en 1985. Si on projetait sur l'avenir l'expérience passée et non pas des données hypothétiques, si on prenait seulement l'expérience du passé et qu'on le projetait sur les trois années à venir cela coûterait entre 200 000 000 \$ et 300 000 000 \$ de plus pour le transport en commun dans la région de Montréal dans trois ans. Selon trois hypothèses qui ont été étudiées, l'hypothèse A étant le statu quo, les données actuelles; l'hypothèse B étant que le gouvernement reviendrait à subventionner 60% du métro comme il le faisait avant, alors que le gouvernement devait subventionner 100% des coûts du métro; l'hypothèse C étant une hausse de tarifs qui serait conséquente avec la politique actuelle; selon les trois hypothèses cela varie entre un minimum 200 000 000 \$ et un maximum 300 000 000 \$. J'emploie des chiffres qui sont un peu approximatifs parce que...

M. Clair: À peu près.

M. Bourbeau: Vous savez que lorsqu'on parle de 200 000 000 \$ et 300 000 000 \$ on peut vous en concéder quelques-uns, on parle quand même de chiffres assez importants. De toute façon, le taux de croissance annuel du déficit serait au minimum de 37% par année, au maximum de 46% par année. Ce sont des chiffres, je pense, plus réalistes que le 9,5% de la proposition gouvernementale.

D'après vous, si on arrive avec ces chiffres de 200 000 000 \$ à 300 000 000 \$ de plus par année en 1985, pourquoi vous semblez vous en faire tellement en ce qui concerne la possibilité que cela augmente les coûts de Laval? Le ministre nous a dit tout à l'heure que ce ne sont pas les municipalités qui vont écoper de la différence; il nous a dit que ce ne sera pas le gouvernement puisque le gouvernement plafonne sa contribution; ce ne sera pas la CUM non plus puisqu'on veut la dégager. Et pourtant cela devrait coûter entre 200 000 000 \$ et 300 000 000 \$ de plus. D'après vous qui va payer pour cela?

M. Martel (Jean-François): Effectivement, M. le député, nous craignons fort que les projections qu'on retrouve au tableau

no 8 de la proposition gouvernementale ne se réalisent. Nous croyons plutôt - d'ailleurs le gouvernement est le premier à l'admettre à la page 19 de la proposition - que les coûts seront d'un niveau plus élevé. Lorsque le gouvernement dit: Ce montant pourrait toutefois grimper à près de 1 000 000 000 \$ si l'inflation devait se maintenir à son niveau actuel, nous ne voyons rien dans les mesures préconisées dans la proposition gouvernementale qui aurait pour effet de contrôler l'inflation. Ce n'est pas l'ORT qui pourrait diminuer l'inflation, au contraire; par le nombre d'emplois qu'il générerait, il n'aurait qu'un effet multiplicateur d'inflation. Quand vous faisiez allusion, tantôt, au coût de l'essence qui augmenterait - tout cela est naturellement relié à l'inflation - l'ORT n'aurait aucun contrôle sur ces facteurs. C'est pourquoi les prédictions du gouvernement à la page 19, c'est-à-dire de 1 000 000 000 \$ et plus, nous apparaissent plus sérieuses et probables que celles du tableau 8.

Il est évident, quant à nous, nous n'avons pas encore une fois à faire des études détaillées qu'on ne peut pas se permettre, comme cela a été le cas pour la proposition gouvernementale, mais on comprend une chose bien clairement: Le gouvernement affirme que cela lui coûte trop cher et qu'il veut, lui, diminuer ses dépenses. On est tous d'accord que les dépenses vont continuer d'augmenter. Par conséquent, il a quelqu'un d'autre qui va participer, il en faut de nouveaux payeurs. Il y a les municipalités et on nous dit dans quelle proportion et selon quels mécanismes elles vont participer. Toutefois, on ne nous dit pas quelle sera la facture totale. Les municipalités, ce n'est rien d'autre que ceux qui y paient des taxes.

On nous dit, d'autre part, qu'il y aura d'autres payeurs. Il y aura les hommes d'affaires par le biais des entreprises. Il y aura les automobilistes. Les hommes d'affaires, comme toutes les autres couches de la population, comptent parmi eux plusieurs automobilistes. Il est évident qu'à ce moment nous serons forcés de payer ces dépenses. Le gouvernement le dit clairement. Je ne sais pas si aujourd'hui il veut s'en cacher, mais c'est écrit: Nous payons trop, il faut diminuer notre contribution.

Je ne crois pas, personnellement, que la solution soit dans l'instauration d'un système aussi dispendieux et détaillé. Le gouvernement s'est quand même doté déjà de moyens par lesquels il peut contrôler ses investissements dans le transport en commun. Cela s'appelle la politique de subvention au transport en commun. Peut-être qu'il y a d'autres motifs qui pourraient inciter le gouvernement à procéder, à choisir plutôt cette voie qu'il a choisie que la voie traditionnelle de la politique de subvention par laquelle il doit naturellement dire:

Écoutez, j'ai décidé, à cause des contractions budgétaires ou quels que soient les motifs, de diminuer ou de restreindre les subventions.

Le gouvernement a plutôt choisi de nous proposer ce régime de transport en commun. Ce qui, pour nous, est important là-dedans c'est que d'intervenants que nous n'étions pas auparavant, nous le deviendrons pour l'avenir. C'est là que nous sommes intéressés à connaître avec la plus grande exactitude possible à combien se chiffrera notre contribution. Nous craignons qu'elle soit élevée.

M. Bourbeau: MM. les gens du CPAL, au nom de l'Opposition, je tiens à vous remercier pour votre participation à cette commission. Enfin, pour autant que je suis concerné - il y a peut-être d'autres questions - je peux vous dire que si vous avez des appréhensions quant à l'organisme proposé nous aussi, de l'Opposition, nous en avons beaucoup. Merci beaucoup.

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

M. le ministre.

M. Clair: M. le Président, très rapidement, en terminant, il y aurait un grand nombre d'inexactitudes à relever dans les propos du député de Laporte et je dois dire aussi, malheureusement, dans ceux des gens du CPAL, mais je pense que le temps nous presse et que nous devons passer à d'autres groupes. J'aimerais simplement rappeler à ces gens que le fait d'être inquiet à ce moment-ci, alors que les taux d'inflation, par exemple, semblent continuer à être importants, plus importants peut-être que les prévisions que nous avons faites... L'organisme régional de transport, pas plus que les commissions de transport actuelles, pas plus que la Communauté urbaine de Montréal, pas plus que le CPAL, n'aurait d'effet déterminant sur le contrôle de l'inflation. Nous n'avons jamais prétendu que l'organisme régional de transport aurait un contrôle sur l'inflation. Cela relève des politiques fédérales bien davantage que d'un organisme organisationnel en matière de transport en commun. Cela va tout à fait de soi.

Les prévisions que nous avons déposées sur la table et qui, à ma connaissance - d'affirmer, encore une fois, qu'elles sont inexactes n'est pas le démontrer - avaient comme conséquence de réduire et auraient comme conséquence effective de réduire la tarification pour les usagers du transport en commun de Laval; les usagers de Laval, pour 50% d'entre eux, verraient leur contribution réduite. L'affirmation que près de 1 000 000 \$ seraient économisés sur la taxe foncière à Laval n'a pas été contredite non

plus; au contraire, les chiffres que nous avons pu échanger avec la Commission de transport de Laval tendent à confirmer nos hypothèses plutôt qu'à les infirmer. Je pense qu'à ce point de vue, les deux grandes orientations que nous proposons à ce chapitre seraient avantageuses pour Laval.

Quant à la dimension très importante du contrôle des élus sur le transport en commun, là-dessus il y a à peu près unanimité maintenant, alors qu'il y a quelques mois à peine, il y a quelques années, plusieurs hésitaient à s'impliquer dans le contrôle du transport en commun. Nous savons fort bien, nous l'avons indiqué, que les coûts du transport en commun vont continuer de croître. L'objectif du gouvernement est simplement le suivant. Afin d'assurer un meilleur contrôle de la croissance des dépenses, clarifions les responsabilités, donnons le contrôle effectif aux élus locaux sur le transport local et donnons-leur une structure régionale pour s'assurer qu'ils peuvent exercer également un contrôle effectif sur la croissance des coûts. On ne peut pas se tromper en essayant de mieux contrôler les coûts par un contrôle plus effectif, plus réel des élus sur la croissance des coûts du transport en commun. Voilà pour la question du contrôle de la croissance des coûts.

L'autre question, la répartition des coûts entre les différents bénéficiaires du transport en commun. Sans, au contraire, se décharger d'une responsabilité quant à un meilleur contrôle de la croissance des coûts, nous pensons que cette mesure d'un meilleur contrôle doit s'accompagner d'une meilleure répartition des coûts engendrés par l'exploitation du transport en commun. C'est uniquement dans ce sens-là que le gouvernement, à partir de la réalité que nous connaissons, a essayé d'établir des projections. En tenant compte des contraintes politiques, géographiques, institutionnelles et historiques de l'agglomération de Montréal, nous avons proposé une répartition qui nous semblait mieux respecter l'équilibre des différents bénéficiaires du transport en commun. Dans ce sens-là, nous continuons d'être convaincus que le groupe qui bénéficierait le plus de la réforme du transport en commun en termes d'usagers, ce sont à court terme ceux de Laval. Je pense que nous aurons l'occasion de le démontrer plus rapidement que certains le croient. D'autre part, quant à la réduction de l'effort fiscal de Laval, cette ville n'était pas traitée injustement. Certainement que l'avantage est plus grand pour la Communauté urbaine de Montréal; c'est normal puisqu'elle paie déjà plus, mais on n'avait pas oublié les gens de Laval. C'était dans ce sens-là que notre proposition allait et continue d'aller.

Je voudrais remercier les gens du

CPAL. Je ne sais pas combien de personnes... J'aurais aimé poser une dernière question. Combien de personnes ou de groupes? Est-ce que ce sont des groupes associés qui sont représentés?

M. Plante (Robert): Si vous me permettez de répondre à votre question, M. le ministre...

M. Clair: Oui.

M. Plante: ... nous avons regroupé une trentaine de personnes jusqu'à maintenant. Si vous nous faisiez parvenir d'autres documents plus en profondeur, je pense qu'on pourra agrandir notre groupe et que nous serons en mesure de répondre aux questions qui sont le souci des entrepreneurs ainsi que des hommes d'affaires de Laval.

Je me permettrai, au nom du groupe, en conclusion, parce qu'on a déjà pris beaucoup plus que notre temps, de remercier les membres de la commission d'avoir accepté la présentation de notre mémoire et de nous entendre aussi longtemps.

Je m'en voudrais, M. le ministre, avant de quitter, de ne pas parler d'un point que vous avez soulevé tantôt concernant la CTL. Je pense que si l'ORT a les mêmes pouvoirs que la CTL à Laval, j'ai de sérieuses réserves concernant la note qu'on devrait payer et j'ai de sérieuses réserves concernant les pouvoirs que les élus ont dans un organisme semblable. Si j'ai bonne mémoire, M. le ministre, nous n'avons qu'à payer lorsque la note est présentée et même si les membres du conseil que nous avons élus ne sont pas d'accord sur les budgets présentés, on n'a qu'à payer, M. le ministre.

M. Clair: C'est justement ce que la proposition vise à modifier. On vise justement à donner aux élus de Laval - et on s'entend avec eux là-dessus - le contrôle effectif sur leur commission de transport; c'est justement la situation qu'on entend modifier.

M. Plante: Peut-être, M. le ministre, que j'irais un peu plus...

Une voix: Je vous remercie de votre participation.

M. Bourbeau: Limitez-vous à cela.

Le Président (M. Boucher): Au nom de tous les membres de la commission, je tiens à remercier les représentants de Laval qui sont venus déposer ce mémoire et je les remercie de leur participation.

M. Martel (Jean-François): Merci, M. le Président.

Comité intermunicipal de transport des Moulins

Le Président (M. Boucher): J'inviterais maintenant le Comité intermunicipal de transport des Moulins, représenté par M. Jean-Marc Fontaine, président; M. Yves Landry, urbaniste à la ville de Mascouche; M. Jacques Lorrain, conseiller de Terrebonne; M. Guy Lefebvre, conseiller de La Plaine; M. Claude Martel, délégué de Lachenaie. Alors M. Fontaine, compte tenu de l'heure et compte tenu aussi du volume de votre mémoire, s'il y avait possibilité d'abrégier la période de lecture en résumant le plus possible, cela permettrait une plus longue période de questions. M. Fontaine.

M. Fontaine (Jean-Marc): Si j'ai bien compris, le but de cette commission est d'entendre les groupes. J'espère que vous allez nous entendre plus longtemps qu'on va vous entendre. Elle n'est pas drôle?

M. Rodrigue: Elle se prend.

M. Fontaine: C'était long, en arrière, par exemple. M. le ministre, notre comité, qui existe depuis trois ans et qui a pour but d'aider à satisfaire les besoins de transport en commun dans les municipalités de la région des Moulins, est heureux de vous soumettre ce mémoire sur la régionalisation du transport en commun pour la grande région de Montréal. À la suite de rencontres d'information avec des représentants de votre ministère, notre comité, qui est composé de délégués des municipalités et autres organismes de la municipalité régionale des Moulins, a recueilli certaines informations et suggestions qui sauront sans doute guider vos actions futures. Espérant que le contenu de ce mémoire saura satisfaire vos désirs de consultation, nous vous prions d'accepter, M. le ministre, l'expression de nos sentiments distingués.

Vous verrez, à la page suivante, les membres du comité. Il y a deux délégués par municipalité, il y a cinq municipalités, il y a deux délégués de la commission scolaire, un de la Société régionale de développement et un autre du CLSC. Un peu plus loin, vous verrez notre région qui est composée des cinq municipalités de La Plaine, Mascouche, Saint-Louis-de-Terrebonne et Lachenaie, et vous verrez que le kilométrage carré est de 262,21 kilomètres, soit 101,25 milles et que la population en 1981 en était de 60 485. L'introduction est en fait un résumé du mémoire. À la suite des réunions d'information tenues dans la région des Moulins, nous avons consulté les municipalités de la MRC des Moulins et autres organismes régionaux en rapport avec vos projets de régionalisation du transport en commun. Nous avons inclus les informations recueillies dans

le présent mémoire qui, comme vous pourrez le constater, reflète une incertitude quant aux coûts et services que la régionalisation amènera.

Les résidents de la région des Moulins craignent l'escalade des taxes qui leur seront imposées en rapport avec leur capacité de payer. Ils craignent de plus que le mode de financement régional que le ministère des Transports ou le gouvernement provincial promet d'instituer soit éventuellement retiré.

Les personnes consultées désirent avoir une meilleure représentation au sein de l'ORT et en même temps avoir un représentant à la CTL. Évidemment, c'est si un jour le projet venait à être mis en oeuvre. Alors qu'on souhaiterait l'amélioration des services existants, il appert qu'on doit au contraire craindre une diminution des services.

À cause de l'incertitude des coûts et des services, nous ne pouvons favoriser votre projet et demandons un moratoire pour consulter davantage les citoyens résidant dans la municipalité régionale des Moulins, confiants que, tous ensemble, nous pourrions trouver des solutions plus économiques.

Je vais sauter la page 2 parce que je viens de vous la lire pour la deuxième fois. La première chose qui nous importe, c'est d'abord que toute la région des Moulins soit incluse dans la région C, qui est la zone tarifaire 6. Il y a La Plaine et une partie de Mascouche après le coin nord-est qui ne sont pas incluses. Vous verrez un peu plus loin dans le mémoire une carte géographique montrant la même chose que vous avez derrière vous, où sont indiqués les deux points de territoire qui ne seraient pas inclus dans la région C et qu'on voudrait voir inclus dans cette région parce que la région des Moulins, pour vous, c'est la localité des Moulins. En passant, pouvons-nous vous faire la suggestion qu'un comité comme le nôtre ou une région comme la nôtre s'appelle un comité intermunicipal de transport? Cela éviterait peut-être de la confusion. Dans votre livre blanc, on parle de région et de local, et on a l'impression que local, c'est une municipalité; or, vous voulez parler d'un MRC la plupart du temps. La MRC des Moulins comprend, comme je vous l'ai dit, cinq municipalités, et c'est en même temps le comté de Terrebonne. M. Fallu, d'ailleurs, le connaît très bien. Il y a aussi le CLSC Lamater qui fait partie des cinq municipalités et la commission scolaire des Manoirs. C'est une région homogène que nous voudrions voir respectée.

Je passe à la page 3, présentation d'un mémoire. Lors de vos soirées d'information sur l'organisation régionale du transport en commun dans la région de Montréal, vous avez demandé aux organismes municipaux et aux autres, de même qu'à la population, de soumettre des mémoires ou des avis. Notre

comité intermunicipal de transport des Moulins est heureux de vous soumettre ce mémoire qui est un résumé des opinions recueillies dans la région des Moulins. Ce mémoire est appuyé - c'est pour cette dernière ligne - que je vous ai lu le paraphe - par la MRC des Moulins et les cinq municipalités qui la composent, et vous trouverez les résolutions des cinq municipalités et de la MRC qui appuient notre mémoire.

Il ressort, malgré les informations obtenues, qu'il y a beaucoup d'incertitude en ce qui concerne les coûts et les services dont bénéficieraient les résidents de la MRC des Moulins. Vous pourrez consulter une comparaison des coûts assumés par les résidents de Laval, soit 0,23 \$ les 100 \$, alors que les résidents de la rive sud paient 0,24 \$ les 100 \$ et ceux de Montréal 0,37 \$ les 100 \$. Il est question de 0,077 \$ pour notre localité.

Si vous voulez aller à l'annexe 13, on a fait un tableau qui répète ce que je viens de vous dire. Vous verrez au milieu que pour celui qui fait 44 voyages par mois, soit 22 aller et retour, à Beloeil, il en coûte 92,10 \$ et à Repentigny - cela est pour aller au centre-ville - 71,20 \$. Dans notre région, vous nous proposez 64 \$. Cela coûte cependant, dans le moment, 93,60 \$. Il faudrait aussi que vous sachiez bien qu'il n'y a pas de taxes municipales chez nous parce que l'utilisateur aussitôt qu'il sort de Laval, paie 1,90 \$, alors qu'à Laval, c'est 1 \$. C'est l'utilisateur, qui paie la différence du transport, les municipalités ne paient pas chez nous. Je pense qu'on est les seuls; pour la rive nord, c'est la même chose aussi.

Vous voudriez diminuer cela de 93,60 \$ à 64 \$ pour l'utilisateur qui irait au centre-ville, mais les résidents paieraient 0,077 \$ les 100 \$; pour une évaluation de 40 000 \$, ce serait 30,80 \$. Si on ajoute ça aux 64 \$, vous allez être regagnants parce qu'il y a bien plus de personnes taxées que d'utilisateurs.

On revient. Selon certains calculs, à la page 4, qui nous ont été fournis lors de rencontres avec des représentants de votre ministère, le coût des quatre municipalités de notre région qui sont représentées serait 0,028 \$ les 100 \$. C'est cela qui m'étonne. Lorsqu'on vous a rencontrés, on nous a parlé de 0,028 \$, du moins sur un vidéo qu'on nous a présenté. Mais à la table, en avant, on parlait de 0,07 \$ à 0,08 \$. Cela m'étonne qu'un groupe aussi imposant de gens qui ont fait des études change de coût en cours de route. Aujourd'hui, ce serait 482 000 \$ pour la région Des Moulins. Si on ajoute La Plaine, qui n'est pas incluse, ça ferait 531 000 \$. Nous savons que le ministère des Transports veut baisser sa contribution au transport en commun de 41,8% à 35% d'ici à 1985, c'est-à-dire une diminution de 6,1% en moins de trois ans. Je vous ai parlé de

l'inégalité des coûts de la carte par le tableau tout à l'heure.

On peut passer à la page 5. L'usager versus l'automobiliste. Dans le moment, l'usager du transport en commun paie pour son transport. Votre projet défavorise assurément l'automobiliste. Ce dernier paie pour le fonctionnement et la dépréciation de son véhicule. Au départ, le coût de son transport est plus élevé que celui de l'usager du transport en commun. En effet, il paie la taxe sur l'essence, la taxe sur les stationnements et il paie sur les autoroutes. Selon votre projet vous voulez qu'il paie, en plus, par l'imposition d'une taxe foncière, de 30 \$ à 35 \$ par année. D'un autre côté, vous souhaitez une baisse des coûts à l'usager. Dans notre région, ce serait de 93 \$ à 64 \$ pour 44 voyages au centre-ville.

Nous comprenons que les personnes âgées et les étudiants puissent profiter d'une carte mensuelle à tarif réduit. Il n'est pas normal cependant que le travailleur qui utilise le transport en commun profite d'une réduction, alors que l'automobiliste qui, lui aussi, est un travailleur, n'en a aucune, et que déjà, il semble combler le déficit du transport en commun par toutes sortes de taxes directes ou indirectes.

Si votre but est de décourager l'usage de l'automobile, n'oubliez pas que vous perdrez la taxe sur l'essence, la taxe sur les stationnements et que les autoroutes rapporteront moins. Nous présumons que vous devriez alors augmenter la taxe foncière. À Toronto, en 1980, l'usager payait 53% du coût de transport; à Montréal, l'usager payait 34,5%, une différence de 18,5%.

Un à côté ici qui n'est pas dans le mémoire: j'ai vu quelque part, j'ai vu dans ce résumé que l'usager paie présentement 31% et que le gouvernement paie 41%; je souhaiterais l'inverse: 41% payés par l'usager et 31% payés par le gouvernement. En page 6, je vais vous les lire deux fois ces deux lignes: "Les usagers de notre région ne se plaignent pas des coûts, ils désirent des services améliorés. Les usagers de notre région ne se plaignent pas des coûts, ils désirent des services améliorés."

Modes de financement de l'ORT. Sur le plan de l'organisation régionale de transport, vous nous dites qu'on devra se fier aux revenus venant des autoroutes, de la taxe sur le pétrole et sur les terrains de stationnement. Nous savons que les autoroutes ne sont pas rentables à la base et que depuis l'augmentation de la taxe sur le pétrole dans la province, les ventes ont baissé. On peut s'attendre que l'usage des stationnements diminue à cause de la nouvelle taxe. L'organisation régionale s'approvisionnera-t-elle longtemps à même ces revenus alors que le gouvernement provincial peut en tout temps décider de les reprendre, en tout ou en partie, tel qu'il l'a

fait pour la taxe de vente? Dans un tel cas, qui paierait?

Même si nous croyons qu'une meilleure coordination des services entre les organismes de transport doit exister, elle ne devra pas se faire à n'importe quel prix. Il y a cependant quelque chose de bon dans tout ceci: la commission, la préparation; c'est que déjà, des gens qui ne se parlaient pas ont commencé à se parler. J'ai vu qu'il se passe des choses à Laval et si cette commission n'existait pas, il n'y aurait rien de fait. En tout cas, c'est un à côté. Monsieur n'a pas l'air d'accord, mais en tout cas, je l'ai dit.

Capacité de payer. Nous sommes en période de récession, les contribuables doivent se serrer la ceinture et on leur demande de payer davantage. Ne croyez-vous pas qu'il y a une limite à la capacité de payer des contribuables?

Composition de l'ORT. Votre proposition d'un organisme régional de transport formé de 31 membres, dont 8 venant des MRC, semble disproportionné dans sa composition par rapport aux besoins spécifiques des régions limitrophes de Montréal et de Laval. Les régions seront toujours sous la tutelle de ces deux entités dont la majorité des membres composeront l'organisme régional de transport et décideront par la majorité des voix quels seront les coûts et les services à donner à ces communautés déjà défavorisées. Je voudrais faire une référence à quelque chose là-dedans: c'est écrit que lorsque l'ORT n'aura plus d'argent, ce sont les municipalités qui paieront. Je sais que vous allez dire que ce n'est pas vrai, mais c'est là quand même.

L'amélioration requise. La région des Moulins est desservie par la Commission de transport de Laval, alors que La Plaine est desservie par la compagnie de transport Laurentide Ltée qui n'a qu'un seul circuit qui passe sur la route 335, dans le village de La Plaine lequel constitue seulement 16% de la population de cette municipalité. Vous allez me dire: qu'est-ce que cela vient faire? Il demande des améliorations? Bien, dans votre résumé, ou en fait dans votre livre blanc - je ne sais pas comment vous l'appellez - vous en demandez des améliorations, vous en suggérez. Quant à moi, je pense que c'est un mémoire que vous nous avez soumis, on le critique un peu. Bon, c'est une proposition, mais c'est quasiment un mémoire qu'on a étudié plus longtemps, en tout cas... Attendez un peu, je suis en train de me perdre. Ah oui! Si l'on vous demande des améliorations, c'est que vous en suggérez, et on voudrait en avoir aussi, mais parce que nous avons l'impression que cela va nous coûter plus cher, on veut avoir quelque chose pour notre argent.

Certaines de nos municipalités ont fait des demandes d'amélioration des services que nous aimerions voir se réaliser. Vous

trouverez, ci-inclus, copie des tracés d'amélioration de la municipalité de Lachenaie, La Plaine, Mascouche et Saint-Louis-de-Terrebonne (voir annexes 15, 16 et 17). Vous pouvez aller voir; on a de petits tracés, ils sont en rouge dans les mémoires originaux; sur vos photocopies, je crois qu'ils sont en noir.

Nous tenons à souligner le fait que les régions au nord de Laval ne sont pas favorisées par le transport est-ouest ou vice versa, surtout qu'on a entendu dire que la seule ligne qui dessert Terrebonne, Bois-des-Filion, si les subventions sont coupées, peut disparaître.

Si nous adhérons à l'ORT, il serait souhaitable que nous profitions de meilleurs services puisque nous serions taxés davantage. Contrairement à nos attentes, la CTL parle de diminution de services. De plus, à cause du mode de répartition des coûts proposés, nous n'entrevoions pas la possibilité d'amélioration de nos services.

Composition du conseil d'administration de la CTL. Je n'ai pas besoin de vous dire qu'il n'y a que trois commissaires. Pour un meilleur contrôle des budgets et services, nous suggérons qu'un représentant de la région des Moulins siège comme commissaire à la CTL. Nous aimerions de plus que d'autres transporteurs publics puissent desservir notre MRC dans certaines régions limitrophes.

Recommandations. Pour toutes ces raisons, à cause des nombreuses incertitudes et le peu de temps mis à notre disposition pour consultation, nous ne pouvons pas favoriser votre projet tel que soumis et demandons un moratoire qui donnera à toutes les parties concernées l'occasion de mieux analyser les conséquences, avantages ou désavantages.

Considérant l'implication financière des résidents de la MRC des Moulins, ce délai nous donnera l'occasion de consulter les contribuables avant de décider de notre adhésion à l'organisme régional de transport en commun de la région de Montréal. Nous sommes confiants que nous pourrions trouver ensemble des solutions plus économiques pour la région de la MRC des Moulins.

Étant donné que je désire parler plus longtemps que vous autres, est-ce que je peux continuer sur d'autres petits détails, avec votre permission, M. le Président?

Le Président (M. Boucher): D'accord.

M. Fontaine: Parce qu'une heure, cela passe vite. Vous êtes patient. Tout à l'heure, je vous ai dit que vous étiez contre, c'est parce que j'ai pensé que vous aviez levé la main pour avoir la parole, alors que c'était pour autre chose.

M. Tremblay: Pour plus tard.

M. Fontaine: Excusez-moi. Pour résumer notre intervention. Tout d'abord, nous aimerions que tout le territoire de la MRC des Moulins soit inclus dans la région C et la zone tarifaire 6. Je le répète parce que je pense que c'est important. Nous croyons en une consultation - peut-être en 1983, si vous accordez un moratoire - de tous les intervenants pour aider à la coordination des services, sans frais. Cette consultation pourrait être un test étant donné la possibilité d'ententes entre la commission de transport, le gouvernement, la MRC et les municipalités, tout cela sans escalade des coûts.

Tout à l'heure, j'ai fait allusion au fait que le principal profit qu'on a tiré à ce jour de la commission, c'est qu'il y a des gens qui commencent à se parler. Je vais vous donner un exemple. On s'entend très bien avec la CTL; notre comité a été formé il y a trois ans et, depuis ce temps-là, il y a eu une amélioration des services, des lignes nouvelles, une tarification similaire partout, et, encore là, il y a une amélioration qui s'en vient. On est capable de se parler et de s'entendre. Je sais bien que cela n'est écrit nulle part. Entre autres, M. Gratton, qui n'est plus là, nous a dit qu'ils venaient chercher leur argent pour équilibrer leur budget dans notre coin. Je ne peux pas vous prouver cela sur papier, mais cela a été dit à maintes reprises devant nous.

Dans notre région, les usagers ne se plaignent pas des coûts. Ils désirent des services améliorés. C'est la troisième fois que je le dis, vous l'avez retenu. Nous croyons avoir le droit d'en demander puisque le gouvernement a saisi l'occasion de faire des suggestions dans son livre blanc ou mémoire, comme je l'appelle. Permettez-nous d'insister sur le fait que notre MRC est une déléguée à la Commission de transport de Laval. La raison la plus importante pour laquelle nous demandons un moratoire, c'est pour donner la possibilité de consulter les contribuables qui, vous l'admettez, ne se sont à peu près pas fait valoir à cette tribune.

Un autre petit détail: J'ai vérifié auprès de la CTCUM et j'ai obtenu le montant global des salaires de la CTCUM pour 1981; c'est 226 430 000 \$. Nombre d'employés: 8074. Salaire moyen: 28 044,34 \$. Pour la CTL: Montant global: 17 856 000 \$. Nombre d'employés: 608. Salaire moyen: 29 368,42 \$. J'ai vérifié auprès de Statistique Canada pour notre région. Le salaire moyen est de 21 381,51 \$. On veut nous taxer de 30 \$ à 40 \$ par propriétaire, nous qui gagnons en moyenne 21 000 \$, alors que pour les gens de la CTCUM, du balayeur au président, la moyenne est de 28 000 \$ et pour la CTL, 29 000 \$.

Les usagers de notre région - je ne

veux pas me répéter, cela fait quatre fois que je le dis. Cela a été souligné par les gens de Laval. À la page 26, dépenses d'exploitation: "Une fois soustraits les revenus des usagers et les subventions gouvernementales, le déficit résiduel d'exploitation sera absorbé par les municipalités desservies, dans le cas de réseaux locaux d'autobus, couvert à 30% par de nouvelles sources régionales auprès des bénéficiaires non usagers et à 70% par le regroupement des municipalités desservies, dans le cas de réseaux régionaux". On nous avait dit que notre argent servirait pour ce que vous appelez les réseaux locaux, mais là, s'il en manquait, à 70% par le regroupement des municipalités desservies dans le cas de réseaux régionaux. Donc, les municipalités paieront au niveau local et au niveau régional. Je sais que vous allez avoir de bonnes explications, mais c'est là quand même. Pourquoi est-ce là?

Une autre chose m'étonne. Si on convoque une commission, c'est pour avoir une idée de ce qui va être demandé et après, la commission ayant siégé pour ramasser les opinions de tout le monde, on va agir. Comment se fait-il qu'il y ait déjà des choses de réglées avec Via Rail, à Sainte-Marthe? On parlait tout à l'heure de Val-Royal. La perception sur les autoroutes dans Laval va aller à Laval. Cela se passe avant la commission. C'est ce que je ne comprends pas. Il se règle des affaires avant même qu'on en ait parlé. Évidemment, vous êtes le gouvernement, vous avez le droit de le faire, mais j'avais l'impression que vous nous consultiez. Comment cela se fait-il? Excusez-moi, c'est à bâtons rompus, mais cela ne me fait rien, je passe mon message quand même.

Le gouvernement veut-il retirer ses subventions aux commissions de transport et surtout à celle de la CTCUM pour les faire payer par les contribuables des municipalités environnantes? On a rencontré M. Lachapelle, de la CTCUM, mais c'est peut-être aussi de la CTL. Il nous a dit: Le gouvernement veut nous enlever 2 000 000 \$ au 1er janvier et veut mettre autant que les municipalités vont mettre pour vous aider. Si elles mettent 1 000 000 \$, on mettra 1 000 000 \$. Si elles mettent 500 000 \$, on mettra 500 000 \$, ce qui veut dire que c'est le contribuable qui paierait une partie de ce que la province verse. Est-ce le but de tout cela? Je me demande si ce n'en est pas le but caché. Je sais que vous allez avoir de bonnes explications. Je reviens à ce que je vous ai dit plus tôt. Nous croyons que l'utilisateur devrait payer 40% des coûts et je vous suggère de ne pas prendre cette suggestion à la légère.

(12 h 45)

Concertation. Nous croyons à une concertation de tous les intervenants pour

l'amélioration et la coordination des services. En deux ou trois rencontres des représentants des commissions de transport, du gouvernement, des représentants des MRC, de même que des représentants des compagnies ferroviaires, nous sommes persuadés qu'il y aurait une très grande amélioration des services, surtout quant à la coordination, et ceci sans augmentation du coût, du moins lors des deux ou trois premières rencontres. Par exemple, notre comité, qui existe depuis trois ans, a rencontré à plusieurs reprises - je vous l'ai dit plus tôt - la CTL et cela apporta des améliorations. Tout cela pour vous dire que les quatre municipalités desservies par la CTL dans notre MRC ont profité des réunions de notre comité avec la CTL et le gouvernement. Cela n'a rien coûté ni aux contribuables ni aux usagers, qui en ont profité à maintes reprises. Quelques rencontres en 1983 permettraient d'obtenir des résultats semblables dans tout l'ORT. C'est pourquoi nous demandons un moratoire.

Nous sommes persuadés que l'application possible de votre projet en 1984 coûterait alors beaucoup moins à toutes les parties concernées: commissions de transport, gouvernement, usagers et municipalités. Nous avons déjà amorcé des demandes quant au covoiturage. Une annonce dans les journaux à deux reprises nous a amené 30 noms; cela veut dire que l'on marche un peu dans le même sens que vous de ce côté.

J'en ai beaucoup dit. J'ai peut-être bafouillé un peu, mais j'ai l'impression que vous avez compris.

Le **Président (M. Boucher)**: Merci beaucoup, M. Fontaine.

M. Clair: M. le Président, je voudrais féliciter M. Fontaine pour la présentation qu'il nous a faite. Je pense que les messages, comme il le dit, sont clairs et limpides. C'est vivement apprécié par celui qui vous parle. Je vais essayer d'être rapide, conformément au vœu de M. Fontaine. Il m'a posé pas mal de questions pour ne pas me donner le temps de parole. Je vais essayer de répondre le plus brièvement possible quant aux commentaires.

En ce qui concerne les limites de la zone 6 ou de l'organisme régional de transport, elles n'étaient pas définitives dans la proposition et, là-dessus, nous sommes fort heureux de recevoir votre avis. Il fallait bien qu'on retienne un découpage. Nous en avons retenu un, celui de la zone métropolitaine de recensement. Nous sommes heureux de recevoir sur cette question, comme sur toutes les autres d'ailleurs, les avis des gens qui viennent en face de nous à la commission. D'autre part, un autre commentaire en ce qui concerne l'effet sur la taxe foncière de la proposition pour la

MRC des Moulins; je voudrais dire qu'effectivement il y a eu une erreur dans la transmission des données. Cela provient du fait que, la CTL ne tenant pas une comptabilité séparée pour son réseau sur le territoire de Laval, et en dehors du territoire, il y a des difficultés à savoir comment répartir les coûts entre la ville de Laval et le réseau extérieur. Même les derniers chiffres qui vous ont été soumis sont sujets à caution et à discussion. La CTL ne tenant pas, comme c'est le cas pour Métropolitain Sud ou la CTCUM avec Métropolitain provincial, une comptabilité séparée, cela est plus compliqué, dans le cas du réseau extérieur de la CTL, d'établir les coûts des différents corridors qui seraient impartis aux municipalités que dans le cas des deux autres commissions de transport.

En ce qui concerne les 70% du déficit résiduel des moyens de transport à caractères régionaux, juste une précision là-dessus. Actuellement, ce sont 100% du déficit résiduel qui sont à la charge des municipalités. Dans le cas de la proposition gouvernementale, ce serait réduit à 70% plutôt que 100%. Je sais que dans le cas de chez vous...

M. Fontaine: Dans le cas...

M. Clair: J'y arrive. Dans le cas du réseau extérieur de la Commission de transport de Laval, vu que les municipalités hors territoire n'ont jamais rien payé, cela serait une conséquence directe de la réforme que de soulager ceux qui paient déjà en partie. Mais, dans le cas du territoire desservi par la Commission de transport de Laval en dehors de Laval, cela constituerait sans aucun doute une augmentation du fardeau - il n'y a pas de doute là-dessus - mais dans une proportion moindre que si on ne changeait pas le système.

En ce qui concerne l'objectif de faire payer les autres, de diminuer la contribution du gouvernement du Québec, de la Communauté urbaine de Montréal et des autres municipalités, Laval et celles de la rive sud, l'objectif n'est pas de faire payer les autres par le biais de la taxe foncière, je le répète. Les trois nouvelles sources de financement seraient les péages, l'essence et le stationnement et non pas d'aller vers la taxation foncière; je le réitère, ce n'est absolument pas les intentions du gouvernement.

Un autre point sur lequel je partage complètement l'avis de M. Fontaine, c'est qu'effectivement le débat public qui suit présentement la déposition d'une proposition aura eu l'immense avantage, justement, de permettre à des gens qui ne s'étaient pas beaucoup parlé, peu parlé ou pas du tout parlé, au cours des dernières années, de le faire maintenant. Quant à nous, c'est

certainement un des objectifs les plus souhaitables qu'on poursuivait, à savoir de commencer la discussion avec toute une multitude de regroupements de municipalités, d'intervenants qui, jusqu'à maintenant, ne se parlaient pas beaucoup. Je suis tout à fait heureux de constater que dans le cas de la MRC des Moulins, en ce qui vous concerne, cela fait maintenant trois ans que vous avez commencé à vous impliquer dans les discussions avec la Commission de transport de Laval pour l'organisation du transport en commun chez vous.

J'arrive à ma question. Je pense qu'en ce qui concerne le regroupement de vos municipalités, la première question, la plus importante, c'est de savoir comment va continuer à fonctionner le transport en commun chez vous, combien cela vous coûtera, quel niveau de services sera offert aux gens.

La proposition que le gouvernement fait, dans le fond, c'est de reconnaître juridiquement le comité intermunicipal que vous avez constitué, de lui donner, en quelque sorte, des pouvoirs qu'il n'a pas présentement. Quels seraient ces deux pouvoirs principaux? Le premier pouvoir, ce serait celui de déterminer les services que vous désirez pour votre population. Vous le faites de façon non officielle avec Laval, présentement, avec la CTL. On dit: Dorénavant, vous pourriez discuter sur une base juridique reconnue, comme on l'a appelé un conseil local de transport. Je reconnais que cela pourrait s'appeler comité intermunicipal de transport et cela désignerait la même réalité.

Donc, le premier pouvoir que nous vous donnerions est celui de déterminer le genre de services que vous désirez pour vos citoyens. Deuxièmement, le pouvoir de signer un contrat de services avec la Commission de transport de Laval ou un transporteur privé pour assurer le service que vous désirez. Troisième conséquence, inévitable à court ou à moyen terme, si la CTL encourt des déficits pour l'opération du service, je comprends que jusqu'à maintenant on a pu considérer que la Commission de transport de Laval faisait des profits avec son réseau hors territoire, maintenant, le maire de Laval et la Commission de transport de Laval sont en train d'établir, justement, une comptabilité séparée entre le réseau Laval et le réseau extérieur afin de bien voir quelle est réellement la situation, sans essayer de vous rouler. Bien sûr que Laval ne veut pas se rouler elle-même non plus, c'est tout à fait logique, il n'y a personne qui est intéressé à supporter seul les déficits pour quelqu'un d'autre. Alors si la proposition - comme je vous le dis - du gouvernement, c'est de donner à votre comité intermunicipal le pouvoir de déterminer sur une base d'égal à égal avec Laval, avec la CTL le niveau de

services que vous voulez et de signer un contrat de services pour ce faire, est-ce que cela vous apparaît dans la continuité, si on veut, du travail que vous avez déjà entrepris comme comité intermunicipal de transport? En tenant pour acquis que cela serait évalué plus en détail, qu'en fassent effectivement partie les municipalités que vous souhaitez, est-ce que cela vous apparaît aller dans la continuité de ce que vous avez préparé comme travail depuis trois ans?

Le Président (M. Boucher): M. Fontaine.

M. Fontaine: C'est évident que si on continuait de discuter avec la CTL comme on l'a fait, on s'est toujours bien entendu. Mais le point qui est toujours chatouilleux, ce sont les coûts. Quand il faut que tu ailles taxer ta population, c'est moins amusant. Vous n'avez pas eu beaucoup d'usagers ni de contribuables qui sont venus ici. Il y en a peut-être un peu plus à cette table-ci que dans les autres représentations que vous avez eues. Cela chatouille le monde. J'ai deux conseillers municipaux à mes côtés et quand ils en ont parié à leurs contribuables, ils aimait moins cela. Je comprends que vous nous dites: Vous pouvez négocier, faire des ententes de services. Mais comme c'est là, l'usager paye. Cela implique que c'est la municipalité qui paierait, de la façon dont vous parlez. Cela, on aime moins cela. C'est vrai que chez nous c'est différent, mais on est heureux en étant différents.

M. Clair: Je comprends, mais, M. Fontaine, prenons pour acquis, supposons que la CTL est aujourd'hui, dans le cadre juridique actuel, en mesure d'établir que, pour son réseau de transport en dehors de la ville de Laval actuellement, elle subit un déficit. Le maire de Laval me dit: Je veux en avoir le cœur net de cette question, parce que je considère que mon niveau de taxation est assez élevé et je ne veux pas subventionner un déficit. Il est d'arrangement et il dit: Je suis prêt à discuter moi aussi. Or, je ne veux absolument pas vous confronter l'un et l'autre. Au contraire, je pense que, des deux côtés, il y a une bonne volonté évidente.

Mais si, à un moment donné, l'administration de Laval est convaincue qu'elle supporte un déficit pour le réseau hors territoire, j'ai l'impression qu'assez rapidement elle va faire l'une ou l'autre des deux choses, soit qu'elle va réduire le service pour équilibrer ses revenus à ses coûts, soit encore qu'elle va requérir une augmentation de tarifs appréciable ou encore qu'elle va requérir une participation financière de vos municipalités. Même si on ne changeait rien, l'avantage chez vous, dans votre région, c'est que, justement, on a un peu de temps pour voir venir, alors que, sur

la rive sud de Montréal, dans le réseau Métro Sud et Métropolitain provincial, on sait déjà que le service de transport en commun hors territoire est déficitaire.

Il y a donc une urgence à régler le problème et il y a fort à parier que les résultats, une fois une comptabilité séparée tenue, dans votre région, vont ressembler à ce qui se passe là. On a donc du temps en avant de nous pour modifier la structure juridique et financière du transport en commun dans votre région. Qu'est-ce que vous envisagez de faire si un conseil local de transport n'est pas formé, que vous n'avez pas de pouvoir décisionnel sur le niveau de service, pas de possibilité de négocier juridiquement avec Laval si ce n'est que de faire des représentations? Je pense que cela va bien tant que Laval est convaincue que cette ville fait des profits. Le jour où elle sera convaincue qu'elle fait des déficits, l'attitude risque de changer. Quelle est votre façon de voir l'avenir, là-dessus?

M. Fontaine: Je devrais vous dire que je vous répondrai en présence de mon avocat ou de mon comptable.

M. Clair: Rien ne sera retenu contre vous.

M. Fontaine: C'est cela qui m'inquiète. Si je m'avance, c'est trop dangereux. Cependant, si vous nous permettez d'avoir un comptable avec eux quand ils vont faire leur bilan... Là, peut-être, vous savez, cela va, mais je n'aime pas cela une commission à trois personnes. C'est de la dictature. Surtout que le président, vous le connaissez un peu, je pense. C'est un ancien haut fonctionnaire chez vous. Il y en a un nommé par le gouvernement et un autre nommé par la ville de Laval. C'est un triumvirat, est-ce bien cela qu'on disait au moment où on faisait notre cours classique? C'est dangereux, parce que c'était... En fait, je fais un à-côté évidemment, tout ce qui est correct est bien "le fun", si cela doit nous rapporter, d'accord, mais moi, j'ai deux bons Juifs qui tirent la couverture d'un bord et de l'autre, deux bons Canadiens dans la même affaire, et la CTR va tirer la couverture quand elle va établir ses chiffres, c'est cela. Je ne veux pas dire que ce n'est pas honnête, mais cela prendrait un médiateur dans le milieu. J'aimerais cela être un petit oiseau et pouvoir faire le calcul, en dehors du territoire et dans Laval. Quand je les aurai et qu'on pourra les vérifier, parce qu'on aurait un membre à la commission peut-être, je vous dirai peut-être que cette affaire a du bon sens.

M. Clair: Je veux juste vous indiquer, M. Fontaine, que la proposition du gouvernement et, là-dessus, je pense bien que

cela va aller dans cette direction, cela va être de ne pas maintenir une structure de commissaires à la Commission de transport de Laval mais bien d'en donner le contrôle effectif; autrement dit que le contrôle effectif ne soit plus entre les mains des commissaires, comme vous le remarquez, avec les difficultés que cela comporte, mais plutôt d'en remettre le contrôle effectif aux élus municipaux de Laval. J'imagine que si l'objectif que vous poursuivez est d'être représentés dans les décisions qui concernent l'organisation et les coûts du transport en commun sur votre territoire, est-ce qu'il y a possibilité de faire mieux que de vous donner un représentant à la Commission de transport de Laval? Mon impression, c'est que oui, il y a moyen de vous donner bien mieux, il y a moyen de vous donner un instrument beaucoup plus puissant de contrôle que juste un commissaire dans une structure dont vous reconnaissez vous-même le caractère inadéquat. Beaucoup plus de pouvoirs, c'est donner à votre comité intermunicipal de transport des pouvoirs réels sur le niveau de services, sur les ententes à établir avec la CTL par contrats de services ou autrement, ou avec un transporteur privé. Il me semble qu'à ce moment le contrôle que vous auriez sur le transport en commun chez vous et sur les coûts du transport en commun serait beaucoup plus grand que simplement avoir un commissaire à la Commission de transport de Laval. N'est-ce pas votre avis?

M. Fontaine: Je vais vous lire l'article 475 de la Loi sur les cités et villes, M. le ministre: "Toute municipalité de cité ou de ville peut, par règlement de son conseil approuvé par le ministre des Affaires municipales et la Commission municipale du Québec, conclure des ententes avec toute municipalité, quelle que soit la loi qui la régit, pour l'exécution de travaux, d'organisation, d'administration de services et, généralement, pour l'exercice de toutes autres fonctions qu'elle estime avantageux d'exercer en commun, sous réserve de l'article 60 de la Loi de police.

"Le conseil peut prévoir dans l'entente la formation d'un comité intermunicipal et lui déléguer la totalité ou une partie des pouvoirs qu'il possède à l'égard de la fonction qui fait l'objet de l'entente.

"Les ententes conclues en vertu du présent article ne sont pas opposables aux tiers."

Un comité comme le nôtre peut se prévaloir de l'article 475 et peut agir légalement, mais nous n'en sommes pas encore là. À ce moment, ce comité pourra négocier avec la CTL, comme vous le dites. Vous n'avez pas l'air convaincu de mon...

M. Clair: ... quant aux moyens à prendre. Je pense qu'on dit la même chose.

Quant aux moyens à prendre, il y a effectivement possibilité, mais on m'a indiqué qu'il y avait des contraintes juridiques à l'organisation du transport en commun en vertu de l'article 475. Que ce soit en vertu de l'article 475 par une entente intermunicipale ou que ce soit en vertu de nouvelles dispositions législatives, est-ce que je comprends que, quant à vous, une formule qui permettrait à un regroupement de municipalités de pouvoir contrôler son niveau de service, signer des ententes avec un transporteur public ou privé, cela va dans le sens que vous souhaitez?

M. Fontaine: Je pense de toute façon qu'à cause de tout ce qui se passe dans le moment, la régionalisation, je n'ai rien contre cela, la bonne coordination des services, je n'ai rien contre cela, mais pas à n'importe quel prix. Négocier avec la CTL, je n'ai rien contre cela, excepté que, lorsqu'on vous demande un moratoire, c'est qu'on se dit, nous, en 1983, qu'on va rencontrer la CTL deux ou trois fois peut-être, et même l'organisme régional, même la CTRSN, dans une grosse assemblée où on pourra jaser entre nous et négocier, négocier, c'est peut-être fort, mais, en tout cas, préparer des négociations futures. C'est pour cela qu'on vous demande un moratoire, et cela nous tente aussi de consulter la population. Une fois que bien des choses auront avoir été déblayées, on sera ouvert à des négociations.

M. Clair: Cela va. Je comprends donc que ce n'est certainement pas une opposition à une collaboration avec la CTL, avec les gens du gouvernement. C'est écrit noir sur blanc dans votre mémoire que vous réitérez votre disponibilité pour ce faire.

M. le Président, je termine par un bref commentaire pour indiquer au préfet, M. Fontaine... Dit-on président de la MRC?

M. Fontaine: Non, non, président du comité intermunicipal des transports.

M. Clair: ... au président du Comité intermunicipal des transports des Moulins la disponibilité des gens du ministère pour continuer à fournir toute la documentation possible. On voit la nécessité d'avoir un suivi justement quand on s'aperçoit que du fait que la comptabilité n'a pas été tenue séparément à Laval, cela occasionne des interrogations, des chiffres qui sont sujets à caution, qui vont devoir être creusés davantage. Le COTREM va demeurer disponible et je peux vous assurer que j'ai fort apprécié votre présentation. Je vous invite d'ailleurs à continuer à travailler en comité intermunicipal, comme vous le faites déjà. Je pense que c'est certainement

prometteur pour vos gens et pour l'harmonisation du transport en commun et son développement dans votre région. Je vous remercie.

M. Fontaine: M. le Président, M. le ministre, vous consulterez les dames qui sont ici - il y en a quelques-unes qui me connaissent - parce que j'ai eu beaucoup de correspondance avec votre ministère. Vous avez même signé des lettres que probablement d'autres vous ont présentées, mais je vous ai posté un mémoire qu'on a déjà écrit il y a deux ans, etc., et beaucoup des idées que j'ai émises ici sont déjà dans un dossier à votre ministère.

Maintenant, c'est moi qui ai bafouillé pour tout le groupe; je vais quand même vous le présenter plus précisément. Je comprends que vous les avez présentés, mais il semble qu'ils méritent un petit peu plus. M. Guy Lefebvre est le conseiller à La Plaine; M. Claude Martel est représentant de Lachenaie, c'est un contribuable; M. Yves Landry est urbaniste à Mascouche et M. Jacques Lorrain est conseiller à Terrebonne. Je suis de Terrebonne - je vais faire un petit à-côté - c'est moi qui ai fondé le CLSC à Terrebonne qui s'appelle le CLSC Lamater. Je ne siège plus au conseil d'administration, mais c'est un bon CLSC.

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

M. Bourbeau: Merci, M. le Président. Étant donné que l'heure passe...

Le Président (M. Boucher): Étant donné que l'heure de la suspension est passée, est-ce que les membres sont d'accord pour prolonger de cinq à dix minutes pour qu'on puisse terminer avec le groupe qui est là présentement?

M. Fallu: M. le Président, j'aimerais qu'on puisse donner justice à ce groupe parce qu'il s'agit d'un groupe représentatif. Ce sont des élus, en plus. Il nous arrive de passer deux heures avec un groupuscule qui se représente lui-même. Lorsqu'on a des gens extrêmement représentatifs, avec un problème très spécifique, des gens qui se sont mis en marche depuis des années, je pense qu'il faut prendre le temps de les entendre. J'ai un certain nombre de questions à poser et je sais qu'il y a deux de mes collègues également qui ont des questions à poser.

M. Bourbeau: M. le Président, je suis d'accord qu'on doit donner tout le temps nécessaire aux gens qui sont devant nous pour se faire entendre. Je pense, cependant, qu'on a déjà eu un exposé assez long de la part de M. Fontaine. Je pense qu'il a eu

souvent l'occasion de se faire entendre. Le ministre tout à l'heure a fait un long discours avant de poser ses questions. Nous pourrions nous limiter à deux questions et à une période de cinq minutes, mais si le gouvernement veut prendre plus de temps, ce sera selon ce que vous désirez. Il n'est pas question de vous bâillonner. À ce moment-là, je pense que ce serait illusoire de penser qu'on puisse s'en tirer d'ici à dix ou quinze minutes, comme le suggérait le président. Si vous deviez prendre plus de cinq minutes, comme nous avons l'intention de le faire, on pourrait peut-être suspendre jusqu'à quinze heures immédiatement.

Le Président (M. Boucher): Est-ce que le député de Laporte aurait objection à ce qu'on file jusqu'à treize heures trente?

M. Bourbeau: Bien, voyez-vous, on doit revenir à quinze heures et certains d'entre nous profitons de la période du midi pour vaquer à nos occupations de députés pendant que nous sommes à Québec. Alors, si on ampute trop la période du midi, on n'aura pas le temps de vaquer à nos obligations de députés - j'allais dire professionnelles - mais je vous répète que si vous voulez vous limiter à cinq minutes, nous sommes prêts à nous limiter à cinq minutes.

M. Clair: Je pense, M. le Président, qu'il vaudrait mieux suspendre dans ces conditions parce que mon collègue, le député de Terrebonne...

M. Fontaine: M. le Président, j'aime mieux ne pas revenir. J'aimerais entendre M. Fallu, si vous le voulez.

M. Clair: Consentement.

M. Fontaine: C'est notre ancien député.

Le Président (M. Boucher): Je regrette.

M. Fontaine: M. le PLQ, j'ai été organisateur libéral la dernière fois. Cela ne fait rien, ces gens-là je les aime quand même. Est-ce que vous me donnez la permission de dix minutes pour moi, pas cinq minutes?

M. Bourbeau: Écoutez, nous ne voulons pas bâillonner M. Fallu. Je suis convaincu que M. Fallu a des choses intelligentes à dire. Le problème, c'est que si vous voulez rester ici jusqu'à quatorze heures, je n'ai pas d'objection, mais à un moment donné peut-être que certains d'entre nous devront partir et alors on se demande si...

M. Fontaine: Ah bien! C'est parfait cela, si vous vous en allez, on comprendra.

M. Bourbeau: Alors, est-ce qu'on peut s'entendre pour que M. Fallu... Écoutez, un instant! On veut quand même avoir l'occasion de parler de ce côté-ci. Est-ce que M. Fallu veut se limiter à dix minutes, par exemple?

M. Fallu: Volontiers.

M. Bourbeau: Alors, M. le Président, vous pouvez...

Le Président (M. Boucher): Nous prolongeons jusqu'à treize heures vingt.

M. Bourbeau: Cinq minutes pour l'Opposition et dix minutes pour M. Fallu, c'est ça?

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

M. Fontaine: On vient de perdre cinq minutes en discussion.

M. Bourbeau: M. Fontaine...

M. Clair: Vous avez raison.

M. Bourbeau: ... si on comprend bien votre mémoire, dans une partie, au début, vous nous dites que... D'abord, je tiens à vous féliciter pour les appartenances politiques dont vous venez de faire état. Je pense que ça vous honore. Vous nous dites en page 2 que la municipalité de La Plaine "n'est pas incluse dans vos projets" - j'emploie vos mots - en parlant du gouvernement, qu'elle veut y appartenir et, un peu plus loin, que la ville de Mascouche veut également être incluse dans le projet.

M. Fontaine: Seulement un petit coin de Mascouche.

M. Bourbeau: Oui, mais je veux terminer ma question et je vais vous donner amplement l'occasion d'y répondre.

M. Fontaine: C'est parfait.

M. Bourbeau: Un peu plus loin, par contre, en page 8, vous nous dites: "... nous ne pouvons pas favoriser votre projet - vous employez toujours le mot "projet" - tel que soumis et demandons un moratoire." À première vue, ça pourrait avoir l'air contradictoire. Vous dites que vous voulez être inclus dans le projet puis après ça vous nous dites: Nous nous opposons au projet tel que... Vous dites textuellement: "Nous ne pouvons favoriser votre projet et demandons un moratoire." Pour éviter que le ministre soit tenté d'inclure vos municipalités parmi celles qui appuient son projet - puisque je comprends que vous êtes opposé au projet - pourriez-vous clarifier un peu la situation

afin qu'on ne puisse pas penser un jour que vous êtes en faveur, alors que selon nous, vous êtes contre?

M. Fontaine: Non, ce n'est pas tout à fait cela. On n'est pas contre. Cela vous déçoit, mais on n'est pas contre. On demande un moratoire pour faire un déblayage qui va mener à des négociations très sérieuses et très positives. Tout à l'heure, j'ai dit que la commission en question a donné l'occasion à des gens de se parler. On veut que cela continue; on ne voudrait pas que cela s'applique en 1983, mais en 1984. On n'est pas contre le projet. On s'y oppose pour le moment, jusqu'à ce que d'autres études soient faites. C'est pour cette raison qu'on veut, même si on s'oppose pour le moment au projet, inclure les deux parties qui ne sont pas incluses dans la zone tarifaire C.

M. Bourbeau: Je reprends vos paroles. Vous venez de dire: Même si on n'est pas en faveur du projet maintenant. Pour l'instant, vous n'êtes pas en faveur, mais si des chiffres additionnels vous étaient soumis, après étude des chiffres, vous pourriez être en faveur éventuellement.

M. Fontaine: C'est l'argent qui nous inquiète.

M. Bourbeau: C'est l'argent?

M. Fontaine: Oui.

M. Bourbeau: Boni D'accord. C'est une question de coût, autrement dit. Vous nous avez dit un peu plus tôt que vos municipalités veulent un meilleur service, et vous êtes conscients que cela peut coûter de l'argent. Vous seriez prêts à payer pour un service adéquat.

M. Fontaine: C'est cela.

M. Bourbeau: Des coûts raisonnables pour un service adéquat.

J'aimerais revenir en deuxième question - et c'est ma dernière, parce que je me suis engagé à me limiter à cinq minutes et en général, j'aime tenir mes promesses - à la page 24 où vous nous dites que, dans un premier temps, les fonctionnaires du gouvernement vous avaient dit que cela coûterait, en incluant La Plaine - parce que vous voulez inclure La Plaine - 196 000 \$, la quote-part de vos municipalités, et que subséquemment, après une révision, on a estimé que cela coûterait 531 000 \$, donc, une augmentation de coût de 171%. Les fonctionnaires vous disent au départ que cela va vous coûter 196 000 \$ et après, ils vous disent: On s'est trompé, c'est 531 000 \$. Le ministre nous disait tout à l'heure que ce

n'était pas étonnant qu'on se soit trompé, parce que c'est très difficile, dans le cas de la rive-nord, d'établir les coûts, parce que la CTL, la Commission de transport de Laval; ne tient pas une comptabilité séparée pour les dépenses de la CTL en ce qui concerne la ville de Laval et les dépenses hors territoire, en dehors de la ville de Laval, de là la raison pour laquelle les gens du COTREM s'étaient trompés et l'augmentation subséquente à 531 000 \$. Évidemment, on est porté à se demander pourquoi le COTREM n'a pas fait ses classes, en premier lieu, ses études et avant de vous proposer un chiffre de 196 000 \$, pourquoi ils n'ont pas fait les études complètes et pourquoi ils n'ont pas retardé, si je peux dire, la visite chez-vous de façon à arriver avec des chiffres réalistes. Quand on procède de cette façon on risque, dans un premier temps, d'entraîner une adhésion et une fois que l'adhésion est obtenue, on dit: Oui, mais il y a un léger changement dans les chiffres; on s'est trompé de 171%. Quant à moi, j'aurais préféré que vous nous disiez: Le COTREM a retardé sa visite chez-nous pendant quelques mois et finalement, ils ont mis les vrais chiffres sur la table. Je n'aime jamais ces erreurs. C'est toujours triste de voir des erreurs semblables et cela nous fait toujours penser aux erreurs que nous présente chaque année le ministre des Finances dans le budget du Québec, alors qu'il se trompe régulièrement de 30% dans le calcul des déficits. Mais passons outre. C'est, je pense, de même nature. C'est la même erreur qui s'est produite un peu partout dans l'administration gouvernementale. On est habitué à ces erreurs de chiffres. À la longue, on devient tellement habitué qu'on est porté à ne plus les relever.

Vous dites dans votre mémoire en parlant des coûts - et c'est la dernière question - en faisant justement état du problème dont je vous parle: Si c'est vrai que les coûts ne sont pas ce qu'on pense qu'ils sont et que le gouvernement peut, en tout temps, décider de modifier - je parle de la page 6 de votre mémoire... Vous faites état du fait que pour l'instant, le gouvernement prétend que les coûts additionnels, les coûts de la région vont être payés par la taxe sur l'essence, sur les autoroutes et sur le stationnement dans le centre-ville et non pas par les municipalités. Vous dites: Si le gouvernement décidait de reprendre en tout ou en partie cette forme de subvention qu'il offre actuellement, qui paierait? La question que vous posez est textuelle: Qui paierait? Évidemment, du moins dans le mémoire, vous ne répondez pas, mais je vous retourne la question: D'après vous, si ça se produisait, quand ça va se produire, qui va payer?

(13 h 15)

M. Fontaine: Les contribuables, la

municipalité sera obligée d'augmenter son taux des 100 \$ d'évaluation. Quand on sait que Laval paie 0,23 \$ et la rive sud 0,24 \$ des 100 \$, on paierait 0,077 \$, on paierait plus et c'est ce dont on a peur.

M. Bourbeau: Un complément à ma question. Je vais laisser le député, à ma gauche, la poser à ma place.

M. Bordeleau: M. Fontaine, simplement une courte question. Vous êtes pour le projet, par contre vous demandez un moratoire.

M. Fontaine: C'est ça.

M. Bordeleau: Dans l'hypothèse que le gouvernement n'accepte pas un moratoire, êtes-vous pour quand même ou si vous êtes contre?

M. Fontaine: Je n'ai pas été délégué pour répondre à une question de ce genre, on n'en a pas discuté.

M. Bordeleau: Cela vous prendrait votre avocat.

M. Fontaine: Surtout notre comptable.

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

M. Fallu: Merci, M. le Président. J'aimerais d'abord vous dire que ce qui s'est passé dans la région des Moulins est un peu unique dans la région C-nord, comme on l'appelle, avec la réforme du transport en commun, puisque c'est un milieu qui s'est pris en main depuis trois ans, qui s'est dit des choses et qui a tenté de consulter les usagers pour savoir de quel niveau de services ils avaient besoin et pour pouvoir les transporter ailleurs, c'est-à-dire à Laval.

La région C, chez nous, tout le nord de la rivière des Mille-Îles, vit une situation identique, à savoir que nous recevons des services d'autrui, planifiés par autrui, avec des thèmes bien définis. Ce ne sont d'ailleurs pas des thèmes qui sont en notre faveur, c'est habituellement en faveur de Laval ou de Montréal. On se souvient du slogan traditionnel "Venez magasiner à Laval". Il y a peu de moyens contraignants pour rectifier ces attitudes de la part de Laval, sauf la discussion.

Ce qui est proposé actuellement, c'est de passer à la négociation. Ma première question a pour but d'élargir le débat à un ordre beaucoup plus considérable. Au lieu d'une discussion au-delà d'une négociation avec la CTL, M. Fontaine, vous avez, entre autres, souligné les coûts exorbitants du transport à la CTL - vous l'avez souligné notamment par le biais du salaire moyen -

on pourrait le faire au niveau des équipements, on pourrait le faire si on faisait l'analyse des bouts de lignes, un par un, en fonction du coût par usager transporté, on trouverait des choses aussi bizarres qu'on a trouvées, par exemple, à la CTCUM, à l'île Bizard, où ça coûte 54 \$ par client transporté. Il y a donc des études à faire. Il y aurait peut-être aussi des réflexions communes à apporter.

Est-ce qu'il serait pensable que la MRC se dote de ses propres services, compte tenu d'un niveau de service que les gens voudraient avoir et compte tenu d'une capacité de payer, plutôt que d'être toujours à la remorque de quelqu'un d'autre? Peut-être à la limite, pour quelques lignes qui traversent la MRC, venant de Rawdon, notamment, là, il pourrait y avoir des contrats de services. Mais, l'analyse que vous avez faite des besoins de transport vous porte-t-elle vers de telles solutions?

M. Fontaine: On n'a pas approfondi le sujet, mais on a pensé à avoir un transporteur privé qui s'occuperait de nous. Évidemment, on est cependant conscient que les transports sont difficiles, parce qu'on sait que les gens n'aiment pas changer d'autobus, etc. Mais ce sont toutes des choses possibles. L'article 475 autorise les municipalités, avec la permission de la Commission municipale, à créer leur propre organisme qui négocierait avec un transporteur privé; on peut négocier avec la CTL. On ne veut pas faire comme eux, on ne veut pas se servir d'une épée de Damoclès, on ne veut pas suspendre quoi que ce soit au-dessus de la tête de personne et on ne veut pas faire de chantage, en disant: On va retourner vers les transporteurs privés. Ce n'est pas ce qu'ils nous disent, cependant, ils nous disent: On va devoir vous couper les services si vous ne payez pas à la place du gouvernement. Cela, je n'aime pas cela.

M. Fallu: Est-ce que vous avez pensé à l'intégration des transporteurs scolaires, en partie du moins, pour rendre des services?

M. Fontaine: Là-dessus aussi, on... C'est pour cela qu'on a inclus la commission scolaire dans notre comité, mais on découvre que ce n'est pas du tout le projet initial où il était question de faire du transport entre les heures des écoliers; ce n'est pas cela du tout. Aujourd'hui, les commissions scolaires s'occupent seulement du transport scolaire - elles faisaient cela avant, mais c'est structuré - mais, entre les heures des écoliers, il faudrait que ce soient les municipalités qui se servent des autobus. Là encore, il y a des problèmes. Réalisez-vous que vous pourriez vous en servir seulement de 10 heures à 15 heures? Et les faire sortir, est-ce que cela viendra à temps? Cela demande bien des études.

M. Fallu: Avez-vous songé également à utiliser le taxi, du genre taxi collectif, surtout que, chez vous, il y a une agglomération qui est bien structurée, avec une coopérative...

M. Fontaine: Oui, on a pensé à cela; on a pensé à tout cela. Cependant, pour aller à Henri-Bourassa, cela coûte 15 \$.

M. Fallu: Non, non, mais simplement pour du rabattage à l'intérieur, vers la fin des lignes, par exemple.

M. Fontaine: Oh! Vous savez, le transport à l'intérieur de notre région n'est pas rentable; ce n'est pas rentable. Notre premier mémoire, c'était une étude sur le transport à l'intérieur de la région. On a découvert que le plus gros usager, c'est la dame qui va faire ses commissions au centre commercial, alors, ce n'est pas trop rentable, cela.

M. Fallu: Ce n'est pas la dame qui va au CLSC?

M. Fontaine: Pardon?

M. Fallu: Ce n'est pas la dame qui va au CLSC?

M. Fontaine: Ah! Au CLSC aussi, de temps en temps, mais je ne pense pas qu'un transport à l'intérieur... D'ailleurs, vous en avez des preuves, voyons! Saint-Jérôme, je pense bien que vous devez subventionner Saint-Jérôme, c'est comme rien, n'est-ce pas? Toutes les municipalités ont de la difficulté à arriver. Avant qu'on organise un transport à l'intérieur, là, je n'ai pas tellement consulté mes amis, mais j'en doute fort, vous savez.

M. Fallu: Votre réflexion a-t-elle porté sur - je sais que ce n'est pas directement sur le sujet - le transport adapté dans la région?

M. Fontaine: Le transport?

M. Fallu: Le transport adapté, le transport pour handicapés.

M. Fontaine: On a fait une étude là-dessus aussi. Une moyenne de 1,5 personne par jour s'en servirait ou peut-être 2,5 parce que je... Il faudrait qu'un organisme bénévole, comme un Club optimiste, nous fournisse un autobus et que les bénévoles du CLSC l'administrent ou quelque chose comme cela. Mais cela ne peut pas être payé par les municipalités, il n'y a pas assez d'achalandage.

M. Fallu: Vous avez souligné un

problème qui est imminent dans le milieu, c'est le transport SOS. Or, il existe du transport en commun du côté de Repentigny; il existe des lignes de la CTL du côté ouest, c'est-à-dire Sainte-Thérèse, Rosemère. Il n'y a aucun raccordement actuellement entre Terrebonne et Repentigny?

M. Fontaine: Non, mais cela pourrait être assez facile pour les gens qui résident à ce qu'on appelle le carrefour des Fleurs; elles sont tout proche. Vous êtes à combien de milles de Charlemagne, vous autres?

M. Martel (Claude): Peut-être à un mille et demi, environ.

M. Fontaine: Un mille et demi. L'autobus de la CTCUM passe à un mille et demi d'où s'arrête l'autobus de la CTL. Alors, ce serait plutôt la CTCUM qui se rendrait au domaine du carrefour des Fleurs; en tout cas, ce sont des projets locaux. C'est à l'étude, on n'a même pas soumis cela encore à la CTCUM.

M. Fallu: Il est manifeste que la région des Moulins n'est pas prête - j'allais dire, en termes même d'organisation, d'organisme mis sur pied - à répondre à la demande du 1er janvier. Cela est manifeste.

M. Fontaine: Oui.

M. Fallu: Quand vous demandez un moratoire, vous le prolongez de combien de temps? Est-ce que c'est d'une année?

M. Fontaine: Oh! On ne l'a pas dit dans le mémoire même, quoiqu'il y a une des résolutions - je parle de celle de Terrebonne, n'est-ce pas? - qui demande un moratoire d'un an. En fait, tacitement, c'est un peu cela qu'on avait dans l'idée. Je dis que si l'on continue à discuter ensemble comme on le fait et que l'ORT... J'ai entendu M. Des Marais dire ici que cela ne faisait pas son affaire qu'on "embarque" avec lui. Là, si on les rencontrait, peut-être qu'ils changeraient d'opinion. Avec la CTL, on s'entend bien et, entre la CTL et la CTCUM, on commence à s'entendre. Ils parlent d'une carte pour deux zones. Parlant de zones, cela a du bon sens, par exemple, ce qu'ils ont dit à la CTL: Laval forme une zone; nous autres, une zone; et, Montréal, toute une zone. J'aimerais bien mieux cela. À part cela, quand vous viendrez avec toutes ces sortes de cartes, les chauffeurs sont dans l'union, pensez-y comme il faut à cela. En tout cas, c'est un à-côté; trois, quatre sortes de cartes, je ne vois pas cela d'ici. On est prêt à négocier avec tout le monde. On veut négocier tranquillement. Cela ne fait qu'un mois qu'on a préparé cela. Nous n'avons pas de professionnel dans notre groupe, on est tous des laïcs, c'est de

la petite prose notre mémoire. On est chanceux, on écrit en prose, on n'écrit pas de vers, on écrit de la prose.

M. Fallu: Merci et félicitations pour votre bon travail.

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

M. Leduc (Saint-Laurent): Vous dites: Nous, à ce jour, on s'est organisés, cela ne coûte rien, on ne paie pas, c'est l'usager qui paie, c'est vraiment du transport régional. Il n'est pas question d'organiser le transport local. Vous dites que vous aimeriez qu'il y ait un moratoire. Si je comprends bien, vous dites: Face aux coûts possibles, on a beaucoup d'hésitation. Est-ce que vous seriez d'accord pour continuer le système actuel tout simplement?

M. Fontaine: Dans notre région, oui.

M. Leduc (Saint-Laurent): Vous seriez heureux de ne pas être venu ce matin ici nous rencontrer.

M. Fontaine: On vient vous dire qu'on est heureux comme on est là.

M. Leduc (Saint-Laurent): Vous préféreriez ne pas changer.

M. Fontaine: On est très heureux. Avec notre grande gueule, on sait qu'on peut avoir un peu plus quand même, tout en restant dans le même système.

M. Leduc (Saint-Laurent): Donc, vous dites que l'ORT, c'est inutile à votre sens.

M. Fontaine: Pas complètement aussi bêtement que cela!

M. Leduc (Saint-Laurent): En fait, c'est cela, vous dites: On préférerait ne pas être inclus. Vous préféreriez être exclus, c'est cela?

M. Fontaine: J'aime bien cela qu'on négocie, qu'on se rencontre et qu'on cherche des solutions ensemble. Il y a le mot "ensemble" à la fin de notre mémoire, c'est cela qu'on veut.

Pour le moment, pour l'année qui vient, 1983, pas de problème, on reste comme on est. Évidemment, on ne voudrait pas être les seuls à avoir le pas dans l'armée du transport, par exemple. À un moment donné, peut-être qu'on embarquerait, mais nous autres nous sommes heureux comme c'est là. On pourrait rester longtemps comme cela. Il devait encore y avoir des améliorations dans les circuits. Je le sais, la CTL dit: Oup! on n'en peut plus, il faut que le gouvernement

paie, et le gouvernement donne seulement ce que vous donnez. On sera obligé de couper des services. Je dirais une affaire à M. Lachapelle: Si on coupe des services, il va y avoir des autobus à vendre.

M. Leduc (Saint-Laurent): Vous ne voulez pas être exclus. Vous ne faites pas de demandes pour être exclus du territoire.

M. Fontaine: Non, on veut bientôt appartenir à l'organisme.

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

M. Clair: Rapidement en conclusion, trois petits points. D'abord, en ce qui concerne la problématique pour le réseau hors territoire de Laval, l'objectif n'est pas de faire payer les municipalités à la place du gouvernement, mais simplement que, s'il y a un déficit résiduel à la CTL pour le réseau hors territoire, les municipalités remplacent la ville de Laval, si celle-ci ne veut pas supporter le déficit; alors, ce n'est pas prendre la place du gouvernement, mais simplement prendre la place de Laval, si elle le demande.

D'autre part, une petite remarque; trois à quatre sortes de cartes, M. Fontaine, je voudrais vous dire que l'objectif est justement le contraire. Il va y en avoir seulement une sorte pour toute la grande région. Ce sera beaucoup plus simple de contrôler et de voyager...

M. Fontaine: Oui, mais les prix varient; donc, il y a différentes sortes de cartes.

M. Clair: Oui, mais déjà c'est le cas actuellement. En ce qui concerne le réseau hors territoire des trois commissions de transport, il y a déjà une tarification en fonction de la distance qui existe; alors, cela ne serait pas plus compliqué, mais, une fois rendu sur le territoire de la CTCUM, par exemple, la même carte vaudrait. Cela ne consiste pas en une augmentation du nombre de cartes pour le même usager, mais au contraire en une réduction.
(13 h 30)

D'autre part, en ce qui concerne la dernière question du député de Saint-Laurent, je crois que cela vous a donné l'occasion de démontrer que vous étiez effectivement très lucide sur le système tel qu'il est actuellement en termes de coûts, non pas en termes de contrôle du niveau de services et de la tarification. Il est bien évident que la région telle qu'elle est, sur le strict plan de sa participation financière, a tout intérêt à demeurer dans le statu quo puisqu'elle reçoit un service qu'elle ne paie pas. La question, c'est: Si un jour Laval, voyant que le service offert en dehors de son territoire n'est pas

rentable, décide soit de le suspendre, soit d'augmenter considérablement les tarifs ou d'envoyer une quote-part aux municipalités concernées, c'est là qu'il y aurait un problème. À ce point de vue, l'objectif du gouvernement et l'objectif du comité intermunicipal, c'est de voir venir et de s'assurer qu'on se donne le temps qu'il faut effectivement pour voir venir. On ne peut pas être fermé à cela. Il faut donner le temps à chacun de prendre ses décisions et de voir comment cela va. Ce serait irresponsable de la part du gouvernement et de la part du Comité intermunicipal de transport de la région des Moulins de ne pas essayer de prévoir ce qui s'en vient. S'il s'en vient quelque chose comme des déficits auxquels ils n'ont pas été appelés à contribuer et sur lesquels ils n'auraient aucun pouvoir, on serait irresponsable de ne pas prévoir cet avenir. La même chose de votre côté. L'objectif commun que nous avons, c'est d'essayer de voir venir cela et de s'assurer que les services sont adéquats - vous l'avez répété quatre fois, comme vous l'avez dit, les gens veulent une amélioration du service - que les déficits sont sous contrôle et que cela se fait dans la négociation et non pas dans l'imposition par quelqu'un de l'extérieur de décisions qui concernent votre population.

En terminant, je voudrais remercier M. Fontaine et les gens du Comité intermunicipal des Moulins. Je voudrais leur dire que nous suivons avec beaucoup d'intérêt leurs travaux et qu'en tout temps, s'ils ont besoin des effectifs du gouvernement pour les aider dans leur réflexion, dans leurs négociations avec la CTL et la ville de Laval, il nous fera plaisir de rendre des gens disponibles pour ce faire.

Le Président (M. Boucher): Merci.

M. Fontaine: Je vous remercie de nous avoir entendus. Cela a été un plaisir pour nous de venir vous rencontrer. J'ai aimé mieux notre session que celle de ceux qui sont passés avant nous. Vous aussi? Merci.

Le Président (M. Boucher): Merci. Au nom de tous les membres de la commission, je remercie les représentants du Comité intermunicipal de transport des Moulins. À la reprise à 15 heures, nous entendrons le groupe STOP.

La commission suspend ses travaux jusqu'à 15 heures.

(Suspension de la séance à 13 h 33)

(Reprise de la séance à 15 h 12)

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

La commission reprend ses travaux. À

la suspension de 13 heures, nous en étions au groupe STOP, représenté par M. Charles D. Mallory, président, et M. Derek Morton. M. Mallory.

STOP

M. Mallory (Charles D.): Merci, M. le Président. Je m'appelle Charles Mallory. M. Morton n'a pas pu venir. J'ai abrégé un peu notre mémoire afin de nous associer à vos délibérations le plus rapidement possible.

Le Président (M. Boucher): Voulez-vous approcher votre micro, s'il vous plaît?

M. Mallory: Est-ce que cela va?

Le Président (M. Boucher): Merci.

M. Mallory: M. le Président, M. le ministre, MM. les députés. Incorporé au Québec en septembre 1970 à titre de groupe écologique de citoyens, STOP oeuvre pour la protection de l'environnement, la rationalisation de l'exploitation et la consommation des ressources naturelles. STOP s'est toujours intéressé aux problèmes du transport en milieu urbain, surtout le transport en commun. En 1972, nous avons publié un document de 100 pages, "Montreal Transportation", qui a traité de tous les aspects du problème. Depuis ce temps, STOP est intervenu à plusieurs reprises sur différents problèmes, tels que le prolongement de l'autoroute Ville-Marie, contre, la hausse des tarifs autobus-métro, contre, et l'accès des bicyclettes dans le métro, pour.

Selon STOP, le système de transport - et surtout son développement - joue un rôle décisif dans l'essor économique d'une ville. Il est évident que l'impact des choix à faire dans le domaine du transport dépassera de beaucoup les quelque milliards de dollars directement en question. C'est l'avenir de notre ville qui est en cause. Ce point de vue sur le transport a guidé le jugement que nous avons formé sur la politique du gouvernement et qui est récapitulé au chapitre II du livre blanc: "Le transport en commun, un choix régional".

Quant à la planification régionale, il y a deux grandes lignes. Premièrement, les terrains vacants doivent être utilisés avant de permettre l'étalement urbain. Deuxièmement, les vieux quartiers de la ville doivent être revitalisés. Une troisième politique touche plus directement le transport, et inévitablement, c'est que le transport en commun doit être privilégié dans le milieu urbain. Le système de transport privé n'est en fait que l'automobile. Son appétit d'espace est tout à fait incompatible avec une plus forte densité d'utilisation du centre-ville, et surtout d'un

centre-ville revitalisé.

Nous parlerons ci-dessous des coûts sociaux de l'automobile. STOP approuve donc les grandes lignes politiques dans le cadre desquelles on essaie de dessiner un système de transport adéquat. Nous avons, d'ailleurs, quelques suggestions sur les détails du plan envisagé, le plan administratif. Le premier problème qui se pose est la région à l'étude. Le livre blanc parle essentiellement de la région métropolitaine désignée par Statistique Canada. Toutes les villes situées à l'intérieur de cette région sont désignées participantes et celles situées à l'extérieur sont désignées non participantes. Selon STOP, cette situation est tout à fait ridicule, parce que les régions déjà desservies par les organismes engagés dans le réajustement prévu s'apparentent beaucoup plus à la région 6 de l'OPDQ, comme vous pouvez le constater sur la carte, à droite, ici.

Deuxièmement, STOP tient à souligner l'importance d'une tarification intégrée. Concernant la structure de l'organisme régional, STOP appuie les principes démocratiques incorporés. D'abord, le budget de l'organisme sera sous le contrôle de personnes élues, même si indirectement. La création d'une commission consultative permanente peut faciliter l'accès du public aux processus décisionnels. Il faut que toutes les réunions du conseil et de la commission consultative soient publiques comme prévu. Finalement, les amendements à la loi de la CUM, la loi 46, auront augmenté la participation du public aux décisions de la CTCUM.

Le gouvernement a dévoilé le nouveau plan de transport intégré en décembre 1979. Un point essentiel de ce nouveau plan était d'éviter les projets coûteux pour lesquels on avait décrété un moratoire déjà en mai 1976. STOP veut féliciter le gouvernement pour cette décision difficile, vu la popularité du métro, sinon des autoroutes en ville. Nous reconnaissons que le métro souterrain requiert des obligations financières très lourdes pour lesquelles le gouvernement a dû assumer des dépenses à 100% dès 1980.

C'est surtout au niveau du réseau lui-même que l'intégration est essentielle. Le terme anglais "modal interfacing" exprime très bien ce qui est requis. Des connexions directes et appropriées entre modes: train, métro, autobus, etc. Aujourd'hui, le métro et les autobus sont bien intégrés si on regarde par exemple les stations Henri-Bourassa, Berri-de-Montigny et Longueuil.

Lorsqu'on regarde les trains qui seront intégrés au réseau, c'est plutôt une question d'opportunité que de réalité. La situation à la station Vendôme est typique. Elle est peut-être à 500 mètres de la station de train Westmount mais toujours à côté des voies. Une correspondance directe à l'abri du mauvais temps doit être construite si la

station de Westmount ne doit pas être déplacée. Tous les avantages d'une tarification intégrée peuvent être invalidés par de mauvaises correspondances sur le terrain.

STOP appuie fortement la position des groupes de cyclistes en faveur des bicyclettes dans le métro. Comme cela, un autre réseau doit être considéré dans le cadre du projet actuel. Évidemment, les bicyclettes doivent être permises dans le métro régional et sur quelques routes d'autobus régionales aussi. Par exemple à Santa Cruz, en Californie, on a des râteliers sur les autobus. La route en question monte dans les montagnes avoisinantes. STOP suggère que les autobus sur les routes régionales desservant les Laurentides soient équipés d'une telle façon. L'autre chose à faire, c'est d'assurer les correspondances appropriées pour les bicyclettes aux stations de métro et du métro régional. Des services sécuritaires à chaque station comme on en trouve à Longueuil peuvent restreindre le nombre de bicyclettes dans les trains.

Même si on a complètement ignoré la bicyclette dans le livre blanc, le covoiturage méritait au moins une mention à la page 12. La valeur du covoiturage, c'est qu'il a l'effet d'adapter le système actuel, trop de dépendance sur les automobiles, de façon très efficace. Sans aucun investissement public ou privé, la capacité du système actuel peut être augmentée. Deux interventions pourraient être considérées afin de le favoriser. Les règlements sur l'assurance des automobiles doivent être modifiés afin de permettre aux automobilistes d'accepter de l'argent de leurs passagers. En plus, des péages réduits pourraient être mis en oeuvre pour les véhicules portant au moins trois personnes. STOP voudrait aussi faire connaître son opinion sur la route du métro régional de Castelnau-Vimont qui est à l'étude. Nous pensons que cette ligne doit non seulement être construite mais doit aussi être prolongée dans les deux sens. Vous pouvez consulter le tableau 1 qui paraît au début de notre mémoire.

Vers le sud, la ligne pourrait être construite au moins jusqu'à la station Préfontaine (avec une correspondance à Rosemont) sinon au Vieux-Montréal (l'ancienne gare Viger, d'où le premier train transcanadien est parti il y a presque 100 ans). Comme cela, cette ligne serait reliée directement aux trois lignes principales du métro, améliorant beaucoup son utilité. Vers le nord, la ligne pourrait avoir deux terminus: un à Mirabel et l'autre à Saint-Jérôme ou plus loin.

Le plan financier. En huit ans, la contribution du gouvernement au transport en commun dans la région de Montréal est passée de 0 à 40%. De plus, le gouvernement

paie le coût des nouvelles immobilisations à 100%. STOP comprend que le gouvernement désire plafonner sa participation, surtout en ces temps de crise économique. Nous ne pouvons toutefois admettre sans preuve l'opinion selon laquelle le gouvernement participerait déjà au financement de l'exploitation du service dans une proportion qui "dépasse les bienfaits ressentis par l'ensemble de la population du Québec".

Si le gouvernement subventionne le transport en commun (qu'il veut privilégier) il ne s'ensuit pas nécessairement que l'auto ne sera pas subventionnée. En plus des coûts directs, l'auto suscite des coûts sociaux qui incluent les frais médicaux pour victimes d'accidents et de pollution, la dégradation des centre-ville (autoroutes, stationnement, bruit, saleté) et la consommation des ressources non renouvelables, en particulier, le pétrole.

Malgré qu'on n'ait pas considéré ces coûts dans l'étude faite par Transport 2000, dont on fait mention - vous avez reçu tout cela l'autre jour, volume XVIII no 7 - on a trouvé un grand déficit en faveur de l'automobile. À titre d'exemple, il est évident que la pollution de l'air s'attaque dangereusement non seulement à la santé des personnes, mais aux bâtiments et aux matériaux. Au lieu de subventionner les automobilistes, il faudrait leur imposer une surtaxe pour les services reçus afin de combler les préjudices sociaux dont ils sont la cause. Même s'il est difficile d'évaluer ces préjudices en termes pécuniaires, on peut les diminuer. En annexe se trouve une description de la situation actuelle concernant le contrôle des émissions polluantes des véhicules.

STOP est toutefois heureux d'apprendre que le gouvernement songe à faire contribuer les automobilistes aux déficits du système de transport en commun. Par contre, il est difficile, à notre avis, de dire qu'un groupe participe financièrement quand sa contribution nette est négative.

STOP recommande que COTREM ou tout autre organisme analyse les coûts et bénéfices des systèmes de transport public et privé et les contributions financières des usagers dans chaque cas. Entre-temps, les modifications du cadre financier discutées dans le livre blanc, incluant une participation de 10% pour les automobilistes, pourraient être appliquées mais elles ne doivent pas être considérées comme une répartition finale.

En dernier lieu, STOP tient à faire connaître son opinion sur la question des zones tarifaires. Nous acceptons le fait qu'on ne peut avoir un seul tarif pour une région agrandie, mais l'idée d'avoir neuf zones nous semble gênante et compliquée. STOP propose qu'on établisse quatre zones de façon à respecter les habitudes des usagers et les

limites des frontières municipales. En référence à la figure 14, à ma gauche, il s'agit d'assembler 1, 2 et 3; 4 et 5; 6 et 7 et 8 et 9, plus ou moins, parce que ça ne respecte pas toujours les contraintes que nous avons à identifier.

De plus, STOP ne voit pas pourquoi on propose des tarifs internes plus élevés à Laval et sur la rive sud qu'à Montréal. Le réseau de Montréal est plus grand et les coûts du métro sont nettement supérieurs. Merci, M. le Président et MM. les membres de la commission.

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

M. Clair: M. le Président, je voudrais d'abord féliciter les gens de STOP d'avoir étudié la proposition gouvernementale, de s'être penchés sur elle et d'avoir soumis à la commission parlementaire des transports un mémoire. D'autre part, je pense que c'est assez évident, il s'agit de la part de STOP d'un appui assez général à la proposition gouvernementale. Je voudrais en remercier ses membres et formuler immédiatement deux commentaires quant à des questions qui ont été soulevées par le groupe STOP.

Premièrement, en ce qui concerne la délimitation de la région retenue, j'ai eu l'occasion de signaler plus tôt dans la journée que la région de l'OPDQ était effectivement une région possible à retenir. Nous avons retenu, quant à nous, la région métropolitaine de recensement parce qu'elle nous semblait, tant en termes de déplacements que de statistiques, de territoires bâtis, constituer la meilleure délimitation qu'on puisse retenir pour fins de discussion quitte à ce qu'elle soit ajustée par la suite.

D'autre part, en ce qui concerne le covoiturage, le vélo, le taxi collectif, ce n'est pas que le gouvernement et le ministère des Transports se désintéressent de ces questions; elles ont été traitées ailleurs dans d'autres documents, notamment en ce qui concerne le covoiturage et le taxi collectif dans la proposition de réforme du cadre réglementaire, si l'on veut, opérationnel de l'industrie du taxi.

Deux questions, M. le Président. La première concerne les zones tarifaires. Vous êtes d'accord quant à l'intégration tarifaire, quant à la tarification en fonction de la distance; maintenant, vous proposez qu'il y ait quatre grandes zones plutôt que les huit ou neuf prévues dans le projet. J'aimerais savoir ce qui vous a amenés à faire une telle suggestion puisque en ce qui concerne la Communauté urbaine de Montréal, l'objection à des zones tarifaires portait surtout sur la création de zones sur l'île de Montréal. Votre proposition maintiendrait quand même la présence de zones sur l'île

de Montréal, diluant les avantages d'une structure à six ou sept zones principalement, - à six zones en fait - parce que, à l'extérieur, on commence à diminuer considérablement le nombre de personnes concernées. On diminue donc les avantages d'une tarification en fonction de la distance et par contre, on garde les inconvénients, s'il en est, d'une tarification zonale sur l'île de Montréal. Alors, j'aimerais savoir ce qui vous a amenés à proposer quatre zones plutôt que celles qui étaient proposées.

M. Mallory: M. le Président, d'abord, quand on dit que quatre est mieux que neuf, on ne dit pas qu'exactement les mêmes limites que vous aviez doivent être gardées; quand on dit un, deux et trois ensemble, par exemple, et quatre et cinq ensemble, par exemple, les limites peuvent varier encore un peu afin de respecter certaines limites des différentes municipalités. Mais le principe qu'il resterait plus d'une zone sur l'île de Montréal, je pense que c'est acceptable pour nous. Ce qui est plus difficile, c'est d'avoir des petites zones dans le centre-ville. Je sais bien que c'est pour les voyages interzonaux plutôt qu'à l'intérieur de cette zone. Mais l'idée principale, c'est que les usagers de la région de Montréal ne sont pas habitués à un système de tarification compliqué.
(15 h 30)

En effet, c'est très facile maintenant. C'est un billet ou une carte et on peut aller partout. Si on leur impose tout de suite un système aussi compliqué que celui-là, cela peut restreindre le nombre des usagers; les usagers additionnels surtout. Ceux qui connaissent déjà le réseau savent où ils vont, quels sont les moyens; peut-être qu'ils seront toujours prêts à s'accommoder. Vous voulez, j'en suis certain, que plus de monde utilise le système de transport en commun; il faut, à ce moment-là, minimiser autant que possible les inconvénients, par exemple, un système de tarification trop compliqué. C'est une des raisons principales.

M. Clair: Je vous remercie. À la page 8, au premier paragraphe, vous faites état de la participation des automobilistes ou, en tout cas, des bénéficiaires non usagers que le gouvernement propose d'introduire, mais de plafonner à 10% des coûts de l'ensemble. Je cite les deux dernières phrases: "Mais le 10%, soit à peu près 65 000 000 \$, correspond à la valeur des services de la police aux automobilistes. Il est difficile, à notre avis, de dire qu'un groupe participe financièrement quand sa contribution nette est négative". J'aimerais que vous m'expliquiez cette affirmation et, si possible, ce qui est identifié comme services de la police aux automobilistes dans la région de Montréal.

M. Mallory: La question est pas mal compliquée, comme vous le savez, parce que la base de la question, c'est: Quels sont les coûts dus au système de transport privé, d'abord, comparativement aux revenus? Nous constatons qu'il y a plus de coûts identifiables que de revenus identifiables; en plus, il y a d'autres coûts, des coûts sociaux comme la pollution de l'air, qui ne sont pas inclus. Alors, pour le réseau automobile, il y a ce grand déficit. Il y a évidemment un déficit de l'autre côté, dans le transport en commun, mais c'est cela que nous voulons démontrer d'abord. S'il y a un déficit du côté du transport en commun, il y a toujours un déficit de l'autre côté aussi. En termes précis, quelle est le coût pour le service de police que nous incluons pour une partie? Ce sont les policiers qui sont affectés à des fonctions qui sont nettement liées à l'utilisation de l'automobile. L'étude que nous avons faite en 1978 et dont nous faisons mention a été faite plus ou moins par le service de police de la Communauté urbaine de Montréal. Elle n'a pas été faite par nous, elle a été faite pour nous par le service de la police. Nous leur avons demandé quels coûts dans leur budget sont reliés directement à l'exploitation de l'automobile en ville. Nous avons fait une très bonne étude avec tout leur service de comptabilité, avec leur ordinateur et tout cela. Ils ont déterminé - j'oublie les chiffres - qu'il y avait quelque chose comme 300 agents qui travaillaient à temps plein soit pour diriger la circulation aux heures de pointe, soit pour donner des contraventions pour le stationnement illégal, et tout cela. S'il n'y avait pas un système d'autos, ces agents ne travailleraient pas, on n'en aurait pas besoin. Le coût qu'ils ont identifié pour l'année 1975, c'est plus de 30 000 000 \$. C'est leur estimation, mais nous sommes d'accord. Ce n'est pas tout le coût pour les routes, parce qu'il y avait aussi des camions et des autobus sur les routes. La partie du budget consacrée à l'auto est d'à peu près 30 000 000 \$. Cette année, on peut dire que cela a doublé depuis ce temps, entre 1975 et 1982, avec un taux d'inflation de 10% qu'on a subi. Cela donne le montant de plus de 60 000 000 \$. Les 10% de contributions financières des automobilistes dont vous parlez ne sont que l'équivalent d'une subvention déjà donnée par une seule instance du gouvernement aux différents paliers, c'est le service de police de la Communauté urbaine de Montréal. Il y a plusieurs subventions qui ne sont pas des subventions directes, mais des coûts absorbés par différents groupes favorables aux automobilistes. Je ne sais pas si j'ai été clair ou non.

M. Clair: Oui, cela répond à ma question, je vous remercie. C'étaient mes

deux questions. Je termine simplement en remerciant M. Mallory, président du groupe STOP, de s'intéresser à la question du transport en commun. Je lui dis que je compte effectivement sur eux pour continuer à faire la promotion du transport en commun. Comme M. Mallory a eu l'occasion de le voir, au cours des deux journées qu'il a passées ici, il faut pouvoir compter sur le gouvernement et sur les groupes parce qu'il ne semble pas qu'on puisse compter sur l'Opposition pour faire la promotion du transport en commun.

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

M. Leduc (Saint-Laurent): M. le Président, je veux remercier et féliciter STOP et M. Mallory pour leur mémoire. Je voudrais comme première question savoir qui est STOP. Qui représentez-vous exactement?

M. Mallory: STOP est un groupe de citoyens qui s'occupent des problèmes de l'environnement. Il a été formé en 1970 et ses membres regroupent quelque 400 individus, surtout dans la région de Montréal. Nous nous occupons des problèmes de l'environnement dans le milieu urbain. Cela ne veut pas dire qu'on ne s'intéresse jamais à des problèmes plus vastes comme le nucléaire et qu'on ne se limite, par exemple, qu'à la région de Montréal. Nous regardons surtout les problèmes des milieux urbains, comme la pollution de l'air et de l'eau, qui est un cas typique. Les questions de la planification, de l'aménagement du territoire dans les régions urbaines et le rôle primordial du système de transport dans ce domaine nous amènent ici...

M. Leduc (Saint-Laurent): Au début, quand vous parlez de villes participantes et non participantes, vous dites: Selon STOP, cette situation est tout à fait ridicule. Pourriez-vous me dire exactement quelle est votre pensée? J'essaie de vous comprendre. Que pensez-vous quand vous dites que c'est tout à fait ridicule?

M. Mallory: Par exemple, le groupe précédent, le Comité intermunicipal de transport des Moulins a regroupé cinq municipalités. Si on regarde la carte, on trouve que c'est en effet une municipalité de comté, mais, de ces cinq municipalités, quatre se trouvent à l'intérieur de la région métropolitaine identifiée par Statistique Canada. Quel est le meilleur zonage? Celui identifié par Statistique Canada ou une région utilisée à propos de plusieurs problèmes locaux? Comme instance locale, la région en question est clairement urbanisée ou plus ou moins urbanisée, mais quatre des cinq municipalités sont considérées comme

participantes. Pour quelle raison la cinquième est-elle considérée comme non participante? Également, pour préciser ce que M. Clair a mentionné, quand on regarde la carte de la Commission de transport de Laval et d'autres commissions de transport de la rive sud, comme des Autobus Métropolitain Sud, etc., la région qu'elles desservent déjà est beaucoup plus grande que la région métropolitaine. Alors, si on pense à regrouper ces commissions et les différentes instances dans un superorganisme, nous ne voyons pas pourquoi on parle d'une région qui a, d'ailleurs, une logique en soi, mais nous remettons en question cette logique appliquée à la question du transport en commun dans la région de Montréal. Le problème, c'est que les petites villes, les banlieues de la région 06, ont à peine un système de transport en commun. Si leur système n'est pas relié au système de la métropole, il va mourir; mais il n'existe pas et il n'existera pas non plus. Mais une fois qu'on a étendu le système de la métropole, cela peut maintenir des services, un lien avec la métropole pour les petites villes et les villages. Comme cela, le système de transport en commun pourrait desservir toute la région. Si on ne le fait pas comme cela, tous les petits villages, un peu plus loin dans les banlieues, ne seront pas desservis du tout par le système de transport en commun. Il sera à l'avantage de la métropole, et du centre de la métropole même.

M. Leduc (Saint-Laurent): Vous parlez, à la page 6, de la ligne régionale de Castelnau-Vimont. Est-ce que vous avez fait une évaluation du coût de cette ligne? Est-ce que ce n'est pas utopique de penser qu'on pourrait établir cette ligne? Et le coût? Est-ce que vous avez fait l'évaluation de cette ligne?

M. Mallory: Nous n'avons pas fait une étude précise, mais je peux dire qu'en tant qu'économiste j'ai regardé les chiffres avant de parler. Je ne peux pas dire que nous les avons tous évalués pour dire que cela va coûter tant par passager, par mille, etc., mais le système prévu qui est un métro de surface n'a rien, d'après nous, d'après ce que nous avons lu, de commun avec le rapport du groupe BAREM qui prévoyait un système qui coûterait 450 000 000 \$ pour desservir l'aéroport de Mirabel; cela, c'était fou. C'est toujours fou de penser dépenser 500 000 000 \$ pour desservir deux ou trois avions par jour. Mais quand on voit qu'il existe déjà une ligne ferroviaire - on parle du "up grading", si je peux utiliser le jargon anglais - cette ligne peut amener des trains à une vitesse un peu plus grande, pas à très grande vitesse, et peut-être électrifiée. La moitié du coût est généralement le coût d'achat du terrain. Or il n'y a pas vraiment

de question de coût d'achat du terrain. La ligne est là; il y a des connexions potentielles très appropriées avec les trois lignes de métro existantes. Évidemment, toutes ces lignes transportent de nombreuses personnes par heure, des milliers de personnes. S'il y a à ces trois endroits des stations où il y a des correspondances sur le terrain très faciles, il y aura beaucoup de passagers. Cela va servir d'abord pour la population de Laval et de Sainte-Thérèse comme une ligne d'heure de pointe qui doit être utilisée très fréquemment. Et pour juste prolonger un peu vers Saint-Jérôme et Mirabel cela ne coûterait pas très cher. Je ne sais pas le coût exact qu'on doit considérer par mille mais c'est une question de peut-être 2 000 000 \$ le mille. C'est raisonnable. On parle de 8 ou 10 milles, c'est peut-être 20 000 000 \$ de plus. Et cela, c'est au maximum je dois dire. Ce n'est pas du tout dans le même ordre que l'étude qu'on a faite d'ailleurs sur le rapport Mirabel. Avec le nombre de passagers... S'il n'y a pas de liens avec le métro, ou juste avec la ligne 5 qui ne sera pas très fréquentée, nous ne voyons pas l'utilité d'une ligne Vimont-de Castelnau, par exemple. Cela ne vaudrait pas la peine, je pense. Mais s'il y avait connexion avec Préfontaine et Sainte-Thérèse, ce serait la meilleure étape en termes de possibilités. Si on ne veut pas élargir le système, si on veut arrêter toute construction au point actuel pour des raisons financières, on peut considérer cela. Pour nous, c'est une idée qui mérite d'être étudiée. C'est pourquoi nous l'avons soulevée ici parce que cela doit être étudié. Vous avez demandé si nous avons fait l'étude. Nous voulons que ce soit fait d'une bonne façon.

Une voix: C'est sûr que cela aurait un impact financier pour la ville de Laval. Est-ce que vous pensez que Laval embarquerait là-dedans?

M. Mallory: Pourquoi pas? Cela va améliorer la qualité du service de transport en commun pour elle. C'est moins coûteux que le métro. Je sais bien que le métro peut coûter maintenant, je ne sais pas, 30 000 000 \$ le mille. C'est beaucoup moins coûteux que le métro. Nous sommes d'accord avec le gouvernement qu'il devrait y avoir un moratoire sur la construction du métro, surtout dans la situation où le gouvernement municipal a vu le système du métro comme un concurrent, entre autres concurrents, et c'est cela qui a peut-être créé en partie le problème du fardeau financier existant. C'est la concurrence entre systèmes. Par exemple, entre la ligne vers Deux-Montagnes et la ligne qu'on construit justement dans mon voisinage, et peut-être le vôtre aussi, par Notre-Dame-de-Grâce vers Saint-Laurent,

avec la capacité du métro et la capacité de la ligne ferroviaire, il est en effet inutile... je ne m'attends pas à voir ces trains pleins comme on voit entre Atwater et Berri par exemple.

M. Leduc (Saint-Laurent): D'accord, je voudrais remercier STOP et M. Mallory pour leur mémoire. Je voudrais surtout les assurer de l'intérêt du Parti libéral pour le transport en commun de la région de Montréal.

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

M. Clair: En terminant, M. le Président, simplement pour remercier à nouveau, M. Mallory au nom du groupe STOP d'être venu faire entendre son point de vue et le remercier encore une fois de l'appui qu'il apporte au nom de son groupe à la proposition du gouvernement. Je vous remercie.

Le Président (M. Boucher): Pour ma part, au nom de tous les membres de la commission, je remercie M. Mallory, et je le remercie particulièrement pour sa collaboration et sa patience, étant donné que, la semaine dernière, il était inscrit à l'ordre du jour et malheureusement en raison du nombre de mémoires nous n'avons pu le faire passer. Merci beaucoup M. Mallory.

M. Mallory: Merci beaucoup. Je suis content qu'on ait pu s'arranger finalement pour que je puisse le présenter et pas juste le déposer devant vous. J'espère que j'ai clarifié les points discutables que nous présentons. Merci, à vous tous.

Le Président (M. Boucher): Merci.

MRC Sainte-Thérèse-de-Blainville

J'appelle maintenant la MRC Sainte-Thérèse-de-Blainville représentée par M. Jean Blanchard, préfet.

M. Blanchard, si vous voulez vous identifier, identifier ceux qui sont avec vous et procéder à la lecture de votre mémoire. Si vous désirez le résumer pour permettre une période de temps supplémentaire pour les questions...

M. Blanchard (Jean): D'accord, M. le Président.

Mesdames et messieurs, je voudrais vous présenter tout d'abord ceux qui m'accompagnent. À l'extrême droite, M. Claude Dagenais, gérant de la ville de Sainte-Thérèse. À ma droite immédiate, Me Nolan Filiatreault, maire de la ville de Boisbriand et M. Pierre Robitaille, maire de la ville de Rosemère.

M. le Président, nous avons eu

l'occasion de déposer un premier mémoire, le 1er octobre, dont, je suppose, vous avez pris connaissance. Durant la période de questions tantôt, on y reviendra peut-être, mais vu que nous avons déposé seulement ce matin ce mémoire complémentaire, j'aimerais en faire la lecture avec vous tous.

Nous arrivons...

M. Clair: Juste une précision, M. Blanchard, si vous permettez.

M. Blanchard: Oui.

M. Clair: Étant donné que je n'ai pas eu l'occasion de prendre connaissance... Vous dites que c'est un mémoire complémentaire, donc il ne remplace celui qui avait été déposé...

M. Blanchard: Non pas nécessairement. Il ajoute des éléments nouveaux...

M. Clair: Il le complète, cela va...

M. Blanchard: ... ou des arguments nouveaux parce que ce premier mémoire avait été préparé, si vous voulez, à la toute dernière minute.

M. Clair: Je vous remercie.

M. Blanchard: Merci.

M. le Président, M. le ministre, mesdames et messieurs les membres de la commission, pour faire suite au mémoire que nous vous avons fait parvenir le 1er octobre 1982 concernant la proposition gouvernementale sur l'organisation et le financement du transport en commun dans la région de Montréal, nous désirons avec votre permission y annexer le document complémentaire ci-joint.

Vous remerciant d'avance de la bonne attention que vous y accorderez, nous vous prions d'agréer, mesdames et messieurs l'expression de nos meilleurs sentiments.

Le transport en commun: un choix régional. Comme le titre de la proposition gouvernementale le mentionne, le transport en commun doit être un choix régional, c'est-à-dire que s'il est implanté dans une région donnée, il doit l'être à partir du choix que la population concernée aura fait après en avoir analysé les avantages et les désavantages et en avoir étudié les coûts et les implications financières.

En ce qui concerne le territoire couvert par notre MRC, ce choix devrait être fait par les citoyens de chacune des municipalités qui la composent. Ceci implique donc que chaque municipalité devra consulter ses citoyens dans le sens d'une véritable consultation qui tiendra compte des opinions émises de part et d'autre, et non pas dans le sens d'une tournée d'information qui

renseignera les citoyens sur une décision déjà prise. Mais dans le cas présent, quel choix aura notre région puisque la proposition gouvernementale la force à faire partie d'un organisme régional de transport avec 30 autres partenaires? Dès que cet organisme sera formé, quel choix aura notre région avec une voix sur 31 dans les grandes décisions qu'il devra prendre comme l'achat d'équipements sophistiqués, la mise en place d'infrastructures dispendieuses, le prolongement du métro de Montréal? etc?

Non, notre région n'aura aucun choix. Elle devra subir les décisions prises par d'autres, mais elle devra quand même payer la note.

À notre avis, le regroupement des municipalités en organisme régional de transport, ou en conseils locaux de transport, devrait se faire à partir d'une volonté locale et non pas à partir d'une décision imposée par le gouvernement.

Enfin, nous sommes bien d'accord sur l'énoncé: "Le transport en commun, un choix régional", mais à la condition que l'on convienne tous que le mot "choix" veuille bien exprimer le sens de "liberté".

Le transport en commun versus l'aménagement du territoire. La loi 125 sur l'aménagement et l'urbanisme a confié à la MRC la responsabilité de l'élaboration du schéma d'aménagement de son territoire et, une fois qu'il est en vigueur, de voir à ce qu'il soit respecté par tous, y compris le gouvernement.

Mais avant que la MRC puisse procéder à l'élaboration de son schéma d'aménagement, le gouvernement doit lui faire connaître les grandes orientations de ses ministères et autres organismes sur le territoire concerné. Compte tenu de toutes les procédures et formalités fixées par la loi 125, il peut s'écouler une longue période de temps avant que ce schéma d'aménagement soit complété. La loi prévoit un délai de quatre ans.

Comment notre MRC peut-elle s'embarquer dans cette proposition gouvernementale quand l'élaboration de son schéma d'aménagement n'est même pas commencée, quand elle ne sait pas encore quels équipements ou infrastructures l'ORT décidera d'implanter sur son territoire, même si ce n'est pas son choix, quand elle ne sait pas si le réseau routier actuel est satisfaisant pour le genre de transport en commun que l'ORT décidera d'organiser sur son territoire, même si ce n'est pas son choix, quand elle ignore ce qu'il adviendra du grand projet de transport rapide Montréal-Mirabel qui devait traverser son territoire, projet qui a fait l'objet de nombreuses études fort coûteuses?

Si cette proposition gouvernementale est l'une des grandes orientations dont parle la loi 125, ne devrions-nous pas attendre de

connaître les autres orientations du gouvernement avant de prendre une décision qui peut affecter une grande partie de notre territoire?

Comme notre MRC doit commencer, avant le 12 décembre 1982, les procédures en vue de l'élaboration de son schéma d'aménagement, et comme elle ne connaîtra pas les orientations du gouvernement avant plusieurs mois, nous sommes d'avis que cette proposition gouvernementale est à tout le moins prématurée et nous suggérons un moratoire tant et aussi longtemps que la MRC et les municipalités qui la composent n'auront pas en main tous les éléments nécessaires à une prise de décision éclairée.

À cet effet, nous suggérons qu'une table de concertation municipale soit formée avec les autorités de Laval afin d'analyser les besoins de nos concitoyens et d'évaluer les coûts, étant bien entendu que les autorités municipales de notre MRC veulent bien prendre leurs responsabilités, mais ne veulent payer que pour les services rendus à leurs concitoyens et pas plus.

L'impact financier. Comme nous l'avons souligné dans notre rapport déposé le 1er octobre, la quote-part de la MRC Sainte-Thérèse-de-Blainville, qui devait être à l'origine de 34 000 \$, a été substantiellement augmentée à 726 000 \$.

Où allons-nous prendre les fonds nécessaires pour payer cette quote-part, résultat d'un choix régional que nous n'avons pas fait? Il est bien évident que nous n'aurons pas d'autre choix que d'augmenter la taxe foncière de nos contribuables, augmentation calculée à 8%.

N'est-ce pas contraire au grand principe établi par le gouvernement lors de la réforme de la fiscalité municipale lorsque tant le ministre des Finances que le ministre des Affaires municipales déclaraient qu'aucune responsabilité nouvelle ne serait dévolue aux municipalités sans qu'elle soit accompagnée d'un transfert équivalent de revenus?

À la page 25 du résumé de la proposition gouvernementale, il est mentionné que la participation financière du gouvernement atteint un niveau qui dépasse les bénéfices qu'en retirent l'ensemble des citoyens du Québec, en particulier ceux résidant à l'extérieur de la région de Montréal.

C'est possible, mais nous pouvons déjà déclarer que la participation financière des municipalités de la MRC Sainte-Thérèse-de-Blainville a déjà atteint, avant même de commencer, un niveau qui dépasse les bénéfices qu'en retireront l'ensemble de leurs citoyens.

De plus, à cette même page 25, il est écrit: La contribution des municipalités devrait donc être basée sur les services rendus sur leur territoire et sur les bénéfices

qu'en retirent leurs contribuables en termes de mobilité, de qualité de vie et de bon fonctionnement de l'activité économique. (16 heures)

Que ces choses sont bien dites et que les thèmes choisis sont beaux! Mais je voudrais que le gouvernement nous démontre bien clairement quels services additionnels seront rendus sur notre territoire et quels avantages additionnels retireront nos contribuables en termes de mobilité, de qualité de vie et de bon fonctionnement de l'activité économique pour justifier une surtaxe de 726 000 \$ la première année, surtaxe qui n'ira sûrement pas en diminuant les années suivantes. Nous n'avons qu'à examiner la progression de l'augmentation des dépenses de la CTCUM au cours des dix dernières années.

Le territoire de notre MRC est desservi par la Commission de transport de Laval et le corridor Laval-Sainte-Thérèse-Saint-Jérôme est rentable et même profitable. Les autorités l'ont établi et le document contenant la proposition gouvernementale déclare, à l'avant-dernier paragraphe de la toute dernière page, que le surplus du réseau suburbain de la CTL vient diminuer le déficit du réseau urbain (176 000 \$ en 1982).

Il y aurait peut-être lieu de réviser en conséquence les tarifs de nos usagers et de réévaluer les besoins de nos concitoyens en termes de transport en commun. Les autorités municipales de notre MRC sont disposées en tout temps à faire cette étude, à favoriser un plus grand usage du transport en commun, mais, avant de procéder à une réforme globale du transport en commun sur notre territoire, elles veulent connaître les coûts réels afin de consulter leurs contribuables puisque ce sont eux, finalement, qui paieront la note.

Incohérence des politiques gouvernementales. Le ministre de l'Habitation et de la Protection du consommateur du Québec a mis de l'avant un programme fort louable nommé Corvée-Habitation, dans le but de relancer la construction. Dans le cadre de ce programme, les municipalités de la MRC Sainte-Thérèse-de-Blainville ont adopté un règlement prévoyant des subventions aux propriétaires de maisons neuves. Ce faisant, les municipalités voulaient collaborer et coopérer avec le gouvernement dans son programme de relance.

Au cours d'une conférence que le ministre Guy Tardif donnait à Sainte-Thérèse le 1er octobre 1982, il vantait les mérites de son programme en citant des exemples d'entrepreneurs de Drummondville, de Sainte-Foy, de l'Outaouais, qui avaient déjà construit plusieurs dizaines de nouvelles maisons conformément à son programme. À la suite de sa conférence, j'ai déclaré au ministre que j'étais heureux des résultats

obtenus jusqu'ici, mais qu'il était significatif de constater que ces entrepreneurs construisaient dans des régions où il n'y a pas d'autoroutes à péage.

Qu'on veuille l'admettre ou non, le financement d'une partie des coûts du transport en commun par l'augmentation du péage sur les autoroutes est tout à fait inacceptable pour nous, car ce péage constitue une disparité régionale et une injustice sociale pour notre MRC et pour les Basses et Hautes-Laurentides.

La situation actuelle est la suivante. D'une part, le ministre de l'Habitation et de la Protection du consommateur encourage l'accès à la propriété modeste, le prix des maisons étant limité à 60 000 \$, et incite à construire dans des développements de faible densité à des endroits où les terrains sont moins dispendieux, généralement en dehors de Montréal, les nouveaux propriétaires se devant même de posséder une automobile, sinon deux.

D'autre part, le ministère des Transports adopte une politique d'encouragement à l'utilisation du transport en commun et incite les gens à s'établir sur l'île de Montréal. Pour ce faire, il taxe à l'extrême l'utilisation de la voiture par des péages autoroutiers spéciaux et, en plus, il propose aux propriétaires de maisons neuves de leur faire payer, par le biais d'une taxe foncière dont l'odieux reposera évidemment sur le dos des municipalités, une quote-part pour le réseau des transports en commun qu'ils n'ont pas et pour lequel ils n'auront jamais droit au chapitre.

Donc, dans les faits, le programme mis de l'avant par un ministère dans un but de relance économique se trouve pratiquement annulé par les politiques préconisées par un autre ministère du même gouvernement.

Le même phénomène se produit dans le cas du ministère de l'Industrie et du Commerce qui, le 1er octobre 1982, remettait une subvention substantielle à la Société de développement économique de Groulx, nouvellement formée, pour lui permettre de promouvoir le développement économique, commercial, industriel et touristique des municipalités formant la MRC Sainte-Thérèse-de-Blainville.

Comment pouvons-nous penser qu'une industrie, par exemple, déciderait de s'implanter chez nous avec des autoroutes dont le péage a déjà été doublé et qui sera triplé bientôt, ainsi qu'une taxe de transport en commun qui ne fera qu'augmenter d'une année à l'autre, alors que cette même industrie pourrait s'installer dans une autre région qui n'a ni péage autoroutier, ni taxe de transport.

Encore ici, tous les efforts qui seront déployés par notre société de développement économique, avec l'appui financier du ministère de l'Industrie, du Commerce et du

Tourisme seront annulés par les politiques du ministère des Transports. Il nous semble opportun ici de suggérer bien respectueusement qu'une meilleure cohérence puisse exister entre les politiques mises de l'avant par les différents ministères du gouvernement.

Vivre à Montréal ou en banlieue. La proposition gouvernementale expose clairement qu'il faut inciter les gens à s'installer à l'intérieur des limites actuelles du territoire urbanisé et favoriser l'amélioration de la qualité de vie sur l'île de Montréal. Il est bien évident que nous ne pouvons nous opposer à ce que le territoire urbanisé de l'île de Montréal soit peuplé et que la qualité de vie soit améliorée, mais pour en arriver là faut-il étouffer les villes de banlieue par des mesures coercitives dont certaines sont déjà appliquées et d'autres préconisées dans la proposition gouvernementale? Si cela se produit, nous courons le risque de nous retrouver dans quelques années avec des municipalités presque vides, sinon des bidonvilles, en périphérie d'une seule grande agglomération dotée de superservices où logeront les gens en moyens et les biens-nantis.

En effet, les gens riches et en moyens seront capables d'habiter la grande ville bien organisée, alors que les gens moins riches qui ont fui la métropole parce qu'ils n'avaient pas les moyens de payer les services que la grande ville leur imposait à cause d'idées dispendieuses ou de politiques de grandeur vont demeurer sur place dans les petites villes de banlieue, mais ils n'auront plus l'aide de leurs concitoyens plus riches pour maintenir dans leur propre municipalité les services essentiels.

En résumé, il pourrait arriver que nous de la banlieue conserverons les HLM et la grande ville va récupérer les autres. Devons-nous souscrire à une politique qui forcément va favoriser un tel clivage de notre société et va rompre l'équilibre actuel des composantes sociales de nos petites municipalités? Notre réponse est non, d'autant plus que, si nos villes de banlieue étaient étouffées de façon à tout concentrer sur l'île de Montréal, nous devrions, dans un avenir pas tellement éloigné, chercher des solutions de déconcentration qui ne pourront se réaliser qu'à des coûts tout à fait faramineux.

En conclusion, pour toutes les raisons mentionnées dans le présent mémoire comme dans celui déposé le 1er octobre et:

Considérant la très grande importance du dossier et sa profonde complexité, et que le délai accordé pour réagir et prendre des décisions valables est totalement insuffisant pour les municipalités impliquées qui n'ont pas les services de recherche et d'étude des grandes villes et du gouvernement lui-même, et de plus n'ont pas accès facilement aux

données actuelles des commissions de transport existantes;

Considérant que les données fournies lors des réunions d'information sur le sujet ne sont pas du tout en concordance avec celles énoncées par le ministère des Transports, incohérences et ambiguïtés soulignées dans le premier mémoire déposé par la MRC Sainte-Thérèse-de-Blainville;

Considérant qu'un des principaux objectifs de la proposition gouvernementale est de créer un organisme supramunicipal, l'Office régional de transport, au sein duquel notre MRC n'aura qu'une insignifiante représentation auprès de partenaires trop puissants et beaucoup plus intéressés de partager avec elle leurs obligations financières;

Considérant que la MRC Sainte-Thérèse-de-Blainville et les municipalités qui la composent n'ont pas l'intention de jouer le rôle d'observateurs impuissants face à un tel organisme et n'ont pas non plus l'intention de jouer le rôle odieux de percepteurs de fonds pour le développement du transport en commun dans des municipalités beaucoup plus riches qui ont parfois tendance à se doter de services "chromés" au soutien de leur prestige;

Considérant enfin que la proposition gouvernementale soulève de très nombreuses interrogations, à preuve le grand nombre de mémoires déposés s'opposant au projet ou tout au moins soulignant des inquiétudes sérieuses;

En conséquence, au nom de la MRC Sainte-Thérèse-de-Blainville et des municipalités qui la composent, que j'ai l'honneur de représenter ici, je formule madame et messieurs, et avec beaucoup d'insistance, une demande en sept points qui se résume comme suit:

Premièrement, que le gouvernement impose un moratoire sur l'implantation d'une autre superstructure dont nous ignorons les coûts et les retombées; deuxièmement, que le gouvernement démontre d'abord que le système proposé répond à un véritable besoin de transport en commun dans notre région à un coût raisonnable; troisièmement, que le gouvernement cesse de s'acharner sur la région défavorisée des Basses-Laurentides et plus particulièrement sur les automobilistes en leur imposant des contraintes économiques qu'il n'a pas osé imposer aux autres citoyens du Québec; quatrièmement, que le gouvernement consulte vraiment et sérieusement les citoyens par l'intermédiaire des municipalités et qu'il laisse à celles-ci le soin d'établir les services de transport en commun qu'elles désirent aux coûts que les citoyens sont prêts à payer; cinquièmement, que le gouvernement respecte l'esprit de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et fasse part aux municipalités régionales de comté des grandes orientations de ses

différents ministères et organismes afin que les MRC puissent remplir le rôle préconisé par le législateur et donner à leurs concitoyens les services collectifs qu'ils désirent, y compris le transport en commun.

Sixièmement, que le gouvernement arrête de vouloir nous imposer à tout prix ce dont nous ne voulons pas et qu'il nous donne tout simplement ce que nous demandons.

Septièmement, que le gouvernement respecte les engagements qu'il a pris lors de la réforme de la fiscalité municipale, à savoir qu'aucune responsabilité nouvelle ne sera dévolue aux municipalités sans qu'elle soit accompagnée d'un transfert équivalent de revenus.

Le tout respectueusement soumis.

M. Clair: Merci.

Le Président (M. Boucher): Merci, M. Blanchard.

M. le ministre.

M. Clair: M. le Président, malgré le fond de la position de la MRC Sainte-Thérèse-de-Blainville, j'aimerais dire qu'il y a quand même un élément qui me réjouit, comme ministre des Transports. C'est le fait que la position vienne de la MRC, donc d'un regroupement de municipalités conscientes des besoins de transport dans l'ensemble d'une dimension sous-régionale ou intermunicipale ou locale - appelons-là comme on voudra - mais dans un ensemble de municipalités. Ne serait-ce que cela, d'amener une prise de conscience au niveau sous-régional des besoins en transport et de la nécessité d'une concertation entre des municipalités, je pense que, déjà, on aurait franchi un pas énorme, comme le soulignait M. Fontaine, représentant le Comité intermunicipal des Moulins. Déjà, en soi, il y a un pas très important de franchi. Je comprends, la position est claire, on ne peut plus limpide, de la part de la MRC Sainte-Thérèse-de-Blainville.

Deux commentaires avant de poser une question. Premièrement, en ce qui concerne les écarts de 34 000 \$ à 726 000 \$, j'ai eu l'occasion d'expliquer qu'en fait le COTREM s'était basé sur des documents qui avaient été fournis par la Commission de transport de Laval. Juste pour le souligner aussi à mon collègue de Laporte - ce n'est nullement pour blâmer la CTL, compte tenu qu'il n'y avait pas de comptabilité et qu'il n'y a toujours pas de comptabilité séparée entre le réseau hors territoire et le réseau CTL - les premiers chiffres que la CTL avaient fournis étaient ceux-là. Dès que l'on s'est aperçu qu'il y avait lieu de corriger, on ne l'a pas fait en cachette. Les groupes ont été informés de la correction à apporter, ce qui démontre que lorsque les chiffres sont inexacts, on ne vise pas à se conter des

peurs et à en conter à d'autres.

En ce qui concerne la réforme de la fiscalité municipale, aucune responsabilité nouvelle ne sera dévolue aux municipalités sans qu'elle ne soit accompagnée d'un transfert équivalent de revenus. Là-dessus, je voudrais simplement signifier que vous avez tout à fait raison de le souligner, M. Blanchard, c'est tout à fait exact. La réforme de la fiscalité municipale reconnaissait également que le transport en commun était d'abord et avant tout une responsabilité locale. L'esprit de la réforme dans ce sens, la suite de la réforme de la fiscalité municipale, c'est de concrétiser le contrôle effectif des élus municipaux à leur commission de transport, mais également dans les cas rares mais dont vous avez la chance de faire partie, à savoir les municipalités qui reçoivent un service, mais qui n'ont pas encore été impliquées financièrement, de notre point de vue, il ne s'agit pas d'une responsabilité nouvelle et générale. Je comprends que dans vos municipalités, cela peut se traduire comme une responsabilité nouvelle, c'est évident. Jusqu'à maintenant, c'est la CTL. Il y a toute la discussion, à savoir si la CTL fait des profits ou des déficits. La Commission de transport de Laval, à la demande de l'administration de la ville de Laval, est en train d'aligner ses chiffres. C'est légitime, le conseil municipal de Laval veut en avoir le cœur net sur cette question.

En ce qui concerne l'organisme régional de transport, je dirai aux gens de la MRC de Sainte-Thérèse-de-Blainville que l'objectif du gouvernement - je me répète - sur la taxe foncière ne sera jamais, tant que nous constituerons le gouvernement - dans 50 ans, je ne sais pas ce qu'il en sera - dans la proposition du gouvernement...

Une voix: Dans deux ou trois ans...

M. Clair: Cela a été sérieusement examiné et carrément rejeté par le gouvernement, la possibilité de donner à la Communauté urbaine de Montréal ou à qui que ce soit le pouvoir d'envoyer des quotes-parts sur la taxe foncière pour la mise en place d'équipements, pour l'achat d'équipements sophistiqués, la mise en place d'infrastructures dispendieuses, l'extension du métro, etc. Il est exact qu'on propose la création de trois nouvelles sources de financement pour le transport en commun, mais la taxation foncière n'est en aucune façon concernée puisqu'on vise justement à ce que la taxation foncière soit réservée aux décisions prises par la municipalité pour respecter le principe que vous énoncez dans votre cinquième conclusion: donner aux citoyens les services collectifs qu'ils désirent, y compris le transport en commun à même leurs sources autonomes de financement.

(16 h 15)

Je comprends donc la problématique pour l'organisme régional de transport et votre opposition. J'essaie simplement de vous rassurer sur ce point, étant conscient cependant que vous ne pouvez pas accepter facilement et que même vous n'acceptez pas du tout les trois nouvelles sources de financement, notamment celles des péages. Mais, au moins en ce qui concerne la création d'un organisme régional de transport capable d'envoyer des quotes-parts sur la taxe foncière, je vous dis, au nom du gouvernement, que la réponse est non. On a refusé cette hypothèse et j'ai eu l'occasion de dire au président de la Communauté urbaine de Montréal qu'il en était nullement question.

Concernant l'organisme régional de transport, je comprends votre position, mais je pense que les conséquences de la mise sur pied d'un organisme régional de transport seraient beaucoup moins importantes que vous pouvez le percevoir pour vos municipalités. Là où il y a un problème dans votre région, comme dans toute la périphérie en dehors de la CTRSM, de la CTL et de la CTCUM, c'est que, jusqu'à maintenant, sur la rive sud et pour le réseau Métropolitain provincial, les municipalités reçoivent des quotes-parts pour un service qu'elles n'ont jamais demandé. Dans votre région, la situation est encore différente, là, c'est la CTL qui opère, qui définit le service, qui gère le service de transport en commun chez vous. Vous dites, dès le départ: Un choix régional, il le sera à partir du choix que la population concernée aura fait après en avoir analysé les avantages et les désavantages et en avoir étudié les coûts et les implications financières. L'objectif qu'on poursuit pour votre région, c'est justement cela. C'est d'éviter justement que qui que ce soit vous impose un niveau du service, une tarification et des déficits que vous n'auriez pas choisis. Alors, compte tenu du fait qu'actuellement, il y a une étude en cours à Laval, si l'étude révèle qu'effectivement c'est rentable, on en conviendra, vous allez probablement vous arranger avec les décisions de Laval et faire des représentations, etc. Quand il n'y a pas de déficit au bout, vous avez probablement la même attitude que moi, tant mieux si cela va, ne changeons rien. Mais le problème est que s'il advient que le réseau extérieur de la CTL est déficitaire, moi, je ne voudrais pas me retrouver dans une situation où on aurait à vous imposer quelque chose. C'est pourquoi, pour respecter la Loi sur l'aménagement du territoire et non pas la transgresser, pour donner le pouvoir réclamé à un regroupement de municipalités sur la base des MRC ou sur la base des corridors de transport, justement après avoir analysé les avantages, les désavantages, les coûts et les implications financières, pour vous donner

la possibilité juridique de transiger avec un transporteur public ou privé, bien sûr, en en acceptant les conséquences, cela me semble aller exactement dans le sens de ce que vous souhaitez et que le gouvernement respecte l'esprit de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, fasse part aux municipalités régionales de comté des grandes orientations de ces différents ministères et organismes, afin que les MRC puissent remplir le rôle préconisé par le législateur et donner à leurs citoyens les services collectifs qu'ils désirent, y compris le transport en commun.

Ce qu'on propose pour votre territoire, ce n'est pas des infrastructures, ce n'est pas un service d'autobus. Comme municipalité régionale de comté ou conseil local intermunicipal de transport, on vous donne cette possibilité de choisir, de savoir ce qui répond le mieux aux besoins de vos citoyens en termes de service, en termes de contrôle du service qui est offert dans votre territoire.

J'ai l'impression qu'en mettant à part, encore une fois, la question de l'organisme régional de transport, de façon plus régionale ou plus locale chez vous, la grande question qui se pose est celle-là. Je le disais ce matin, heureusement, chez vous, on a du temps, alors que, sur la rive sud de Montréal et dans d'autres municipalités, on n'en a pas. On sait que les déficits sont là et les usagers ne veulent pas prendre des augmentations trop fortes; les municipalités du Conseil des maires de la rive sud refusent de payer pour le déficit hors territoire, les municipalités qui s'étaient vu imposer des quotes-parts refusent de les assumer. On veut éviter que cela se produise dans votre territoire.

Je termine ma question en disant: Votre proposition, à la page 5: "Nous suggérons qu'une table de concertation municipale soit formée avec les autorités de la ville de Laval afin d'analyser les besoins de nos concitoyens et d'en évaluer les coûts, étant bien entendu que les autorités municipales de notre MRC veulent bien prendre leurs responsabilités, mais elles ne veulent payer que les services rendus à leurs concitoyens et pas plus".

Moi, je vous le dis, M. le préfet, j'achète cela à 100%. On n'a jamais pensé que la proposition, d'abord, formait un tout indissociable. On a voulu présenter une vue d'ensemble. On n'a jamais pensé non plus qu'elle pourrait, le 1er janvier au matin, être mise en place telle qu'elle est annoncée dans le livre blanc, sous les applaudissements de l'agglomération de Montréal en général. On était conscient qu'il y avait des difficultés, qu'on avait besoin d'avancer sur certains points dans le but d'en venir, justement, à ce que votre MRC dit: si cela correspond à vos besoins. Je dois dire que je ne me souviens pas assez des corridors de transport

dans votre territoire pour vous dire si la MRC est le bon découpage, mais celui que vous choisissez... Puisque vous êtes prêts à discuter avec la ville de Laval, avant même d'être légalement formés en conseil local de transport, je vous invite, et j'accepterais volontiers qu'immédiatement vous vous mettiez à discuter avec Laval. Les gens de COTREM seront disponibles pour vous aider dans la préparation de décisions qui seront les vôtres justement.

Est-ce que vous accepteriez de traduire cette suggestion dans la réalité et le plus rapidement possible de vous mettre avec Laval, d'accepter que les gens du COTREM représentant le ministère des Transports puissent y participer et de mettre cela en marche le plus rapidement possible afin d'éviter qu'un bon jour on se réveille simplement avec la ville de Laval qui dise: Moi, je n'offre plus de services, parce qu'ils sont déficitaires, ou je vous envoie des quotes-parts, ou j'augmente considérablement les tarifs, ou je diminue le service? Dans votre premier mémoire il y a une affirmation que je trouvais présomptueuse. On disait, à la page 8: "Sans inviter la CTL à retirer son service actuel, si elle le désire, nous présumons que le remplacement du service qu'elle donne serait rapidement effectué." Je m'étais mis une petite note: Par qui, à ce moment-là?

Alors, afin d'éviter que cela se passe, accepteriez-vous de mettre en marche le comité en question et que des gens du COTREM puissent vous fournir toute la documentation disponible, soumise à la critique, à l'analyse, il n'y a pas de cachette là-dessus, pour en venir le plus rapidement possible à l'objectif que vous souhaitez, à savoir donner à vos citoyens les services collectifs qu'ils désirent, y compris le transport en commun, après analyse des coûts et des implications financières?

Le Président (M. Boucher): M. Blanchard.

M. Blanchard: Oui, M. le ministre, je suis bien d'accord avec vous sur cette prise de position en ce sens que la MRC devrait d'ailleurs, on l'a mentionné dans notre mémoire - s'asseoir avec les autorités de la ville de Laval ou de la CTL. D'ailleurs, effectivement, j'ai déjà, avec d'autres collègues, rencontré le maire de Laval au mois d'août à tout le moins et nous avons déjà mentionné cette hypothèse en ce qui concerne le transport en commun dans notre région.

Si vous me permettez de reprendre les différents points que vous avez mentionnés dans vos commentaires... Ce que vous avez dit est peut-être vrai, soit que la CTL ou les autres commissions ne tiennent pas de comptabilité séparée...

M. Clair: Seule la CTL n'en tient pas.

M. Blanchard: Du moins en ce qui nous concerne, la CTL ne tient pas de comptabilité spéciale et détaillée pour le réseau suburbain. Sauf que, d'après les déclarations que nous avons entendues de Laval, d'après un rapport qu'on peut dire secret et qui date de 1979 et également dans votre proposition gouvernementale, à la toute dernière page, le réseau suburbain est profitable. Non seulement il n'est pas déficitaire, mais il est profitable. Alors, notre corridor, Laval-Sainte-Thérèse-Saint-Jérôme, est profitable et actuellement, aux citoyens, aux contribuables de notre région, cela ne coûte rien en termes de taxes municipales. Évidemment, vous pouvez toujours argumenter en disant que si le gouvernement paie une proportion quelconque du déficit de la CTL ou du transport en commun en général, ce sont les citoyens qui paient, c'est vrai. Par contre, si les municipalités, en vertu de la proposition qui est mise sur la table, doivent trouver 726 000 \$ en ce qui concerne le train inversé, où ces municipalités devront-elles trouver l'argent? Poser la question, c'est trouver la réponse. Les municipalités n'ont qu'un moyen d'aller chercher de l'argent, c'est par le biais de la taxe foncière. Et qui, je le répète, je l'ai mentionné dans le mémoire, en aura l'odieux? Les municipalités. Il est bien entendu que les municipalités de la MRC veulent prendre leurs responsabilités. Nous en avons discuté ensemble, nous en avons même parlé avec les autorités de la ville de Saint-Eustache qui est la municipalité voisine. Il y a une table de concertation qui devrait s'installer dans notre région mais la décision qui sera prise, ce sera une décision locale, qui ne viendra pas d'en haut. Ce sont les municipalités qui la prendront, mais après avoir consulté leurs citoyens et surtout leur avoir dit: Cela va vous coûter tant, êtes-vous prêts à payer?

Vous me dites et le gouvernement, selon la proposition, ne veut pas forcer l'organisme régional de transport à taxer. C'est bien normal. Quitte à se répéter, cet organisme n'a pas, selon la proposition, de pouvoir de taxation, mais les municipalités qui vont en faire partie l'auront, ce pouvoir de taxation, et devront l'utiliser.

En ce qui concerne le service de la CTL sur notre territoire, comme mentionné dans le rapport, il est bien évident que ce service peut être amélioré. Indépendamment du profit que la CTL fait actuellement, d'après les chiffres qui nous ont été fournis, ce service pourrait sûrement être amélioré et peut-être que d'autres lignes pourraient être ouvertes à l'intérieur de notre territoire. Mais, encore là, c'est une décision qui devrait être prise par la population et par les autorités locales. Effectivement, nous

avons déjà, en ce qui concerne la ville de Sainte-Thérèse, à tout le moins, fait des modifications au tracé de la CTL dans notre territoire. Ces modifications ont été faites, ont été acceptées de part et d'autre après discussions avec la CTL et après avoir analysé les coûts possibles qu'une telle modification pouvait apporter ou impliquer. Une fois que cette étude a été faite, les deux parties ont décidé de la modification à apporter et elle a été apportée à la satisfaction de tout le monde. C'est dans cet esprit que je dis que les municipalités de notre MRC veulent discuter de ce transport en commun dans notre région, mais est-ce que nous sommes obligés de faire partie de cette grande superstructure qu'est l'ORT et puis de payer finalement les montants qui nous ont été mentionnés? Lorsque nous avons appris que c'était 34 000 \$ selon les tableaux et la documentation fournie par les officiers de votre ministère, on s'est dit que pour 34 000 \$ répartis entre six des sept municipalités de notre MRC, il n'y avait pas de quoi fouetter un chat. On verra bien si cela peut améliorer le système de transport en commun dans notre région. Mais lorsque, deux jours avant la date limite pour le dépôt des mémoires, très exactement le 29 septembre dans l'après-midi, grâce à la perspicacité de nos gérants municipaux qui ont communiqué avec le COTREM, nous avons appris que de 34 000 \$ le montant s'était élevé à 726 000 \$, vous comprenez facilement, M. le ministre, la réaction que nous pouvons avoir vis-à-vis d'une organisation semblable.

(16 h 30)

M. Clair: Étant donné que mon collègue, le député de Groulx, avait également des questions, je ne voudrais pas prendre trop de temps. Simplement pour encore une fois excuser les gens, - vous comprenez que je les ai pas préparés moi-même personnellement ces chiffres - qui fonctionnaient avec des chiffres d'une première série de tableaux. Je comprends que cela peut inquiéter des gens que quelques jours à peine avant de prendre une position, ils voient modifier ainsi les chiffres; mais je pense qu'on a simplement voulu en ce qui concerne les fonctionnaires être honnête et reconnaître qu'il y avait place à correction, de façon importante, avec les réserves que j'ai faites plus tôt.

Je vous remercie.

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

M. Bourbeau: M. le Président, le ministre ne finit pas de se morfondre en excuses au sujet...

M. Clair: Et vous, vous vous comportez comme un arrogant.

M. Bourbeau: ... des chiffres que nous fournit le ministère des Transports et le COTREM. Je pense qu'on doit dire que le ministre est honnête en donnant les vrais chiffres. Je dirais que non seulement il ne serait pas honnête de donner les mauvais chiffres, mais cela ne serait même pas intelligent de sa part de tenter de donner des chiffres qui n'auraient pas de relation avec la réalité. En vérité, est-ce que vraiment on peut, comme cela, arrêter et dire: "Nous nous excusons, nous avons donné des mauvais chiffres." On pourrait donner des excuses et des raisons. Mais quand on parle d'un problème aussi important que celui qui nous confronte présentement, les coûts du transport en commun dans la région de Montréal, quant à nous, on reste très perplexe devant le professionnalisme des gens - j'inclus dans cela, le ministère des Transports - qui se permettent de lancer dans le décor des chiffres semblables. Si c'étaient des amateurs, on pourrait donner des excuses et des raisons, comme tente de faire le ministre continuellement; mais on tient pour acquis nous, de ce côté-ci, que les gens qui avancent des chiffres sur la table sont des professionnels, des gens qui connaissent un peu ce que c'est. Dans le cas présent, vous nous dites que le 5 août 1982, ce n'est pas avant le déluge, aussi récemment que le 5 août 1982, le COTREM émettait un document qui vous disait: "Les gens de la MRC Sainte-Thérèse, cela va vous coûter 34 000 \$." On suscitait des espoirs chez vous et on avait une proposition de réforme.

Le 29 septembre, grâce à la perspicacité, comme vous le dites, de vos propres agents fonctionnaires municipaux qui ont communiqué avec le ministère des Transports, on vous dit: "Nous n'avions pas des bons chiffres, nous nous sommes trompés, ce n'est pas 34 000 \$, c'est 726 000 \$ que cela va vous coûter". Légère différence, on parle d'une somme qui est 21 fois plus importante que la première. J'ai tenté de faire des pourcentages tout à l'heure. J'ai apporté ma règle à calculer parce que les chiffres sont tellement importants et cela me donne un pourcentage d'erreur de 2035%. On ne parle pas de 10%, 20% ou 30% comme l'a fait le ministre des Finances, dans son déficit annuel du budget du Québec, mais on parle de 2035% d'erreurs.

M. Clair: Vous nous impressionnez.

M. Bourbeau: Nous, de ce côté de la table on se dit: si les fonctionnaires du gouvernement se trompent de 2035% quand ils donnent des chiffres à la MRC Sainte-Thérèse, quelle foi doit-on apporter aux chiffres qui nous sont donnés? Ils nous disent qu'on a une bonne raison ou une bonne excuse comme dirait le ministre, c'est que

les chiffres de Laval n'étaient pas de très bons chiffres. Le ministre vient juste de nous dire tout à l'heure qu'on était encore à fouiller dans les dossiers. Il nous a dit qu'à l'heure où on se parle, la ville de Laval n'a pas encore les chiffres. Il vient de nous dire il y a cinq minutes, vous pourrez regarder dans le journal des Débats, qu'au moment où on se parle, on ne les a pas encore les chiffres, que la ville de Laval est en train de ressortir tous les chiffres pour voir quel est le coût réel du transport en commun à Laval et quel est le coût réel dans le budget de la CTL pour la partie qui est en dehors de Laval. Donc, de l'aveu même du ministre, on ne les a pas les coûts aujourd'hui. Pourtant on vous a donné un chiffre de 726 000 \$. Si j'étais maire de Sainte-Thérèse ou préfet de la MRC Sainte-Thérèse je prendrais encore ces chiffres avec un grain de sel. Car si, il y a un mois et demi, on admet qu'on n'avait pas les bons chiffres, qu'est-ce qui nous dit qu'aujourd'hui on a les bons chiffres? Je ne pense pas qu'on ait plus de raisons d'avoir les bons chiffres aujourd'hui qu'il y a un mois et demi; car le ministre admet qu'on est encore en train de fouiller dans les chiffres et qu'on ne les a pas encore aujourd'hui. Maintenant, vous parlez d'incohérence entre les divers ministères du gouvernement, vous nous faites état d'un ministère qui vous dit: On va investir des fonds dans la construction domiciliaire chez-vous pour encourager la construction, un autre ministère également qui favorise le développement chez vous, puis le ministère des Transports qui, lui, tente de vous étouffer avec ses taxes sur les autoroutes, etc. Je me permettrai de vous donner une réponse à ce sujet. C'est que le ministre des Finances a des raisons que la raison ne connaît pas. Je crois que c'est cela la vraie raison. Quand on est vraiment pris à la gorge, on laisse de côté tous les beaux principes et on va chercher l'argent où on peut le trouver.

Autre point sur lequel je voudrais revenir, M. Blanchard. Vous dites dans votre mémoire que, selon les chiffres qui avaient été soumis en 1979, ou selon certains rapports confidentiels qui émanaient de la CTL, on aurait fait un profit à la CTL avec le corridor Saint-Jérôme-Sainte-Thérèse, etc. Là, je vous dirais de vous méfier encore de ces chiffres, parce que, suivant mon expérience personnelle dans ce milieu - j'ai participé assez activement à l'administration d'une commission de transport - il n'y a pas de profit à faire avec le transport public. Je doute sérieusement que la CTL fasse un profit avec une ligne hors territoire.

Maintenant, nous sommes en train de faire une étude à la CTL et ce sont les élus municipaux qui font l'étude, donc j'aurai peut-être plus confiance quand les chiffres seront éventuellement connus. Je pense que

le corridor Saint-Jérôme-Sainte-Thérèse est un peu semblable au corridor sur la rive sud de Saint-Hyacinthe-Saint-Hilaire-Saint-Bruno. On a à peu près la même distance et, en matière de densité de population, elle est au moins aussi importante. Je puis vous assurer qu'il n'y a pas de profits sur cette ligne faits par la Commission de transport de la rive sud ou sa filiale, Métropolitain Sud. Quant à moi, comme je le disais tout à l'heure, je douterais qu'il y ait des profits de faits sur la ligne de Saint-Jérôme, surtout maintenant. En 1979, j'en doute; maintenant, j'en doute encore davantage parce que les coûts n'ont pas diminué.

Je voudrais revenir sur la question du péage. Dans votre mémoire, vous parlez de péage et vous faites état des effets dévastateurs - un péage sur les autoroutes 15 et 13 - pour votre région et son économie. Pourrais-je vous demander quelle serait la solution non seulement pour Laval mais pour l'ensemble des banlieues de Montréal en ce qui concerne ce problème?

M. Blanchard: Vous parlez du problème de péage sur les autoroutes? En fait, on sait pertinemment que le ministère des Transports, le gouvernement en général, a besoin d'argent. On ne le nie absolument en rien. Sauf que nous considérons tout à fait injuste pour notre région l'augmentation de ces péages quand on constate qu'ici et là dans la province il y a de très belles autoroutes où c'est tout à fait gratuit. Encore hier, en partant de Sainte-Thérèse avec mes collègues, sur la courte distance de Sainte-Thérèse à Montréal, nous avons dû payer deux fois et, de Montréal à Québec, nous n'avons absolument rien payé. Si nous faisons ce trajet souvent ou à tous les jours de Montréal à Québec, nous ne nous plaindrions pas. Mais, comme nous devons travailler et utiliser les autoroutes - l'autoroute 15 en particulier dans notre région - nous considérons injuste le fait que nous soyons obligés de payer alors qu'à même nos propres impôts nous payons la construction et l'entretien des autres autoroutes de la province de Québec.

Si les revenus provenant du péage des autoroutes doivent servir, j'imagine, à payer l'entretien et la réparation qui reviennent d'une année à l'autre, il y aurait peut-être lieu de se demander qui devrait payer non seulement pour l'autoroute 15 ou l'autoroute 13, mais pour toutes les routes du Québec. Ce ne sont pas seulement les automobilistes de la région des Basses-Laurentides qui devraient payer. Il y a d'autres routes et d'autres automobilistes au Québec qui pourraient contribuer de la même façon.

M. Bourbeau: Un point sur lequel je voudrais revenir, c'est la question de la contribution des municipalités par voie de la

taxe foncière. Le ministre des Transports s'acharne à nous dire qu'on n'a pas retenu la solution qui ferait en sorte que l'ORT envoie un compte de taxes aux municipalités. On a la parole du ministre là-dessus et on peut, je pense bien, se fier à sa parole. Jusqu'à preuve du contraire, il semble un homme de parole. Cela ne veut pas dire que les municipalités n'auront pas à envoyer un compte de taxes foncières pour le déficit du transport en commun, enfin, cela ne veut pas dire que les citoyens, les contribuables ne recevront pas un compte de taxes foncières pour le transport en commun. Le compte ne viendra pas de l'ORT, mais, que je sache, il va provenir des municipalités; il va continuer à provenir des municipalités. Dans un cas comme le vôtre - actuellement, vous n'envoyez pas de compte de taxes pour le transport à vos citoyens - les contribuables vont commencer à recevoir un compte de taxes foncières pour le déficit du transport en commun.

Dans le cas des autres municipalités de Laval, de la rive sud et de Montréal qui, déjà, paient pour le transport en commun, les contribuables vont continuer à recevoir des comptes de taxes pour le transport en commun. Ce qui est un peu alarmant, c'est ceci: Est-ce que ce compte de taxes va aller en diminuant ou en augmentant? Le ministre semble nous dire que cela n'ira pas en augmentant, du moins pas...

M. Clair: Erreur, M. le Président! Erreur, M. le Président!

M. Bourbeau: ... selon une progression importante. D'après les chiffres qu'on regarde dans ce document-ci, il ne semble pas que les coûts du transport en commun augmenteront avec la nouvelle formule par rapport à l'ancienne; je pense bien que c'est ce qu'on peut dire. Il y a même une économie, semble-t-il, de 14 000 000 \$ sur une période de trois ans.

Ce qu'il faut dire, en tout cas, ce que nous pensons, c'est que - je ne reviendrai pas sur toute la démonstration - les projections sont nettement inférieures à la réalité, enfin, à l'expérience vécue. Donc, selon nous, il va y avoir une augmentation sensible des coûts totaux du transport en commun dans la région de Montréal d'ici à trois ans. Une chose est certaine, c'est que le gouvernement, quant à lui, plafonne sa contribution; c'est l'un des objectifs de la réforme et c'est bien admis. On veut aussi dégrever les contribuables de l'île de Montréal qui, semble-t-il, paient plus que les autres. En voilà deux qui s'esquivent.

Qui reste-t-il? Il reste les municipalités et il reste ce qu'on appelle le fonds régional, cette espèce de fonds qui n'a de régional que le nom et qui est en fait une autre poche du gouvernement, à l'exception de

7 000 000 \$ sur le stationnement au centre-ville. Alors, le fonds régional va en absorber une partie, mais cette partie est définie dans le projet de réforme, c'est 10% du coût du métro et un pourcentage des frais du déficit d'exploitation des réseaux régionaux. Mais le reste... Quand le régional aura pris sa part, que le gouvernement aura plafonné sa part propre et que les villes de la CUM auront diminué leur contribution ou plafonné aussi, qui va ramasser le bilan de la facture? Ce sont évidemment les municipalités. Ce ne peut être personne d'autre, à moins qu'on ne sorte quelque part un cinquième partenaire qui n'est pas connu; ce sont certainement les municipalités parce qu'elles écotent du résidu dans la formule actuelle.

On dit: Le gouvernement plafonne sa part à celle des municipalités, mais l'inverse n'est pas vrai, on ne dit pas que les municipalités vont voir leur part plafonnée à celle du gouvernement. Au contraire, si le gouvernement plafonne la sienne, c'est bien sûr que les municipalités ne verront pas la leur plafonnée.

M. Clair: M. le Président.

M. Bourbeau: Donc, dans un contexte...

M. Clair: M. le Président, juste un point d'information.

M. Bourbeau: M. le Président, bien, écoutez...

M. Clair: Non, mais juste un point d'information...

M. Bourbeau: ... M. le ministre, si vous voulez bien, à moins que vous n'ayez un point de règlement, j'aimerais bien continuer dans...

M. Clair: C'est juste un point d'information; cela va être très bref. C'est simplement pour dire qu'on plafonne à la quote-part des municipalités, c'est donc dire que c'est piastre pour piastre de sorte que les deux évolueraient de façon semblable.

M. Bourbeau: Le gouvernement plafonne sa propre part. Alors supposons qu'actuellement le gouvernement paie dans une commission de transport 40% et les municipalités 30%, dans le même contexte, l'an prochain, ce serait: 35%-35%, supposons. Mais si la part des municipalités... Si, une fois que le gouvernement a plafonné, il y a des dépenses additionnelles, selon nous, en tout cas, selon la formule actuelle, c'est simple, le gouvernement dit: Ma part, elle est de tant: 40% des revenus autonomes plus les subventions, etc. Notre maximum, quant à nous, disons, est de 8 000 000 \$ dans une commission de transport donnée. La part du

gouvernement est axée sur les revenus des commissions de transport. Donc, l'apport maximal du gouvernement sera, disons, pour donner un cas type, de 8 000 000 \$. Après cela, les usagers, eux, paient selon les tarifs, c'est connu.

Supposons que le coût total fait en sorte qu'après la part de la région il reste 10 000 000 \$, le gouvernement ne dit pas que les municipalités vont plafonner leur part au montant du gouvernement. La proposition dit que le gouvernement paie tant, mais plafonné au coût des municipalités. Donc, si dans un cas donné il arrive - et cela arrivera sûrement - que les dépenses sont beaucoup plus importantes - on le sait - que ce qui est proposé - la résultante, c'est que ce sont les municipalités qui vont écoper. Le ministre a beau s'en défendre, il ne peut pas revenir là-dessus. La part du gouvernement est plafonnée et n'augmentera pas en fonction des déficits, c'est en fonction des revenus. Quand on aura déterminé le montant que le gouvernement paie, c'est bien malheureux mais, si le résidu est plus important, les municipalités vont payer l'excédent quel qu'il soit. Alors, si le gouvernement s'est trompé dans ses calculs - et nous on dit qu'il s'est trompé - cela veut dire que ce sont les municipalités qui vont écoper. Actuellement, on vous dit que votre part est de 726 000 \$ selon les chiffres révisés du COTREM. Cela est jusqu'à ce que les gens de la ville de Laval aient terminé l'étude des dossiers; on dira peut-être dans un mois ou deux que ce sera 1 000 000 \$, mais actuellement on vous dit 726 000 \$. Supposons que le gouvernement se soit trompé, M. Blanchard, dans ses estimations et qu'au lieu - comme c'est marqué ici - d'un taux d'accroissement des dépenses de 9,5% au cours des trois prochaines années le taux d'accroissement soit de, disons, 15% - ce qui n'est pas si mal puisque cela a été 20% au cours des six dernières années. Est-ce que vous êtes d'accord pour payer votre quote-part non seulement des 726 000 \$, mais de l'excédent qui va vous arriver à ce moment-là?

M. Blanchard: Encore là, je vais vous répéter ce que j'ai dit tantôt, poser la question c'est y répondre. Si les municipalités de la MRC ne veulent pas payer 726 000 \$, je pense bien qu'elles vont s'opposer à payer 1 000 000 \$.

M. Bourbeau: ... détailler là-dessus.

M. Blanchard: Si vous me permettez, M. le Président, j'ai deux questions que j'aimerais poser à M. le ministre ou à cette commission. Est-ce que la MRC - Sainte-Thérèse-de-Blainville, en ce qui nous concerne - aura le choix de faire partie de cet organisme régional des transports ou pas?

Deuxièmement, si la MRC décide d'en faire partie, quel est le rôle que vous voyez attribué à la MRC? Si je me rappelle bien, lorsque les MRC ont été créées par la loi no 125, c'était dans le but de préparer le schéma d'aménagement du territoire, et je pense qu'il n'y avait pas d'autres pouvoirs prévus à la loi no 125, sauf les trois pouvoirs de l'article 189. Est-ce que ce sont des pouvoirs additionnels que l'on veut accorder aux MRC?

M. Clair: Cela me fait plaisir de répondre à la question. Je vois que vous êtes plus intéressé à savoir le vrai contenu de la proposition du gouvernement que d'entendre les questions démagogiques de mon collègue de Laporte; je m'en réjouis.

La réponse à la question c'est que le seul objectif d'inclure des municipalités dans le territoire défini, c'est qu'à l'intérieur de ce territoire les municipalités qui contribuent au financement du transport en commun deviennent subventionnables. Subventionnées comment? À raison de 40% des revenus générés, des revenus autonomes, des revenus des usagers, plus 110% du manque à gagner en ce qui concerne la carte d'abonnement mensuel. Quant à la question de savoir si oui ou non vous en ferez partie, on a cru qu'étant donné qu'il existait déjà un service de transport en commun chez vous vous étiez vraisemblablement intéressés à ce qu'il continue à fonctionner. Comme mon collègue, le député de Laporte, le disait tantôt, que ce soit cette année ou dans deux ou trois ans, il y a malheureusement fort à craindre que le service soit déficitaire. Plutôt que de vous laisser tomber et dire: Il y avait un service déficitaire, il n'y en a plus, qu'ils s'arrangent avec leurs problèmes, qu'ils fassent n'importe quoi, plutôt que de faire cela, ce qu'on a proposé, c'est de vous inclure dans le territoire subventionnable, mais avec un plafonnement; c'est évident, on l'a indiqué. On ne veut pas favoriser le relâchement dans le contrôle des dépenses en matière de transport en commun. On a dit: C'est trop facile, notre programme de subvention, c'est 40% des revenus. C'est évident que la solution facile, c'est d'augmenter les tarifs, puis le gouvernement paie et le gouvernement, c'est qui? C'est tous et chacun d'entre nous. Comme vous le disiez tantôt: Que l'argent vienne du contribuable municipal ou qu'il vienne du gouvernement du Québec ou du péage sur les autoroutes, finalement c'est tous et chacun d'entre nous qui payons cela.

Vous me demandez: Est-ce que la MRC aura le choix? Je vais vous dire qu'après la commission parlementaire - parce que la consultation n'est pas bidon, elle est réelle - on va l'examiner la possibilité, mais on va tous vivre avec les choix qu'on aura faits réciproquement. Si votre MRC est écartée du

territoire de l'organisme régional, de la zone C où il se retrouve présentement, cela veut dire que c'est non subventionnable; cela veut dire que si, comme on peut malheureusement l'appréhender, la CTL fait des déficits, tôt ou tard, M. Blanchard, si on ne change rien, vous allez vous retrouver avec un problème important. On veut éviter que ce problème survienne et qu'on ne l'ait pas vu venir. On connaît l'expérience de la rive sud, on connaît l'expérience de Métropolitain provincial, on veut éviter que, chez vous, les mêmes problèmes se posent. La première question, c'était: Est-ce que la MRC aura le choix? Vous l'exercez beaucoup par votre présence aujourd'hui et par l'attitude que vous allez avoir face aux négociations avec la CTL, face aux chiffres définitifs, quand on les aura, sur la situation réelle de rentabilité ou de non-rentabilité du service. Vous contribuez beaucoup à nous aider à définir si, oui ou non, on doit vous laisser dans le territoire organisable en transport en commun ou pas. Votre deuxième question m'échappe.

M. Blanchard: Le rôle de la MRC...

M. Clair: Le rôle de la MRC, d'accord. Je regrette beaucoup qu'à cause de l'augmentation des péages, les gens de mon ministère n'aient pas eu l'occasion de discuter à fond avec vous de la proposition du gouvernement et d'échanger des points de vue avec la MRC, comme on a pu le faire dans tout le territoire ou à peu près. L'objectif, ce n'est pas de donner de nouveaux pouvoirs spécifiquement à la MRC. On se dit, en regardant la carte qu'on a devant nous, qu'il y a des autobus qui circulent dans ces corridors et on présume que les gens veulent maintenir ce service. Il y a un problème de financement. Il y a un problème à savoir qui a autorité là-dessus. Plutôt que d'avoir une grande approche de concertation par le comité Québec-municipalités, on a essayé d'avoir une approche par corridors, de rencontrer les gens du corridor de Saint-Hilaire, du corridor de Châteauguay, de Valleyfield et de voir avec eux s'ils étaient intéressés à ce qu'il se maintienne du transport en commun. La plupart ont répondu oui. La première réponse est positive à cet égard.

Deuxièmement, on a deux problèmes: un problème de financement, parce que, dans ce cas, des municipalités recevaient des quotes-parts et, sans avoir décidé du niveau de services, refusaient de le payer. Dans votre cas, on a une situation qui est favorable pour l'instant, mais elle va durer combien de temps? On ne le sait pas. On se dit: premier problème, problème de financement. Il va falloir qu'on s'assoie ensemble et qu'on le règle. On peut bien donner le pouvoir aux municipalités, mais on sait bien que dans un

territoire comme le vôtre, municipalité par municipalité, on ne règlera jamais le problème. Il faut s'adresser à un ensemble de municipalités qui se trouvent dans un même corridor. Donc, premier problème, problème de financement, on se dit qu'on va essayer de le résoudre ensemble par corridors.

Deuxième problème: contrôle des élus. Sur le niveau de services, encore là, on a cherché. On s'est dit qu'il vaudrait peut-être mieux amender la Loi sur l'aménagement du territoire et donner effectivement le pouvoir aux MRC. On s'est rendu compte que dans certains corridors de transport, cela traverse trois municipalités régionales de comté et que c'est seulement une partie des municipalités d'une même MRC qui est concernée. On s'est dit: Essayons d'avoir une approche souple par corridors. Si, chez vous, le corridor correspond à la municipalité régionale de comté, peut-être que c'est la MRC qui devrait servir de base de regroupement. Si ce n'est pas le cas, on n'a pas voulu s'enfermer dans une problématique uniquement de municipalités régionales de comté, parce que cela ne fonctionne pratiquement pas, dans certains cas. Tant mieux si cela fonctionne chez vous. Le conseil local de transport pourrait fort bien être l'équivalent des municipalités membres de la MRC.

Je suis heureux que vous m'ayez posé la question. Je m'excuse d'avoir pris du temps pour y répondre. Je sens dans votre attitude beaucoup plus de positif que mon collègue de Laporte ne tend à le voir, parce qu'on ne vise pas à vous faire payer quelque chose que vous n'aurez pas. On vise à vous donner le contrôle sur le transport en commun dans votre région et s'assurer que, de cette façon, on pourra mieux contrôler les coûts et qu'on partagera équitablement la facture.

M. Filiatreault (Nolan): M. le ministre, tant et aussi longtemps que cela va bien chez nous, ne peut-on pas attendre quelques années avant d'être intégrés dans cet ORT?

M. Clair: C'est ce qu'il s'agit de savoir. Cela ne me fâche pas du tout. Vous me dites: Les chiffres ont changé. Oui, c'est vrai, les chiffres ont changé, parce que c'est notre responsabilité de chercher à avoir les meilleurs chiffres, comme c'est la vôtre aussi d'essayer d'avoir les meilleurs chiffres, sauf que, comme le disait le député de Laporte tantôt, nous savons par expérience que sur la rive sud de Montréal et dans tout le reste de la région, les réseaux hors territoire ne sont pas rentables. Quand on est conscient de cela, on serait irresponsable, je pense, de ne pas essayer de vous alerter à cela et de ne pas vous dire: Il y aurait avantage à ce qu'on s'assoie ensemble avec la Commission de transport de Laval, avec

les gens du ministère, afin d'avoir les données réelles du coût du transport en commun dans votre région et de nous assurer que nous ne nous retrouverons pas un bon matin devant des problèmes importants. Parce qu'à court terme cela va bien, faut-il se boucher les yeux et de ne pas voir venir ces problèmes importants. Si on les voit venir...

Si après avoir gratté comme il le faut les chiffres, on se rend compte qu'on s'est inquiété pour rien, que le réseau hors territoire de Laval est rentable, je serai l'homme le plus heureux du monde et vous aussi, j'en suis convaincu.

M. Filiatreault: Vu qu'il y a un certain imbroglio actuellement dans les chiffres, le fait d'attendre un an, d'avoir un moratoire d'un an, c'est une demande qui a été faite par le conseil intermunicipal des Moulins, c'est peut-être aussi la même chose qu'on demande dans notre mémoire.

M. Clair: Cela dépend comment on interprète le mot "attendre". Attendre pour attendre, je pense que c'est irresponsable. Si c'est attendre pour se mettre immédiatement au travail avec la CTL, avec la ville de Laval, avec les gens de mon ministère, moi, je pense qu'à ce point de vue... Comme je l'ai dit au début, nous n'avons jamais pensé que la proposition gouvernementale, compte tenu de son ampleur, pourrait tomber en place un beau matin du mois de janvier et que tout entrerait dans l'ordre dans la minute qui suivrait. On est conscient de cela puis c'est plus en s'attaquant au problème qu'on va voir combien de temps le délai peut durer. Une chose est certaine, c'est qu'une attitude purement attentiste ne réglerait rien.

M. Filiatreault: C'est ce qu'on vous demande à la page 5 aussi, de vous concerter avec Laval.

Le Président (M. Boucher): M. Blanchard.

M. Blanchard: Merci, M. le Président. M. le ministre, vous venez donc de le dire; d'une part, la CTL est en train de faire des calculs véritables sur le résultat de ses opérations sur son réseau suburbain, en particulier en ce qui concerne notre corridor, ce qui peut prendre un certain temps. Ensuite, les chiffres, qui étaient de 34 000 000 \$ et qui ont monté à 726 000 000 \$, seront connus probablement seulement après que vous aurez connu les chiffres de la Commission de transport de Laval. Je ne pense pas que vous ayez cela la semaine prochaine. Cela va prendre un certain temps; je suis bien d'accord avec vous qu'il n'est pas question d'attendre pour

le simple plaisir d'attendre, mais il faut quand même avoir du temps. Si on parle de moratoire d'un an, on peut peut-être régler pour onze mois, on ne s'arrêtera pas sur cela, mais le moratoire dont il a été question ce matin et dont il est question dans le mémoire, c'est justement pour connaître toutes les coordonnées de tout cet imbroglio dont le maire Filiatreault a parlé, en connaître les chiffres réels. Si, à le supposer, cela doit nous coûter pour notre MRC 726 000 \$ - il est réel et n'est pas changé - il y aurait lieu pour la MRC Sainte-Thérèse-de-Blainville, de calculer quelle en serait l'implication et quels seraient les chiffres si elle ne faisait pas partie de cet organisme régional de transport, puis essayer de faire une programmation ou une planification sur quelques années. Si, pour le simple fait de faire partie de l'ORT, cela coûte 726 000 \$, M. le ministre, je vous garantis que je vais pour ma part chez nous - je pense bien que les maires des autres municipalités vont aussi le faire - soumettre le tout à nos concitoyens. Pour payer les 726 000 \$, nous devons adopter un budget ou adopter un règlement d'emprunt et eux, ils auront à se prononcer. Je ne sais pas si un règlement d'emprunt a déjà été battu sur une chose semblable. Je ne sais pas, je n'en ai jamais tenu chez nous.

M. Clair: Regardez, M. Blanchard, à supposer même qu'il n'y ait pas d'organisme régional de transport, à supposer qu'on oublie cela complètement, qu'il n'y en a pas, cela ne changera pas la réalité du problème si la CTL était demain matin en mesure d'établir qu'il y a un déficit équivalent à 726 000 \$ dans vos municipalités; qu'il y ait ou pas organisme régional de transport, cela ne change rien à la réalité. Ce qu'on vise à vous donner...

M. Blanchard: Au moins on le saura, M. le ministre.

M. Clair: ... ce sont les moyens de faire face à cette situation, si elle devait survenir, c'est ce qu'on vise à faire. (17 heures)

Je réitère ma dernière question, M. le Président: J'aimerais - cela nous aiderait à progresser dans votre région - savoir si vous acceptez, oui ou non, qu'un comité de travail tripartite, le ministère des Transports par le biais du COTREM, les gens de la CTL et chez vous, de participer justement à l'étude des chiffres et des possibilités qui s'offrent?

M. Blanchard: Évidemment, M. le ministre, nous y sommes intéressés parce que nous voulons savoir nous aussi ce que cela va nous coûter, parce que nous devons le dire à nos concitoyens. D'ailleurs, on l'a

mentionné, les municipalités de la MRC sont prêtes à prendre leurs responsabilités et à s'asseoir à une table de concertation avec la ville de Laval, la CTL, le COTREM, le ministère des Transports, avec tout le monde. On est bien d'accord, mais nous ne sommes pas en position de vous dire: Oui, nous acceptons la proposition telle qu'elle est mise sur la table, pas plus que de vous dire si on veut faire partie de l'ORT.

M. Clair: On ne vous demande pas cela non plus.

M. Blanchard: J'espère, M. le ministre.

M. Clair: Ce qu'on vous demande pour l'instant, c'est à tout le moins de travailler avec nous afin d'être bien sûr qu'on connaît bien la situation et qu'on s'entend sur l'analyse de la situation exacte.

M. Blanchard: D'accord. Donc, je pense qu'on comprend, M. le ministre, que vous n'êtes pas prêt à mettre cette proposition en marche immédiatement et que le moratoire commence déjà.

M. Clair: Vous savez que moi, là-dessus, je suis pleinement dépendant de la volonté de la Commission de transport de Laval. Si la ville de Laval et la CTL dans trois mois font état d'un déficit et décident de suspendre le service chez vous, si j'ai accordé le moratoire, ce n'est pas moi qui serai pris avec le problème, cela va être vous.

M. Blanchard: Est-ce qu'on pourrait dire qu'on y verrait à ce moment-là, M. le ministre?

M. Clair: C'est pour cela que je pense justement que plutôt que de s'entendre sur un moratoire, l'important est de trouver le plus rapidement possible les moyens d'être bien sûr de ce qu'il en coûtera pour le transport en commun chez vous et, après cela, s'il y a lieu d'y avoir un moratoire X, Y ou Z, on pourra le regarder. Maintenant, l'urgence est d'être bien sûr que vous êtes impliqués dans la préparation des chiffres et que vous connaissez bien le pour et le contre de la proposition.

M. Blanchard: Excusez-moi, M. le ministre. Oui, M. le maire Robitaille.

M. Robitaille (Pierre): M. le ministre, on étudie présentement seulement une solution...

M. Clair: Je m'excuse, je vais être désagréable, mais la commission parlementaire n'étant pas l'endroit pour questionner le ministre, mais plutôt celui

pour questionner les gens qui viennent témoigner, je réitère, M. le maire, que les gens du Conseil des transports de la région de Montréal, le COTREM, vont se faire un plaisir de vous rencontrer pour répondre à toutes les questions que vous pourrez avoir. Sur ce, cela m'a fait plaisir de répondre aux principales questions et cela me ferait plaisir de continuer encore, mais je sens, M. le Président, que vous allez m'arrêter à un moment donné.

M. Robitaille: Vont-ils nous répondre sur d'autres types de transport?

M. Clair: Pardon?

M. Robitaille: Est-ce qu'on va pouvoir les questionner sur d'autres moyens de transport qui pourraient être bons pour notre région?

M. Clair: Absolument. Le mandat du COTREM, c'est d'examiner toutes les possibilités d'organisation du transport en commun et je pense que vous auriez vraiment avantage à les rencontrer. Vous allez voir qu'ils ne sont pas si bêtes, stupides et méchants que le laisse entendre mon collègue, le député de Laporte.

Le **Président (M. Boucher):** Merci. M. le député de Laporte, vous n'aviez pas terminé?

M. Bourbeau: Il me restait une question quand M. le maire a commencé à interroger le ministre. Une chose que je trouve très étrange, c'est qu'à l'occasion le ministre me prend à témoin pour tenter d'étayer ses thèses et il n'hésite pas à dire: Comme le disait le député de Laporte, surtout tantôt au sujet des coûts de la CTL. Par contre, quand je tiens d'autres propos qui ne font pas son affaire, là, il me taxe de faire de la démagogie. Je ne comprends pas, M. le ministre, pourquoi à l'occasion vous me prenez à témoin. Vous semblez ajouter foi à mes propos et tout à coup...

M. Clair: J'essaie d'exercer mon jugement, M. le Président.

M. Bourbeau: Votre jugement me paraît fortement coloré, M. le ministre. Alors, le ministre tout à l'heure nous disait qu'il voyait du positif dans votre position et semblait en déduire qu'effectivement il y aurait une adhésion possible. J'aimerais simplement, en conclusion, voir comment se termine votre mémoire et comment se termine votre présentation. Dans la première partie de votre mémoire, vous concluez que votre organisme, la MRC Sainte-Thérèse-de-Blainville, s'oppose énergiquement à la mise en oeuvre de la proposition du ministère des Transports; enfin, c'est ce qui est écrit. Par

déformation, je me fie plutôt aux écrits qu'aux paroles de ceux qui lisent les écrits et, dans l'ajout, le mémoire complémentaire, vous ajoutez que vous demandez un moratoire. Donc, si je comprends bien votre position finale, du moins celle par écrit, vous vous opposez à la proposition telle qu'elle est déposée et vous demandez un moratoire d'un an, jusqu'à ce que la CTL ait eu le temps de faire les calculs. Moi, cela m'apparaît une position sage et je dois avouer que je serais porté, si j'étais vous, à endosser ces propos parce que le ministre ici tente d'obtenir une adhésion. Tout à l'heure, il vous disait qu'il n'était pas prêt à attendre pour attendre, mais il reste quand même, M. le ministre, que ces gens, on leur a proposé deux séries de chiffres en deux mois qui allaient non pas du simple au double mais du simple à 21 fois plus. Il y a de quoi effrayer des administrateurs sérieux. D'autant plus qu'on leur dit dans un deuxième temps que même ces derniers chiffres ne sont pas finaux parce qu'on n'a pas fini d'éplucher les comptes de la CTL. Je trouve que vous avez absolument raison de dire que vous n'êtes pas prêts à vous embarquer dans une proposition comme celle-là parce que vous n'êtes pas certains des chiffres, et personne ne l'est. Ce qu'on peut dire, c'est qu'avant de vous demander une adhésion, il y aurait peut-être d'autres solutions éventuellement. Si, comme le dit le ministre, et moi-même j'en ai évoqué la possibilité tout à l'heure, éventuellement...

M. Clair: ... à témoin si vous êtes généralement contre les propositions.

M. Bourbeau: M. le ministre, je n'ai pas d'objections à vous prendre à témoin. Ce n'est pas moi qui refuse de vous prendre à témoin. On dit qu'il est prouvé que ce n'est pas rentable pour la CTL de donner le service hors territoire. Le ministre en conclut qu'à ce moment, vous devrez embarquer là-dedans de gré ou de force. Il y a d'autres solutions peut-être qui pourraient être envisagées. Par exemple, on pourrait peut-être en venir à la conclusion que vous souhaitez instituer chez vous une corporation intermunicipale de transport, tel que prévu par une des lois, ou que vous voudrez peut-être donner le service à l'entreprise privée. Cela se fait dans certains domaines et ce serait peut-être une alternative qui serait drôlement plus rentable que d'aller taxer vos gens pour 1 000 000 \$ par année éventuellement. Je pense que tant que vous n'aurez pas les chiffres de la CTL, il serait téméraire de votre part de donner une adhésion à la proposition. Il est même téméraire actuellement d'avancer des chiffres, que ce soit les 726 000 \$ qu'on a maintenant sur la table ou d'autres chiffres. Personnellement, je ne peux pas vous blâmer.

Au contraire, je pense que vous défendez bien l'intérêt de vos concitoyens en demandant au ministre un moratoire d'un an jusqu'à ce qu'on ait eu le temps de voir clair là-dedans. Je vous remercie de votre contribution. Je pense qu'elle est très sérieuse et j'espère que devant ce témoignage, qui est un de plus parmi tant d'autres qui dénoncent la proposition gouvernementale, le ministre va finir par comprendre. Je vous remercie.

Le Président (M. Boucher): Merci.

M. le député de Groulx.

M. Fallu: M. le Président, il faut saisir que dans toute la région C nord, le problème du transport en commun pour les élus municipaux apparaît, à toutes fins utiles, pour la première fois. Il ne faut pas s'étonner de certaines réticences qu'on a eues ce matin du côté de Terrebonne, qu'on a aujourd'hui du côté de Sainte-Thérèse, qu'on aura tout à l'heure du côté de Saint-Eustache. La tradition a voulu que nous ayons des services sans que les municipalités ne soient impliquées dans le financement et, à la limite, elles ont été très peu impliquées dans l'établissement du niveau des services. Quelques recommandations, quelquefois, quelques pressions personnelles, quelques lettres, quelques coups de téléphone, peu de rencontres historiques, du moins chez nous. Donc, c'est un phénomène neuf. Il y a un sujet d'inquiétude qui est profond, il va s'en dire, parce que c'est une responsabilité qui est ancienne, le transport en commun, comme responsabilité municipale, on le sait. Elle a été notamment dévolue d'une façon très officielle par la loi 73, si j'ai bonne mémoire, en 1978, mais l'autorisation existait déjà par la possibilité de présenter des projets de loi privés pour la création d'organismes municipaux ou intermunicipaux. C'était déjà dévolu aux municipalités mais chez nous on n'avait pas tellement à se préoccuper du problème puisque d'autres le faisaient à notre place. Évidemment, ils le faisaient à leur façon et selon leur propre intérêt, on le sait drôlement, notamment pour le transport interne. Quant au transport vers Montréal, on le disait ce matin, on va magasiner à Laval, on fait le pèlerinage des centres commerciaux avant d'arriver au métro.

Il arrive que nous sommes ensemble aujourd'hui. D'une façon plus que symbolique, toute la région nord de la rivière des Mille-Îles, Terrebonne, Sainte-Thérèse, Saint-Eustache se retrouvent ici même dans cette salle aujourd'hui pour parler de transport en commun. C'est beaucoup plus qu'un symbole parce que je pense que c'est une première dans notre société des Basses-Laurentides. On trouve un principe qui revient, le reste ce sont des modalités, à mon avis, de la part

des élus municipaux: c'est l'acceptation de prendre en charge, moyennant débats, le financement, les organismes à mettre en place, etc. La reconnaissance de la part des élus municipaux d'une responsabilité municipale dans le domaine du transport en commun, c'est une démarche absolument fondamentale à laquelle nous assistons ces temps-ci.

Remarquons également qu'il est difficile pour nous de parler de transport en commun parce qu'on a été ballotté aussi de toutes sortes de façons. On a été presque en suspens entre parenthèses, comme région en ce qui a trait au développement régional et notamment au développement du transport en commun. Il y a eu, par exemple, la longue hypothèque, qui était à la fois une hypothèse, du REM traversant la région comme méthode centrale de transport vers Montréal. On a eu également l'hypothèque qui est devenue la catastrophe des trois trains de banlieue qui traversaient Sainte-Thérèse et Rosemère, lesquels même après financement de la part du gouvernement du Québec, financement de déficit, ont fini par ne plus exister. Il y a eu également ces lignes d'autobus entre Mirabel quelque part et Montréal passant chez nous, qui ont fini par être abandonnées: la CTL notamment a abandonné son transport vers Mirabel, il y a eu un autobus qui nous desservait également en passant par chez nous. On a eu l'émission de permis privés justement dans la foulée de Mirabel, en supposant qu'évidemment nous aurions 191 000 habitants dans trois ans d'ici; et nous sommes toujours à 66 000 pourtant. Il y a eu toutes sortes d'hypothèques comme cela qui nous ont ballotés constamment. Il y a même plus que cela. Quand tout à l'heure, M. le préfet signalait la distorsion à propos de l'aménagement du territoire, il faut savoir que la seule venue hypothétique d'un REM chez nous, qui aurait éventuellement réaligné le développement urbain, a fait que, d'une part, nous nous sommes privés d'un parc industriel, et d'autre part, nous avons stérilisé une partie de notre territoire pendant de nombreuses années. C'est au point que le ministre lui-même, un de vos prédécesseurs, M. le ministre, l'avant-dernier, soit dit en passant, a même subventionné la municipalité pour lui permettre de reconsidérer son plan d'urbanisme, car ce trou était resté vague si longtemps que nous ne savions plus dans quelle direction nous développer. Je me permets de faire ces remarques préliminaires M. le Président, parce que le geste qui est posé aujourd'hui...

Une voix: ...

Le Président (M. Boucher): ... une question.

M. Fallu: Je veux souligner exactement par là, l'importance de cette réunion d'aujourd'hui. Le livre blanc a été finalement un déclencheur chez-nous. On va maintenant entreprendre quelque chose qui va nous mener on ne sait trop où, mais enfin qui devrait nous mener quelque part en commun pour répondre à des besoins. Quelques questions, parce qu'il y en a déjà plusieurs auxquelles on a répondu, notamment en ce qui a trait à l'ORT, au financement des équipements régionaux, au moratoire - je pense que cela se devait d'ailleurs, c'était une des questions, peut-être la plus importante cet après-midi, à laquelle on devait avoir une réponse - en ce qui a trait au déficit envisagé de la CTL qui nous dessert. Mais au-delà de tout cela, première question: Est-ce qu'au moment où vous allez comme cela avec le ministère, notamment et le COTREM... Est-ce que l'hypothèse de l'intégration d'un transport en commun intramunicipal pour la capacité portante qu'il peut avoir - on sait qu'elle est relativement faible - ferait partie éventuellement de l'analyse que vous feriez?

(17 h 15)

M. Blanchard: C'est sûrement et tout probablement, M. le député, parce que vous vous rappelez qu'il y a quatre ans ou cinq ans il y avait eu une étude, je pourrais peut-être l'appeler une petite étude maison, qui avait été entreprise et faite par les municipalités avec des représentants de la CTL et le cégep Lionel-Groulx. C'est vrai que ça fait déjà cinq ans au moins que cette étude a été faite, le résultat avait été assez négatif en ce qui concerne le transport en commun intermunicipal dans notre région. Je n'ai pas à la mémoire le pourcentage de la population qui avait manifesté le besoin de ce transport en commun. Évidemment, depuis cinq ans, les choses ont évolué, les temps ont changé et les moyens financiers de tous et chacun ont changé, l'inflation et ajoutez-en; alors il est fort possible que, maintenant, ces besoins qui étaient assez négatifs en 1977 peuvent avoir changé. Donc, je verrais d'un très bon oeil cette possibilité d'intégrer du transport en commun entre les différentes municipalités.

Il y a toujours la question primordiale: un gros signe de piastre, le coût et les besoins en termes de nombre de personnes impliquées et de population. Mais, assurément, ça devrait à tout le moins être envisagé et étudié sérieusement.

M. Fallu: Vous avez parlé du financement, mais surtout en rapport avec les déficits éventuellement trouvables ou introuvables à la CTL. Vous avez parlé, par ailleurs, des péages autoroutiers, mais en les mettant uniquement - à la hausse, j'entends, pas à l'existence puisque c'était là avant - en rapport avec l'urbanisation du territoire

mais sans les mettre en rapport avec une approche de financement régional. On sait que le livre blanc propose trois modes de financement régionaux. Il y en a un qui est déjà en application, puisque c'est d'autorité gouvernementale, c'est un simple transfert entre la Régie de l'assurance automobile et le ministère des Transports, soit la taxe sur l'essence. Il y en a un second, c'est les stationnements en zone urbaine montréalaise. Chose étrange, je pensais que, étant donné qu'on veut empêcher des gens d'aller à Montréal en auto, ce serait le premier geste qui devrait être posé, d'abord de les bloquer dans Montréal. Vous savez comment nous avons tous été étonnés, pour utiliser un vocabulaire modeste, de cette hausse des péages. Il y a encore des routes à construire chez nous, M. le maire. Oui, il y a la 335 à remplacer par la 19. Vous voyez, je suis très prudent en public, devant le ministre des Transports.

M. Clair: Allez-y, ne vous gênez pas.

M. Fallu: Qu'est-ce que vous pensez de ces hypothèses de financement régional pour le transport en commun ?

M. Blanchard: En fait, si je comprends bien, vous me posez la question: Est-ce que j'aurais souhaité, comme vous l'avez mentionné, que la taxe sur les stationnements dans la ville de Montréal vienne avant l'augmentation des péages sur les autoroutes? N'en déplaise aux gens de Montréal, j'aurais souhaité que ça arrive en premier parce que nous utilisons davantage chez nous, dans notre région, l'autoroute 15 pour aller travailler, pour circuler selon les besoins de notre travail quotidien, que les stationnements à l'intérieur de la ville de Montréal. Les gens de Montréal vont prétendre le contraire, mais je défends la région des Laurentides et non pas la ville de Montréal. Je pense qu'elle est capable de le faire seule.

La question que vous me posez: Lequel des deux choix aurais-je, privilégié? Quant à moi, il n'y aurait eu qu'un choix: le stationnement et pas d'augmentation des péages sur l'autoroute. J'aurais demandé au ministre des Transports de trouver une autre solution ailleurs.

M. Fallu: Le message est rendu.

M. Blanchard: Pardon?

M. Fallu: Dans les équipements régionaux, il est évident qu'il n'est pas question que le métro vienne chez nous. Est-ce qu'il y aurait lieu de reprendre l'hypothèse non pas du REM, parce que c'est lié à Mirabel et, surtout maintenant que les dernières décisions ont été prises de ne pas

remettre Dorval à Mirabel et que tout reste en suspens, mais est-ce qu'il y aurait lieu de reprendre l'hypothèse du train de banlieue, puisqu'il y a quand même un train qui vient chez nous et qui a double voie? Est-ce que cette hypothèse pourrait être retenue comme sujet d'étude privilégié plutôt que des autobus qui circulent à travers les méandres de Laval?

M. Blanchard: M. le député, effectivement, le Canadien Pacifique venait chez nous, à Sainte-Thérèse, à Rosemère et continuait...

M. de Bellefeuille: ... même jusqu'à Saint-Eustache en passant par chez vous.

M. Blanchard: Ah bon! Voyez-vous? Et c'est arrêté. M. le député de Deux-Montagnes confirmera que le CN va dans la région...

M. Proulx: ...

M. Blanchard: Je n'ai peut-être pas à le lui dire. Je m'excuse, M. le Président, on m'a distrait dans ma réponse.

Le Président (M. Boucher): À l'ordre, s'il vous plaît, M. le député de Saint-Jean!

M. Blanchard: Donc, le CN va dans la région de Deux-Montagnes et, sauf erreur, je pense que le CN a été subventionné pour permettre que ce train de banlieue continue vers cette région. Notre région, encore là, sauf erreur, n'a reçu aucune subvention, ni le CP, pour qu'il puisse continuer; est-ce que ce ne pourrait pas être envisagé? Là, je m'adresse au gouvernement, à M. le ministre, à MM. les députés; est-ce qu'il ne pourrait pas être envisagé que le CP soit subventionné pour qu'il puisse reprendre son système de transport vers notre région? Évidemment, je ne peux pas vous dire immédiatement, aujourd'hui - vous avez tous les services de recherche nécessaires - combien cela coûterait, ce que cela prendrait, le mode de financement. Cela serait, je le pense bien, votre responsabilité; vos services peuvent le déterminer, mais ce serait une autre possibilité qui pourrait être envisagée pour notre région. Est-ce que cela répond à votre question, M. le député?

M. Fallu: Oui. Bon, il arrive que, dans le passé, le CP a été subventionné et, même au moment où il a fermé son service, le ministère lui offrait toujours une subvention de même type, d'ailleurs, que celle qu'il offre à la CTCUM. Maintenant, l'hypothèse est là. Je pense que vous aurez l'occasion d'en parler avec le COTREM.

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

député de Saint-Laurent, sans un trop long commentaire.

M. Leduc (Saint-Laurent): Non, non, je vais certainement être moins long que le député de Groulx.

À vous écouter, M. Blanchard, et à écouter les autres intervenants, je suis en train de développer un complexe. Vu les bonnes dispositions du ministre, je suis à la veille de lui demander d'exclure également Saint-Laurent. Tout le monde veut sortir et personne ne veut entrer là-dedans.

M. Clair: Est-ce que cela vaut pour le prolongement du métro chez vous? L'autre jour, vous étiez pour, après cela, votre collègue était contre. Avez-vous changé d'avis encore une fois?

M. Leduc (Saint-Laurent): Alors, si vous permettez, il y a une chose que je voudrais savoir: Est-ce que vous avez, à l'intérieur des municipalités qui forment la MRC Sainte-Thérèse-de-Blainville, des services locaux ou bien s'il n'y en a aucun?

M. Blanchard: De transport? Non.

M. Leduc (Saint-Laurent): Aucun. Est-ce que vous pensez que cela pourrait être une...

M. Blanchard: Je m'excuse. Il y a la CTL qui a quelques lignes entre Sainte-Thérèse et Saint-Eustache, par exemple, vers Boisbriand, qui va à Terrebonne aussi et, évidemment, qui passe dans Sainte-Thérèse, mais cela se limite, semble-t-il, à cela.

M. Leduc (Saint-Laurent): Vous ne croyez pas qu'il y aurait nécessité d'instituer ou de créer un organisme qui pourrait desservir votre région?

M. Blanchard: En 1967, M. le député, comme je le mentionnais tantôt, une étude avait été faite et la réponse avait été négative. Est-ce que maintenant, en 1982, une nouvelle ligne ou un nouveau réseau répondrait à un besoin? Bien, c'est ce que je mentionne dans les conclusions du rapport; si nous demandons un moratoire, c'est pour voir si le système de transport répond à un véritable besoin dans notre région. Pour cela, le seul moyen, c'est la consultation de toute la population concernée, par le biais des municipalités, et c'est ce que nous demandons. Quand nous demandons un moratoire, c'est pour nous permettre de faire cet exercice de consultation de la population concernée. Après avoir connu les coûts du déficit de la CTL - les prix varient de jour en jour; si j'étais effrayé le 29 septembre dernier, je dois vous avouer que je ne suis pas plus rassuré aujourd'hui sur ces coûts parce qu'on ne les connaît pas - nous

demandons un moratoire jusqu'à ce que nous ayons tous les éléments nécessaires à une prise de décision éclairée, éléments que nous n'avons pas aujourd'hui. Est-ce que nous les aurons dans quatre mois, dans six mois? Je ne le sais pas.

M. Leduc (Saint-Laurent): On vous a inclus dans le territoire, parce que, évidemment, on trouvait qu'il y avait un lien en ce qui concerne Sainte-Thérèse-de-Blainville. Je vous pose la question, ne pensez-vous pas que le lien aurait été plus fort encore avec Mirabel? Comment expliquez-vous - c'est une question que je pose au ministre - que Mirabel n'a pas été inclus, alors que Mirabel est desservi actuellement par la CTCUM, que je sache, et que le fédéral veut en faire un centre international de fret, en fait une plaque tournante pour l'Amérique du Nord?

M. Clair: Le fret ne prend pas les autobus.

M. Leduc (Saint-Laurent): Non, mais les deux. Je pense qu'on peut parler de transport et de fret. Alors, on veut en faire le centre international en Amérique du Nord. Ne pensez-vous pas que le lien aurait été plus fort et qu'il n'y aurait pas eu lieu de l'inclure dans le territoire peut-être plus que le vôtre? Je pose la question au ministre également. Je ne comprends pas pourquoi Mirabel n'a pas été inclus là-dedans.

M. Blanchard: En fait, vous dites: Je pose la question au ministre. Je vais laisser le ministre y répondre.

M. Leduc (Saint-Laurent): Est-ce que personnellement vous pensez que cela aurait dû être inclus?

M. Blanchard: Je ne le sais pas, c'est fort possible; peut-être que non, peut-être que oui. Je n'ai pas eu tout le temps que les officiers du ministère ont eu pour préparer cette proposition; ils ont des éléments de réponse que je n'ai pas aujourd'hui.

M. Leduc (Saint-Laurent): Est-ce que le ministre peut répondre?

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

M. Clair: M. le Président, je vais répondre aux deux questions en même temps; celle de mon collègue et celle du député de Saint-Laurent. En ce qui concerne, premièrement, le train du CP, c'est exact, comme mon collègue de Groulx le signalait tantôt, que le gouvernement du Québec subventionnait, comme les autres trains de banlieue, le train en question. Malgré ces

subventions le service était déficitaire. Le gouvernement fédéral a décidé de cesser de subventionner le service de trains de banlieue, se départissant de sa responsabilité à la charge des provinces. Les provinces ont commencé à établir certains programmes d'intégration. En ce qui nous concerne au Québec, nous avons maintenu des négociations à bout de bras avec les deux compagnies de chemins de fer. Maintenant, la raison pour laquelle les deux lignes en cause, CN et CP, Rigaud et Deux-Montagnes, ont été intégrées, c'est que la plupart des municipalités ont accepté de contribuer au déficit, ce qui est le cas tant pour le CN que le CP. Dans les autres cas chez vous, cela m'étonnerait fort que, compte tenu de vos réticences à contribuer au déficit des autobus, vous soyez intéressé à subventionner le déficit de fonctionnement du train. Si sur une base de position de principe avec des ordres de grandeur établis rapidement vous étiez intéressé à poursuivre les études, on les ferait, mais étudier pour du service sûrement plus lourd, peut-être plus déficitaire que les autobus, je ne suis pas certain que j'accepterais de donner mandat au COTREM pour poursuivre les études là-dessus. Cependant, on n'est pas fermé; si cela vous apparaissait être une possibilité, on pourrait le regarder.

Quant à la question de l'inclusion de Mirabel dans la zone C, le service qui est offert à Mirabel est tout à fait différent d'un service de transport en commun urbain pour des fins locales ou régionales. Voyez-vous, on m'indique qu'à Mirabel, par exemple, il y a 116 clients par jour en moyenne, alors que pour la MRC en cause c'est 1422 clients utilisateurs par jour. On voit, si on me passe l'expression, que ce sont deux animaux très différents.
(17 h 30)

M. Leduc (Saint-Laurent): C'est en fonction de l'aéroport, c'est surtout cela.

M. Clair: Oui, mais l'objectif de la proposition de réforme du cadre institutionnel du transport en commun dans la région de Montréal n'était pas de régler le problème de la liaison interaéroport. La liaison interaéroport, c'est une autre question. Quant au service local de transport offert par la CTL, c'est une tout autre question. Il y a 116 usagers quotidiens par rapport à 1500 dans les municipalités qui sont représentées par M. le préfet.

M. le Président, je termine ici mes remarques. Je voudrais remercier les gens de la MRC Sainte-Thérèse-de-Blainville d'être venus nous donner leur point de vue et les assurer d'une chose - je profite de l'occasion de le faire publiquement - c'est que l'objectif que nous poursuivons n'est nullement d'embêter les municipalités qui sont dans cette région, mais au contraire -

quand on dit gouverner, c'est prévoir - on essaie simplement, quant à nous, à la mesure de nos moyens et des renseignements dont nous disposons de commissions de transport qui ne relèvent pas du ministère, mais qui sont des organismes autonomes, on essaie simplement, dans votre région, d'éviter qu'on se retrouve, d'ici à quelques années, dans une situation par laquelle malheureusement la rive sud et Métropolitain Provincial ont dû passer. On essaie de prévenir, de vous impliquer là-dedans. Ce que je souhaite, c'est qu'encore une fois, en terminant, les gens de la MRC Sainte-Thérèse-de-Blainville acceptent de continuer à échanger, à se concerter tant avec la CTL, la ville de Laval, qu'avec les gens du ministère. Ils pourront toujours compter sur leur disponibilité.

Je termine là-dessus plutôt que de relever encore une fois les propos démagogiques...

M. Bourbeau: Les propos démagogiques.

M. Clair: ... du député de Laporte. Vous voyez, il m'a mis les mots dans la bouche.

Le Président (M. Boucher): Merci.
M. Blanchard.

M. Blanchard: Une dernière petite chose. M. le ministre vient de poser une question, à savoir si nous accepterions de partager le déficit du Canadien Pacifique pour le train de banlieue chez nous, alors que nous ne semblons pas vouloir participer au déficit des autobus. C'est assez clairement établi que nous acceptons de payer le déficit pour le transport en commun que notre population voudra bien avoir et payer. C'est aussi clair que cela.

M. Clair: On n'en demandait pas plus.

M. Blanchard: Deuxièmement, en ce qui concerne le genre de transport, c'est justement le choix régional que nous voulons faire après avoir consulté la population locale. Vous vous rappelez, au début du mémoire, le transport en commun, choix régional. C'est justement la région qui voudrait faire ce choix.

M. Clair: On compte bien que vous allez contribuer à le faire dans votre région.

M. Blanchard: Merci, M. le ministre.

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

M. Blanchard: Messieurs, je tiens à vous remercier de nous avoir reçus cet après-midi.

Le Président (M. Boucher): Merci.

J'appelle immédiatement la ville de Saint-Eustache, représentée par M. Guy Belisle, maire, M. Ronald Biard, directeur général, Mme Monique Blanchard, conseiller municipal.

Si vous voulez vous identifier et procéder à la lecture de votre mémoire.

Ville de Saint-Eustache

M. Belisle (Guy): M. le Président, j'ai l'honneur de vous présenter, à ma gauche, Mme Monique Blanchard, qui est conseillère municipale à la ville de Saint-Eustache; à ma droite, M. Ronald Biard, directeur général de la ville; moi-même, Guy Bélisle, maire de Saint-Eustache.

Avant de commencer, M. le Président, M. le ministre, messieurs, je tiens à vous souligner la position de la ville de Saint-Eustache est aussi une position régionale, mais, parce que notre MRC n'est pas encore juridiquement constituée, il nous était impossible de présenter un mémoire au nom de la MRC. C'est dans quelques jours, mais, malheureusement, ce n'est pas encore arrivé. C'est donc la ville de Saint-Eustache qui a pris l'initiative de présenter le présent mémoire. Je dois vous dire qu'à la suite d'une rencontre qui a eu lieu la semaine dernière, mercredi passé plus précisément, toutes les municipalités ont endossé comme étant le leur le présent mémoire, à l'exception de deux municipalités qui, vous le comprendrez, pour des considérations électorales, n'ont pu se rendre à l'assemblée.

Nous avons présenté un mémoire qui vous a été remis le 1er octobre 1982. Nous avons, avec votre permission, ajouté une annexe à notre mémoire. Pour vous éviter la lecture au complet du mémoire et de l'annexe, je me permettrais de faire un très rapide résumé du mémoire présenté le 1er octobre et, toujours avec votre permission, la lecture de l'annexe, qui n'est pas tellement longue, environ huit pages.

En ce qui concerne le mémoire, nous commençons l'introduction en disant justement que nous approuvons le principe de la proposition gouvernementale concernant l'organisation et le financement du transport en commun. Cependant, nous n'approuvons malheureusement pas son application.

Cette proposition gouvernementale est orientée en vue d'un contrôle par les élus, par contre, on se rend bien compte que la proposition gouvernementale fixe une assiette en superficie qui regroupe la moitié de la population du Québec. Ensuite, nous nous posons des questions quant au rôle des élus des villes de banlieue dans le contexte de la formation de l'ORT et par rapport à la

représentation dévolue à la ville de Montréal et au gouvernement du Québec. Nous considérons qu'il est très dangereux, ce passage à l'intérieur de la proposition gouvernementale, disant textuellement que la proposition entend aussi conserver cependant à son égard les mécanismes de contrôle et d'intervention habituellement utilisés dans le suivi des activités des institutions locales. Or, c'est un enchaînement, c'est une sous-question que nous nous posons encore là: quel sera réellement le pouvoir des municipalités puisque cet énoncé est très large et l'application finalement sans limite?

En ce qui concerne le développement du transport, nous reconnaissons la nécessité d'un transport au niveau local et nous reconnaissons également la nécessité d'un transport en commun au niveau régional. Cependant, nous craignons que notre participation aux réseaux régionaux draine à peu près complètement les fonds que nous pourrions avoir de disponibles pour le transport en commun et qu'il ne nous en reste plus pour l'organisation d'un transport au niveau local.

Arrive la capacité de payer de nos citoyens. Le gouvernement, nous le comprenons, fait face actuellement à des contraintes budgétaires. Il faut comprendre que les municipalités font face à des contraintes budgétaires et les citoyens aussi, à l'intérieur de leur budget personnel, ont ce même problème. Quant aux municipalités, l'éventail d'approvisionnement en fonds est très restreint puisque nous n'avons qu'une capacité de taxation à l'évaluation foncière.

En ce qui concerne nos citoyens, nous considérons qu'actuellement, leur capacité de payer dans la conjoncture économique que nous vivons est pratiquement saturée. Nous avons, il est certain, des projets municipaux et certains de ces projets sont vitaux, dont un projet d'alimentation en eau. Alors, si nous avons à faire face en plus à une augmentation considérable de nos dépenses dans d'autres secteurs, cela aurait pour conséquence de nous restreindre énormément dans notre marge de manoeuvre et, pour nous, il s'agit de déterminer la priorité des projets, compte tenu de l'environnement et du cadre de vie de nos citoyens.

Nos citoyens, on en a parlé tout à l'heure, sont déjà durement touchés par toutes sortes de taxes et, étant donné que nous sommes dans la même région que nos prédécesseurs et collègues de tout à l'heure, ils sont également touchés par l'augmentation du péage.

Le partage des responsabilités financières. Nous reconnaissons qu'il y a lieu de procéder à un partage des responsabilités financières à tous les niveaux, y compris au niveau municipal. Cependant, nous considérons aussi que le fait pour une bonne partie de notre population régionale de

travailler à Montréal est aussi bon pour l'économie de Montréal et qu'il faudra en tenir compte dans ce partage des responsabilités financières. Nous convenons et nous sommes convaincus qu'avant de prendre une décision dans un sens ou dans l'autre il est extrêmement utile et nécessaire de connaître les coûts. Comme un peu toutes les municipalités consultées l'été dernier, en ce qui nous concerne, nous pensions payer environ 50 000 \$ comme contribution au transport en commun et nous nous retrouvons actuellement avec une facture de 350 000 \$.

En ce qui concerne la CTL, nous sommes prêts et nous sommes très impatients de discuter avec elle. Nous sommes conscients que, si nous avons une facture à payer, nous n'avons pas à imposer cette facture aux citoyens de Laval. Cependant - et on pourra y revenir tout à l'heure - nous avons pris connaissance de certains rapports où il était dit et prouvé que le réseau de transport en commun suburbain dispensé par la CTL était rentable. Non seulement il est rentable, mais il subventionne le réseau urbain de la ville de Laval. Pourtant, c'est un rapport qui date de 1979, cela ne fait pas tellement longtemps.

Or, pour nous, et j'y reviens, l'ORT, dans notre concept, élimine à toutes fins utiles le choix régional auquel on se réfère et qu'on nous invite à faire. La composition de l'organisme régional de transport ne nous laisse pratiquement aucune représentation, sinon une au niveau de la MRC; au niveau du conseil exécutif, absolument rien puisqu'il est bien sûr que dans la représentativité de la rive nord, c'est Laval qui va siéger au niveau de l'organisme régional de transport.

C'est là le résumé de notre premier mémoire déposé le 1er octobre. Je me permets de vous lire ce que nous avons annexé pour le compléter.
(17 h 45)

L'objectif gouvernemental est de créer l'organisme régional de transport avant la fin de l'année 1982. Il nous semble que la réalisation de cet objectif présente de très grands dangers tant au niveau des budgets municipaux à adopter pour l'année 1983 qu'au niveau des engagements futurs qui seront les nôtres. Si nous avons bien saisi la proposition gouvernementale, il apparaît clairement qu'une partie des engagements futurs de la CUM en matière de transport en commun deviendra, en quelque sorte, nos engagements. Il ne faut pas oublier que, dans notre cas, nous sommes et rattachés à la CTL et rattachés à la CUM par le transport de train de banlieue. C'est donc dire que si nous sommes obligés d'y contribuer financièrement, il ne nous restera plus rien pour créer ou améliorer notre réseau local, ayant déjà épuisé notre mince marge de manoeuvre. Notre capacité de payer a atteint son maximum, particulièrement en

cette période de récession économique, et nous ne pouvons demander plus à nos citoyens.

On nous a proposé un document de travail intitulé "Le transport en commun, un choix régional". Encore faut-il nous laisser un certain choix. Notre pouvoir de décision est absolument inexistant ou serait absolument inexistant au sein de l'ORT. Nous n'y adhérons pas de plein droit. Nous serons forcés d'en faire partie. Pourquoi parle-t-on alors de choix? De plus, qu'avons-nous eu à dire dans le passé pour les équipements déjà en place et dont il nous faudra participer au remboursement de la dette? N'y a-t-il pas là une profonde atteinte à notre autonomie municipale? Qu'aurions-nous à dire si les gens de la région décidaient qu'il ne veulent pas du métro de surface proposé par l'ORT alors que ce dernier décide du contraire? C'est bien la décision de l'ORT qui prévaudrait alors.

Comment pouvons-nous espérer qu'une extension ou amélioration générale du transport en commun pourrait nous être accordée, à nous de la banlieue, quand le document, à la page 10 du résumé, énonce comme grande orientation celle "d'inciter les gens à s'installer à l'intérieur des limites actuelles du territoire urbanisé et favoriser l'amélioration de la qualité de la vie sur l'île de Montréal?" Notre représentativité étant, à toutes fins utiles, inexistante, il faudrait être naïf pour ne pas voir là un merveilleux plan de faire payer les gens de la banlieue sans les faire bénéficier directement et proportionnellement des montants qu'ils déboursent. C'est une punition tardive imposée aux citoyens de banlieue qui ont délaissé la ville de Montréal. Cette mesure s'ajouterait à celle de l'augmentation du péage des autoroutes; sans avertissement préalable, nos citoyens se trouvent donc traqués de toute part par un système qui se referme injustement sur eux et épuise de façon inexorable leur capacité de payer.

Concernant la contribution du non-usager, la proposition gouvernementale énonce de plus que 30% des déficits engendrés au niveau régional devraient être absorbés par les non-usagers automobilistes et les entreprises. Une surtaxe sur les terrains de stationnement serait prélevée à Montréal. Qui, pensez-vous, défraiera le coût de cette surtaxe? L'automobiliste et personne d'autre. En plus d'être surtaxé de toute part, taxe sur l'essence, augmentation du coût des plaques d'immatriculation, augmentation des coûts de la régie de l'assurance automobile, augmentation des péages des autoroutes, etc., voilà que l'on a trouvé une nouvelle occasion d'accabler les automobilistes. L'état, nous le répétons, se referme sur eux, particulièrement sur ceux qui n'ont pas le choix et qui se trouvent dans l'obligation de

gagner leur vie par ce moyen de transport à cause de la nature de leur travail et de l'impossibilité pour eux d'utiliser les transports en commun.

Que dire des entreprises qui ont payé depuis belle lurette leur contribution par les taxes et impôts de toutes sortes. On répète qu'elles ont peine à traverser la crise actuelle. Pourtant on songe à leur imposer un nouveau fardeau. N'y aurait-il pas avantage que le tout soit référé au comité conjoint Québec-municipalités puisqu'il s'agit au bout du compte de fiscalité municipale? N'y aurait-il pas lieu que le gouvernement du Québec libère une partie de son champ de taxation, laquelle pourrait alors être occupée par les municipalités et défrayer en tout ou en partie les frais de transport en commun? On ne pourra pas indéfiniment taxer et taxer le citoyen. Il faudrait penser à des transferts de champs de taxation et non plus en créer de nouveaux. Il faudrait que le gouvernement du Québec, lorsqu'il transfère des responsabilités financières aux municipalités, transfère également un champ de taxation correspondant.

La proposition gouvernementale déclare sans ambages que le transport en commun doit être soumis au contrôle des élus qui sont les mieux en mesure d'évaluer les besoins locaux et d'y répondre. Or, que s'est-il passé en réalité? Les représentants du COTREM nous ont fourni des chiffres qui ne correspondaient aucunement à la réalité. Ce n'est que dans le cours du mois de septembre que nous avons reçu des chiffres corrigés, d'où notre empressement à rédiger trop rapidement, nous en convenons, le présent mémoire. De plus, au début du mois de septembre, les autorités de la ville de Laval nous apprenent qu'elles encourent un lourd déficit à nous dispenser le transport en commun. C'est la première fois que nous entendons ce son de cloche. En effet, dans le passé, on nous a toujours dit, à la CTL, que le service de transport en commun, dispensé chez nous et dans les Basses-Laurentides était rentable et même améliorerait le déficit que la CTL encourait. Il ne faut pas oublier que nos citoyens usagers de la CTL doivent payer chacun près de 1 \$ de plus que le Lavallois uniquement pour traverser le pont de Saint-Eustache. C'est à se demander si ce n'est pas un autre péage sur le pont.

Nous sommes ouverts à toute discussion avec la CTL ou avec la ville de Laval, selon le cas, et s'il appert que nous contribuons à créer le déficit annuel nous paierons notre quote-part. Cependant, avant d'aller trop vite dans ce dossier et d'en venir à un désengagement de part ou d'autre, il y aurait avantage à ce que les intervenants se rencontrent.

Dans l'argumentation du document, on donne comme exemple de l'utilité et de la

nécessité de l'existence du transport en commun les embouteillages monstres créés lors de grèves ou d'arrêts de travail. Nous en convenons. Cependant, imaginons l'inverse. Si tous les automobilistes décidaient d'utiliser le transport en commun, qu'arriverait-il aux usagers réguliers, aux commissions de transport qui devraient alors investir en immobilisation, et qu'arriverait-il à l'économie en général?

En conclusion, nous demandons au gouvernement du Québec de considérer et de tenir pour acquis que nous existons et que sa proposition concerne la moitié de la population du Québec. Ce projet mérite qu'on s'y arrête, que les principaux intervenants aient le temps de se rencontrer, de prendre réciproquement connaissance de leurs projets, de leurs difficultés; qu'ils établissent leurs besoins et qu'ils connaissent à l'avance les coûts engendrés par ces besoins.

M. le Président, nous ne sommes aucunement contre la proposition gouvernementale en ce qu'elle représente un élément de solution à un service nécessaire. Cependant, nous ne voudrions pas des contraintes strictement budgétaires précipitent les discussions qui auraient avantage à se poursuivre encore quelque temps, puisque nous ne connaissons les chiffres réels que depuis quelques semaines. Encore là, nous émettons certaines réserves quant à la réalité des chiffres que nous avons en main.

Votre attitude et votre ouverture d'esprit nous permettront de réaliser si nous avons réellement le choix.

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

M. Clair: Alors, M. le Président, sur la conclusion quant aux chiffres, quant aux besoins et quant aux coûts engendrés par ces besoins, je répéterais sensiblement la même chose qu'au groupe précédent, aux gens de la MRC Sainte-Thérèse-de-Blainville, à savoir que le ministère était disponible au cours de l'été pour rencontrer les gens de la MRC et, à ma connaissance, ce ne sont pas les gens du COTREM qui ne se sont pas rendus disponibles. On espère que cela pourra être corrigé dans l'avenir.

Dans ce sens, mon seul commentaire-question est le suivant. Puisque, à toutes fins utiles, notre position ressemble beaucoup à celle de la MRC précédente, je ferai la même offre. À la page 2, nous sommes ouverts à toute discussion avec la CTL ou avec la ville de Laval, selon le cas, et s'il appert que nous contribuons à créer le déficit annuel nous paierons notre quote-part; j'en prends acte. Cependant, avant d'aller trop vite dans ce dossier et d'en venir à un désengagement d'une part ou d'une autre, il y aurait avantage à ce que les intervenants

se rencontrent. C'est exactement ce que je pense, c'est exactement ce qu'on aurait aimé pouvoir vous dire au cours de l'été dernier, qu'il faut s'asseoir ensemble pour vérifier si les chiffres dont on discute sont les bons, si les vues des élus locaux de la région sont respectées, et pour les impliquer.

Je ne remets pas en cause les décisions qui ont été prises par les élus des Basses-Laurentides, mais le passé étant le passé, l'avenir étant l'avenir, je réitère simplement la proposition que j'ai faite tantôt, à savoir qu'à compter de maintenant... Les gens du COTREM, dans le fond, ne faisaient qu'essayer d'aller chercher des chiffres pour vous; on peut les blâmer d'y être allés trop vite, peut-être auraient-ils dû ne pas le faire, mais je continue à croire que, malgré la critique dont ils sont l'objet à cet égard, ils ont eu raison d'essayer de connaître la réalité des coûts qui risquaient d'être impartis, plus ou moins rapidement, tôt ou tard à votre région. Alors, je réitère l'offre que je faisais, je prends l'offre de disponibilité que vous faites à la page 2 - je pense que ce n'est pas la page 2, j'ai l'impression qu'il y a une mauvaise numérotation...

Une voix: C'est à la fin.

M. Clair: Oui, c'est que je me rends compte que toutes mes pages sont numérotées "2". Il y a sûrement eu... En tout cas, à l'endroit où vous faites part de votre disponibilité pour examiner les chiffres, connaître la situation réelle, acceptez-vous, oui ou non, que le COTREM puisse vous rencontrer, avec la CTL et les représentants de la MRC qui naîtra ces jours-ci, à ce qu'on m'indique, pour justement s'assurer qu'on mesure bien la situation telle qu'elle est présentement et voir quelles sont les meilleures solutions.

M. Bélisle: M. le Président, concernant l'absence aux discussions qui ont eu lieu l'été dernier, il faudrait bien préciser qu'il ne s'agit que d'une seule réunion, une seule assemblée parce qu'à toutes les autres réunions...

M. Clair: Généralement, quand on convoque quelqu'un à une première réunion et qu'il ne se présente pas, on évite de le convoquer à d'autres.

M. Bélisle: Non, à la première, nous y étions. C'est à la dernière réunion que nous n'y étions pas. À ce moment-là, nous avions déjà en notre possession des chiffres, mais qui étaient erronés. C'est lors de la dernière réunion qu'on nous a déposé des chiffres et celui qui les a reçus a oublié d'en faire la distribution aux municipalités. Mais même ces chiffres-là, qui nous ont été divulgués au

mois d'août - je pense que c'est le 19 qu'a eu lieu la dernière réunion - avaient eu le temps d'être modifiés parce qu'ils étaient à 0,074 \$ au mois d'août et à la fin de septembre, au moment où on a rédigé le mémoire, ils étaient rendus à 0,089 \$ et ils étaient partis à une ou deux cents les 100 \$ d'évaluation. Je pense qu'il ne faut pas imputer cela uniquement à notre absence, d'autant plus que c'était durant l'été. Vous savez qu'il s'agit d'une période où c'est extrêmement difficile d'avoir tous nos gens pour assister à des rencontres de cette nature; d'ailleurs, Mme Blanchard faisait partie de ce comité.

Même si c'était difficile, je peux vous assurer que nous avons toujours eu cette représentation adéquate, sauf à la dernière assemblée.

M. Clair: Je suis heureux de voir que vous envisagez l'avenir avec une meilleure collaboration de part et d'autre et je vous en remercie. Je crois que mon collègue a une question.

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

M. Bourbeau: Merci, M. le Président. M. le maire, et j'oserais peut-être dire cher collègue ou ex-collègue puisque vous exercez la même profession, je crois, que j'exerçais, il me fait plaisir de vous recevoir à cette table.

À la page 4 de votre mémoire, vous parlez de la contribution du non-usager. Je pense qu'on doit traduire ça, en langage un peu plus simple, par les taxes que le gouvernement impose aux automobilistes. Vous vous portez un peu à la défense de ces citoyens.

Évidemment, le gouvernement a beaucoup taxé les automobilistes, surtout depuis un an, et vous faites une énumération de la panoplie de taxes dont le ministre des Transports nous a affublés depuis un an. Le ministre des Transports est devenu le meilleur ami du ministre des Finances, dit-on, et, comme je le disais hier, il se prend encore pour le ministre du Revenu.

Mais il reste quand même que, chez vous - je vais vous poser la question - ça crée un problème chez des gens et je comprends que, vivant en banlieue, il est possible que vous ayez plusieurs de vos concitoyens qui ont besoin d'utiliser l'automobile. On appelle ça la contribution des non-usagers et le ministre nous explique ça par le fait qu'il a fait un choix de société en faveur du transport en commun. En fait, il a choisi pour nous, nous avons choisi ensemble; par l'intermédiaire du ministre des Transports, nous avons fait un choix de société. Dans votre mémoire, vous dites que les automobilistes, eux, n'ont

souvent pas le choix et qu'ils doivent utiliser leur automobile et vous vous portez à leur défense.

Je pense qu'effectivement ce n'est pas toujours très sage d'effectuer un tel choix et de rejeter toutes les autres solutions. Ceux qui sont dans le commerce savent fort bien qu'il est toujours malhabile de se livrer pieds et poings liés à un seul fournisseur. Or, ce qui arrive, quand on rejette toutes les autres formes de transport, c'est qu'effectivement on risque de devenir l'otage du seul fournisseur auquel on fait confiance, notamment le transport en commun. Je crois comprendre que vous privilégieriez une formule qui serait plus souple et qui permettrait également aux citoyens d'exercer un vrai choix; vous semblez dire que ce n'est pas le cas actuellement.

Est-ce qu'effectivement, chez vous, il y a beaucoup de gens qui ne peuvent pas utiliser le transport en commun et qui doivent utiliser l'automobile? Est-ce que ça crée un problème additionnel dans votre région?

M. Bélisle: Il y a beaucoup de gens qui utilisent le transport en commun et il y a aussi beaucoup de gens qui ne l'utilisent pas. Parmi ces derniers, il y en a aussi qui pourraient l'utiliser, mais il y en a une assez forte proportion qui ne peut absolument pas utiliser ce mode de transport en commun pour l'excellente raison qu'ils ne travaillent pas à Montréal et que la région où ils travaillent n'est pas desservie par le transport en commun. On n'a qu'à penser, par exemple, à ceux qui travaillent à la compagnie General Motors, on n'a qu'à penser à ceux qui travaillent à l'aéroport de Mirabel. Il y en a quand même 3000 ou 4000 qui y travaillent. Il y en a qui travaillent à Laval et il y en a également qui travaillent à Montréal et qui ne peuvent pas, malgré tout, utiliser les modes de transport en commun.

Or, ces gens, on peut les appeler et leur donner des noms. On peut les appeler des usagers, on peut les appeler des non-usagers; sauf que, lorsqu'on est un élu local, en plus des noms qu'on leur donne, on vit avec eux et on vit avec leurs problèmes, on vit avec un certain dépouillement - particulièrement dans la période que nous vivons - et on essaie de défendre ou en tout cas de représenter tout le monde. Parmi ceux-là, il y a les usagers et les non-usagers et je pense qu'on doit défendre en même temps les uns et les autres, parce qu'on n'a pas le droit de pénaliser une catégorie qui est captive du mode de transport qu'elle est obligée d'utiliser, à cause de la nature du travail, du lieu du travail ou d'autres considérations qui l'empêchent complètement d'utiliser les modes de transport en commun. Si on revient aux automobilistes, je reviens

encore au péage. Les gens de Laval trouvent dispendieux de passer un péage. Les gens de chez nous sont obligés d'en passer deux par jour et paient deux fois le prix et le prix de l'augmentation du péage. Si vous regardez au bout de l'année ce que cela peut faire comme trou dans un budget, ça mange, en tout cas, les augmentations de cette année, peut-être celles de quelques années à venir également.

M. Bourbeau: Si je traduis bien votre pensée, la société que vous choisiriez pour vos électeurs est une société où il y aurait non seulement du transport en commun, mais également la liberté pour vos citoyens de choisir un autre mode de transport, par exemple, l'automobile, lorsqu'ils ont l'obligation de le faire, et vous souhaiteriez que ce soit à des coûts qui ne soient pas trop prohibitifs.

M. Bélisle: En fait, ce qu'on préconise, c'est que ce ne soient pas les automobilistes qui permettent aux usagers du transport en commun de bénéficier d'un bon transport en commun, parce que les automobilistes n'ont pas les moyens de payer un bon transport en commun à ceux qui peuvent les utiliser et qui les utilisent à coups de subventions alors qu'ils n'en ont pas.

M. Bourbeau: Je voudrais maintenant aborder un autre point. Vous parlez, dans votre mémoire, du même sujet que vos prédécesseurs, à savoir que les dirigeants du COTREM vous ont communiqué des chiffres qui ne correspondaient aucunement à la réalité et que subséquemment on vous a donné les chiffres corrigés. Quels étaient les premiers chiffres? C'était 50 000 \$, je crois, que vous avez dit pour Saint-Eustache.

M. Bélisle: Exactement. C'était aux alentours de 50 000 \$.

M. Bourbeau: Et les derniers étaient 350 000 \$.

M. Bélisle: 428 000 \$ pour la région dont 350 000 \$ applicables à la ville de Saint-Eustache.

M. Bourbeau: 350 000 \$ pour Saint-Eustache. Les 50 000 \$, c'était pour la région ou pour Saint-Eustache?

M. Bélisle: C'était pour Saint-Eustache.

M. Bourbeau: Donc, en ce qui concerne votre municipalité, c'est passé de 50 000 \$ à 350 000 \$.

M. Bélisle: C'est ça.

M. Bourbeau: Ce qui veut dire sept

fois...

M. Clair: Le député remarquera, M. le Président, que le pourcentage d'erreur est fort similaire puisque, effectivement, c'est encore là une question de comptabilité séparée et de façon dont sont impartis les différents frais du transport en commun.

M. Bourbeau: Alors c'est sept fois. Je ferai remarquer à mes collègues du Parti québécois qu'on savait qu'ils ne savaient pas compter, mais on vient d'en avoir la preuve. Ils nous disent que cela fait 700%.

M. Clair: Le député...

M. Bourbeau: Vous reprendrez vos calculs, messieurs. Cela fait 600%.

M. Clair: M. le Président, le député pense qu'il insulte les députés du Parti québécois...

M. Bourbeau: Pas du tout. Tout simplement, M. le Président...

M. Clair: Ce n'est pas ce qu'il fait. Il insulte des fonctionnaires qui sont à la recherche de la vérité.

M. Bourbeau: M. le Président, vos collègues viennent de nous dire que cela fait 700%, or, s'ils avaient pris un crayon et s'ils savaient compter, ils verraient que cela fait 600%. Mais là n'est pas le point. On est habitué à des erreurs de calcul avec le Parti québécois.

On vous a dit, à deux mois d'intervalle, que cela serait 600% plus cher la deuxième fois que la première, si je comprends bien.

M. Bélisle: Oui.

M. Bourbeau: Vous en concluez que cela ne fait pas tellement sérieux, que vous n'êtes pas portés à croire aux nouveaux chiffres. Vous aimeriez attendre un peu plus longtemps pour avoir la chance de faire vous-mêmes vos propres calculs. Je ne peux pas vous blâmer. Je concluais, quant à moi, que cela enlève toute crédibilité aux chiffres avancés par le gouvernement puisque, continuellement, ses fonctionnaires se trompent, et cette fois-ci ce n'est que de 600%. La fois précédente, c'était de 2000%. C'était un commentaire que je voulais faire. Je voulais simplement avoir... Je voulais vous faire préciser les chiffres parce que je les avais mal compris en ce qui concernait votre municipalité.

Vous avez parlé de la CTL, tout à l'heure. Je voudrais simplement revenir là-dessus parce que, encore là, il y a une imprécision. Vous êtes victimes d'une imprécision en ce qui concerne les chiffres

que vous a donnés le COTREM par rapport à votre propre contribution - une erreur de 600% - et vous êtes également victimes d'une certaine imprécision en ce qui concerne les chiffres que vous donne la CTL. Vous vous trouvez donc devant un double dilemme. Deux séries de chiffres dans deux problèmes différents, à l'égard desquels vous avez des doutes très sérieux.

En ce qui concerne la CTL, le problème se pose comme suit: dans la proposition gouvernementale, on fait état d'un surplus de 176 000 \$ en ce qui concerne le réseau hors CTL. Donc, la CTL ferait un profit de 176 000 \$ en 1982, ceci est mentionné à la page 74 de la proposition gouvernementale. Or, vous nous dites que les gens de Laval vous apprennent qu'ils encourrent un lourd déficit à vous dispenser le transport en commun. Donc, voilà encore une affirmation qui est bien étrange. On se croirait en plein amateurisme. Nous avons des gens sérieux qui nous disent dans un document supposément très sérieux aussi que la CTL fait un profit de 176 000 \$ et à vous les gens de Laval disent qu'ils font un lourd déficit. Évidemment, vous qui êtes pris entre les deux, vous en concluez qu'il faut prendre le temps qu'il faut pour savoir ce qui en est.

Pour tenter de comprendre ce qui se passe à la CTL, cela vaut peut-être la peine de prendre une minute ou deux. Historiquement, les commissions de transport, entre autres, la CTL ont été dirigées par des fonctionnaires qui étaient nommés par Québec et je ne veux pas jeter le blâme uniquement au gouvernement actuel, cela date du tout début. On a toujours eu à la direction des commissions de transport des fonctionnaires ou des gens qui étaient nommés par le gouvernement du Québec quel qu'il soit, et qui étaient des gens de transport. On en a un exemple très clair à Laval où on vient de nommer un nouveau président qui est un fonctionnaire, un des bras droits du ministre des Transports. Donc, les commissions de transport étaient littéralement téléguidées par le ministre des Transports et par le ministère des Transports. Ces gens-là n'avaient pour but que de faire du transport et ne se préoccupaient que très peu de la gestion des fonds publics, si je puis dire, dans le sens que ce ne sont pas eux qui devaient taxer les contribuables ou qui devaient faire supporter les déficits par les contribuables. Donc, la fonction transport les intéressait beaucoup plus que la fonction administration. On a vu les résultats que cela a donnés. Vous avez un exemple à Laval. Les fonctionnaires ont élargi le mandat en donnant du transport à l'extérieur de la ville. On est allé aussi loin que Mirabel et Saint-Jérôme et pendant ce temps-là, les fonctionnaires de la CTL, qui étaient les

seuls à contrôler la CTL à ce moment-là, à connaître les vrais coûts, faisaient entendre aux gens, y compris les gens de Laval, qu'on faisait des profits avec le service qu'on vous donnait. Évidemment, les élus municipaux entendant cela n'avaient aucune raison de mettre fin à ce système, puisque, semble-t-il, on faisait des profits. Alors, on vous a donné un service gratuit, gratuit pour vous bien entendu, mais probablement qu'on verra bientôt que ce n'était pas gratuit pour les contribuables de Laval. Si l'expérience passée est garante de l'avenir, l'enquête qu'on fait actuellement à Laval démontrera qu'effectivement il n'y avait pas de profit et qu'il y avait sûrement de lourds déficits comme la nouvelle autorité de Laval semble le dire.

Quant à moi, je le disais tout à l'heure, je n'ai aucun doute que lorsque la nouvelle administration de Laval aura terminé son étude, elle conclura qu'il y avait de lourds déficits et non pas des profits à vous donner le service. Vous mêmes dites que s'il y a des déficits, vous n'avez pas d'objection à vous asseoir avec les représentants de Laval et à payer la quote-part qui vous reviendra, à la condition que vous ayez la chance de pouvoir examiner les chiffres et de déterminer le niveau de service qui vous sera donné. Je pense que c'est une attitude très responsable de votre part de dire que si cela coûte de l'argent, vous êtes prêts à payer ce que cela vaut et pas plus. Je pense que je vous cite textuellement en disant cela.

Pour ceux qui ont observé cela, il semble étrange que pendant si longtemps on ait laissé pourrir une situation comme celle-là et que les élus municipaux ait assisté pendant des années et des années à un spectacle où les fonctionnaires les leurraient littéralement, leur comptaient des blagues, les embarquaient dans des bateaux, dans des aventures extra-territoriales, faisaient faire des dépenses importantes aux commissions de transport et disaient que cela ne coûtait pas cher et qu'on faisait des profits. Tout à coup, la hache tombe, on voit qu'une administration municipale a décidé de passer les comptes de la CTL à tabac et en vient à vous dire qu'il y a des lourds déficits. Je ne comprends pas pourquoi d'ailleurs on dit déjà qu'il y a de lourds déficits, parce qu'il ne semble pas que l'étude des dossiers soit terminée. Pour qu'on puisse déjà nous dire, avant que l'étude ne soit terminée, qu'il y a de lourds déficits, c'est donc qu'on a de bonnes raisons de croire qu'il en sera ainsi. (18 h 15)

Je veux simplement conclure en disant que je pense que vous avez raison de vous poser des questions, de vouloir attendre de connaître les vrais chiffres. Je pense qu'il est très responsable de votre part aussi de le faire et de vouloir ne payer que ce que ça

coûte. En ce qui me concerne, je vous remercie de votre participation et j'espère que dans les mois qui viennent vos problèmes de transport vont se régler sans que les citoyens aient à déboursier des sommes d'argent plus importantes que leur capacité de payer. Je vous remercie.

Le Président (M. Boucher): Merci. Avant de donner la parole au député de Deux-Montagnes, je voudrais m'enquérir auprès des membres de la commission jusqu'à quelle heure ils entendent continuer; à l'heure de la suspension, j'ai présumé qu'on avait accepté de continuer.

M. Clair: Mon collègue, le député de Deux-Montagnes, aimerait bénéficier de cinq ou six minutes.

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

M. Leduc (Saint-Laurent): D'accord.

Le Président (M. Boucher): Disons une dizaine de minutes. Allez-y, M. le député de Deux-Montagnes.

M. de Bellefeuille: Merci, M. le Président. Je suis heureux d'accueillir Me Bélisle, Mme Blanchard et M. Biard devant cette commission. Comme citoyen de Saint-Eustache, je me réjouis que ma municipalité ait décidé de se présenter devant la commission avec non pas modestement un mémoire, mais avec deux mémoires, ce qui manifeste, je pense, un excellent esprit de la part de la municipalité qui a voulu s'adapter aux circonstances nouvelles, aux faits nouveaux portés récemment à sa connaissance.

La ville de Saint-Eustache manifeste un esprit de collaboration dont je me réjouis aussi, ce qui ne veut cependant pas dire que nous soyons tous d'accord sur les données du problème. Je remarque, par exemple, que M. le député de Laporte vient, dans son intervention, de faire de cette question de la place de l'automobiliste dans notre société presque une question philosophique. Il a lui-même posé à ce sujet une question de liberté. Je ne pense pas qu'il soit dans l'intention du ministre des Transports de brimer la liberté de qui que ce soit. Ce n'est vraiment pas une question de liberté. Je pense bien qu'au Québec les gens seront toujours libres d'utiliser leur voiture si c'est le choix personnel qu'ils font. Ce que nous devons étudier ici, ce sont plutôt les avantages qu'il y a pour la population, aidée des pouvoirs publics, de développer des transports en commun selon des besoins qui sont de plus en plus généralement reconnus.

Parmi les avantages qu'il y a à recourir au transport en commun, il n'y a pas

seulement les avantages immédiatement monnayables, il y a aussi des avantages quant à la qualité de la vie, des avantages quant à la pollution, quant à l'encombrement des routes et toutes considérations qui sont concrètes et auxquelles, je pense, les Québécois sont sensibles, même si on prétend que nous sommes très attachés, chacun de nous, à notre voiture et au privilège que nous avons d'utiliser notre voiture. Même si cela est vrai, malgré cet attachement à ce privilège, de plus en plus de gens dans notre région, comme dans d'autres régions du Québec, se rendent compte de la nécessité de porter une plus grande attention au développement des transports en commun.

On pourrait discuter du cadre financier. Vous avez dit, Me Bélisle, que les gens de Saint-Eustache qui vont travailler à Montréal, c'est bon pour l'économie de Montréal. Je pense que vous faisiez allusion au fait que les Eustachois qui vont travailler à Montréal peuvent, à l'occasion, faire des dépenses à Montréal: un repas, un achat ici et là. C'est évidemment de l'eau au moulin de l'économie montréalaise. Mais si vous analysez les coûts plus en profondeur, je pense que vous allez vous rendre compte qu'il n'y a pas de bénéfice net pour la ville de Montréal dans le fait qu'il y ait des Eustachois qui vont travailler à Montréal parce que les coûts que représente la fourniture de certains services sont plus élevés que les avantages qui peuvent se présenter si quelqu'un, à un moment donné, prend un repas ou fait un achat ou deux ou paie son stationnement.

Mais je pense qu'on ne va pas débattre cela longuement parce que, en fin de compte, les coûts qui nous préoccupent le plus, ce sont les coûts réels des transports et nous avons eu du mal justement à les évaluer. Vous avez fait allusion à une facture proposée de 350 000 \$ pour la ville de Saint-Eustache. C'est pour les services de la Commission de transport de Laval. N'est-il pas exact, M. le maire, que, dans l'ensemble du plan, il y a aussi un autre coût proposé à la ville de Saint-Eustache, qui est de l'ordre de 289 000 \$, dans le cas du chemin de fer de banlieue?

M. Bélisle: C'est exact maintenant, sauf que, dans ce cas, on n'a pas eu les chiffres finals. Cela peut être 289 000 \$ comme cela peut être 400 000 \$. À cela vont s'ajouter probablement des coûts additionnels comme participation à la construction si jamais le métro de surface se réalise. À ce moment, je pense que, pour le nombre d'utilisateurs, il va falloir que la région, non seulement la ville de Saint-Eustache, puisse se prononcer à savoir si elle fait ce choix d'accepter que le métro de surface se rende chez nous et d'accepter d'en payer le prix. Nous, ce qu'on pense, ce qui est notre crainte, c'est que toutes sortes de superstructures chapeautées

par l'organisme régional de transport prennent une décision contre notre gré et que finalement, parce que c'est bon pour la CUM, parce que c'est bon pour le West Island, c'est bon pour un peu tout le monde, y compris nous autres aussi. Mais peut-être qu'à cause de notre nombre restreint on n'aura pas les moyens d'absorber cette dépense additionnelle; on veut avoir et on a beaucoup de craintes d'avoir ce choix réel si on oeuvre à l'intérieur d'un conseil régional de transport.

M. de Bellefeuille: J'aimerais bien vous comprendre parce que vous avez déjà plus tôt exprimé la crainte d'entrer de force dans cet ORT. Est-ce qu'une excellente garantie contre un abus en quelque sorte d'autorité de la part d'une organisation, d'un ORT, ce ne serait pas de vous-mêmes vous constituer en conseil local de transport avec les municipalités environnantes?

M. Bélisle: Par la municipalité régionale de comté, je pense que ça va être pratiquement automatique. En tout cas, il y a une forte proportion du nombre des municipalités qui vont faire partie de la municipalité régionale de comté et qui vont être concernées par le problème du transport en commun et on va probablement faire un comité intermunicipal de transport ou peut-être un comité de transport à l'intérieur de la MRC. Pour être plus précis, nous, nous ne voulons pas de l'ORT et nous ne voulons pas que les décisions de planification, de construction et de financement, comme il est indiqué dans la proposition gouvernementale, qui sont des responsabilités qui écherraient à l'ORT, nous ne voulons pas que ce soit l'ORT qui assume, en ce qui nous regarde, nous, et je pense que cela s'applique à toutes les municipalités qui ne sont pas des grosses municipalités, et nous impose des volontés que nous ne voudrions pas.

À ce moment, c'est dans ce sens que je dis que nous n'aurons plus le choix puisque nous serions de force à l'intérieur de cet organisme.

M. de Bellefeuille: Il existe déjà un comité présidé par le maire de Deux-Montagnes, M. Parr, sur les transports en commun. Est-ce que ce comité ne pourrait pas être l'embryon du conseil local de transport?

Mme Blanchard (Monique): M. de Bellefeuille, c'est que le comité, au début, avait été formé pour des rencontres avec le COTREM. Au début, la cotisation des municipalités était pour l'intégration tarifaire. Ce qu'on nous disait au début, c'était que le prix payé par l'utilisateur du train devait diminuer, et que la partie ainsi diminuée contribuerait à un déficit pour la

CTCUM dont les municipalités devaient combler le vide à ce moment-là. C'est pour cette raison qu'à ce moment-ci, nous demandons encore un peu de temps, parce que pour nous, la ville de Laval, c'est tout nouveau dans le décor. Je me souviens que le maire de Laval assistait à ces réunions et il n'était pas intéressé lui-même à l'intégration tarifaire, parce que pour lui, sa cotisation était de 700 000 \$ et il se disait que pour les utilisateurs de Laval du train de banlieue, il ne pouvait pas contribuer à un déficit à la CTCUM. Et là, aujourd'hui, se revirant de bord, il veut nous faire contribuer à son déficit. C'est pour cette raison que pour nous, le déficit de Laval est tout nouveau, parce que, au début, ce n'était pas ce à quoi on devait contribuer. On devait contribuer au déficit engendré par la tarification diminuée de l'utilisateur, mais déjà, le 19 mars 1982, le coût du billet qui passait de 66 \$ à 35 \$ n'était déjà plus à 35 \$. Il était déjà augmenté à 60 \$. C'est pour cette raison que nous sommes encore bien mélangés. Que la ville de Laval entre dans le décor à ce moment-ci et nous dise: Vous allez contribuer au déficit engendré par la CTL, on voudrait bien savoir si c'est la CTL qui va nous faire contribuer à son déficit. Quant à la CTCUM, est-ce que cela va être pour le déficit engendré par nos utilisateurs à coût réduit ou à coût normal? C'est tout cela qu'il faudrait savoir et qu'il faudrait éclaircir, à un moment donné.

M. Clair: Voyez-vous madame...

M. de Bellefeuille: Dans...

M. Clair: Je m'excuse de t'interrompre, Pierre. Je te laisserai continuer après.

M. de Bellefeuille: Oui.

M. Clair: Mais voyez-vous, madame, l'immense avantage que cela comporterait de vous constituer en conseil local de transport, c'est de vous donner l'autorité, justement, de trancher ces questions, de faire le choix et de définir quelles sont les priorités que vous retenez.

M. de Bellefeuille: Laval n'en ferait pas partie, normalement. Cela ne vous empêcherait pas de discuter avec la municipalité et la CTL, mais Laval n'en ferait pas partie.

Mme Blanchard: Non.

M. Bélisle: Justement, M. le Président. On a ce genre de comité local de transport puisque vous avez justement évoqué qu'il existe - il a même un président - et pourtant, c'est un comité qui doit discuter ou avoir comme priorité de solutionner ou

d'étudier en profondeur les problèmes de transport en commun. Si nous n'avions pas réagi, il n'y aurait pas de position régionale ici malgré qu'il y ait un comité. Je pense que Sainte-Thérèse-de-Blainville non plus, parce que c'est quand même par nos services qu'à un moment donné on s'est aperçu que les chiffres ne concordaient plus et qu'il fallait faire vite et présenter un mémoire. Je pense que si on avait demandé au comité local de présenter un mémoire, il n'aurait pas été en mesure de le faire, comme nous, parce qu'il n'y a pas de service.

Pour revenir à Laval, je ne voudrais pas m'étendre, mais seulement vous dire pourquoi nous prétendons - en tout cas, on a des chiffres qui le prouvent - que le réseau suburbain de Laval est rentable. Par exemple, dans un rapport de 1979, il est textuellement écrit: Un passager qui traverse la ville de Laval - en métro - entre Laval-Ouest et Ahuntsic - Laval-Ouest, c'est tout près de Saint-Eustache, juste en face - paie 0,50 \$ pour franchir 14,7 milles.

Un passager qui part de Saint-Eustache, donc un mille plus loin, de l'autre côté de la rivière, paie 1,30 \$ pour franchir les quinze milles vers Ahuntsic. C'est de là que vient à peu près l'impossibilité que notre transport en commun ne soit pas rentable pour la ville de Laval, parce que la ville de Laval vient chercher des clients à un seul point dans Saint-Eustache, au terminus d'autobus. Le réseau ne fait pas la ville. Il fait un point et cela rentabilise sa ligne qui vient à Laval-Ouest. Dans les conclusions qu'on en tire, je vais vous en lire deux; "on tire donc les conclusions suivantes de cette étude: Le réseau suburbain dispense à Laval un service urbain et c'est dans Laval que les autobus du réseau suburbain transportent le plus de passagers/mille". Ce qui illustre ce que je viens de vous dire. Et aussi, on dit: "C'est ainsi que l'on peut affirmer que le réseau suburbain subventionne le transport en commun urbain de Laval."

(18 h 30)

Si vous voulez avoir des chiffres, je vais vous donner un seul chiffre, parce que je sais que l'heure avance rapidement. Réseau suburbain: en 1979, partie suburbaine, surplus: 389 230 \$. Déficit, partie urbaine: 1 914 376 \$. Vous comprenez qu'on sera très surpris si, en 1982, il nous arrive un rapport - fait probablement par des experts tout aussi compétents que ceux qui ont fait celui-là - dont les conclusions prouvent que le service est maintenant devenu extrêmement déficitaire et qu'il nous faut désormais participer. J'exprime tout simplement les mêmes appréhensions que M. Fontaine, de Terrebonne, ce matin, lorsqu'il disait: On aimerait bien avoir une troisième personne pour superviser les chiffres qui seront maintenant alignés les uns après les autres.

M. de Bellefeuille: M. le maire, abstraction faite des chiffres, il est évident qu'il existe un problème de financement du transport en commun dans la région de Montréal. Mettez-vous un peu, s'il vous plaît, dans les chaussures du gouvernement et, puisque vous êtes réticents quant à la contribution que vous pourriez être appelés à faire - vous nous dites que l'automobiliste est déjà assez taxé - dites-nous où le gouvernement va aller chercher l'argent pour combler des déficits croissants et pour établir les transports en commun qui sont de plus en plus exigés par la population?

M. Bélisle: M. le député, je ne pense pas que ce soit à moi à faire la structure ou à inventer la structure financière d'un tel financement. Il y a un comité tripartite qui siège actuellement de façon permanente, au ministère des Affaires municipales, et qui traite justement de la fiscalité municipale. J'irais même jusqu'à dire: Qu'on nous transfère le champ de taxation correspondant à la responsabilité encourue par le transport en commun, qui ne serait pas une nouvelle taxe, mais qui serait un champ libéré par le gouvernement et occupé par les municipalités, et on est tout aussi capables d'assumer ces frais. Sauf qu'actuellement on a peur que ce soient des subventions gouvernementales qui continuent de nous être octroyées. À cause des contraintes budgétaires, les subventions gouvernementales vont probablement rester à un point maximal déjà atteint, je présume, ou elles vont commencer à diminuer. Par contre, proportionnellement, la responsabilité des municipalités va augmenter.

Or, on ne voudrait pas que ce soit par cette diminution que la responsabilité financière des municipalités augmente. On voudrait avoir une situation claire et qu'au point de vue fiscal on puisse compter sur un champ de taxation qui nous fasse assumer cette responsabilité. Vous l'avez dit tout à l'heure, il s'agit d'une responsabilité municipale. Sans doute que, dans les grosses dépenses en immobilisation, il y a encore le gouvernement qui peut venir à la rescousse, mais, en ce qui concerne le financement, il me semble qu'on devrait trouver un moyen pour que ça s'autofinance et que le gouvernement sorte de ce champ.

M. de Bellefeuille: Merci, M. le maire.

M. Bélisle: Merci.

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

M. Leduc (Saint-Laurent): À vous écouter, M. le maire et les autres intervenants, je suis de plus en plus inquiet parce que, moi, je fais partie de la CUM et

j'ai peur de me retrouver seul à payer la facture. On parlait tantôt de complexe, je ne sais pas si je ne devrais pas parler de syndrome. Si on regarde les chiffres, est-ce que vous ne pensez pas qu'il serait logique d'envisager une certaine contribution? Laval et les villes en ceinture - la couronne qu'on appelle - nous envoient tous les jours dans un sens unidirectionnel, Laval 18 500, la couronne environ 4000, pour 22 000 déplacements vers Montréal. On suppose, évidemment, que ça se déplace dans l'autre sens ensuite. Cela, c'est l'ensemble des déplacements par la CTCUM. Si vous prenez le métro, c'est environ 15 000. À la lueur de ces chiffres-là, tout de même on cherche quelqu'un pour nous aider, on pense qu'on va être seul à payer la facture. On cherche des âmes charitables. Alors, je me pose la question et je vous la pose: Est-ce qu'il n'y aurait pas lieu d'envisager peut-être une certaine contribution - justice distributive - que vous contribuiez d'une certaine façon à ces coûts-là? Ce sont des chiffres, je ne parle même pas du nombre de personnes transportées par le CN, mais ne pensez-vous pas que ce serait normal que vous nous donniez un coup de main?

M. Bélisle: Est-ce que vous voulez dire une contribution au réseau existant sur l'île de Montréal?

M. Leduc (Saint-Laurent): Une certaine contribution. Laval dit: Nous, on ne veut pas payer le métro, on ne veut surtout pas payer la facture. Personne ne veut payer la facture. Nous, on va être obligés de la payer, on n'a pas le choix. Vous allez dire: Au départ, qui payait ces frais-là? C'est Montréal. Ensuite, on a agrandi. Le gouvernement a dit: On va aider Montréal, on a inclus la CUM, toutes les villes de l'île et maintenant on veut aller plus loin. Bien sûr, on voit exactement où le gouvernement veut aller. Je le vois, vous le voyez, mais je suis inquiet, parce que je suis dans le centre et je vais être seul. Ces chiffres-là sont tout de même des chiffres réels. Je ne pense pas que ce soit négligeable. Dans les deux sens, cela veut dire environ 35 000 déplacements; c'est tout de même la population d'une ville moyenne. C'est assez important. Je me demande si vous ne seriez pas d'accord pour reconnaître ces chiffres-là et nous aider d'une certaine façon - en tout cas, en ce qui concerne le principe - ou bien si vous dites: Non, on ne veut pas faire partie de l'ORT ou de tout organisme et on ne veut pas payer du tout. Moi, évidemment, c'est l'impression que j'ai eue de certains intervenants.

M. Bélisle: Je pense qu'en ce qui concerne la CTCUM, même si vous ne parlez pas des trains de banlieue, nous on va en

parler, parce que c'est...

M. Leduc (Saint-Laurent): Je vous dis: N'aidez pas le gouvernement, aidez nous.

M. Bélisle: Qui on est pour vous aider? En ce qui concerne les trains de banlieue, on aura sûrement à contribuer pour la construction et l'amélioration du service. Cette contribution, on va la payer à la CTCUM, parce qu'elle découle directement de la CTCUM. Ce qu'on déplore dans tout cela, ce n'est pas le fait qu'on nous appelle à contribuer. C'est bien sûr qu'on va y voir deux fois. On ne veut pas contribuer seulement pour le plaisir de payer. On veut savoir si on reçoit un service proportionnel. Dans tout cela, on n'a rien à dire. On aurait juste à payer. Vous allez prendre l'amélioration des trains de banlieue. On en est fier actuellement, sauf qu'on n'a jamais été mis au courant du contenu des négociations qui ont lieu entre le CN et la CTCUM. On ne sait pas comment c'est arrivé. On ne sait pas à quel prix. Mettez-vous à notre place. On veut bien payer, mais pas les deux yeux fermés. Cette position-là, je pense, est partagée par tous mes collègues de la région nord, parce qu'on est conscient aussi que notre population a besoin de transport en commun et de ce genre de service. Si elle en a besoin, elle doit assumer le paiement d'une certaine facture proportionnellement à ses besoins, proportionnellement au choix qu'elle aura fait quant à l'utilisation de ces services et quant à la nature des services qu'elle aura voulu se donner, c'est-à-dire de très bons services, des services moins bons ou des services moyens.

En ce qui concerne la CUM, elle a quand même pris des décisions et elle est assez grande fille pour en assumer la responsabilité. On présume qu'elle a sûrement fait comme nous, au moment où on prend des décisions au niveau municipal; quand on prend une décision, on prétend avoir les moyens de payer.

Pour tout investissement futur, dans le nouveau cadre ou dans la nouvelle proposition gouvernementale, ce n'est pas impossible que, si on nous prouve que certaines infrastructures, qui feraient partie de la CUM, peuvent servir de façon directe ou indirecte à nos citoyens, on accepte d'en payer une partie. Dans ce sens, on est réceptif, sauf qu'on veut savoir pour quoi on paie et on veut garder la liberté de dire: On n'est plus capable de se donner un service - excusez l'expression, mais elle a été lancée tout à l'heure - plus chromé que le chrome qu'on a actuellement. Il s'agit d'y aller selon ses moyens. Nous, comme administrateurs, connaissons nos moyens et nous savons jusqu'où on peut aller.

M. Leduc (Saint-Laurent): Mais pas nécessairement à travers l'ORT?

M. Bélisle: Non.

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

M. Clair: M. le Président, il ne me reste qu'à conclure et à remercier les gens de Saint-Eustache et des autres municipalités qui formeront prochainement une nouvelle MRC de s'être intéressés au dossier du transport en commun. Quant à nous, je réitère l'offre que je faisais tantôt. On a également eu des contacts avec le comité présidé par M. Parr, avec lequel le COTREM a eu l'occasion d'échanger. Peu importe la façon dont le regroupement se fera au niveau du conseil local de transport ou de la MRC, quant à nous, nous sommes disponibles à travailler avec les gens de la région.

Le Président (M. Boucher): Merci. Au nom de tous les membres de la commission, je remercie M. Bélisle ainsi que ceux qui l'accompagnent pour la présentation de leur mémoire.

M. Bélisle: Merci, M. le Président, M. le ministre, madame et messieurs.

Le Président (M. Boucher): Les membres de la commission seront-ils prêts à revenir à 20 heures?

M. Clair: À 20 heures.

Le Président (M. Boucher): La commission suspend ses travaux jusqu'à 20 heures.

(Suspension de la séance à 18 h 43)

(Reprise de la séance à 20 h 15)

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

À la suspension de 18 heures, nous en étions à la Fraternité des chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro et employés des services connexes au transport de la CTCUM.

J'inviterais Me Suzanne Boivin, avocate, et M. Gilles Labelle, directeur syndical, à prendre place à la table du centre. Vous avez déposé un nouveau texte. Veuillez en faire la lecture.

Fraternité des chauffeurs d'autobus et opérateurs de métro de la CTCUM

M. Labelle (Gilles): M. le Président, M. le ministre, MM. les membres de la commission, au nom de la Fraternité des

chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro...

Le Président (M. Boucher): Pourriez-vous approcher votre micro, s'il vous plaît?

M. Labelle: ... et employés des services connexes de la CTCUM, permettez-moi, en guise d'introduction, d'exprimer notre accord quant à la nécessité d'une réforme du cadre institutionnel et financier, ainsi que de la structure tarifaire des transports collectifs dans la grande région de Montréal. En effet, de nombreux problèmes résultent du manque d'intégration des services de transport existants et d'un esprit de concurrence entre les différents systèmes conduisant à une sous-utilisation des réseaux.

Par ailleurs, nous devons nous inquiéter de certaines lacunes qui apparaissent à la lecture de la proposition gouvernementale. Vu notre mandat spécifique, notre préoccupation majeure vise évidemment l'impact qu'auraient sur les salariés du transport en commun, les structures d'administration et de financement adoptées dans le but de la réforme proposée. Nous sommes également conscients du besoin de fournir à d'autres groupes intéressés, notamment les usagers, l'occasion de se faire entendre dans le cadre des mécanismes institutionnels appelés à être mis sur pied. Nous croyons que les personnes les plus directement touchées par toute question relative au transport en commun, soit les personnes qui doivent quotidiennement assurer le service et parallèlement celles qui en profitent, doivent jouer un rôle important dans l'établissement des services à venir, non seulement du point de vue consultatif, mais aussi du point de vue décisionnel. C'est dans cet esprit que nous formulons certaines recommandations à la présente commission parlementaire.

Cadre institutionnel. Nous appuyons le principe de l'établissement de deux paliers décisionnels se partageant les responsabilités en matière de transport. Nous accueillons avec intérêt le principe visant à assurer le contrôle du transport en commun, tant au niveau régional qu'au niveau local, à un groupe de personnes élues en majorité. Toutefois, nous estimons qu'une place aux conseils décisionnels et consultatifs de l'organisme régional et de chaque municipalité ou de commission de transport locale doit être réservée aux représentants syndicaux. Il est étonnant que, de tous les intervenants possibles dans le dossier de la réforme, la proposition gouvernementale semble oublier des représentants dûment mandatés et les salariés du transport en commun. Or, il nous semble vital que les personnes qui auront ultimement à mettre en application les décisions concernant notamment la tarification soient invitées à participer à l'étude et à l'implantation de tout nouveau projet ainsi qu'à l'évaluation

des projets existants. À cette fin, nous envisageons une représentation syndicale dont les modalités précises resteraient à déterminer dans les mois qui suivront, mais comportant l'essentiel des recommandations qui suivent tout en respectant les principes que les représentants syndicaux doivent être choisis par ceux et celles qu'ils représentent.

Représentation sur l'organisme régional. Nous recommandons que, dans la proposition de la commission consultative permanente, au moins trois places soient réservées à des représentants syndicaux dont au moins un délégué de la fraternité. Nous recommandons également que les trois représentants choisissent parmi eux un membre qui siégerait au conseil d'administration de l'organisme régional. Nous estimons qu'il est essentiel d'assurer ainsi la contribution des personnes qui peuvent faire état des conséquences pratiques des questions relevant du mandat de l'organisme régional.

Pour ce qui est du rôle de la commission consultative, nous proposons que celle-ci ait le mandat précis de définir les questions qui devront lui être obligatoirement soumises par le conseil d'administration de l'organisme régional et qu'elle ait accès à tout document, y compris les procès-verbaux du conseil d'administration, afin de pouvoir remplir adéquatement son mandat de consultation.

La représentation au niveau local. L'historique des conflits de travail à la CTCUM démontre qu'il est illusoire de maintenir une politique de gestion dans le transport en commun sans mécanisme de consultation des salariés en cause. D'ailleurs, la nécessité de prévoir des mécanismes de consultation a été reconnue, notamment dans les secteurs de l'éducation et des affaires sociales où il est prévu que les comités formés de représentants patronaux et syndicaux discutent des décisions ayant un impact à long et à court terme sur le fonctionnement des établissements. Par ailleurs, un des facteurs qui contribuent fortement à la tension lors des négociations de conventions collectives est le fait que le président ainsi que les membres de la commission de transport, forts de leur mandat de 10 ans, peuvent se permettre des abus qui ne seraient pas tolérés s'ils avaient à répondre en public de leurs actions. Une solution qui s'impose est de prévoir un terme plus court au mandat donné aux commissaires, y compris le président. Quant aux moyens de rendre les commissaires vraiment responsables de leurs actions, plusieurs peuvent être envisagés, soit l'élection, la présentation d'un rapport en audience publique ou encore une procédure spécifique de révocation.

La proposition gouvernementale ne précise pas quel organisme aura le mandat en matière de négociation de conventions

collectives. Le climat particulier à la négociation collective est tel qu'il faut éliminer toute ambiguïté quant au rôle de chaque organisme. En effet, il est essentiel qu'un seul interlocuteur ait juridiction sur la négociation et l'application de la convention collective. Nous recommandons qu'il soit dit clairement que cette responsabilité incomberait à chaque commission de transport locale.

Comme le mentionne la proposition gouvernementale, la Communauté urbaine de Montréal, depuis l'adoption de la loi 46, est maintenant dotée d'une commission permanente sur le transport. Nous croyons que, pour que cet organisme devienne vraiment un outil d'information et de communication adéquat, il faut y assurer la participation, comme membres, de représentants syndicaux et de représentants des usagers. Soulignons qu'il n'existe à l'heure actuelle aucune table réunissant les membres du public et les représentants des salariés. Or, trop souvent les chauffeurs d'autobus et les opérateurs de métro sont la cible de critiques et même d'assauts de certains usagers, provoqués par des situations, par exemple les délais, qui ne sont pas imputables aux agissements des salariés. Dans le cadre de la réforme proposée, il est important de tenir compte du besoin urgent de communication entre toutes les parties intéressées. Par conséquent, nous recommandons que les représentants syndicaux désignés par le syndicat, et dont au moins un représentant de la fraternité, soient nommés comme membres de la commission du transport en commun de la CUM. Nous recommandons également qu'une formule de représentation soit développée pour assurer la présence des usagers sur la même commission.

Cadre financier et structure tarifaire. Nous n'avons pas de recommandation précise à faire quant au mode de financement du transport en commun. Nous désirons souligner, toutefois, que les salariés ne doivent pas faire les frais d'une réforme du cadre financier.

Pour ce qui est de la structure tarifaire, la préoccupation majeure de la fraternité est que le contrôle de la tarification soit simple et précis.

À notre avis, l'objectif visé par le gouvernement de valoriser le transport en commun au détriment de l'automobile est un objectif qui non seulement est louable, mais qui s'impose dans la société contemporaine. Certaines propositions sont de nature à favoriser un climat de travail plus sécuritaire pour les membres de la fraternité, par exemple, la proposition d'aménager des voies réservées pour les autobus est accueillie avec enthousiasme par la fraternité. D'autres mesures doivent être envisagées pour maximiser la rentabilité de l'équipement

nécessaire pour assurer le transport en commun et nécessitent une restructuration, non seulement des réseaux du transport en commun comme tel, mais également du fonctionnement de notre société en général. Notamment, l'extension des heures de pointe aurait un effet de décongestion bénéfique à tous.

Sachant que d'autres groupes feront des interventions précises concernant les mesures globales à adopter pour favoriser le transport en commun, nous avons choisi de limiter le présent mémoire aux aspirations particulières des membres de la fraternité en insistant sur les besoins de reconnaître aux représentants des salariés le droit de participer à titre d'intervenants à part entière dans le dossier de la réforme du transport en commun avec la mise en application qu'elle implique. Merci, M. le Président.

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

M. Clair: Oui, M. le Président. Permettez-moi d'abord dans un premier temps de remercier Me Boivin, M. Gilles Labelle d'avoir représenté la Fraternité des chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro et employés de services connexes au transport de la Commission de transport de la communauté urbaine de Montréal. Je pense que c'est tout à fait légitime que la fraternité veuille se faire entendre et soumettre son point de vue aux membres de la commission sur la réforme proposée puisque que, comme c'est souligné à bon droit, les opérateurs quotidiens du réseau de transport en commun sont justement les employés de la CTCUM. Je laisserai à mon adjoint parlementaire, le député de Vimont, le soin de poser les questions quant au point principal qui est soulevé, soit la représentation des travailleurs au niveau du conseil d'administration de la CTCUM, pour ne m'attarder qu'à un point qui a attiré mon attention, sur lequel vous n'avez pas donné beaucoup de détails dès le départ dans l'introduction. Vous exprimez votre accord quant à la nécessité d'une réforme du cadre institutionnel et financier ainsi que de la structure tarifaire et vous dites que ce qui a amené, semble-t-il, votre adhésion ce sont de nombreux problèmes qui résultent du manque d'intégration des services de transport existants et d'un esprit de concurrence entre les différents systèmes conduisant à une sous-utilisation des réseaux. Ce qui me frappe dans cette affirmation, qui va comme vous le savez dans le sens des prétentions gouvernementales à l'effet qu'il y a moyen d'améliorer l'efficacité, la rationalisation, la coordination des réseaux, ce qui me frappe, c'est que les autorités de la Communauté urbaine de Montréal, de la ville de Montréal, sont venues en commission et nous ont dit: Il

n'y en a pas de concurrence entre les modes et l'intégration des services de transport existants elle est déjà faite, puisqu'il y a trois commissions de transport qui desservent trois territoires juridiques différents; alors que vous, vous avez un point de vue contraire. Est-ce que vous avez des exemples à donner de cela? Qu'est-ce que vous voulez signifier par cela?

M. Labelle: D'une part, c'est que présentement le problème semble réglé mais pour le service aéroportuaire, à un moment, Laval, la CTL donnait un service ainsi que la CTCUM; cela, c'est un cas. Ensuite, il y a le dédoublement des circuits. On peut prendre l'exemple de l'adhésion de Métropolitain provincial, lorsque Métropolitain provincial a été acquise par la Commission de transport avant que tout cela soit structuré, et Métropolitain provincial et la Commission de transport de la communauté urbaine de Montréal donnaient le même transport sur à peu près les mêmes circuits. Donc, ce sont des dédoublements concrets, qui présentement...

M. Clair: Il y a au moins un cas, ce sont les rabattements d'autobus dans l'ouest de Montréal par rapport au train et la CTCUM sur la rive sud de Montréal, en parallèle avec la CTRSM. Je me demandais si vous vouliez signifier autre chose que ces exemples qui, quant à nous, sont connus, sont réels. Je voulais savoir si vous entendiez démontrer plus que cela.

M. Labelle: Non.

M. Clair: Je laisse à mon collègue et adjoint parlementaire le soin de continuer.

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

Mme Boivin (Suzanne): J'apporte une petite correction à ce que dit le ministre. Le mémoire n'entend pas demander une représentation de la fraternité au conseil d'administration de la CTCUM.

M. Clair: Je m'excuse, vous avez raison.

Mme Boivin: D'accord.

M. Clair: C'est pourquoi je laisse la parole à mon collègue.

M. Rodrigue: Le mémoire que vous présentez apporte une suggestion intéressante, soit celle de réserver trois postes de représentants syndicaux à la commission consultative et également un poste de représentant syndical au conseil. Comme vous dites que ce n'est pas celui de

la CTCUM, pourriez-vous préciser de quel conseil il s'agit?

Mme Boivin: Nous demandons trois représentants syndicaux à la commission consultative dont un qui serait délégué au CA de l'organisme régional et nous demandons une représentation à la commission permanente de la CUM, créée par la loi no 46.

M. Rodrigue: Très bien.

Mme Boivin: D'accord.

M. Rodrigue: Cela précise des choses. C'est une suggestion qui peut être intéressante parce que l'apport d'un représentant syndical, c'est une expérience qui est déjà vécue dans le domaine hospitalier, en particulier, où les groupes de salariés, soit les dentistes ou les groupes de techniciens ou les groupes d'employés de l'hôpital se voient représentés à ce conseil d'administration. Cependant, ce que l'on constate, du moins les personnes avec lesquelles on peut discuter de ces choses, celles qui ont un peu d'expérience de ces situations, c'est que tout dépend finalement des personnes qui représentent les salariés à ces conseils d'administration, la qualité de la participation est fonction de l'intérêt de l'individu qui finalement représente ses confrères et consoeurs à ces conseils d'administration. On me dit que dans certains cas, la participation est très importante et très utile et que, dans d'autres cas, c'est assez mitigé. Somme toute, ils ont l'impression que les gens viennent là pour obtenir des informations, mais que cela ne dépasse pas ce cadre. Cela pose cependant un problème, je vous le pose et je vous demande ce que vous en pensez. Qu'arrive-t-il en situation de négociation de convention collective? À ce moment, le salarié qui est membre de son unité syndicale et qui, en même temps, siège au conseil d'administration, prend les décisions qui vont orienter la position patronale en négociation, ne se trouve-t-il pas un peu en conflit d'intérêts? De quelle façon devrait-on procéder pour éviter cela? (20 h 30)

Mme Boivin: Je pense que c'est justement pour ça que nous n'avons pas recommandé que nous soyons présents au conseil d'administration de la CTCUM, parce que nous préconisons que la CTCUM garderait ce pouvoir de négociation alors que la commission qui est créée par la loi 46 - corrigez-moi si je n'ai pas raison - semble avoir un rôle consultatif auprès de la CUM. À ce moment-là, je ne vois aucune raison pour laquelle il n'y aurait pas des usagers et des représentants syndicaux.

M. Rodrigue: Si je comprends bien votre précision, vous ne demandez pas de siéger au conseil d'administration d'une commission de transport comme telle...

Mme Boivin: Non, s'il y a une ambiguïté...

M. Rodrigue: ... mais plutôt au conseil consultatif.

Mme Boivin: ... je m'en excuse...

M. Rodrigue: Cela va. C'est la précision que vous apportez.

Mme Boivin: Quand nous regardons la représentation au niveau local - et nous nous référons à la loi 46 spécifiquement - nous demandons une représentation à titre de membre de la Commission de transport de la CUM, c'est-à-dire la commission permanente de transport. Malheureusement, c'est le terme que la loi emploie.

M. Rodrigue: Dans le mémoire, vous dites: "Toutefois, nous estimons qu'une place sur les conseils décisionnels et consultatifs..." Alors, il y a le mot "décisionnels".

Mme Boivin: D'accord, c'est plutôt au niveau de l'organisme régional. Nous sommes conscients d'un certain conflit d'intérêts au niveau local si on maintient notre suggestion que chaque commission de transport locale soit responsable de la négociation de la convention collective. Mais, au niveau de l'organisme régional, tel ne serait pas le cas. Alors, nous voudrions une représentation au conseil d'administration pour faire un peu le lien entre la commission consultative, parce que, si vous me le permettez, quand on regarde les mentions concernant la commission consultative, à la page 49 de la proposition gouvernementale, c'est un peu flou pour dire le moins. On nous annonce qu'on va légiférer sur le cas, que la commission viendra compléter le rôle, disons, du conseil de la CUM, mais on ne donne pas de tâche définie à cette commission consultative. Est-ce que c'est un organisme de broche à foin qu'on va envoyer un petit peu partout dans la province avec des mandats un peu vagues. On ne le sait pas. Nous disons: Donnez-nous une représentation garantie là-dessus et donnez-nous aussi une voix au CA de cet organisme. J'espère que maintenant c'est clair.

M. Rodrigue: Cela clarifie la question et, à ce moment-là, il est évident qu'il ne pourrait pas y avoir de conflit d'intérêts, parce que ce n'est pas cet organisme qui aurait à traiter des négociations en particulier. Ce n'est pas un exploitant.

Vous vous interrogez sur le niveau des

responsabilités, qui aurait à négocier des conventions collectives avec vous, et vous suggérez, à toutes fins utiles, que ce soient les commissions de transport locales. Effectivement, c'est ce que propose la réforme qui est devant nous, c'est-à-dire que la responsabilité de négocier les contrats de travail demeure aux commissions de transport actuelles, c'est-à-dire au niveau local.

Pour ce qui est des trains de banlieue, ce sont les compagnies de chemin de fer qui, actuellement... Le personnel est prêté par les compagnies de chemin de fer, à toutes fins utiles, et est sous leur juridiction. Donc, ce sont ces compagnies qui doivent négocier les contrats de travail. Cela clarifie ce point.

Quant à la structure tarifaire, vous demandez que les contrôles de la tarification soient simples et précis. J'aimerais que vous expliquiez davantage votre point de vue, en particulier sur la tarification par zones qui est proposée et qu'on voit au tableau en arrière. Est-ce que, pour vous, c'est une chose qui vous apparaît trop compliquée? Est-ce que, finalement, la tarification selon la distance parcourue vous apparaît un principe acceptable?

M. Labelle: La tarification selon la distance parcourue, bien sûr que c'est acceptable, sauf pour la perception. Tarification et perception, ce sont deux choses. La tarification, pour nous, la fraternité, on ne s'en fait pas, mais la perception relève directement des salariés de la fraternité, qui doivent percevoir selon les tarifs. La perception, c'est une autre chose.

M. Rodrigue: Vous entrevoyez des difficultés...

M. Labelle: Quant à la tarification, vous avez le système de correspondance, vous avez la carte appelée CAM. Ce sont deux modes de tarification, la correspondance et la CAM; il n'y a aucun contrôle là-dessus. Une CAM, n'importe qui peut l'utiliser, la seule chose qu'on vérifie, c'est le mois. Quant à la perception, cela fonctionne selon le zonage. La perception doit être simple et précise.

Pour ce qui est de la structure tarifaire, la préoccupation majeure de la fraternité est que le contrôle de la tarification soit simple et précis. C'est cela "le contrôle de la tarification", autrement dit la perception. Est-ce que c'est dans ce sens qu'allait votre question?

M. Rodrigue: Du fait que vous affirmiez cela, je me suis demandé si ce que propose le projet de réforme, vous le considérez comme simple et précis ou, au contraire, si cette remarque, dans votre mémoire, signifie que vous le trouvez un peu compliqué. C'était cela le sens de ma

question, est-ce que vous estimez que la tarification par zones va entraîner des problèmes de contrôle finalement? Est-ce cela que vous avez voulu dire à la commission?

Mme Boivin: Je ne pense pas que la remarque s'adressait spécifiquement aux recommandations de la proposition gouvernementale parce que la préoccupation principale, c'est: Quelle sera la nature du document que devra exhiber l'usager et, aussi, quel sera le degré de contrôle qui va différer d'une zone tarifaire à une autre? On ne commente pas précisément ceci, mais on dit: Voilà une raison de plus pour nous consulter avant d'adopter un nouveau système parce que c'est nous qui devons les regarder les cartes pour voir si cela est valable. C'est nous qui devons examiner les documents et, à ce moment-là, c'est nous qui pouvons vous dire: Oui, c'est valable; ou non, ce n'est pas valable; du côté pratique.

M. Rodrigue: Ce n'est pas une prise de position quant au mode de tarif proposé dans le mémoire, mais vous voulez plutôt vous assurer que ceux qui auront à faire le contrôle de ces cartes ou à percevoir ces tarifs auront leur mot à dire sur les modes de perception ou de contrôle, de façon que cela soit le plus simple possible. Très bien. C'est tout comme questions, M. le Président.

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

M. Bourbeau: M. le député de Marquette aurait des questions à poser aux gens. Peut-être qu'à la fin je reviendrai avec une question.

Le Président (M. Boucher): C'est d'accord, M. le député de Laporte. M. le député de Marquette.

M. Dauphin: Je tiens également à remercier, au nom de l'Opposition, la Fraternité des chauffeurs d'autobus et de métro ainsi que les employés des services connexes.

J'aurais seulement quelques petites questions. Tout d'abord, sachant fort bien que vous n'avez quand même pas les services du ministère pour faire des études, est-ce que vous avez une information, sur les grandes villes comparables au Canada ou en Amérique du Nord, sur la représentation de salariés à une commission consultative, comme la proposition gouvernementale?

Mme Boivin: Non. Pas concernant le transport. Nous n'avons pas entrepris d'étude dans ce sens-là, mais notre point de repère, comme nous le mentionnons, ce sont les conventions collectives, par exemple, dans le

secteur public, où on a des organismes du style des comités de relation du travail dans le secteur de l'éducation et des organismes parallèles dans le secteur des affaires sociales, et où il y a des discussions qui se font avec des représentants de la partie patronale et de la partie syndicale.

Par ailleurs, si vous me le permettez, je voudrais répondre à un commentaire que j'ai oublié de soulever tantôt. On me dit que le degré de compétence ou d'engagement d'un délégué syndical peut dépendre de la personne du délégué, mais je pense que cette remarque, on pourrait la faire au sujet de n'importe quel élu.

M. Rodrigue: Ce qui arrive, c'est que la part des syndiqués au conseil d'administration... Vous avez parfaitement raison, mais c'est que cette personne est la seule à représenter un groupe; il n'y a peut-être pas grand monde qui peut finalement examiner sa performance, tandis que...

Mme Boivin: C'est douter de la démocratie syndicale.

M. Rodrigue: Lorsque c'est un exécutif syndical qui agit pour et au nom de ses membres, c'est déjà une équipe qui travaille. À ce moment-là, ils sont un peu exposés, les gens voient comment cela fonctionne et ils peuvent porter un jugement. Je parle des membres. Tandis que, lorsqu'une personne est seule à représenter un groupe à un conseil d'administration, selon qu'elle est très active et se sent très impliquée ou qu'elle se sent moins impliquée, la qualité de la représentation en souffre ou est bonne selon les cas, mais le jugement que ses pairs et ceux qui l'ont déléguée peuvent porter ne peut pas s'exercer parce qu'ils ne la voient pas agir, sauf si c'est une personne qui fait des rapports à son assemblée syndicale assez fréquemment. Là, il y a possibilité que...

Mme Boivin: Comment ferions-nous? Le même phénomène peut se produire avec les maires des municipalités que nous avons vus aujourd'hui devant vous et qui ne semblent pas, à mon avis, appuyer le point de vue des usagers; bien au contraire, selon moi, ils appuient beaucoup le point de vue des automobilistes et des... Le problème du péage les concerne beaucoup plus et pourtant vous voulez les voir siéger à un organisme régional qui aurait pour but d'améliorer le transport en commun. N'a-t-on pas le même problème? C'est alors à l'instance syndicale...

M. Rodrigue: On peut effectivement...

Mme Boivin: ... de corriger son mécanisme de consultation avec son délégué.

M. Rodrigue: Oui, vous avez un point

qu'il faut retenir.

M. Dauphin: J'ai une autre petite question. Vous mentionnez également dans votre mémoire, à la page 3, ce qui est source de conflits dans le renouvellement des conventions collectives à la CTCUM avec ses employés. Vous prévoyez, entre autres, au lieu de nominations pour dix ans, une possibilité de révocation des commissaires à la commission. Je me demande, sur un plan réaliste, qui serait habilité - disons qu'il y a une négociation de convention - qui serait le juge pour déterminer si tel commissaire ne vaut pas 0,05 \$ sur le plan de la négociation. J'aimerais que vous expliquiez un peu cela. Si on se fie au passé, ces gens étaient élus à chaque renouvellement de convention collective. Il n'y a pas qu'un responsable non plus.

Mme Boivin: Vous faites un rapport entre deux phrases. C'est peut-être le texte qui prête à cette confusion. Je ne pense pas que notre prétention soit de demander la révocation des commissaires à chaque fois qu'on nous impose ou qu'on veut négocier une convention collective qui ne fait pas notre affaire. Ce serait peut-être le rôle de la commission permanente créée par la loi 46, quand il y en aura dans les autres municipalités. Cela va dépendre du rôle que jouera cette commission, c'est-à-dire si on va vraiment demander des comptes aux commissaires du transport. Je voudrais vous donner simplement un exemple: Nous vivons, à la fraternité, une situation où, à notre avis, il y a des abus de la part de la CTCUM dans les questions d'accidents du travail. C'est un autre domaine où cela pourrait peut-être démontrer un besoin de représentation des salariés. Il y a beaucoup d'accidents de travail au niveau de la CTCUM. Nous voyons une action concertée où chaque cas est systématiquement porté en appel jusqu'à la dernière instance. Ce serait le genre d'abus que nous voudrions soulever devant une instance publique et pour lesquels nous voudrions demander des comptes aux commissaires s'ils ont pris un vote pour une position comme celle-là.

M. Dauphin: D'accord, cela va.

Le Président (M. Boucher): M. le député de Saint-Laurent avait demandé la parole.

M. Leduc (Saint-Laurent): Vous avez mentionné tantôt que les maires venaient ici pour prendre la défense des automobilistes?

Mme Boivin: J'ai dit que cela semblait ressortir des positions qu'on a entendues des maires, aujourd'hui.

M. Leduc (Saint-Laurent): Non, ce n'est

pas ce que j'ai perçu.

M. Clair: Cela venait du Parti libéral aussi à vue d'oeil.

M. Leduc (Saint-Laurent): Non, j'ai perçu que ces gens étaient l'écho des contribuables et qu'ils voulaient payer le moins possible de taxes. C'est ce que j'ai compris. Je n'ai pas compris qu'ils défendaient les automobilistes. Il ne faut pas les défendre, ils sont capables de se défendre. Je ne vois pas du tout le rapport.

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

M. Bourbeau: Merci, M. le Président. J'ajouterai, pour l'information des membres de la partie gouvernementale, que le Parti libéral défend les intérêts de tous les citoyens, et non pas seulement d'une seule catégorie de citoyens.

M. Clair: J'ai déjà eu l'occasion de le dire, la position du député de Laporte c'est: Je ne suis ni pour ni contre, bien au contraire!

M. Bourbeau: Bon, c'est cela!

Le Président (M. Boucher): S'il vous plaît! M. le député de Laporte, vous avez la parole.

M. Bourbeau: Le ministre aime bien faire des blagues mais, à la vérité, les blagues ne règlent rien.

M. Clair: C'est cela, la vérité. La plus grande leçon qu'on a apprise de cette commission, c'est cela.

M. Bourbeau: Nous défendons les intérêts de tous les citoyens et non pas d'une seule catégorie de citoyens, comme semble le faire le ministre. Je notais tout à l'heure que vous avez parlé de la question de contrôle. C'est revenu à plusieurs reprises depuis le début des travaux, le contrôle des titres de transport. Évidemment, vous êtes les techniciens du transport, vous représentez les chauffeurs d'autobus et de métro. Si jamais on a la structure en question, il va y avoir l'intégration tarifaire et l'intégration des différents modes de transport avec un titre unique. Ce que plusieurs des intervenants avant vous ont noté, c'est qu'il se crée toujours des problèmes sérieux dans les endroits où des systèmes comme ceux-là existent quant à la vérification des titres de transport. Par exemple, un usager prend le train de banlieue à Sainte-Anne-de-Bellevue et descend à la station de Montréal, au bout de la ligne, prend le métro ou peut prendre l'autobus, toujours avec le même type de

transport, mais peut-être qu'au départ, il avait pris un billet uniquement pour aller de Sainte-Anne-de-Bellevue à Beaconsfield, par exemple, donc avait payé un montant minime, est resté à bord du train, se rend jusqu'à Montréal et change. Là, il est difficile de le contrôler, parce que les contrôles se feraient théoriquement à la sortie.

(20 h 45)

Dans plusieurs villes du monde où il y a des systèmes comme ceux-là, on fonctionne sur l'honneur. On fait confiance à l'intégrité des gens, pour bien penser que ces gens ne tricheront pas le système. Un des intervenants de la semaine dernière a dit que les coûts de ce système pouvaient aller jusqu'à 10%. Enfin, on peut situer de 5% à 10% le coût estimé de la tricherie populaire, si je peux dire. Cet intervenant mettait en doute l'opportunité de mettre sur pied le système, étant donné que c'est un système qui peut coûter très cher et que si on voulait vraiment contrôler l'honnêteté des usagers, cela coûterait peut-être une fortune, en fait, parce que c'est difficile de les attraper un peu partout le long du système. Avez-vous une expérience de cela? Avez-vous des commentaires à faire à ce sujet? Vous en avez parlé tantôt, mais je serais intéressé à savoir si vous n'aviez pas, par hasard, des suggestions à faire en tant que représentant des gens qui sont sur les lignes de combat. Peut-être que vous avez un point de vue qui serait intéressant à entendre.

M. Labelle: Je peux vous donner un exemple. La perception des tarifs, enfin le type de transport à Los Angeles s'effectue à la sortie, c'est-à-dire qu'un usager se véhicule à bord du métro ou d'autobus et, avant de se véhiculer, il insère de l'argent dans une machine quelconque. S'il y insère 20 \$, il peut voyager pour 20 \$. Quand il sort du métro, par exemple, il réinsère son billet dans cette machine en question et elle lui dit: Tu as bien 8 \$; c'est-à-dire qu'il peut se véhiculer avec 8 \$. C'est une façon de faciliter la perception et de contrôler les passages et les tarifs. C'en est une et il y en a sûrement d'autres. Nous, la fraternité, on demande qu'elle soit simple et précise en termes de perception.

Mme Boivin: Je pense qu'il faut dire aussi que tout système est probablement susceptible de tricherie. On n'a qu'à aller à la Cour municipale de Montréal pour voir combien il y a de cas de fraude avec la CAM, que ce soit une carte empruntée ou une carte qui a les mêmes couleurs, mais qui est de quelques mois auparavant, c'est devenu un fait quotidien à la Cour municipale d'avoir de ces causes. Notre point principal est de dire: On peut aller voir et comparer, mais parlez-nous-en parce que

nous, nous allons vous montrer les petites failles de chaque système.

M. Bourbeau: C'est justement dans ce sens que je vous interrogeais parce que ceux qui sont susceptibles d'avoir des idées sont ceux qui sont dans le bain tous les jours et qui pourraient certainement apporter un éclairage intéressant pour le ministre et ses fonctionnaires. À ce sujet, j'aimerais bien, si le ministre se sentait en verve dans les minutes à venir, qu'il puisse nous éclairer sur la façon dont fonctionnera le contrôle des types de transport parce que moi, je dois avouer avoir des doutes sur l'exactitude des contrôles qu'on peut mettre en place. Est-ce que le ministre pourrait nous donner quelques précisions là-dessus?

M. Clair: Certainement, M. le Président. D'abord, je suis heureux de voir que M. Labelle, représentant de la fraternité, en apprenait au député de Laporte, qui avait été lui-même président d'une commission de transport...

M. Bourbeau: La porte est ouverte à toute suggestion, il n'y a pas de problème.

M. Clair: Il existe effectivement plusieurs modes de contrôle. Je vous avouerai bien humblement que, n'ayant pas eu personnellement la possibilité d'aller à Los Angeles et de constater comment cela fonctionne, je ne connais pas la technique de cela. Tout simplement, ce que l'on dit et qui est tout à fait exact, la prétention du gouvernement est la même dans le fond que celle de la Fraternité des chauffeurs; c'est que, en premier lieu, tous les systèmes sont violables. Il n'y a à peu près pas de système qui soit parfait, inviolable, sans fraude, que c'est un peu un épouvantail à moineaux qu'on agite quand on dit: La tarification interzonale est incontrôlable, cela ne peut pas se faire s'il risque d'y avoir de l'évasion, non pas fiscale, mais tarifaire, si on veut, de façon élevée. D'ailleurs, vous allez voir demain, en recevant les gens de la Conférence des maires de banlieue qui ont reproduit l'ensemble de la documentation sur laquelle est basé le mémoire de M. Des Marais... Je ne le reproche pas à M. Des Marais, cela plaidait en faveur de sa cause de donner des exemples de villes où la carte d'abonnement mensuel est à un niveau fixe, sans tarification zonale. Mais dans les mêmes documents de la CUM, on peut trouver plusieurs exemples de grandes villes dans le monde qui ont effectivement - j'ai pris la liste dans la documentation du Conseil des maires de banlieue - des systèmes simples de perception, justement, soit basés sur l'honneur, soit basés sur des techniques plus perfectionnées, plus sophistiquées, du genre de celle qui semble être en vigueur à Los

Angeles. Ce sont des modes de contrôle efficaces, simples, qui ne sont pas plus évasifs que ceux qui existent déjà. Dans le fond, ce que les gens de la fraternité nous disent, c'est que de la fraude, il y en a déjà, et il faut la combattre, parce que je pense que c'est normal que tous les citoyens paient le même tarif. Maintenant, il n'y a pas une solution unique à cela. Si jamais le député est intéressé à ces questions, on aura l'occasion d'échanger plus en profondeur là-dessus avec les techniciens. J'avouerai que, quant à moi, je ne suis pas un technicien de ces questions. Ce que je sais, cependant, c'est qu'il existe d'autres modes de contrôle ailleurs dans le monde qui sont tout aussi efficaces.

M. Bourbeau: Mais cela ne vous crée pas de problème en ce sens que vous ne pensez pas que cela va être un problème important; vous semblez très confiant que vous allez pouvoir régler ce problème sans difficulté importante. Moi, je dois dire que j'ai plus de doutes que vous sur la possibilité d'en venir à un contrôle, pas absolu...

M. Clair: Ce n'est pas nouveau, vous êtes toujours plus "douteux" que moi.

M. Bourbeau: Bien, c'est l'expérience, M. le ministre, qui m'a enseigné à me méfier, peut-être plus que vous. Je dois avouer que je suis très sceptique quant à la possibilité d'exercer un contrôle adéquat. Je sais bien que la nature humaine étant ce qu'elle est, il va toujours y avoir des fraudeurs, mais il faut quand même contenir cela à l'intérieur d'un minimum acceptable. Si on peut facilement contrôler la CAM, par exemple, parce qu'on sait où on commence et on sait où on sort, donc on peut la contrôler à l'entrée, dans le cas d'un système interzonal et intermodal, on ne peut pas contrôler à l'entrée. Tout ce qu'on sait, c'est qu'à l'entrée il y a un billet qui peut permettre à quelqu'un de faire un kilomètre ou cent kilomètres. Étant donné qu'on fait payer selon la distance, au départ, on ne peut pas présumer que l'usager va frauder et sortir plus loin que prévu. C'est à la sortie que le contrôle doit se faire. Est-ce qu'il faut avoir des contrôles à chaque sortie? C'est là que cela devient très dispendieux.

Le ministre semble prendre cela à la légère et nous dire qu'à son avis il n'y a pas de problème, enfin pas de problème sérieux. Moi, je me pose des questions sur l'importance de la fraude possible. Évidemment, si la fraude devenait très importante, ce serait très injuste pour ceux qui auraient à supporter les coûts du système.

M. Clair: Je peux donner un exemple au député de Laporte. Si je voyage entre le

point A et le point B dans la Communauté urbaine de Montréal et que je franchis 5 zones, si j'ai une carte d'abonnement mensuel qui me donne le droit de franchir 3 zones et qu'il y a un contrôle à l'entrée seulement, bien sûr que le matin dans une direction je pourrais tricher, mais au retour, je risque d'avoir de la difficulté à fonctionner. Simplement pour revenir là-dessus, dans les documents de la Conférence des maires de banlieue, voyez-vous, à Philadelphie, à Baltimore, à Boston, Boston Rapid Transit... Il me semblait que j'en avais d'autres qui étaient tirés de la documentation même qui a servi à l'élaboration du mémoire de la Communauté urbaine de Montréal où il y a effectivement des zones et où on semble avoir effectivement réussi à contrôler ces problèmes-là. Là-dessus, je pense qu'on pourra toujours vérifier le niveau de la fraude, même si cela est très difficile à évaluer dans chacune de ces commissions de transport par rapport à ce qui existe à la Communauté urbaine de Montréal. Cela sera toujours hypothétique, parce que, en soi, le niveau de fraude est un chiffre noir, on ne le connaît pas, on peut avoir des estimations, une idée.

Le Président (M. Boucher): Est-ce que c'est terminé, M. le ministre?

M. Clair: C'est terminé, M. le Président.

Le Président (M. Boucher): Est-ce que vous voulez ajouter autre chose, Me Boivin?

Mme Boivin: Seulement pour souligner le problème principal au niveau local pour lequel nous demandons une table de concertation qui réunirait des usagers, des élus et des représentants syndicaux. C'est vraiment que le mécontentement du public, ce sont les chauffeurs et les opérateurs de métro qui en font les frais, le plus en tout cas, au niveau de la CTCUM. Le public ne fait pas toujours les distinctions entre les différents organismes syndicaux qui font la grève par exemple. À un moment donné, c'est toujours la personne qu'on voit le plus, c'est-à-dire le chauffeur à qui on fait des reproches. Il me semble que s'il y avait un endroit où on pouvait dire: ces choses-là se discutent et venez faire valoir votre opinion, cela pourrait soulager la tension qui s'est développée entre les trois parties, les trois intervenants principaux du côté quotidien de la chose. Je vous remercie.

M. Clair: Je vous remercie beaucoup. M. le Président, permettez-moi simplement en terminant de remercier à nouveau la Fraternité des chauffeurs d'autobus et opérateurs de métro d'être venus nous faire

connaître leur point de vue sur la réforme et en particulier pour le fait qu'ils partagent avec le gouvernement l'objectif de la promotion et du développement du transport en commun comme une alternative à l'automobile. Merci.

Le Président (M. Boucher): Au nom des membres de la commission, je vous remercie, Me Boivin et M. Labelle.

Confédération des syndicats nationaux

La Confédération des syndicats nationaux CSN, représentée par M. Christophe Auger, vice-président, Mme Francine Dubé, secrétaire générale, Conseil central de Montréal et M. Pierre Lanouette, secrétaire général ERP.

M. Auger, veuillez vous identifier et identifier ceux qui vous accompagnent.

M. Auger (Christophe): Il y a Francine Dubé, secrétaire générale au Conseil central de Montréal, Pierre Lanouette secrétaire de la Fédération des employés du service public, affiliée à la CSN et moi, je suis Christophe Auger, vice-président de la CSN.

J'aimerais d'abord indiquer, M. le Président, aux membres de la présente commission que nous avons remis ce matin la version 2 de notre mémoire après avoir envoyé la première dans les délais, le plus possible les délais qui nous avaient été indiqués par le greffier. J'espère que tous les membres de la commission en ont pris connaissance. J'aimerais en faire lecture. C'est un document qui est peut-être un peu plus long que ceux que nous avons lus ce matin. Je trouvais cependant essentiel compte tenu d'une part, comme à peu près tous les groupes qui ont passé auparavant, des énergies que nous avons investies et en même temps, pour vous dire que même si on passe un peu plus de temps, compte tenu du monde qu'on représente dans la région de Montréal dans ce secteur du transport, et des membres qui nous sont affiliés également comme confédération...

J'ai trouvé enrichissant de passer la journée avec la commission aujourd'hui. Cela m'a permis entre autres de faire un calcul. Parfois les calculs mathématiques sont bêtes et méchants mais j'ai fait un calcul mathématique ce matin. Lorsque le premier groupe d'intervenants a pris environ deux heures pour 30 membres, je m'étais dit: si on appliquait un prorata semblable aux 75 000 membres de la CSN, nous en aurions pour près d'un an ensemble; si on l'appliquait seulement aux 600 syndicats couverts, on en aurait pour environ deux jours. Supposons qu'on va essayer de terminer cela dans les quelques heures qui viennent. Ceci dit, j'aborde la lecture du mémoire qu'on vous

dépose.

En juin dernier, le ministère des Transports rendait publique la proposition gouvernementale concernant l'organisation et le financement du transport en commun dans la région de Montréal. La Confédération des syndicats nationaux a accueilli avec intérêt cette proposition gouvernementale. Plus d'une fois, les organismes qui nous sont affiliés et qui représentent près de 75 000 membres dans la région de Montréal ont dénoncé, à la fois le cadre institutionnel et la tarification du transport en commun de Montréal. De plus, la CSN porte intérêt à cette question puisqu'elle représente la majorité des travailleurs oeuvrant dans ce secteur dans la région de Montréal. Au Québec, le ministère des Transports a traditionnellement privilégié le transport privé par l'amélioration constante du réseau de voirie et des infrastructures.

Le transport public, quant à lui, n'a jamais bénéficié d'un appui gouvernemental comparable. Selon les études effectuées pour le compte de Transport 2000, si 80% de la population québécoise représente la clientèle de l'automobile, elle n'en reçoit pas moins plus que sa part des dépenses de l'État en transport, soit 88% du budget du ministère des Transports. C'est dire que les usagers du transport en commun, en général moins fortunés que l'autre catégorie, subventionnent par leurs taxes la population motorisée. Pour la ville de Montréal, la redistribution fiscale avantage encore plus l'usager de l'automobile. Les dernières données disponibles montrent que l'usager du transport privé reçoit une subvention annuelle de 563 \$ comparativement à une somme de 321 \$ pour l'utilisateur du transport public. (21 heures)

Toujours selon les mêmes études, le total des revenus produits par l'utilisateur de l'automobile, taxe sur l'essence, sur la vente etc., s'établissait à 1 505 600 \$ pour la période 1979-1980 alors que les dépenses de protection routière, subventions, carburant, etc., s'établissaient à 3 304 800 \$. Le gouvernement a toujours favorisé l'utilisation du transport privé au détriment du transport public, même si l'industrie de l'automobile n'a produit aucun effet bénéfique notable au Québec, contrairement à l'industrie du transport en commun où le Québec a pris les devants par rapport au reste du Canada. Qu'on pense ici uniquement aux contrats que Bombardier réussit à décrocher.

De plus, l'automobile est non seulement une source de pollution et de gaspillage d'énergie, elle est la source d'une multitude de coûts sociaux absorbés par la collectivité. À Montréal, près de 6000 logements furent rasés pour des projets autoroutiers et l'automobile occupe près de 45% du centre-ville. Contrairement à ce qui s'est passé au début des années soixante, alors que les

politiques d'habitation favorisaient les classes aisées à s'installer en banlieue, de plus en plus de gens à faible et à moyen revenu sont aujourd'hui chassés du centre-ville pour faire place à ces classes aisées. Si des logements sont construits au centre-ville, ce sont des logements dispendieux, l'utilisation de terrains vacants coûtant très cher. Pour la CSN, une politique de transport collectif visant à déconcentrer le centre-ville doit s'allier à une véritable politique d'habitation qui ne laissera pas l'entreprise privée occuper tout le terrain. Le transport en commun est un outil de politique sociale et économique que le gouvernement doit utiliser.

Les grands axes de revendications de la CSN et de ses organismes affiliés, concernant le transport en commun, ont toujours été de cinq ordres: La priorité au transport en commun, la gratuité du transport collectif, l'amélioration des services, l'intégration des réseaux et des tarifs, le financement du transport en commun par les entreprises qui en tirent profit.

À première vue, la proposition gouvernementale rejoint quelques-uns des objectifs que la CSN a mis de l'avant à diverses occasions, notamment devant la Commission des transports du Québec. Cependant, permettez-nous dès le départ de souligner que nous sommes déçus que la proposition gouvernementale n'aborde qu'une partie du problème du transport. Il aurait été préférable, nous semble-t-il, que le gouvernement s'attarde à toutes les dimensions du transport, que ce soit le covoiturage ou encore les incitatifs à utiliser le transport en commun. Les solutions concernant le transport en commun doivent se situer, quant à nous, dans une perspective globale puisque tous les éléments d'une véritable politique du transport sont interdépendants.

De plus, nous déplorons vivement que la proposition du gouvernement ne vise que la région de Montréal. En ce sens, cette proposition nous semble partielle et dépendante des politiques qui viendront la compléter en ce qui concerne les autres régions.

En lisant attentivement la proposition gouvernementale, nous nous rendons compte que cette nouvelle réforme est avant tout due au fait que le transport en commun coûte plus cher que prévu au gouvernement et qu'en conséquence il est pressé d'agir. Si on décentralise, ce n'est pas par esprit de démocratie, si on avance de nouveaux modes de financement, ce n'est pas pour freiner la hausse des tarifs des usagers et favoriser le transport en commun. Bref, si on procède à la pièce aujourd'hui, si le gouvernement avance de nouvelles propositions à peine trois ans après la réforme de 1979 sur le

financement du transport en commun, c'est parce que les goussets de l'État sont moins bien garnis et que celui-ci souhaite renier des engagements pris en 1979.

Cela est d'autant plus évident que la proposition gouvernementale ne dit pas un mot sur le transport des personnes handicapées, qu'elle annonce l'uniformisation des tarifs réduits pour les étudiants et les étudiantes et les personnes âgées de la région métropolitaine, alors que dans d'autres régions il y a gratuité, qu'il n'y a pas de proposition pour favoriser l'utilisation du transport en commun, comme des stationnements gratuits en tête de ligne de métro, le long des stations des lignes du métro de surface et des lignes de train de banlieue, à titre d'exemple.

Le cadre institutionnel. Bien qu'à première vue, le cadre institutionnel proposé peut séduire par la qualité des objectifs poursuivis, une seconde lecture nous permet de conclure que les véritables objectifs poursuivis n'ont rien à voir avec la démocratie. Ce qui est recherché avant tout c'est de dégager le gouvernement de responsabilités financières qu'il dit trop lourdes. Dans un contexte de charges financières accrues pour les municipalités, découlant du nouveau mode de financement, l'effet réel du cadre institutionnel proposé, c'est l'arrêt du développement du transport en commun, c'est la mise au rancart de la priorité au transport en commun, le retard dans la mise en place des infrastructures qu'engendreront inévitablement les nouvelles contraintes financières dans le cadre institutionnel proposé ira directement à l'encontre de l'objectif énoncé par le gouvernement de priorité du transport en commun.

Si la politique de transport en commun dans la région métropolitaine vise la consolidation du tissu urbain, l'amélioration de la qualité de la vie et de la diminution de la consommation d'énergie, la structure administrative proposée pour la mettre en oeuvre a des objectifs plus modestes, à savoir, remédier aux défauts de l'ancien modèle dont on estime qu'il souffre d'absence de perspective régionale, de manque de contrôle par les élus et des effets de l'ambivalence de la politique gouvernementale de décentralisation. Du moins, tels sont quelques-uns des objectifs énoncés à l'égard du système actuel, que nous allons reprendre un à un.

En instituant un organisme régional de transport, l'ORT, le gouvernement veut remédier à l'absence de perspective régionale. L'ORT semble avoir les pouvoirs et les moyens de s'inscrire dans une telle perspective. Les pouvoirs de planification, de gestion, de mission et de relations publiques dont il dispose permettent de matérialiser tous les prérequis administratifs à la

production des services de transport au plan régional. Une seule réserve, mais de taille: le pouvoir qui consiste à s'assurer du financement des systèmes de transport, quand il ne repose pas sur la levée directe d'un impôt ou d'une taxe, peut être inopérant.

Comment l'ORT peut-il forcer les municipalités et le gouvernement, s'ils sont récalcitrants, à contribuer? Cela ne l'empêche peut-être pas d'avoir une perspective régionale mais l'empêche carrément de la mettre en oeuvre efficacement. Le manque de contrôle par les élus locaux n'est pas corrigé en déléguant au niveau régional 28 élus municipaux pour qu'ils tentent de s'entendre sur le partage du coût financier tout en leur refusant les moyens fiscaux nécessaires. De plus, à l'ORT, il y aura certes 28 représentants et représentantes des élus locaux et trois du gouvernement, ce qui paraît favorable au pouvoir local à première vue mais, quand on constate que 14 d'entre eux représenteront la CUM et qu'ils auront très certainement des intérêts opposés aux 14 autres; on se rend compte que le gouvernement aura la balance du pouvoir. Il suffisait d'y penser.

La composition du comité exécutif réussit le même tour de force et laisse la balance du pouvoir aux représentants gouvernementaux. Quand un gouvernement rompt avec son ambivalence avouée et décentralise, on est en droit de s'étonner, compte tenu que l'on n'a jamais vu de gouvernement se départir de ses pouvoirs quand il en a et qu'il ne manque pas de moyens pour les exercer. Mais, disait le doyen Bois au colloque Jean-Yves-Rivard 1980, où il commentait la décentralisation en matière de services de santé, il arrive qu'en temps de crise les gouvernements décentralisent les problèmes et les coupures.

En plus de ces objectifs, pour corriger les lacunes du passé, le gouvernement formule aussi une nouvelle série d'objectifs qui, ceux-là, peuvent être atteints par les structures proposées. Deux objectifs de cette série nous paraissent grandement favorisés par les structures proposées. Premièrement, établir une adéquation entre l'échelle des décisions et celle des équipements. Cette adéquation de type économiste est si bien garantie par la structure proposée qu'on serait porté à croire qu'il s'agit là de l'axe majeur de la réforme. Deuxièmement, s'assurer que le gouvernement participe à la planification pour faire respecter ses orientations et ses contraintes. La balance du pouvoir qu'il détient au plan régional lui permet de contrôler non seulement ce niveau mais le niveau local en même temps, dont la marge de manoeuvre est nulle à l'intérieur du cadre prédéterminé par l'ORT.

Trois autres objectifs nous paraissent au contraire très compromis par la structure proposée. Premièrement, s'assurer que les

responsables disposent des ressources financières suffisantes. Au contraire, la présence des élus locaux, la formulation de l'intervention gouvernementale, l'absence de pouvoir de taxation directe pour l'ORT, l'analyse de l'évolution des contributions respectives ailleurs dans le document, tout laisse présager que les autorités ne disposeront pas des ressources nécessaires. Cela compromet le développement du transport en commun et risque d'augmenter le fardeau financier des usagers et usagères.

Permettre la participation des usagers et de la population à la définition des besoins et à l'élaboration des politiques. La phrase laconique sur la participation éventuelle des usagers et usagères est la suivante: L'organisme régional sera enfin tenu de s'adjoindre une commission consultative permanente, laquelle tiendra des séances publiques dans le but de recueillir les recommandations et les doléances de tous les intéressés. Si les mécanismes actuels d'appel sur la localisation des circuits et les hausses de tarifs devant la Commission des transports du Québec ne sont pas maintenus - il n'en est pas fait mention dans le livre blanc - il y aurait même un net recul des droits des usagers et usagères.

Enfin, s'agissant de favoriser un climat de confiance entre les intervenants et le personnel affecté aux services, il est difficile de voir en quoi la structure proposée pourrait avoir cet effet. Nous sommes plutôt portés à penser que les effets possibles de la restructuration sur la taille des unités syndicales et le contrôle des budgets par les élus locaux seraient plutôt de nature à ne pas améliorer le climat des relations du travail. Il faut noter le silence presque total du livre blanc sur ce qui arrive aux employés des sociétés et des organismes qui seront restructurés.

Le contexte nous rappelle fâcheusement les précédents historiques vécus lors de l'intégration des employés de Métropolitain Sud à la CTRSM et l'expérience du minibus Forest. Ce laconisme du livre blanc est tel qu'il n'est pas clair qui sera l'employeur dans les services locaux d'autobus, dont la gestion a été laissée aux commissions de transport et aux conseils locaux de transport, suivant les territoires, puisque, même pour le transport local par autobus, c'est l'ORT qui fixe les tarifs, distribue les revenus et assure la coordination. Il n'est pas impensable qu'il assume le rôle d'employeur régional pour l'ensemble des transporteurs publics.

La réforme institutionnelle a pour effet prévisible de vider les commissions de transport de leurs pouvoirs, de transférer ces pouvoirs entre les mains de l'ORT et de réduire la part de la contribution gouvernementale dans le financement des services. La création de l'ORT, telle que prévue, implique que les pouvoirs dont on se

proposé de la doter seront retranchés de l'enveloppe des commissions de transport. Les commissions de transport deviennent des exécutantes, sans marge de manoeuvre aucune, de politiques prédéterminées jusque dans les moindres détails par l'ORT. Bref, il s'agit là d'une solution politique qui évite de soulever des résistances puisqu'en dépouillant des individus de leurs pouvoirs, on leur laisse leur poste, leur statut, leur salaire et leur pension.

Ce qui est certain, par ailleurs, c'est que les municipalités locales y perdront des plumes et que, quel que soit le discours décentralisateur que tient le gouvernement, le processus en cours est un processus de centralisation régionale puisque les pouvoirs regroupés à l'ORT étaient autrefois exercés à une échelle territoriale plus petite.

Le livre blanc ignore les intérêts divergents des diverses municipalités de la région et le peu d'intérêt de chaque élu municipal à payer la facture d'un service qu'il ne contrôle pas vraiment. La réélection de ces élus locaux dépendant pour une large part de la non-augmentation des taxes locales, il est fort à parier qu'il y aura diminution de la qualité des services ou hausses régulières des tarifs. Certains seront alors bien placés pour blâmer les élus municipaux au nom du présumé contrôle des élus locaux. L'effet de cette réforme équivaut en quelque sorte à l'abandon de la priorité au transport en commun, à l'abandon de la conception que le transport en commun constitue un outil de politique social et économique, à l'abandon de la notion du service public. La politique de transport qui nous est proposée est centrée sur Montréal. On ne s'y préoccupe aucunement de développer le transport en commun dans les régions périphériques. Tout au contraire, la réforme proposée laisse sous-entendre que les quelques services qui y sont actuellement offerts pourraient disparaître ou encore être confiés à des transporteurs privés. À toutes fins utiles, cela signifie l'abandon de ces lignes moins payantes qui, actuellement, sont en quelque sorte subventionnées par les lignes rentables des commissions de transport locales. Pour toutes ces raisons, la CSN s'oppose au cadre institutionnel proposé.

Si le gouvernement veut véritablement atteindre ses objectifs, c'est par d'autres voies qu'il doit passer. La CSN est d'avis que le COTREM, sur mandat spécifique du gouvernement, peut très bien procéder à l'intégration tarifaire et à l'intégration des réseaux. Le gouvernement doit confier au COTREM la planification et le développement des réseaux régionaux, compte tenu que celui-ci possède déjà l'expérience et les ressources requises.

Nous comprenons que le COTREM n'a pu, jusqu'ici, accomplir cette mission, notamment à cause des intérêts divergents

entre les municipalités de banlieue et la CUM. Au lieu de perpétuer cet affrontement, nous croyons que le gouvernement, par le biais d'une politique de financement incitative adéquate, comme il l'a fait pour l'introduction de la carte mensuelle, peut donner les moyens au COTREM pour que celui-ci réalise l'intégration pour le bénéfice de l'ensemble des citoyens et des citoyennes, quel que soit leur lieu de résidence.

En conséquence, nous maintenons les pouvoirs des commissions de transport locales. En laissant le pouvoir là où il se trouve actuellement, cela a pour effet, non seulement de ne pas centraliser encore plus, mais cela assure aux bénéficiaires des zones périphériques que la qualité des services sera, à tout le moins, maintenue.

Par ailleurs, il nous a toujours semblé illogique que le contrôle des commissions de transport échappe aux élus. Nous croyons que les lois régissant les commissions de transport, en particulier la CTCUM, devraient être amendées, afin que les élus locaux y aient un contrôle réel.

(21 h 15)

Nous sommes d'avis que le gouvernement doit mettre sur pied une commission de surveillance du transport de la région métropolitaine, constituée majoritairement d'usagers et d'usagers. Toute hausse éventuelle de tarif, la structure tarifaire, le niveau des services, l'infrastructure régionale devraient être préalablement autorisées par cette commission avant de pouvoir s'appliquer. En créant une telle commission de surveillance le gouvernement, à notre avis, s'assure que sa contribution financière sera beaucoup plus fonction de l'achalandage que des hausses de tarifs. La réforme de 1979 avait pour effet d'inciter les municipalités à hausser indûment les tarifs du transport en commun puisque le gouvernement s'engageait à verser 40% du total des revenus des commissions. Notre proposition tente de corriger cette situation.

Le cadre institutionnel que le gouvernement propose transfère le poids financier aux municipalités. Or, c'est précisément à ce niveau que la taxe est la plus régressive ce qui, à notre avis, ne corrige en rien l'injustice déjà commise. C'est pourquoi, au niveau de la répartition des coûts, nous ferons des propositions qui tiennent compte de l'aspect régressif des taxes.

Le cadre financier. Ce qui nous frappe le plus dans le cadre financier proposé par le gouvernement, c'est l'absence quasi totale de contribution d'une partie importante des bénéficiaires non usagers. En effet, l'ensemble des entreprises et des commerces de la ville de Montréal profitent d'un réseau de transport en commun. Celui-ci leur donne accès à une main-d'oeuvre abondante, disponible, variée. Les entreprises

commerciales pour leur part bénéficient d'un système qui amène à leur porte une partie importante de leur clientèle. De plus, un réseau de transport en commun réduit les besoins d'espaces de stationnement, lesquels, au centre-ville surtout, constituent un élément important des coûts de fonctionnement des entreprises. Or, actuellement, la seule contribution des entreprises se retrouve dans l'impôt foncier qu'elles paient et qui sert à financer une partie des déficits d'exploitation des réseaux de transport. Il est de notoriété publique que la part de l'impôt foncier payée par les entreprises et les commerces tend à diminuer au détriment de la charge assumée par les propriétaires résidentiels. Le projet gouvernemental appliqué intégralement aurait pour effet de réduire encore l'impôt foncier des entreprises. Que propose le gouvernement? D'abord et avant tout de réduire sa participation financière en plafonnant sa contribution. Les ressources manquantes suite à cette réduction proviendrait des usagers et usagères, dont la contribution au financement augmenterait, et de nouvelles sources régionales, c'est-à-dire une partie du revenu du péage des autoroutes, une partie de la taxe sur l'essence perçue dans la région de Montréal et une nouvelle taxe sur les espaces de stationnement commerciaux.

L'effort demandé aux bénéficiaires non usagers est donc quasi inexistant, alors que plusieurs pays européens et de nombreuses régions des États-Unis ont développé ce mode de financement. Dans la région parisienne, à titre d'exemple, les entreprises paient une taxe sur la masse salariale pour les fins du transport en commun, qui a un rendement équivalent à 20% des dépenses totales du système. Or, la proposition gouvernementale ne suggère qu'une taxe sur les stationnements commerciaux dont le rendement, 7 000 000 \$ en 1982, ne représente que 1% du coût total du système. Non seulement une telle taxe serait-elle inévitablement refilée aux consommatrices et consommateurs, mais elle est dérisoire par rapport à l'ensemble des contributions demandées aux autres intervenants.

De plus, nous osons croire que la notion de stationnements commerciaux inclut les stationnements publics et privés, excluant ceux qui sont utilisés à des fins sociale ou humanitaire, sinon une telle taxe serait discriminatoire pour les automobilistes qui n'ont d'autre choix que d'utiliser ce type de stationnement. Les automobilistes jouissant de stationnement payé par l'employeur sont rarement de bas salariés.

Le gouvernement invoque le climat économique pour rejeter l'hypothèse d'une contribution des entreprises. Invoquer cette situation pour les entreprises et ne pas en tenir compte pour les usagers dont on veut

augmenter la contribution nous semble inadmissible. Lorsque le gouvernement affirme que la part des usagers et usagères de la région de Montréal n'est pas suffisante, nous tenons à lui rappeler qu'elle est, entre autre supérieure à celle des usagers de Boston, de Seattle et de plusieurs autres municipalités.

Le gouvernement veut réduire sa participation financière en plafonnant sa contribution au fonctionnement des réseaux et en réduisant à 60% sa contribution aux achats d'équipements pour les réseaux régionaux. Cette mesure entraînera, selon nous, une dégradation des équipements et un arrêt de la croissance des réseaux car les municipalités refuseront d'augmenter les taxes locales pour payer l'achat de nouveaux équipements. De plus, le gouvernement annonce son intention de ne plus financer les services de transport à l'extérieur du territoire de l'organisme régional. Cette mesure revient, à toutes fins utiles, à supprimer les circuits de transport desservant les municipalités périphériques. Le gouvernement affirme sa volonté de «privilégier les transports collectifs. Nous ne pouvons qu'être d'accord là-dessus. Cependant, nous ne croyons pas que le cadre financier proposé soit le meilleur dans les circonstances. Ainsi, nous proposons d'abord la diminution de la part des usagers et usagères dans le financement du système du transport en commun. Nous croyons que le fardeau des usagers et usagères du transport en commun a dépassé ses limites. N'oublions pas que 70% de la clientèle actuelle de la CTCUM est captive de ce moyen de transport.

Le transport en commun est un service collectif au même titre que l'éducation et la santé. À long terme, nous désirons la gratuité totale de ce service. Cependant, nous sommes conscients que le contexte actuel ne se prête pas à une telle revendication. Ceci n'empêche pas de demander la réduction de la contribution des usagères et usagers puisque nous estimons qu'il est possible de se procurer auprès d'autres sources les sommes que ceux-ci n'auraient plus à contribuer. Tout au plus, à court terme, nous serions prêts à envisager un gel de la part des usagers et usagères.

La diminution de la part des usagers et usagères aurait aussi un effet bénéfique sur l'achalandage et serait un excellent incitatif à utiliser le transport collectif plutôt que l'automobile, ce qui en augmenterait la rentabilité. D'ailleurs, d'autres mesures pourraient être mises de l'avant, telles que couloirs réservés pour les autobus, stationnement gratuit en tête de lignes de métro et le long des stations de métro de surface et des trains de banlieue, mise sur pied d'une véritable réforme de l'industrie du taxi afin de l'intégrer à une politique

générale du transport en commun.

Une source de financement progressive tenant compte de la capacité de payer de chacun serait l'idéal. L'impôt sur le revenu constituerait la formule la plus équitable dans le cadre d'un financement à 100% par l'État. L'implantation immédiate d'une telle hypothèse ne nous semble pas possible pour l'instant, mais nous insistons pour que la seule part du financement du transport en commun qui provient en partie de l'impôt sur le revenu, la contribution du gouvernement québécois, soit à tout le moins maintenu. Pour le reste, nous devons donc nous tourner vers des formules qui demeurent socialement équitables dans le contexte économique actuel.

C'est pourquoi, ainsi que nous l'avons signalé précédemment, nous croyons que le gouvernement devrait puiser une partie de ses ressources auprès des bénéficiaires non-usagers, en l'occurrence les entreprises et les commerces de la région montréalaise. Il s'agit là d'une importante catégorie de bénéficiaires dont la contribution proposée est insignifiante, compte tenu des avantages qu'ils retirent du transport en commun.

Nous tenons à souligner cependant que, pour la première fois, le gouvernement introduit le principe de la contribution des non-usagers, mais nous déplorons qu'il ne veuille pas pousser plus loin cette formule. En effet, on ne pourra nous faire croire que la multitude des commerces qui ont le métro à leur porte, que la multitude d'entreprises qui profitent du transport en commun, que les promoteurs immobiliers qui accentuent la rentabilité de leurs investissements grâce au développement du réseau de transport n'ont pas à contribuer d'une manière significative. Le gouvernement, pour sa part, doit continuer à financer entièrement les équipements régionaux et il doit conserver sans plafond ses subventions au fonctionnement des réseaux afin d'en permettre le développement et, par le fait même, en augmenter l'achalandage.

Il devrait aussi maintenir ses subventions aux commissions de transport pour les circuits extérieurs de la zone couverte par la proposition gouvernementale. Ces subventions représentent un déboursé minime en regard de l'ensemble des coûts, (1 500 000 \$ sur un total d'au-delà de 658 000 000 \$) et sont la seule garantie de maintenir au moins le service à son niveau actuel. Les nouvelles sources de financement proposées, combinées à une augmentation de la clientèle des réseaux, devraient permettre au gouvernement de maintenir sa participation à un niveau raisonnable en fonction du contexte actuel.

Une des sources de financement proposées par le gouvernement consiste à utiliser une partie de la taxe sur l'essence déjà perçue dans la région de Montréal. Si le

gouvernement entend continuer à percevoir une taxe sur l'essence, nous croyons que toutes les régions devraient bénéficier des revenus ainsi perçus. Ainsi que nous l'avons dit, le transport en commun est un service collectif qui devrait être disponible pour l'ensemble de la population. Dans cette optique, le gouvernement devrait utiliser une partie des revenus de la taxe sur l'essence pour créer et alimenter un fond de développement du transport en commun.

Nous tenons cependant à souligner l'aspect régressif de cette forme de taxe indirecte. Les études du Conseil économique du Canada ont démontré que les ménages qui gagnent moins de 20 000 \$ paient, en proportion de leurs revenus, deux fois plus de taxes générales de vente et de taxes sur le carburant que les ménages gagnant plus de 40 000 \$. Cette taxe a par ailleurs un avantage certain: celui de favoriser le transport en commun en décourageant l'utilisation de l'automobile.

De plus, la mesure proposée par le gouvernement est discriminatoire, puisque les automobilistes des autres régions du Québec paient aussi cette taxe et, à moins d'avis contraire, ce revenu ne reviendrait pas sous forme d'amélioration au transport en commun dans les régions. Le gouvernement pourrait ainsi mettre à la disposition des collectivités régionales les sommes nécessaires pour appliquer les principes énoncés dans son livre blanc sur la réforme du transport des écoliers au Québec.

L'adoption de la loi 31, en décembre 1981, permettait entre autres aux transporteurs scolaires de véhiculer une clientèle autre qu'étudiante dans leurs véhicules. À l'époque cependant, le gouvernement affirmait que, tout en favorisant l'utilisation de ce réseau pour le transport en commun dans les régions rurales, il ne le financerait pas, ce qui, à toutes fins utiles, rendait l'ouverture tout à fait théorique.

Le fonds que nous proposons permettrait de pallier cette lacune et d'éviter que la région de Montréal soit la seule à puiser dans une source de financement que tous les automobilistes contribuent à alimenter.

Fidèle à la logique qui sous-tend tout son projet de réforme, le gouvernement propose une structure tarifaire qui correspond aux bénéfices reçus. Le tarif serait donc relié à la distance parcourue. La CSN ne s'oppose pas à ce principe, mais il ne doit pas constituer la seule règle; nous devons aussi tenir compte de la capacité de payer des intervenants. C'est pourquoi nous demandons que le niveau actuel des tarifs soit diminué ou, à tout le moins, gelé. Cette revendication s'inscrit dans le cadre de la structure de financement que nous proposons. Ainsi, à titre d'exemple, la citoyenne de

Pointe-aux-Trembles continuerait de payer 21 \$ pour sa carte mensuelle, alors que la résidente du centre-ville verrait le coût de sa carte diminué.

De plus, nous demandons que le Parti québécois respecte son programme concernant les personnes âgées, alors qu'il s'était engagé à leur garantir le transport en commun gratuit en milieu urbain et un tarif réduit pour le transport interurbain. Dans le contexte économique actuel, le gouvernement doit donner suite à cet engagement qui vise une catégorie de la population largement défavorisée financièrement et donc particulièrement dépendante du transport en commun pour ses déplacements. D'ailleurs, la CTCUQ a déjà mis sur pied un programme favorisant les personnes âgées, programme contenant une gratuité partielle.

Nulle part dans la proposition gouvernementale il n'est fait mention des personnes handicapées. S'agit-il d'un oubli ou est-ce une omission volontaire? Pourtant, le gouvernement a adopté la loi 9, loi qui, entre autres, prévoit la mise sur pied ou l'intégration des services de transport adaptés pour les personnes handicapées partout où cela est possible. Nous demandons donc que la réforme s'applique aussi au réseau de transport adapté, qui existe sur le territoire couvert par le projet gouvernemental.

Enfin, nous tenons à rappeler que la CSN est tout à fait favorable au principe de l'intégration tarifaire. Il s'agit d'une mesure que nous réclamons depuis longtemps. Nous demandons cependant que les coûts engendrés par cette mesure ne se répercutent pas sur les tarifs, mais que les sommes requises pour financer l'opération soient prises à même la contribution gouvernementale et, si nécessaire, à même les contributions des commerces et entreprises de la région.

Le Québec est à l'avant-garde actuellement dans la production d'équipement de transport en commun. L'industrie du transport en commun est une des rares industries qui ait réussi "le virage technologique" et qui permette le développement de l'emploi. C'est aussi une industrie qui est très peu exportatrice de capitaux, contrairement à l'industrie automobile. De plus, nous possédons des ressources hydroélectriques qui permettraient d'électrifier l'ensemble du réseau ferroviaire. En favorisant cette source d'énergie non polluante qui est nôtre, le gouvernement réduirait sa dépendance face aux produits importés et améliorerait ainsi sa situation économique.

La modernisation des réseaux de transport et leur intégration permettent de favoriser le transport en commun, ce qui diminuerait les coûts sociaux directement imputables à l'automobile que la collectivité absorbe actuellement. Une politique des

transports collectifs permet non seulement d'agir comme gouvernement sur la redistribution des revenus, mais permet aussi d'agir sur le développement économique du Québec. Pour toutes ces raisons, la CSN croit que le gouvernement ne doit pas se départir de ses responsabilités en ce domaine. De plus, il doit convoquer une commission parlementaire dès qu'un projet de loi sera déposé sur cette question.

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

M. Auger: Vous avez par la suite les propositions qu'on a regroupées en une page et demie. Vous pourrez vous y référer pour fins de discussion.

Le Président (M. Boucher): Merci, M. Auger. M. le ministre.
(21 h 30)

M. Clair: M. le Président, permettez-moi d'abord de remercier la CSN de s'être penchée sur la proposition de réforme du cadre institutionnel et financier du transport en commun de la région de Montréal et d'avoir décidé de soumettre un mémoire à la commission parlementaire des transports. M. le Président, le mémoire que nous venons d'entendre lire a l'immense avantage, certainement, d'être à la fois un mémoire très dense, très articulé, s'inspirant d'une vision très claire - je ne dis pas que je partage tout et chacun des points - des objectifs que la CSN souhaite voir poursuivre par le gouvernement.

La proposition a aussi l'avantage de poser des questions fondamentales en ce qui concerne la promotion, le développement du transport en commun. Sans vouloir flatter les gens de la CSN, je pense qu'on doit le reconnaître, c'est certainement un des mémoires qui posent le plus de questions d'orientation fondamentale, de choix entre le transport en commun et, par exemple, l'automobile privée, reliant à la structure économique même du Québec, finalement, la promotion du transport en commun. Je pensais que j'avais été le seul à dire que l'automobile avait finalement très peu profité au développement économique du Québec, puisque hormis d'importer le carburant, d'importer les voitures, de les entretenir et de les utiliser, à quelques exceptions près, à part l'usine de GM et quelques autres initiatives qui ont eu cours au Québec, finalement, les retombées économiques permanentes ont été moins importantes que ce qu'elles auraient pu être, alors qu'en matière de transport en commun, on a pu développer une technologie qui est maintenant exportable mondialement. D'ailleurs, cela me rappelle que j'avais une question que je voulais poser à un maire qui est passé devant nous aujourd'hui et chez

qui, justement, était située une usine de fabrication d'autobus et je l'ai oubliée.

M. le Président, la première question fondamentale qui est soulevée est celle de savoir: est-ce que le gouvernement veut, oui ou non, maintenir la priorité au transport en commun. Le mémoire que nous avons devant nous laisse entendre que par l'analyse qui est faite des propositions du gouvernement, le gouvernement voudrait remettre en cause cette priorité au développement du transport en commun, encore une fois, non pas contre les automobilistes, comme j'ai eu l'occasion de le dire, mais dans le but d'offrir une alternative réelle à l'automobile privée. L'interprétation qu'en fait la CSN est en ce sens qu'on remettrait ce choix en cause.

Quant à nous, je vous dirai, partageant le même objectif de maintenir la priorité au transport en commun, mais peut-être plus conscient, je le dis sans aucune prétention, ou encore plus confronté aux limites de la situation financière, structurelle, organisationnelle du transport en commun, nous avons fait une proposition qui, nous le croyons, va dans ce sens-là. Finalement, qu'est-ce qu'on apporte comme proposition et pourquoi j'affirme que cette proposition va dans le sens du maintien de la priorité au transport en commun? Qu'est-ce qu'on fait dans la proposition? On constate un certain nombre de choses. On constate que pour toutes sortes de raisons, les coûts continuent de croître à un rythme accéléré et on essaie d'identifier les principales raisons. Celle qui nous apparaît la plus évidente, c'est un manque de contrôle démocratique par des personnes élues sur les budgets des commissions de transport. La réponse que nous proposons à cela, c'est de dire: Confions la responsabilité à des élus, qui sont des élus locaux, selon une structure à deux paliers, palier local et palier régional. On espère qu'avec une responsabilisation de personnes élues, le contrôle des dépenses sera effectué de façon plus serrée.

D'autre part, ce dont on se rend compte aussi, c'est que même en espérant les meilleurs résultats possible - que mon collègue le député de Laporte s'est employé à diminuer - on sait fort bien que les coûts du transport en commun vont continuer de croître, tant au niveau de l'exploitation qu'au niveau des immobilisations. On regarde la structure actuelle, telle qu'elle se présente devant nous: on voit qu'il est sorti, par exemple, de la Communauté urbaine de Montréal, 130 000 personnes au cours des cinq dernières années. On se dit donc qu'il n'y a pas beaucoup d'avenir, d'issues, dans une augmentation de la taxe foncière si on ne veut pas que la taxe foncière devienne la cause de l'étalement urbain et que cela croisse.

Le gouvernement du Québec a, croyons-nous, atteint un niveau très respectable par

rapport à ce qui se passe dans le reste du monde. Je sais qu'on peut trouver des commissions de transport où la participation "nationale" est plus élevée, mais je pense qu'à ce point de vue, on est certainement dans la bonne moyenne. On regarde la tarification telle qu'elle existe et on se dit que cela n'a pas de bon sens de se contenter, comme certains le proposent, de régler les problèmes du transport en commun en doublant les tarifs, parce qu'on pense que cela ne ferait qu'accroître le déficit, parce que l'achalandage continuerait à diminuer et on écarterait de plus en plus de clientèles éventuelles.

Par ailleurs, nous croyons, comme gouvernement, qu'on doit continuer, soumis aux contraintes financières actuelles, à immobiliser dans des moyens de transport lourd comme le métro de surface, comme les trains de banlieue. Éventuellement, en matière de métro souterrain également. Et là, on est confronté à un déséquilibre des quotes-parts de chacun. Ce qu'on propose, c'est effectivement donc, en matière de contrôle des dépenses, d'avoir une philosophie de responsabilité politique plus claire. En matière de financement, ce n'est pas tant de se dégager de nos responsabilités, parce que ce n'est pas cela qu'on vise à faire, mais on vise par un nouveau partage du fardeau financier à nous donner cependant les moyens, comme société, de continuer à privilégier le choix du transport en commun, sans quoi, assez rapidement, on va en venir à donner raison à mon collègue, le député de Laporte, qui dit: C'est trop lourd pour les municipalités, c'est trop lourd pour le gouvernement, arrêtez le développement du transport en commun; moratoire.

On propose donc un nouveau partage, un partage qui va continuer à donner au gouvernement une plus grande responsabilité financière, qui va avoir tendance à corriger certains effets néfastes des quotes-parts tant à l'extérieur qu'à l'intérieur de la CUM et à essayer d'éviter que la taxe transport en commun, taxe foncière, constitue un élément de déstabilisation démographique de la région de Montréal.

Troisièmement, on se dit: On va ouvrir vers les bénéficiaires non-usagers. On aurait pu aller plus loin, des gens nous reprochent d'y être allés, d'autres de ne pas être allés assez loin. Nous pensons, nous, qu'on doit aller vers cette possibilité. De cette façon, on pense qu'avec une meilleure répartition du coût du transport en commun, on pourra continuer à faire des immobilisations au rythme qui nous sera permis par la situation économique et financière. On pense qu'on va pouvoir continuer à offrir une qualité de services acceptable, si possible même de la développer. Finalement, quant à la tarification pour les usagers, on pense qu'effectivement, la quote-part relative aux

usagers a eu tendance à s'effondrer au cours des dernières années et qu'on doit, à tout le moins, la stabiliser. Les effets de la réforme, la quote-part des usagers passerait d'à peu près 32% à 35% - je le donne de mémoire - sur trois ans, passant de 32% à 35%; elle reste donc relativement faible par rapport à ce qui se passe ailleurs. Maintenant, pour augmenter la quote-part des usagers, encore là, on peut le faire bêtement, stupidement, en se contentant en théorie d'augmenter la tarification comme cela. La structure tarifaire reste comme elle est et on augmente les tarifs et cela devrait augmenter la quote-part des usagers. Rien n'est moins sûr. C'est la raison pour laquelle on préfère une approche beaucoup plus réaliste et beaucoup plus sociale, équitable. On se dit, puisqu'il y a des injustices dans la structure tarifaire actuelle qui empêchent l'augmentation de l'achalandage et qui minent la rentabilité dans certains coins de la grande région, on propose une structure tarifaire unique, interzonale, qui donnerait un traitement similaire à l'ensemble des usagers éventuels ou actuels du transport en commun, ce qui, sans augmenter indûment la tarification comme telle, le niveau des tarifs, va permettre largement d'augmenter la quote-part relative des usagers. Je pense qu'à ce point de vue, cela fait également partie de l'approche que je décris comme étant positive en faveur du transport en commun, consciente des contraintes que nous impose le régime actuel et non pas simplement chercher à se départir de nos responsabilités et d'en venir, comme cela a déjà été le cas, à simplement un moratoire général sur toutes nouvelles initiatives dans le transport en commun et à des augmentations de tarifs inévitables si les coûts continuent de croître au rythme où ils croissent présentement. D'ailleurs, je souligne en passant que le transport en commun, c'est à peu près, dans l'ordre, 70% de la masse salariale, à peu près 20% du service de la dette et quelque chose comme 10% du carburant, à peu près dans cet ordre de grandeur. On voit que les salaires étant beaucoup reliés à l'inflation et sans entrer dans la discussion des négociations, de fait, la masse salariale a tendance à évoluer beaucoup par rapport à l'inflation. Les taux d'intérêt également ont augmenté considérablement au cours des dernières années et le prix du carburant a tendance à s'accroître rapidement aussi. On voit donc que ce n'est pas facile de ralentir la croissance des coûts du transport en commun; c'est en termes d'efficacité qu'on doit le faire. Voilà pour mon commentaire.

M. le Président, je ne suis pas sûr d'avoir convaincu les gens qui sont à notre table du fait qu'on voulait maintenir la priorité au transport en commun. Une chose est certaine, le plus honnêtement possible, de

notre point de vue à nous, c'est l'objectif qu'on vise, avec les contraintes qu'on connaît dans le système actuel.

En ce qui concerne les questions qui m'ont été posées dans le mémoire, il y en a deux en particulier sur lesquelles on est revenu deux fois, je crois. Pourquoi ne traite-t-on pas des personnes handicapées? Voici une réponse, très rapidement. Le gouvernement n'a pas renoncé à ses objectifs d'intégration des personnes handicapées par le biais du transport adapté. Je souligne en passant que le budget, cette année, a doublé mais on a traité ce sujet séparément parce qu'on a voulu le traiter dans le cadre du suivi au sommet économique de la personne handicapée, comme j'ai eu l'occasion d'en discuter avec les organismes de promotion. C'est donc un oubli volontaire, si on veut, dans le sens qu'on considérerait qu'on traitait ce dossier ailleurs.

C'est la même chose en ce qui concerne le transport interurbain. On n'a pas voulu attendre une proposition d'ensemble concernant le transport des personnes au Québec parce que la tâche est immense, énorme; si l'on avait attendu d'être prêt également quant au transport interurbain, on aurait pu attendre encore un bout de temps.

Les questions que je voudrais poser maintenant; il y en a deux. La première, en ce qui concerne le cadre financier, la CSN propose qu'on aille davantage vers, si j'ai bien compris, la taxation sur la masse salariale, comme mode de financement du transport en commun, ou vers une façon quelconque de taxer les entreprises les plus près des stations de métro. Je dois dire que c'est une chose qu'on a examinée, mais qui nous est apparue très difficile d'application parce que très discriminatoire. Comment imposer, sur le plan foncier, différemment des immeubles situés à proximité des stations de métro? On n'a pas trouvé de solution à cela.

Quant à la taxe sur la masse salariale, il y a une autre raison qui, je pense, est mentionnée dans la proposition du gouvernement. Alors qu'en France, par exemple, il y a le versement transport pris à même la masse salariale, comme vous l'avez expliqué dans votre mémoire, traditionnellement, au Québec, la taxe sur la masse salariale est réservée aux programmes sociaux ou de santé, de sécurité du revenu, etc. Est-ce qu'il n'y aurait pas un risque qu'on dilue les possibilités offertes par cette source de revenus pour d'autres fins auxquelles la société québécoise est au moins autant attachée, à savoir le financement de programmes de sécurité du revenu, par le RRQ ou la CSST ou l'assurance-chômage, la RAMQ, et j'en oublie peut-être. N'y a-t-il pas un risque qu'en faisant cela on diminue les possibilités, par exemple, d'augmenter la contribution de la RRQ?

(21 h 45)

M. Auger: Pour répondre, d'abord, on n'a pas indiqué dans notre mémoire qu'on favorisait directement la perception sur la masse salariale des entreprises. Ce sont effectivement des choses qui existent dans d'autres pays, mais on ne l'a pas proposé. Quand on s'est arrêté, quand on a réfléchi à cette participation davantage significative de la part des bénéficiaires non-usagers, particulièrement des entreprises, commerces et autres, on a regardé un certain nombre d'hypothèses. On se disait, par exemple - cela, il me semble que c'est assez reconnu - qu'il faudrait envisager comment on pourrait faire en sorte que les entreprises qui bénéficient très directement du transport en commun puissent avoir une taxe foncière, soit de la municipalité, soit des impôts venant des gouvernements, qui ne serait pas nécessairement prise sur la masse salariale. Je veux juste vous rappeler que, lors du sommet économique d'avril dernier, dans le document déposé à ce moment-là on avait indiqué que ça pouvait être, par rapport à certaines contributions sociales et autres, une ouverture que d'aller chercher des choses dans la masse salariale. Mais, comme nous sommes en changements technologiques - c'est un vocabulaire qui est à la mode, vous parlez souvent de virage technologique - ce que nous avons pu constater dans les analyses qu'on a pu faire, c'est que les entreprises qui sont les plus touchées par une perception à la source sur la masse salariale sont celles qui sont les plus créatrices d'emplois. Celles qui développent de la haute technologie se sont déjà départies de leurs travailleurs ou travailleuses. Si on va prendre sur la masse salariale, on va chercher moins.

On avait donc proposé une taxe sur les nouvelles technologies, compte tenu de l'impact social qu'avait l'arrivée ou la pénétration de ces nouvelles technologies. On ne s'est pas arrêté à une hypothèse particulière. On en a examiné un certain nombre sans les définir. Je donne cet exemple, je donne l'exemple de la taxe foncière, il y en a peut-être d'autres qui pourraient être identifiées.

C'est la même chose quand on parle des immeubles près du métro. Pour nous, c'était une participation globale qu'on voulait de la part de ces entreprises.

Quant à l'impôt foncier par rapport aux régimes sociaux, sur la dilution et tout ça, on dit, nous, dans notre mémoire qu'on considère - je pense que vous l'avez repris, M. le ministre, tout à l'heure - qu'on ne peut pas, il nous semble - et ce n'est pas parce qu'on veut oublier, même si on voulait l'oublier ce ne serait pas facile, le contexte difficile qu'on traverse actuellement - parler d'attribuer priorité au transport en commun et qu'en même celui qu'on considère comme un acteur principal sur le plan du

financement et sur le plan de l'organisation régionale, quand on déborde le cadre d'une municipalité ou d'une communauté urbaine, qui est le gouvernement, dise au départ: Bon, on s'est déjà trop avancé là-dessus, on va geler notre partie et on verra par la suite où on va pouvoir aller chercher le reste.

Partir de là, pour nous - c'est ce qu'on dit dans notre mémoire - malgré les intentions de la proposition gouvernementale, ça consacre, à toutes fins utiles, qu'on va voir le développement du transport en commun au Québec s'écrouler littéralement. Tenant toujours compte du contexte difficile dans lequel on se trouve, on évalue malgré tout que le gouvernement du Québec est probablement celui qui est le mieux placé - en termes de juridiction - quant à l'accès à une source de revenu, qui est l'impôt foncier, la plus progressive. 11 nous semble qu'on devrait pouvoir utiliser davantage...

M. Clair: Vous voulez dire l'impôt sur le revenu.

M. Auger: ... l'impôt sur le revenu, pardon. Sur les deux questions que vous posez, on ne compterait pas inclure directement un nouveau volet pour la participation au transport en commun. On pense qu'il y a ce développement de l'impôt sur le revenu.

D'autre part, il y a la fameuse taxe sur l'essence. Quand le ministre Parizeau a imposé cette taxe sur l'essence, nous avons dit rapidement qu'on ne pouvait pas être d'accord avec une telle taxe parce que c'est toujours le même problème, ce sont des taxes qui ont des effets régressifs. Elle est là. Il semble qu'elle soit là pour rester encore un certain temps. Ce qu'on dit c'est que si elle est là, cette taxe sur l'essence, on le constate, elle a probablement un effet sur l'utilisation de l'automobile. On dit: Cette partie du revenu du gouvernement, pourrait-on envisager, comme d'ailleurs vous l'avez identifiée pour la région de Montréal, de l'appliquer pour aider les transports en commun dans l'agglomération de Montréal et, en même temps, est-ce que ce serait envisagé pour d'autres régions? On fait référence à l'application de la loi no 31 sur le transport scolaire où il nous semble - en tout cas, vous nous corrigerez là-dessus - selon les dernières vérifications qu'on a pu faire, où ça semblait indiquer que la loi no 31 n'a pas permis ce développement souhaité. Est-ce qu'il y a une ouverture? Alors, ce sont deux pistes, disons, dans le cas du gouvernement, et une troisième, dans le cas des entreprises, qu'on souhaite envisager.

Je terminerai en disant que notre problème à nous, quand on regarde la situation des travailleurs et des travailleuses qu'on représente pour une bonne part et pour beaucoup de travailleurs, malheureusement,

qu'on ne représente pas, c'est que la situation difficile dans laquelle le gouvernement se trouve, dans laquelle les municipalités se trouvent, dans laquelle les entreprises se trouvent... J'ai malheureusement eu un peu l'impression, ici aujourd'hui, de la part d'un certain nombre d'intervenants, que c'était comme moins dramatique pour les usagers et usagères. Nous pensons qu'ils sont en situation tout au moins aussi dramatique, sinon plus dramatique, dans certains cas.

On ne peut pas toucher à tous les sujets, il y aurait... Je sais que c'est lié et c'est pour cela qu'on dit, dans notre mémoire: Il faut lier aussi cette politique de transport en commun à toute la question du développement économique du Québec; on ne peut pas la prendre comme un bloc isolé. On aura peut-être l'occasion de s'en reparler en d'autres temps.

M. Clair: C'est ce qui entraîne justement ma deuxième question. Effectivement, il y a beaucoup d'éléments et c'est difficile de traiter de tous. Je vais essayer de fondre mes deux questions. Comme moi, vous avez assisté aujourd'hui à la commission parlementaire. Nous sommes le gouvernement élu du Québec; nous croyons représenter l'intérêt des Québécois quand on propose la priorité au transport en commun. Vous êtes les représentants d'une des plus grandes centrales syndicales au Québec. Vous dites qu'on doit accorder une priorité à cela, mais, cependant, dans la réalité, dans les faits, on voit que les mentalités semblent avoir évolué moins rapidement sur la question du choix de l'automobile par rapport au transport en commun, puisque, dans la région de Montréal, il y a encore, je pense, 65% des déplacements qui s'effectuent en automobile privée. Alors, ma question. Qu'est-ce qui explique, selon vous, ce fossé qui semble exister entre les représentants des populations, sur le plan gouvernemental et sur le plan syndical, par rapport à la réalité et aux choix que font les citoyens et les citoyennes?

D'autre part, la position que vous semblez prendre par rapport au contrôle des élus locaux, vous semblez mettre cela en cause: oui, peut-être, mais vous ne semblez pas avoir beaucoup confiance au contrôle des élus locaux sur le transport en commun. Est-ce que ce n'est pas parce que, finalement, ils représentent, comme les intervenants précédents le disaient, beaucoup plus la voix de la majorité des citoyens qui continuent d'utiliser, dans la région de Montréal, leur automobile privée? J'aimerais cela vous entendre là-dessus.

M. Auger: Je vais commencer par la deuxième si vous permettez. Sur les contrôles des élus locaux, il ne me semble

pas que, dans notre mémoire, il ressorte une méfiance terrible à l'égard de ces élus locaux. Au contraire, ce qu'on dit, c'est qu'il faut pouvoir s'assurer que ces élus locaux aient un contrôle démocratique sur la commission de transport. Là où il y a divergence avec la position gouvernementale, c'est en termes de création de l'ORT qui est proposée par la proposition gouvernementale, alors que nous disons: Il y a des pouvoirs qui sont déjà dévolus aux commissions de transport. Le problème, ce n'est peut-être pas fondamentalement qu'ils administrent plus ou moins bien ces pouvoirs seulement, mais c'est fondamentalement - et on est placé un peu pour le savoir - qu'entre autres - et on le mentionne plus spécifiquement dans le cas de la CTCUM - il n'y a pas de relation directe entre la CTCUM et les élus municipaux de Montréal. Pourtant, que je sache, la CUM, comme la ville de Montréal, paie une certaine partie du financement. Dans la proposition que vous formulez, vous nous dites: Il y aura 28 élus municipaux, 14 venant de la CUM et 14 des zones périphériques, Laval, la CTRSM et les villes de la couronne. Ils iront siéger à l'ORT auquel vous accordez un certain nombre de pouvoirs. Nous, on dit que cela ne donne pas plus de pouvoirs aux élus locaux. À notre avis, cela en enlève un peu parce que le rapport devient direct entre l'élu local qui part de son conseil, qui s'en va à l'ORT, qui, rendu à l'ORT, discute de choses qui redescendent au niveau des municipalités où elles sont reprises ou pas reprises en charge par ces municipalités. Nous pouvons ou bien bloquer la mécanique ou bien ne pas la bloquer.

Ce matin chez les représentants de Laval, les représentants de cet après-midi, de Sainte-Thérèse, les représentants de Saint-Eustache, j'ai senti cette inquiétude. On semblait dire: Attention, est-ce que le gouvernement veut nous imposer, par l'ORT, par une décision de l'ORT, une charge financière à laquelle on serait en quelque sorte contraints? Je dirais, après la lecture de la proposition gouvernementale: Ou bien l'ORT va avoir du pouvoir, et ce sera assez directif à partir du moment où il y aura des décisions qui seront prises et qu'on enverra la note à des municipalités pour qu'elles paient, parce qu'elles seront déjà représentées, ou bien les municipalités vont dire: Attention, avant que mon délégué de la CUM prenne une décision, ou que les 14 délégués prennent une décision, ils vont retourner voir le maire et le conseil de ville le 8 novembre prochain et ils vont décider, concernant la CUM, ce qui va arriver. Ensuite ils diront: On va retourner à l'ORT, on a un mandat d'ouvrir ou de ne pas ouvrir. Cela risque de geler les propositions qui vont être formulées par l'ORT.

Il y a un danger dans ce lien indirect.

On pense que, ou bien les municipalités vont ramasser la facture ou bien elles ne voudront pas du tout la ramasser, et c'est tout le développement qui risque d'en prendre pour son rhume. Nous, ce qu'on dit, c'est qu'on ne change pas ces rapports de forces, ils vont toujours demeurer là. On les laisse où ils se trouvent actuellement. On dit: Intervenez directement sur les commissions de transport telles que vous les voyez et on accorde des pouvoirs au COTREM pour ce qui est, entre autres, de deux éléments essentiels qui sont l'intégration de la structure tarifaire et également la coordination des services pour s'assurer que lorsque on débarque du métro on ne se retrouve pas à pied ou à attendre trois quarts d'heure un autobus ou à ne pas avoir de correspondance avec un train de banlieue. Ce n'est pas de la méfiance ou un manque de confiance envers les élus locaux; au contraire, on leur laisse les pouvoirs là où ils sont, mais on diverge, sur un aspect structurel ainsi que sur le cadre institutionnel, avec la position gouvernementale. D'accord?

Concernant la première question, c'est excessivement difficile de répondre, d'expliquer comment les automobilistes n'ont pas perdu l'habitude d'engorger le centre-ville avec leur automobile. La réponse la plus simple à vous donner ce serait de vous dire: C'est parce qu'on n'a pas de réseau de transport en commun suffisant. Ce serait peut-être un peu simple, un peu court, vous allez l'admettre avec moi. Il y aurait peut-être un élément supplémentaire pour moi. Ce qu'on dit dans notre mémoire, c'est que si on veut que les automobilistes perdent cette habitude, assez ancrée, on doit le dire, il faudra agir avec un certain nombre de mesures incitatives. Celles qu'on a prévues qui nous paraissent importantes sont, entre autres, qu'on prévoie au niveau des têtes de lignes de métro, pour le long des lignes de métro, le long des lignes de banlieue, les trains de banlieue, des stationnements gratuits.
(22 heures)

On a discuté avec nos conseils centraux, qui n'ont pas pu participer avec nous aujourd'hui à la commission parlementaire, dans la zone périphérique, (à Sorel, Saint-Hyacinthe, Granby, Saint-Jean, Sud-Ouest, Valleyfield, Laurentides, Sainte-Thérèse, Saint-Jérôme, Lanaudière) un peu des problèmes que cela leur posait, parce qu'ils sont touchés, en termes de couronne. C'est une clientèle qu'on représente là-dessus. Cette remarque est revenue. Ils disaient: Nous autres, on pourra toujours considérer qu'on prend le transport en commun s'il était seulement adéquat pour se rendre à Montréal, aller travailler ou aller magasiner, mais notre problème, c'est que là où on prend le transport en commun, il n'y a pas de place pour stationner. Il y a un

problème là. C'est une mesure incitatrice qui aurait probablement pour effet de changer ce comportement.

Est-ce qu'il s'agit d'un fossé entre les positions de principes que vous mettez de l'avant, les positions de principes qu'on met de l'avant en termes de développement du transport en commun par rapport à un développement de la conscience ou de la sensibilisation de notre monde? Ce fossé, quand on le regarde sur le terrain, je me dis qu'il y a des explications matérielles. Il y a effectivement des changements de mentalité qu'il va falloir faire. Ils ne se produiront pas du jour au lendemain. Je ne sais pas si c'est une bonne analyse, mais je pense que le changement des mentalités ne se fera pas non plus dans l'abstrait ou en fonction d'une théorie. Il va se faire à partir du moment où on sera confrontés à des éléments pratiques. C'est pour cela qu'on pense que ces éléments correctifs par rapport aux lignes de métro, aux lignes de trains de banlieue devraient être mis en place. Ce ne sont pas des coûts importants. Ils auraient comme effet de ralentir la rentrée d'automobiles au centre de Montréal, en particulier, ou dans d'autres zones de convergence du transport en commun, et auraient, comme deuxième effet, et non le moindre, à mon avis, d'augmenter une clientèle dans le réseau du transport en commun, facilitant d'autant la rentabilité et pouvant probablement éviter, à tout le moins, ce qu'on propose: arriver au gel du tarif pour les usagers et usagères du transport en commun.

M. Clair: M. le Président, j'ai déjà pris beaucoup de temps, je vous remercie.

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

M. le député de Laporte.

M. Bourbeau: Madame et messieurs de la CSN, il a été question tout à l'heure de l'automobile. Vous en traitez un peu dans votre mémoire. J'aimerais faire un commentaire avant de vous poser deux ou trois questions. Le ministre tout à l'heure est revenu sur le fait que le gouvernement favorise les systèmes lourds. Même si tout le monde constate...

M. Clair: Je favorise le transport en commun, c'est tout.

M. Bourbeau: Non, vous avez insisté sur les systèmes lourds tout à l'heure. Même si tout le monde constate que les coûts actuellement...

M. Auger: Pourriez-vous parler un peu plus fort?

M. Bourbeau: Je disais que dans le

transport en commun, le gouvernement actuellement privilégie les systèmes lourds. M'entendez-vous bien?

M. Auger: Oui, cela va.

M. Bourbeau: Il y a un commentaire que j'aimerais faire. Quoi qu'on en dise, l'automobile fait quand même partie de ce que j'appellerais notre héritage de Nords-Américains, au même titre que les hamburgers ou la coupe Stanley. Ailleurs, dans d'autres pays, peut-être qu'au lieu d'utiliser l'automobile, on utilise des traîneaux à chiens ou qu'on se promène à dos d'éléphants, mais il faut quand même penser que chez nous, on vit dans une société qui a inventé pratiquement l'automobile et qui l'utilise depuis plusieurs générations. Cela fait partie de notre mode de vie. J'aimerais citer un paragraphe de l'éditorial du Devoir de samedi dernier où Jean Francoeur disait ceci: "Un fait brutal s'impose. Les Québécois, quoi qu'on dise et quoi qu'on veuille, malgré toutes les forces s'exerçant en sens contraire, n'ont pas sensiblement modifié leur propre "choix de société". Ils restent fidèles à l'automobile. "Avoir un char", disait Yvon Deschamps." M. le ministre, vous connaissez sûrement Yvon Deschamps, on ne peut pas dire que c'est quelqu'un qui est de philosophie libérale. On peut le citer et cela vous fait plaisir, j'en suis convaincu. "Un gouvernement ne peut pas longtemps ramer seul à contre-courant", dit l'éditorialiste. Cela me fait penser que justement l'automobile est peut-être partie de notre civilisation et qu'on rêve en pensant qu'on peut l'écarter. À ce sujet, il me semble, enfin, je n'en suis pas certain, qu'il y a une certaine contradiction dans votre mémoire, parce que je pense bien qu'on peut dire que vous ne privilégiez pas l'usage de l'automobile, que vous faites la défense du transport en commun, et je pense que vous avez raison de le faire, mais vous dites également, à la page 4 de votre mémoire, que vous êtes déçus que la proposition gouvernementale n'aborde qu'une partie du problème du transport et qu'il aurait été préférable que le gouvernement "s'attable" pour étudier toutes les dimensions du transport, dont le covoiturage, et vous nommez cette forme de transport qui est celle par automobile. Ne croyez-vous pas justement que, plutôt que de privilégier les systèmes lourds qui sont très coûteux, on pourrait privilégier le transport en commun en en faisant justement davantage par le covoiturage?

M. Clair: Je suis prêt à...

M. Bourbeau: Ma question est posée aux témoins, M. le ministre.

M. Clair: C'est parce qu'on m'a cité d'une façon erronée, M. le Président.

M. Bourbeau: Non, je ne pense pas.

M. Clair: Seulement un éclaircissement. Je n'ai jamais dit qu'on privilégiait à tout prix les moyens de transport lourd, mais là où on en a besoin, on dit qu'on est prêt à continuer. Cela n'exclut nullement qu'on soit prêt à aller vers d'autres moyens, comme les autobus, le transport par taxi collectif, le covoiturage. Le député sait fort bien qu'il y a des propositions qui sont sur la table à ce sujet.

M. Bourbeau: M. le Président, j'aimerais quand même que le ministre laisse répondre les gens. Je pose des questions aux gens qui sont ici; le ministre intervient tout le temps, court-circuite mes questions et finalement, répond à la place des gens.

M. Clair: Faites des préambules exacts.

M. Bourbeau: Si le ministre veut qu'on fasse des débats à deux, on va s'asseoir, on va se questionner l'un l'autre, mais le ministre peut quand même laisser répondre les gens qui sont là.

Le Président (M. Boucher): D'accord, M. le député de Laporte, vous avez le droit de parole. Êtes-vous prêt à répondre, M. Auger?

M. Auger: Je pense que notre position dit: On a besoin d'un transport en commun. Pour nous, on va devoir mesurer ce dans quoi on travaille. Quand on travaille avec la région métropolitaine de Montréal, on ne travaille pas avec la ville de Gaspé. Un système léger pourrait probablement très bien s'appliquer dans une municipalité ou dans une ville de faibles dimensions. Dans la ville de Montréal et dans la région métropolitaine, compte tenu d'un tissu urbain beaucoup plus serré, il faut envisager un transport en commun de type plus lourd que celui qu'on pourrait envisager ailleurs. Ce qui ne veut pas dire, et, là-dessus, notre mémoire le mentionne, qu'on doit éliminer et bannir à tout jamais sur l'île de Montréal la pénétration d'une voiture. On dit: Il y a probablement des gens qui, quel que soit le niveau de développement du système de transport en commun, ne pourront jamais se rendre à leur emploi adéquatement par le système de transport en commun. Facilitons à ce titre-là le covoiturage. C'est une technique douce, comme on l'appelle, facilitons-la. On est d'accord pour l'interpénétration ou l'intégration de ces deux dimensions; elles ne sont pas en opposition, elles sont en complément, à notre avis, là-dedans. Cela m'apparaît être un des éléments qu'on y a mis.

D'autre part, au sujet de l'utilisation de la voiture-héritage et tout cela, j'en suis. On a une culture nord-américaine qui fait en sorte - on a un pays qui est grand comme plusieurs pays européens - qu'on se déplace en voiture, on y est habitué, on a le modèle des voitures américaines qui nous a été donné et dans lequel on s'est véhiculé. On commence à changer un certain nombre d'habitudes, mais c'est cependant peut-être par la force des choses. Il y a un autre élément, à mon avis, sur lequel on doit modifier sensiblement notre comportement. Peut-être que les études qu'on a citées dans notre mémoire pourront être contredites; j'aimerais qu'elles puissent être contredites et qu'on puisse avoir pour cela des bases solides, mais une chose est démontrée, c'est que le coût de l'automobile, ne serait-ce qu'en infrastructures routières, en autoroutes, cela a un type, une intervention ou un coût économique très élevé, un coût, à notre avis, plus élevé que tout ce qui pourrait se développer comme transport en commun; d'un, et de deux. Moi, pour avoir travaillé depuis quelques années dans le centre-ville de Montréal, au 1601 de Lorimier, j'ai toujours trouvé agaçant de voir la rasade de loyers qui a été faite dans le centre-ville pour le projet autoroutier. Ce sont des éléments, à notre avis - et on le mentionne dans l'introduction de notre mémoire - dont un gouvernement du Québec doit tenir compte, il doit intégrer aussi ces dimensions. On ne pourra pas passer, si on veut intégrer ces notions-là, à côté d'un équipement assez lourd dans un tissu urbain qui est lui-même très dense, parce que cela aussi, c'est un héritage de notre culture que de s'être donné des centre-ville pas toujours bien coordonnés, pas toujours bien développés ni bien aménagés, de sorte que notre transport en commun, comme le transport individuel, est rendu à certains moments pénible. Je dirais seulement que c'est une intégration de ces deux-là; que l'un ne peut pas remplacer l'autre dans des situations extrêmes; que dans des situations moyennes ils peuvent agir en complément pour faire en sorte que l'évolution de notre culture se fasse plus progressivement et la réponse à des besoins importants de la population, qu'est le développement du transport en commun, soit fournie également dans les meilleurs délais.

M. Bourbeau: Avec une nuance qu'on doit quand même apporter, c'est que l'infrastructure routière, elle est là. Elle a été payée depuis 20 ans et on n'a pas à la refaire, puisqu'elle y est déjà. Alors que si on développe d'autres nouveaux systèmes lourds, on va devoir se les payer également. Je pense qu'il y a quand même une nuance. Pour ce qui est de la question des systèmes lourds et du système complémentaire de covoiturage, je pense que c'est une question

de dosage. Je suis bien d'accord avec vous qu'il ne s'agit pas d'avoir seulement un mode de transport et d'écarter complètement l'autre; il s'agit, je pense, de faire une meilleure utilisation de l'ensemble de ces deux formules.

Je voudrais revenir sur la théorie de l'achalandage que j'ai lue avec intérêt dans votre mémoire. Vous développez une théorie disant que si on baissait les tarifs du transport en commun, on aurait un achalandage plus important; je pense bien que cela ne fait pas l'ombre d'un doute, et qu'en conséquence cela aurait pour effet de rentabiliser le transport en commun dans les réseaux. Or, les chiffres qui nous ont été fournis depuis quelques jours et qui sont basés sur les bilans des commissions de transport indiquent qu'en matière de transport en commun, cela fonctionne à déficit. Pour prendre l'exemple de la Commission de transport de Montréal, qui est de loin la plus importante, on nous dit qu'à chaque kilomètre qui est parcouru on fait un déficit de 2,13 \$. Je me dis, comme la plupart des gens à ce titre-là: le transport en commun est un service qui s'équipe en fonction des heures de pointe, autrement dit, aux heures de pointe, actuellement, l'ensemble de la flotte est utilisé. Un peu comme dans les tempêtes de neige, on sort tout l'équipement. Si on devait augmenter l'achalandage du transport en commun, par exemple en baissant les tarifs, il faudrait s'équiper davantage, parce que c'est aux heures de pointe qu'on a des problèmes. Comme on aurait beaucoup plus de monde qui utiliserait le transport en commun, il faudrait ajouter de l'équipement, équipement, évidemment, qui coûterait plus d'argent que maintenant et qui serait inutilisé, en grande partie, aux heures hors pointe, parce qu'aux heures hors pointe, il y a un excédent important de matériel. Le même phénomène que maintenant se reproduirait: le transport en commun n'est pas rentable quel que soit l'achalandage. Si on augmente l'achalandage, il va être d'autant moins rentable; il ne sera pas plus rentable, puisqu'il va falloir s'équiper davantage. Si on réussissait à augmenter l'achalandage aux heures hors pointe seulement, on ajouterait des passagers, mais sans ajouter de l'équipement: là, je vous suivrais. Mais je ne crois pas que ce soit le cas, parce que si on baisse les tarifs, je pense que le réseau va être utilisé autant aux heures de pointe qu'aux heures hors pointe. Donc, si on suit votre proposition, on baisse les tarifs, on augmente la demande, on doit s'équiper davantage. Or, comme on fonctionne avec un déficit de 2,13 \$ du kilomètre ou dans un ratio d'à peu près 2/3, 65% du déficit, on va augmenter encore davantage le déficit. Puisque les tarifs vont être moins élevés, les revenus vont être moins importants, donc on va encore

accentuer le déficit. Comment pouvez-vous dire qu'on rentabilise le transport en commun en vertu de cette formule?

(22 h 15)

M. Auger: Je ne peux pas contredire les chiffres que vous avez mis sur la table. Je n'ai pas eu l'occasion de vérifier des études qui ont été faites à ce sujet. De plus, je m'avance sur une base, je le dis au départ, sur laquelle je n'ai pas d'études scientifiques pour m'appuyer, mais il me semble une chose, c'est que pour utiliser occasionnellement le transport en commun dans la région de Montréal, on intensifie bien sûr aux heures de pointe le rythme et des lignes de métro et des autobus. Je pense qu'on pourrait, à partir de la situation actuelle, augmenter l'achalandage en dehors des heures de pointe, on s'entend là-dessus, sans que cela crée de problèmes et cela rentabilise, même durant les heures de pointe, sans avoir à acheter proportionnellement des équipements lourds aussi coûteux que les bénéfices qu'on pourrait en retirer. C'est le sentiment que j'ai.

Dans la situation actuelle à Montréal, par rapport à l'équipement qui existe - je connais particulièrement plus le centre-ville de Montréal parce que j'ai à me déplacer dans ces environs - il ne me semble pas qu'on soit à la limite, on n'a pas atteint la limite maximale de densité aux heures de pointe qui nécessiterait que si on augmente l'achalandage de façon significative, il faudrait tellement augmenter l'équipement lourd que cela rendrait cet achalandage déficitaire. C'est ma perception.

Je ne sais pas si des études ont été réalisées qui pourraient démontrer ou réfuter cela. C'est mon sentiment. Si cela devenait le cas, qu'on doive progresser au niveau d'extension de l'équipement lourd par un trop grand achalandage, dans la mesure où on propose une structure tarifaire intégrée, dans la mesure où sans s'être prononcé sur le modèle de la carte isochronique ou de la carte des zones tarifaires qui est là, sans se prononcer sur cette modalité précise où on parle d'intégration tarifaire, de zones avec des tarifs qui pourraient varier d'un endroit à l'autre, quant à ces mesures qui sont en même temps accompagnées de mesures incitatives pour faire en sorte que l'automobiliste utilise cette ligne de métro ou ce train de banlieue avec des stationnements en tête de ligne de métro ou en terminal de ligne de train de banlieue, il me semble qu'on serait capable, d'augmenter suffisamment l'achalandage pour que même un équipement lourd ou semi-lourd... Dans le langage, je crois comprendre que, quand on parle d'investissement lourd, on parle principalement de métro souterrain... Quand on parle de train de surface ou de métro de surface ou d'autobus, on peut dire que ce

n'est plus le même poids. Il y a là, il nous semble, une marge de manœuvre. Et cela, malheureusement, je ne peux pas vous offrir une contre-preuve scientifique, mais selon mon sentiment, c'est qu'on n'a pas atteint de limite du tout. On a encore une marge de manœuvre sur laquelle on devrait pouvoir tabler avec les mesures incitatives qui s'imposent.

M. Bourbeau: Je reviens là-dessus parce que je pense que vous pouvez peut-être apporter un éclaircissement intéressant à ce point de vue. Auparavant, j'ouvre une parenthèse pour vous dire que les chiffres que j'ai avancés tout à l'heure sont extraits des états financiers de la CTCUM. On a pris les dépenses totales de la CTCUM divisées par le nombre de kilomètres parcourus et cela donne un coût de 3,09 \$ par kilomètre, c'est assez simple. Et on a pris les revenus totaux de la CTCUM, provenant des usagers, divisés par le nombre de kilomètres parcourus, cela donne 0,96 \$ le kilomètre. Si on soustrait les revenus des dépenses, cela donne un coût, un déficit de 2,13 \$ par kilomètre. Je pense que c'est un calcul assez facile à faire.

Je reviens à la dernière partie de votre réponse. Vous nous dites qu'à votre avis, il est possible que même aux heures de pointe, on ne fasse pas actuellement une utilisation complète et totale des équipements existants. En tant que représentant des gens de la CSN, est-ce que vous seriez en mesure de nous éclairer sur ce point? À votre connaissance, est-ce qu'il y a une quantité importante de matériel roulant, qui n'est pas utilisée aux heures de pointe par la CTCUM? Vous avez des gens qui travaillent dans ce domaine. Est-ce que vous auriez des commentaires à nous faire, là-dessus?

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

M. Lanouette (Pierre): Je n'ai pas de chiffres très précis sur la quantité d'équipement inutilisé par la CTCUM en dehors des heures de pointe. Je sais que c'est tout de même une assez faible proportion de l'équipement qui n'est pas utilisée. Je pense qu'il faudrait compléter cela car, il est très clair que, même si l'achalandage augmentait et qu'il faille ajouter un peu d'équipement au réseau de transport en commun actuel, de toute façon, si on regarde juste l'infrastructure routière qui existe à Montréal et aux alentours actuellement, l'infrastructure est insuffisante. On n'a qu'à regarder les embouteillages qu'il y a aux heures de pointe, cela démontre très clairement qu'il y a un choix à faire entre une infrastructure ou l'autre. Ou l'on satisfait aux besoins des automobilistes en augmentant l'infrastructure routière, ce qui coûterait très cher - je ne

sais plus combien de millions de dollars au kilomètre coûte une autoroute - ou l'on ajoute à l'infrastructure déjà existante aussi du transport en commun. Je pense que cela coûterait beaucoup moins cher parce qu'on se sert d'une infrastructure routière déjà existante ou d'une infrastructure de chemin de fer ou de métro déjà existante. Ajouter un peu d'équipement à cela coûte sûrement moins cher que de faire quelques kilomètres de route ou un pont entre la rive sud et Montréal.

M. Bourbeau: Si vous le prenez comme cela, c'est probablement vrai; par contre, si on réussissait à enlever des automobiles sur la route, sur les ponts, en favorisant d'une façon systématique, par exemple, le covoiturage - quand trois personnes prennent la même voiture plutôt que chacun sa voiture individuelle, vous venez d'enlever deux voitures sur le pont - si c'était bien organisé, on pourrait drôlement décongestionner les voies d'accès, les ponts, sans en aucune façon demander à la collectivité de payer des nouveaux autobus ou un métro de surface.

J'aurais d'autres questions à vous poser, mais je sais que le temps passe et je voudrais tout de même apporter notre collaboration à la volonté de tout le monde de ne pas terminer trop tard cette nuit. J'aimerais dire ceci, en terminant.

Nous considérons, de ce côté-ci, qu'effectivement vous avez produit un mémoire très sérieux et qu'il apporte une contribution originale au débat qui a cours depuis plusieurs jours aussi. Bien entendu, votre mémoire est présenté en ayant bien à l'esprit la défense des intérêts des gens que vous représentez, nommément les usagers, et je pense que c'est normal. Beaucoup de gens se sont présentés ici et ont défendu la part des municipalités ou des contribuables. Le gouvernement se débat comme un diable dans l'eau bénite pour défendre sa part à lui, depuis le début aussi. Alors, tous ont été bien défendus jusqu'ici. Probablement que les seuls, en fait, qui ne sont pas ici pour se défendre, ce sont les non-usagers, le quatrième partenaire dans la proposition, les industries et les commerces qu'on n'a pas entendus. S'ils venaient à la barre, ici, aussi, ils pourraient faire une défense éloquent de leurs intérêts. De toute façon...

M. Clair: ...

M. Bourbeau: Je sais que M. le ministre fait état de ses préoccupations électorales en premier lieu. Je dirais, en conclusion, que votre témoignage a constitué un pas en avant dans la recherche de la vérité vers laquelle nous tendons tous. En ce sens, cela a été une contribution importante et je tiens à vous en remercier au nom de mes

collègues.

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

Mme Harel: Vous savez, durant cette commission parlementaire - c'est la quatrième journée - il a souvent été question de la vérité des chiffres. L'avantage de votre mémoire, c'est qu'il permet d'identifier les coûts économiques, les coûts sociaux qui ont des répercussions économiques liées au transport par voiture. Quand le député de Laporte a fait mention d'une certaine opposition entre le transport et l'infrastructure routière et l'infrastructure dans le transport en commun, au profit de l'infrastructure routière, sous prétexte qu'elle était terminée depuis 20 ans et qu'il n'y avait pas lieu d'y investir des sommes d'argent considérables, ce n'est pas la vérité des chiffres.

Depuis huit ans, notamment dans la grande région de Montréal, la participation financière du gouvernement du Québec a été de près de 1 000 000 000 \$, au-delà de 900 000 000 \$, en termes de construction et de réfection de routes. Ce qui est intéressant dans ce débat que, tantôt, vous avez poursuivi sur la civilisation de l'automobile, c'est que non seulement c'est le comportement individuel qu'il vous faudra modifier, mais c'est aussi la prise de conscience des pouvoirs publics. En général, les coûts du transport en commun, on les scrute scrupuleusement - on en fait d'ailleurs l'objet de commissions parlementaires - tandis que sur les coûts reliés à l'infrastructure routière, je ne sais pas qu'il y ait eu de commissions parlementaires, notamment sur l'autoroute urbaine Ville-Marie. Pourtant, il s'agit là d'investissements financiers considérables.

Je vous trouvais, dans votre mémoire, sachant que vous êtes situés sur la rue de Lorimier, très altruistes; vous préconisiez que, si tant est qu'il y ait une taxe sur les stationnements, il y en ait une également sur les stationnements privés. Je sais que le vôtre est immense. Vous savez, tantôt, ceux qui vous ont précédés, de la fraternité... Est-ce que, entre autres choses, ce stationnement est gratuit pour votre personnel?

M. Auger: Bien sûr, et, compte tenu qu'on a eu l'occasion de discuter du mémoire à la CSN, le trésorier est très au courant des positions qu'on a avancées et des conséquences que ça pourrait avoir.

Mme Harel: Alors, dans le mémoire de la Fraternité des chauffeurs d'autobus, qui vous a précédés, il y avait une suggestion qui peut faire partie des techniques douces qui sont très souvent mentionnées par le

député de Laporte, notamment l'étalement des heures de pointe. Je ne sais pas ce que vous pensez comme représentants syndicaux de cette possibilité, pour une collectivité qui a à se donner des infrastructures importantes, qu'en contrepartie elle puisse les utiliser au maximum, notamment par une politique qui pourrait être incitative. On peut étaler de telle façon l'achalandage de ces infrastructures en se rappelant évidemment que, s'il n'y a pas de solution de rechange au transport par véhicules, il y aura de très fortes pressions. Vous avez parlé de congestion dans le centre-ville. Il y aura de très fortes pressions non seulement pour construire à l'intérieur de la ville mais également pour avoir, par des ponts ou des ponts-tunnels, des voies d'accès. Il faut quand même se rappeler que l'agglomération montréalaise est une île.

Je voulais savoir ce que vous pensez de cet étalement possible des heures de pointe. Dans le mémoire, il y avait également un aspect que je trouvais intéressant et qui concernait l'intégration possible de l'industrie du taxi dans une politique générale de transport en commun. Qu'est-ce que vous envisageriez à ce niveau-là?

M. Auger: Sur la question de l'intégration de l'industrie du taxi, on connaît tous la situation dans l'industrie du taxi à Montréal comme ailleurs en province. C'est une situation qui n'est pas facile. Il y a beaucoup de travail à faire pour une meilleure harmonisation. Dans le mémoire, on pense aux périodes de faible activité, aux périodes de nuit où l'activité est très faible mais où il y a quand même des gens qui doivent se déplacer et qui n'ont pas toujours les moyens de prendre seuls un taxi, ou qui n'ont pas de voiture. On s'interrogeait sur la possibilité d'examiner comment, par l'industrie du taxi, il pourrait y avoir, dans des circonstances semblables, une intégration plus ou moins coordonnée, avancée de voitures-taxis liée au transport en commun. Un n'a pas pu développer davantage, sinon qu'on doit faire en sorte, et dans l'esprit où M. Bourbeau, je crois, le mentionnait tantôt, d'utiliser au maximum toutes les ressources. Les voitures-taxis, je pense bien que, même si on sent beaucoup de ..., on va s'en garder encore quelques-uns. C'est ce qu'on voyait sur l'industrie du taxi mais on n'a pas eu le loisir de développer beaucoup.

Du côté de l'étalement de l'heure de pointe, je vous donne un avis assez personnel parce qu'on n'a pas non plus développé cet aspect-là dans notre mémoire. Je ne sais pas si Pierre a d'autre chose à ajouter. Mais, quant à moi, il n'y aurait pas de problème à envisager une mesure comme celle-là. Ce qu'il faut voir, cependant, ce à quoi on a été confronté - et je vous cite ça strictement par rapport à un point de vue

syndical très strict des heures de travail, de début et de fin de journée - tout le problème que ça peut impliquer pour le conjoint ou la conjointe, pour les déplacements, tout le problème que cela peut causer par l'apport des horaires souples; c'est tout cela qui entre en ligne de compte.

(22 h 30)

Jusqu'à maintenant, la position de la CSN là-dessus, c'est de dire: Lorsque les travailleurs ou les entreprises sont d'accord, s'ils songent à intégrer, par exemple, l'horaire souple, on ne se bute pas à cela, au contraire, dans la mesure où cela respecte les données. Les gens vont regarder et vont décider. C'est une voie qui, probablement, pourrait permettre une meilleure utilisation, une utilisation plus optimale des ressources qu'on a déjà investies dans le transport en commun, comme dans le réseau routier, d'ailleurs, cela pourrait aussi avoir des effets de ce côté. Je ne peux pas mesurer, cependant, quel impact plus global cela aurait en termes de signification.

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

M. Leduc (Saint-Laurent): M. Auger, si je comprends bien, vous dites qu'en matière de transport en commun, il faut mettre cela dans les mains des élus, c'est cela que vous dites. Mais, par ailleurs, vous ne semblez pas tellement faire confiance aux élus. Vous dites d'abord: On ne veut pas l'ORT, on veut le maintien du COTREM. Le COTREM est un organisme gouvernemental. Par ailleurs, vous dites, à un autre endroit: La réélection des élus locaux dépendant pour une large part de la non-augmentation des taxes locales, il est fort à parier qu'il y aura diminution de la qualité des services ou hausse régulière des tarifs. Pour moi, c'est une contradiction. Est-ce que c'est la même perception que vous avez?

M. Auger: Non, carrément non. Il n'y a pas de contradiction. Ce qu'on dit d'abord - je l'ai dit en réponse au ministre des Transports et je veux le reprendre - ce sont deux choses. Premier élément. On veut qu'il y ait un contrôle des élus et qu'il soit le plus direct possible. Ce qu'on pense, c'est qu'à partir du moment où il y aurait création d'un organisme régional, comme l'ORT, les élus qui vont siéger là... Prenons les 14 représentants de la CUM, ce sont peut-être ceux qui seront les moins dépayés; ils vont se retrouver une bonne "gang" ensemble, mais prenons ceux qui seront dans les MRC, ceux qui seront de Laval, des municipalités de la rive sud, qui vont se retrouver à l'ORT, le problème que l'on a, c'est qu'ils seront là comme membres de

l'ORT, délégués de leur municipalité ou d'un ensemble pour une MRC, ils seront présents à ce titre. Les conséquences d'une décision de l'ORT vont se répercuter, non pas sur l'ORT, parce qu'il n'y a pas de structure financière rattachée directement à l'ORT; elles vont se répercuter sur chacune des municipalités ou des regroupements de municipalités, dans le cas des MRC ou de la CUM.

Ce qu'on dit tout simplement, c'est qu'il nous apparaît que cet ORT n'est pas un élément essentiel dans le cadre actuel de la réforme du transport en commun. On dit: Laissons le pouvoir aux commissions locales, organisons-nous pour qu'il y ait effectivement coordination. Les mandats qu'on donne au COTREM, c'est l'intégration des réseaux, c'est la question de la structure tarifaire. Il y aura, à la suite de ces décisions, des retours sur le plan de... Les pouvoirs des commissions locales de transport en commun demeurent ce qu'ils sont et organisons-nous pour qu'il y ait emprise des élus locaux sur les commissions de transport en commun, ce qui n'existe pas actuellement dans la CTCUM, mais ce qui existe partiellement dans le cas de Laval et de la CTRSM. Ce n'est pas une question de méfiance par rapport aux élus municipaux.

M. Leduc (Saint-Laurent): Mais est-ce que...

M. Auger: Quand on dit...

M. Leduc (Saint-Laurent): Si vous permettez, est-ce que c'est la raison pour laquelle vous ne voulez pas les envoyer à l'ORT? Parce que vous dites: De toute façon, ils ont tellement de préoccupations politiques sur le plan municipal qu'ils ne permettront pas d'augmentation de taxes, ils ne verront pas à la qualité des services parce qu'ils ont la préoccupation de se faire élire. C'est textuel. Alors, est-ce que c'est la raison pour laquelle vous ne voulez pas qu'ils aillent à l'ORT?

M. Auger: Non, ce n'est pas la raison. Si c'était cette raison, on ne leur confierait pas de pouvoir direct sur les commissions de transport. Quand on dit: "S'assurer que les autorités responsables disposent des ressources financières suffisantes..." C'est à la page 7 de notre mémoire, le deuxième paragraphe du haut; on dit: "Au contraire, la présence d'élus locaux, économes des taxes de leurs électeurs, la formulation de l'intervention gouvernementale afin de faire respecter les contraintes résultant de cette disponibilité financière, l'absence du pouvoir de taxation directe par l'ORT, l'analyse de l'évolution des contributions respectives ailleurs dans le document 4, etc., tout laisse présager que les autorités ne disposeront pas

des ressources nécessaires." Ce qu'on dit, c'est qu'il y a deux éléments; il y a la structure institutionnelle ou le cadre institutionnel, d'une part, et là-dessus on ne conteste aucunement la validité et la valeur de la représentation des élus municipaux ayant une autorité démocratique sur les commissions locales de transport. On dit cependant, quand on fait référence, dans un autre temps, à la structure financière ou au cadre financier, c'est que si on modifie le cadre financier pour faire en sorte que les municipalités se voient rejeter une responsabilité trop lourde sur le dos, ce que je disais au début, il va se produire qu'elles auront comme attitude - et je l'ai senti à quelques reprises aujourd'hui de la part de certains intervenants - de dire: Si on a un pouvoir quelconque, si quelque chose ne fait pas notre affaire à l'ORT si on a un pouvoir, nous autres, on va le bloquer, comme municipalité, en prenant un certain nombre de moyens. C'est ce fragile équilibre qu'il y a à trouver entre chacune des forces qui va composer l'ensemble des revenus du transport régional pour Montréal. Et c'est à ce titre qu'on fait référence aux élus qui sont économes de taxes, si on ne leur donne pas suffisamment de moyens et non pas en fonction des pouvoirs parce que effectivement, si c'était le cas, il y aurait contradiction, mais il y a deux rapports, il y a le cadre institutionnel et le cadre financier dont il faut tenir compte.

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

M. Clair: En terminant, je remercie, encore une fois, la CSN d'avoir présenté ce mémoire qui, comme je le disais au début, présente le dossier du transport en commun comme étant un dossier de choix fondamentaux à prendre. Je pense que cela peut être très utile pour la réflexion de l'ensemble des parlementaires, en particulier du côté de l'Opposition, quant à la réalité d'un choix qui confronte notre société. Je donnerai simplement pour exemple, la référence de M. Lanouette tantôt, quant aux immobilisations en matière de transport routier, et la question de ma collègue, la députée de Maisonneuve. Je ne me souviens pas combien exactement le ministère des Transports a investi dans l'infrastructure routière, au cours des dix dernières années, je pense que c'est dans l'ordre de grandeur qui est indiqué. Mais je sais cependant, à coup sûr, en termes de choix d'investissements, en termes de demandes d'investissements pour la construction autoroutière dans la région de Montréal pour les dix prochaines années qu'il y a sûrement pour 1 000 000 000 \$ de demandes. Juste deux exemples: le prolongement de l'autoroute est-ouest, selon son concept

original, coûterait au bas mot 200 000 000 \$; la construction de l'autoroute 13, au bas mot 125 000 000 \$. Je ne vous ai pas parlé de l'autoroute 30; je ne vous ai pas parlé de la 50; je ne vous ai pas parlé de la 19; de la 440; de la 640; de la 25; de la 31 et de la 35. Si vous faites le total de cela, c'est vrai qu'on efface un choix en matière d'investissements comme en matière de coût d'utilisation, de coût d'exploitation du transport en commun. Je pense que l'immense avantage du mémoire de la CSN aura été de faire réfléchir l'ensemble des parlementaires par-delà les autres points sur les choix fondamentaux qui s'offrent à nous et qu'on doit prendre, auxquels on ne peut pas échapper, je pense.

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

M. Bourbeau: Il faut dire qu'un grand nombre des autoroutes qu'il a nommées ne sont même pas dans la région de Montréal. Il parle de la 50 qui est dans la région de l'Outaouais...

Mme Boivin: La 13-50.

M. Bourbeau: Vous auriez pu nommer les autoroutes dans...

M. Clair: La 13-50 dans la région de Lachute.

M. Bourbeau: L'Arctique, l'Ontario et le Nouveau-Brunswick, quant à y être.

M. Clair: C'est parce que le député n'est pas assez au courant. Lachute, par exemple, propose qu'au lieu de construire la 13 on prolonge la 50 de Lachute vers le boulevard Mirabel jusqu'à Mirabel, sur la carte qu'on voit là, ce qui fait qu'on est encore dans la région de Montréal.

M. Bourbeau: Tout est dans la région de Montréal.

Le Président (M. Boucher): M. Auger.

M. Auger: Je voudrais d'abord remercier la commission parlementaire, vous dire qu'on est heureux d'avoir participé à cette commission. Je réitère également la demande parce que je crois qu'il y aura un certain nombre de choses, du moins la commission parlementaire semble être pour cela. On livre un point de vue, les travaux se poursuivent, il y a un projet de loi ou un avant-projet de loi qui est déposé. Je veux juste répéter que dans la conclusion de notre mémoire, on souhaitait qu'il y ait à nouveau une commission parlementaire pour qu'on puisse discuter sur, d'une part, le cadre modifié - on peut le souhaiter dans le sens

que, nous, on l'a invoqué - et, d'autre part, sur des modalités probablement sur lesquelles le ministère des Transports et les organismes, tant régionaux que provinciaux auront eu à travailler pour préciser ces modalités. On sera heureux de venir donner notre point de vue sur ces questions. Merci.

Le Président (M. Boucher): Merci beaucoup. Au nom de tous les membres de la commission, je remercie les représentants de la CSN pour la présentation de leur mémoire.

Comité intersyndical des trains de banlieue

J'invite le Comité intersyndical des trains de banlieue, représenté par M. Daniel Daoust, des Travailleurs unis des transports, et M. Jean-Marc Gagnon, de la Fraternité des ingénieurs de locomotive.

M. Gagnon (Jean-Marc): M. le Président, M. le ministre...

Le Président (M. Boucher): Vous êtes M. Daoust?

M. Gagnon: Non, je suis M. Gagnon, M. Daoust est à mes côtés. Je me proposais d'ailleurs de faire les présentations. Je recommence donc mon introduction. M. le Président, M. le ministre, madame et messieurs les membres de la commission permanente des transports, mon nom est Jean-Marc Gagnon. Je représente la division 91 - je me permets d'insister - de la Fraternité des ingénieurs de locomotive et mon confrère, Daniel Daoust, à mes côtés, représente pour sa part le local 1139 des Travailleurs unis des transports.

Le Comité intersyndical des trains de banlieue, ci-après nommé le comité, est un regroupement de deux cellules syndicales distinctes: le local 1139 des Travailleurs unis des transports et la division 91 de la Fraternité des ingénieurs de locomotive. Ces deux entités représentent, d'une part, les chefs de train, les chefs de train adjoints et les agents de train, affectés entre autres au service de la banlieue qu'exploite le CN sur la rive nord, et, d'autre part, la majorité des ingénieurs de locomotive affectés entre autres au même service.

Ce regroupement est né d'une volonté commune de s'impliquer dans tous les processus d'études, de décisions et de réalisations de la restructuration des transports en commun, et plus particulièrement dans la réorganisation des trains de banlieue et l'éventuelle mise en service du métro régional. Nous croyons que la vaste expérience acquise par nos membres en tant qu'ouvriers spécialisés du transport urbain de masse devrait être prise en

sérieuse considération et mise à profit de façon beaucoup plus systématique par ceux qui auront la charge de planifier, développer et coordonner le futur système de transport en commun.

Il convient d'abord de dire que le comité est en accord presque complet avec les diverses mesures de redressement envisagées tant au plan institutionnel que financier et tarifaire. Les quelques réserves que nous inspire cette proposition, à certains égards fort audacieuses, signe d'un courage et d'une volonté peu communs, ne devraient en aucune façon retarder la mise en marche de cette réforme tant entendue.

L'aspect institutionnel. Le comité apprécie beaucoup la décision que prend l'État de vouloir confier l'organisation des transports en commun aux élus locaux. On a voulu, à bon escient, suivre le vieil adage selon lequel on n'est jamais si bien servi que par soi-même. Cette initiative nous garantira plus de démocratie et manifeste une volonté certaine de décentralisation et de rapprochement de la population. Il est toutefois évident que plusieurs problèmes sont à prévoir, tels que les intérêts différents - là, je me permets d'insister sur le mot "différents", chez les élus municipaux en ce qui concerne l'organisation du transport au niveau local - on veut ici parler des conseils locaux de transport dont fait mention la proposition gouvernementale - et les intérêts également différents et parfois même carrément divergents des élus appelés à siéger au futur organisme régional de transport. Ce ne sont que deux exemples. (22 h 45)

La décision de vouloir confier la responsabilité du transport local aux élus municipaux regroupés dans les MRC est bonne en soi, mais le comité a l'impression qu'un volume d'eau assez important aura coulé sous les ponts du Québec avant que des mesures de redressement concrètes aient été adoptées. Cela demandera de la part des édiles municipaux une dose de maturité peu commune et un sens civique développé. Nous ne doutons aucunement de leur bonne volonté et de leur désir de plaire, mais la tâche à laquelle ils sont conviés pourra peut-être, à notre humble avis, sembler bien lourde à certains d'entre eux.

Il est cependant à remarquer qu'ils n'ont participé à aucune étape de la consultation jusqu'à ce jour, ou si peu, et nous déplorons vivement ce fait. Ce n'est toutefois pas là une raison valable de laisser passer l'occasion qui leur est offerte de rationaliser les services de transport de personnes dans leur petit coin de pays. Les mêmes remarques vont au niveau régional mais les problèmes que nous entrevoyons sont beaucoup plus grands.

La formation d'un organisme régional de transport est une chose vivement

souhaitée; la mise en place d'une structure administrative dotée de pouvoirs décisionnels non équivoques est en effet une condition sine qua non à la réalisation d'un système efficient au niveau régional. Nous souhaitons ardemment que les élus qui seront appelés à siéger à l'ORT soient animés d'une volonté commune d'en arriver à trouver les solutions aux problèmes auxquels ils seront inmanquablement confrontés. Nous n'énumérerons ici que ceux qui nous apparaissent les plus évidents: intérêts divergents et parfois même incompatibles des entités régionales; multiplicité des transporteurs qui, il convient de le souligner ici, ne seront pas représentés à l'ORT; instances décisionnelles supérieures différentes concernant les transporteurs, comme, par exemple, la Commission canadienne des transports pour les compagnies ferroviaires, le ministère des Transports du Québec pour les autobus, etc.

Enfin, bien que solidairement voué au bien commun, nul ne peut ignorer, entre guillemets, le "choc des personnalités" possible concernant certains membres appelés à siéger à l'ORT. C'est à notre avis, à ce niveau surtout que le sens du défi régional, expression que M. le ministre Clair se plaît à utiliser dans la lettre qu'il adressait à ses concitoyens et concitoyennes de la région de Montréal dans sa lettre du 16 juin 1982. C'est, à notre avis, à ce niveau que le sens du défi régional prend toute sa signification et son importance. Il appartiendra dorénavant aux hommes de bonne volonté de retrousser leurs manches et de le relever, ce fameux défi.

L'aspect financier. Ne disposant que de ressources locales limitées et n'ayant à sa disposition ni firme d'actuaire ni spécialistes du domaine fiscal, le comité ne commentera que brièvement l'aspect financier de la réforme proposée, bien qu'il se déclare d'accord, de façon générale, avec les solutions envisagées et telles qu'elles sont exposées dans la proposition gouvernementale. Il convient cependant de noter ce qui suit.

Concernant les usagers, qu'on nous permette de faire l'énoncé suivant: pas de transport en commun sans usagers. Certes, les usagers sont les premiers bénéficiaires de ce service et, à ce titre, ils doivent faire leur part pour en défrayer une partie du coût. Nous croyons toutefois qu'idéalement ce service devrait être gratuit, tout comme le sont les soins de santé. Qu'on nous comprenne bien, nous sommes conscients que les soins de santé au Québec sont loin d'être gratuits, mais, comme chacun le sait, sur présentation d'une simple carte, tout le monde au Québec peut se faire soigner. Pourquoi le même système n'existerait-il pas en ce qui concerne le transport de personnes à l'intérieur d'une conurbation comme celle de Montréal? En attendant le jour où on

verra apparaître la carte de transport, il faut s'accommoder du présent système, si imparfait soit-il.

En tant que premiers bénéficiaires du transport en commun, les usagers sont également ceux qui souffrent le plus lorsque, pour une raison ou pour une autre, le service est lent et parfois même interrompu. Dieu sait si les Montréalais en savent quelque chose! Il ne faut pas oublier non plus que l'immense majorité des usagers est constituée de travailleurs et travailleuses à faible ou moyen revenu, d'étudiants et de personnes âgées disposant de ressources financières limitées. Ne serait-ce que pour ces raisons, on devrait garder à l'esprit que leurs contributions ne devraient jamais dépasser un certain niveau, disons 35% du coût total.

En ce qui concerne les municipalités, le comité est d'accord avec le principe général mis de l'avant par le gouvernement et voulant que le taux de taxation doit être proportionnel au niveau de service reçu, en ce qui a trait au transport en commun tout particulièrement. À cet égard, les négociations avec les municipalités, si elles n'ont pas déjà débuté, devraient être entreprises dans les meilleurs délais afin que cet important aspect du dossier ne puisse retarder indûment la mise en vigueur des autres réformes proposées.

En ce qui concerne le gouvernement, celui-ci a été jusqu'à maintenant un partenaire financier important des différents réseaux de transport en commun, et plus particulièrement depuis les dernières années. Grâce à son inflexible volonté de vouloir faire progresser l'état de la situation qui, disons-le honnêtement, se détériorait à un rythme accéléré - qu'on songe par exemple à la mort lente, mais inexorable, qu'envisageaient les compagnies ferroviaires pour leurs services de banlieue, et je me permet d'ajouter que malheureusement il y a déjà plusieurs trains de banlieue qui existaient il y a quelques années seulement qui maintenant n'existent plus - et en dépit des nombreuses contraintes auxquelles il dû faire face, la lumière commence enfin à poindre au bout du tunnel. Le comité croit que la participation financière du gouvernement devrait se stabiliser sans toutefois trop décroître. Il est tout à fait normal de vouloir de temps à autre effectuer certaines corrections, faire des mises en garde, etc. Nous ne croyons cependant pas que la quote-part gouvernementale au déficit du transport en commun dans la région montréalaise ait atteint un seuil si critique qu'il faille s'en émouvoir outre mesure, eu égard au volume de population qu'englobe la dite région. Au risque de froisser certaines personnalités, on doit admettre que Montréal et sa région sont le coeur même, le moteur de cette contrée en devenir qu'est le Québec. Sa population constitue environ 42%

- et on entend par là la région métropolitaine de recensement - 42% de toute la population de cette province. Elle paie des taxes et des impôts elle aussi, et elle a droit à des services.

En ce qui concerne les non usagers, ce sont tous ceux qui ne bénéficient, lit-on, au texte de la proposition, que de façon indirecte de la présence du transport en commun. Le comité est d'avis que cette catégorie de bénéficiaires devrait être appelée à contribuer dans une proportion d'au moins 10% du coût total. Les raisons qui nous amènent à faire ce raisonnement sont multiples et rejoignent facilement celles que l'on retrouve énoncées au texte de la proposition gouvernementale.

En ce qui concerne les automobilistes, il serait injuste qu'une partie seulement des automobilistes de la région soit appelée à contribuer au moyen d'une nouvelle taxe sur les péages. En effet, celui venant de la rive sud, par les ponts autres que Champlain, et cet autre venant du West Island, par les autoroutes 20 ou 40, n'ont aucun frais de péage. Pourtant, ces voitures polluent autant et occupent autant sinon plus d'espace au centre-ville et ailleurs sur l'île que celles venant du nord par les autoroutes 13 ou 15 ou de l'est par l'autoroute 40. La plus élémentaire justice serait qu'on ajoute des péages à toutes les voies d'accès à fort volume convergeant vers le centre-ville ou que, plus simplement, on abolisse les péages déjà existants. Quant à une taxe spéciale sur l'essence, nous croyons l'idée pour le moins hardie. Un certain pourcentage de la taxe déjà perçue pourrait être affecté au transport en commun et personne n'aurait à y redire. Mais l'idée d'une nouvelle taxe n'est guère alléchante, d'autant plus que le Québécois est d'ores et déjà le citoyen nord-américain le plus taxé. En ce qui concerne les entreprises, elles devraient contribuer, dans une proportion beaucoup plus large au transport en commun, dont elles sont, à notre avis, un des plus grands bénéficiaires. Il n'y a qu'à voir l'état de quasi-panique dans laquelle se retrouvent les boutiquiers des grandes artères commerciales du centre-ville, par exemple, lors d'une interruption du service du transport en commun, pour se rendre compte à quel point ils en sont tributaires. Le comité croit que la contribution des entreprises, quelle soit sous forme de taxe sur la masse salariale ou autre, devrait être en fonction de l'importance de l'entreprise et des avantages directs que lui procure le transport en commun en termes de disponibilité de main-d'oeuvre, importance du chiffre d'affaires etc.

En conclusion, le comité désire assurer le gouvernement de son très vif intérêt pour la cause du transport en commun et se tient à sa disposition pour toute question relative

à ce sujet et relevant de sa compétence. La preuve est faite depuis longtemps, auprès des membres que nous représentons, qu'il est très facile de critiquer. Les mercis sont rarissimes lorsque le train à bord duquel on voyage est à l'heure cent fois, mais s'il accuse un retard de quelques minutes, c'est souvent un déluge d'injures. Mais cela fait partie de la rançon à payer pour pouvoir exercer ce métier fascinant.

Le défi à relever est de taille mais surmontable si chacun y met du sien. Quant à nous, soyez assurés que lesdits changements technologiques et autres à venir sauront stimuler notre désir de toujours faire mieux.

En terminant, le comité désire remercier les membres - là je vais peut-être un peu en avant, mais je vais le dire tout de même - de cette commission d'avoir pris le temps nécessaire pour entendre ce mémoire et profite de l'occasion qui lui est ici offerte pour publiquement féliciter M. Michel Clair, ainsi que toute son équipe, pour le travail accompli. Nos félicitations les plus sincères vont également à toute l'équipe du COTREM qui, sous la présidence éclairée de M. Paul Lussier, a permis qu'un peu de lumière soit faite autour de cette épineuse question.

Le Président (M. Boucher): Merci beaucoup M. Gagnon.

M. Gagnon (Jean-Marc): Je vous en prie.

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

M. Clair: M. le Président, s'il nous a fait plaisir d'entendre plus tôt dans la journée, des représentants d'une centrale syndicale, la CSN, un peu avant également, la Fraternité des chauffeurs et opérateurs de métro, je dois dire qu'il nous fait également grand plaisir d'accueillir les représentants du Comité intersyndical des trains de banlieue, comme son nom l'indique, qui a préparé - sans référer à leur centrale ou à d'autres regroupements, mais de façon très impliquée comme citoyens, comme syndicat dans l'opération d'un moyen de transport en commun, les trains de banlieue - un mémoire sur la question de la réforme du transport en commun. Je pense qu'ils sont donc doublement "méritoires", entre guillemets, d'avoir ainsi, sans beaucoup de ressources, préparé un mémoire qui porte sur la question.

Je voudrais aussi, au nom des gens du COTREM et en mon nom personnel, vous remercier des bonnes paroles que vous avez eues pour nous et vous dire qu'elles sont appréciées à leur juste valeur sans aucun doute par tous les gens qui ont travaillé à la

préparation de la proposition.

J'ai deux courtes questions. En ce qui concerne la participation des bénéficiaires non usagers, vous avez insisté pour dire: Le comité est d'avis que cette catégorie de bénéficiaires devrait être appelée à contribuer dans une proportion d'au moins 10% du coût total. Est-ce que vous avez une idée plus précise du pourcentage dont il devrait s'agir, idéalement?

M. Gagnon (Jean-Marc): N'étant pas des experts du domaine fiscal, nous préfererions nous abstenir. Cependant, nous croyons que les non-usagers, ceux qu'on appelle les non-usagers, c'est-à-dire les entreprises et les automobilistes, bénéficient dans une proportion beaucoup plus large qu'on ne le laisse entendre de la proposition gouvernementale du transport en commun. Je pense qu'on a voulu les ménager - trop, à notre avis - les automobilistes et les entreprises. Qu'on songe, par exemple... Quand je pense aux entreprises, je pense à certains gros magasins, entre autres, d'une artère très importante de Montréal que je ne veux pas nommer, le long de laquelle il y a une ligne de métro, qui ont une station de métro en plein dans le magasin. Je ne sais pas si - c'est la rue Sainte-Catherine, pour ne pas la nommer, mais je n'irai pas plus loin, je ne veux pas faire de publicité à personne. On ne veut pas s'avancer, donner des chiffres, dire que ça devrait être plus ou moins. Qu'on prenne les petites annonces du journal du matin et qu'on regarde la section des logements à louer. Les logements à louer situés près d'une station de métro sont toujours plus chers. Je donne cela comme exemple. Ceux qui bénéficient d'une façon beaucoup plus directe qu'on ne veut le laisser entendre devraient, on dit au moins 10%...

(23 heures)

M. Clair: Cela ne vous apparaît pas excessif, en tout cas.

M. Gagnon (Jean-Marc): Non, cela n'apparaît pas excessif. Disons de 10% à 15%, au moins 10%. Qu'on ne se gêne pas pour aller chercher 10% chez les bénéficiaires non-usagers. On n'a rien contre cela. C'est ce qu'on veut dire.

M. Clair: Je vous remercie. Ma deuxième question, les représentants des travailleurs du secteur du transport en commun qui sont venus juste avant vous ont indiqué leur intérêt pour une participation au niveau des organismes consultatifs, surtout éventuellement au niveau de l'Organisme régional de transport. Ils souhaiteraient, par exemple, au niveau de la commission consultative ou encore de l'ORT, pouvoir déléguer un certain nombre de représentants, au même titre que des groupes d'usagers qui

sont venus réclamer, au niveau décisionnel ou consultatif, une représentation des usagers. Votre position là-dessus, vous n'en faites pas mention; est-ce que cela a été discuté au comité intersyndical et quelle est la position qui a été retenue?

M. Gagnon (Jean-Marc): Si on se compare, par exemple, à la Fraternité des chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro et employés des services connexes - ils sont, je crois, 4800 membres - nous ne sommes qu'un groupuscule. Il serait irréaliste de notre part d'aspirer à faire partie d'instances décisionnelles supérieures. Ce que nous aimerions, ce à quoi nous aspirons - c'est une des principales raisons pour lesquelles nous sommes ici, d'ailleurs - c'est être informés, à l'avance - je vous donnerai un exemple tantôt - des changements à venir et qui nous touchent directement. Là je vous donne un exemple très précis. Le 1er juillet dernier, comme vous le savez, M. le ministre, était la première journée de l'intégration du train de banlieue entre Montréal et Deux-Montagnes, sur lequel nous sommes appelés à travailler de façon quotidienne. Je vais vous narrer un incident cocasse. Cette journée-là - comme tout le monde le sait - c'est la journée de la Confédération, alors tout le monde avait congé. J'ai personnellement eu à prendre le train - étant moi-même un résident de Deux-Montagnes - pour aller au centre-ville. J'ai vu quelque chose qui m'a... Les gens qui ont la charge d'encaisser les billets à la Gare centrale sur les trains sont des employés de la compagnie VIA, qui n'a rien à voir avec la CTCUM ou le CN; ils étaient autrefois des employés, soit du CN, soit du CP, ils ont été regroupés sous VIA. Les gens qui encaissent les billets à la Gare centrale sont des employés de VIA - et là on parle du 1er juillet - ceux qui commencent leur travail à six heures le matin pour encaisser les billets sur le premier train. On ne leur avait strictement rien dit 20 minutes avant que le train parte. Strictement rien dit, en ce qui concernait l'intégration. Ces gens-là avaient des transferts à remettre aux gens. Ils l'ont su 20 minutes avant le départ du train.

En ce qui nous concerne, c'est un peu comme cela. On est mis au courant des changements en ce qui concerne, par exemple, nos horaires de travail, nos conditions, etc., à la toute dernière minute. C'est ce qu'on aimerait, à l'avenir, que cela change. On aimerait être avertis à l'avance. On aimerait, si on peut dire, voir venir les coups. Qu'on ne nous arrive pas une semaine ou deux jours avant - comme cela a été le cas. Mon confrère, M. Daoust, pourrait peut-être vous en parler plus longuement parce qu'il est appelé à oeuvrer à bord des trains; j'oeuvre à bord des locomotives, alors je n'ai

pas tellement affaire à cela, mais on le déplore vivement. On aimerait que cela change. On nous a chambardé, par exemple, nos horaires de travail, je ne veux pas entrer dans les détails parce que ce serait odieux, fastidieux, etc. On a présenté une semaine à l'avance, c'est-à-dire autour du 24 juin, à nos représentants qui sont accrédités pour aller négocier ces choses, les nouvelles feuilles d'affectation avec les nouvelles heures dessus; on leur a dit: Tiens, c'est cela. Lis cela et signe en bas. C'est l'intégration de la CTCUM et nos heures de travail ont été prolongées, dans certains cas, de trois heures et j'irais jusqu'à dire jusqu'à quatre heures par jour. On n'avait pas le choix, c'était: Signe cela. Tout est fait sans aucune consultation ni rien. C'est dans des petites choses comme celles-là. On n'a pas la prétention de vouloir planifier tout le système de transport en commun, ce n'est pas notre ouvrage. Mais plus cela ira, avec le nouveau système qui s'en vient et qu'on souhaite, plus il va y avoir de ces choses. C'est ce qu'on voudrait éviter, dans la mesure du possible.

M. Clair: Je vous remercie, M. le Président.

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

M. Dauphin: Merci, M. le Président. Je serai bref. Au même titre que le Parti ministériel, évidemment, l'Opposition est très fière de la présentation de votre mémoire; même si on a constaté que vous étiez quand même sensiblement d'accord avec la proposition gouvernementale, on ne vous en veut pas pour cela. Je vous remercie d'avoir attendu toute la journée jusqu'à 11 heures pour présenter votre mémoire. Il y a juste une petite chose. Sans avoir les mêmes ressources peut-être que d'autres syndicats, je ne sais pas si vous vous êtes penchés sur le sort des handicapés, par exemple. C'est toujours en relation avec les trains de banlieue, alors qu'on n'y retrouve presque rien dans la proposition gouvernementale. Je ne sais pas si vous avez pensé aux plus démunis de notre société. Vous n'en parlez pas dans votre mémoire et je ne vous reproche absolument rien non plus. J'aimerais juste avoir votre son de cloche là-dessus. On a entendu la CSN à ce sujet, tantôt.

M. Gagnon (Jean-Marc): Je dois avouer que non; on n'y a pas pensé. Nous avons eu, à l'occasion, à transporter des gens handicapés à bord de nos trains. Je ne sais pas si M. le député a déjà voyagé à bord des trains de banlieue, mais, personnellement, je n'aimerais pas avoir à monter à bord d'un train de banlieue en fauteuil roulant. Quoique cela se soit produit à l'occasion, il n'y a pas

beaucoup de gens qui le font; ce qui arrive dans ce cas-là, c'est qu'on les aide, tout simplement. Ce sont nos agents de train qui le font, mais ce n'est pas notre domaine. Je veux dire qu'il faudrait que des changements soient apportés aux plates-formes et aux systèmes de wagons, etc., pour que ce soit vraiment efficace pour les personnes handicapées. En fait, vous le savez sûrement, les compagnies ferroviaires - je veux parler du CN, entre autres; je ne veux pas parler contre cette compagnie, c'est mon employeur - n'ont rien fait ou presque dans les 25 dernières années pour améliorer leur système. Cela a été le statu quo pendant 25 ans. Il y a sûrement des améliorations importantes à apporter pour les personnes handicapées et pour tout le monde.

M. Dauphin: Juste une dernière question, M. le Président, si vous me le permettez. Relativement à la contribution financière du gouvernement, si j'ai bien compris votre mémoire, vous dites: Cela ne devrait pas décroître quant au plafonnement. Y a-t-il une intention claire de votre part qu'effectivement, on n'ait pas ou que d'autres intervenants n'aient pas à payer les frais, si vous voulez, d'une diminution de la contribution financière du gouvernement? J'aimerais vous entendre là-dessus.

M. Gagnon (Jean-Marc): C'est-à-dire qu'on ne fait pas d'omelette sans casser des oeufs. Si les Québécois, les Montréalais, entre autres, les gens de la grande région de Montréal décident, optent pour le transport en commun au lieu de la voiture, comme ils l'ont fait depuis quelques années, il va falloir qu'il y ait quelqu'un qui paie. Au moyen de l'impôt sur le revenu, au moyen de la taxe foncière, en mettant ton billet dans la boîte d'autobus ou en achetant ta "passe" ou peu importe, sur le train, il va falloir qu'on paie. C'est un choix collectif à faire. Comme on l'a dit, on est d'accord sur la grande orientation que prend le gouvernement de favoriser le transport en commun. Actuellement, les gens qui ont affaire régulièrement à Montréal savent très bien qu'en ce qui concerne le tissu autoroutier, à l'heure actuelle - à mon humble avis en tout cas - il y a peut-être de la place encore pour construire des ponts pour relier, par exemple, la rive sud à l'île de Montréal, ou l'île de Laval à Montréal, mais au centre-ville il y a un petit problème. Au centre-ville, il n'y a plus de place pour construire des autoroutes, à moins qu'on détruise encore plus de maisons. Alors c'est un choix à faire et je pense que la logique nous dit que le transport en commun est non seulement le meilleur choix, mais le seul choix logique à faire.

M. le député de Laporte semble avoir un préjugé plus que favorable - j'ai dit

"semble", je me trompe peut-être - semble avoir un préjugé plus que favorable à l'endroit des automobilistes. Vous disiez - vous me corrigerez si je fais erreur - qu'il y a encore 65% des déplacements qui se font en automobile. Vous ne semblez pas croire que cela peut changer, parce qu'on est des Américains et parce que, comme disait Yvon Deschamps, avoir une automobile, avoir un "char", pour parodier M. Deschamps, c'est le rêve de tout Québécois. J'aimerais vous poser une question, M. le député de Laporte.

M. Bourbeau: Je suis au banc des accusés. Tout à l'heure - moi je n'ai pas objection à ce que vous me posiez une question - le ministre s'est opposé à ce qu'un des intervenants lui pose des questions parce...

M. Clair: C'était la quatrième, M. le Président.

M. Bourbeau: C'est plutôt notre rôle de poser des questions à ceux qui viennent que l'inverse. Alors, si vous voulez me poser des questions, je n'ai pas objection à vous rencontrer tout à l'heure, mais je pense...

M. Clair: Consentement, M. le Président.

M. Gagnon (Jean-Marc): Non, mais écoutez...

Le Président (M. Boucher): Je pourrais recommander au témoin de présenter son commentaire d'une façon interrogative. Si le député de Laporte veut y répondre, il y répondra.

M. Bourbeau: Je vois qu'il y a collusion entre le président et le gouvernement, à ce que je vois.

M. Clair: Cela rêve de prendre le pouvoir et déjà ça ne veut plus répondre aux questions. C'est effrayant.

M. Bourbeau: Ce n'est pas un rêve. Ce sera bientôt une réalité, M. le Président.

M. Gagnon (Jean-Marc): M. le député de Laporte, qui aurait dit, et auriez-vous cru, vous-même, il y a quinze ans - je vais en mettre beaucoup, là - quinze ans, qu'il y aurait autant de petites voitures sur les routes, ici au Québec? C'est bien beau, le rêve du Québécois, d'avoir un "char", mais ce n'était pas seulement avoir un "char", là. C'était un gros 8, avec, comme on dit, tous "powers": "power brakes" "power steering" "power finance" aussi. Qui aurait dit, il y a quinze ans, qu'on verrait autant de petites voitures? Je crois que les mentalités sont en train de changer.

Une voix: Les bicyclettes.

(23 h 15)

M. Gagnon (Jean-Marc): Oui, les bicyclettes. Mais il y a le climat qui, enfin, disons... On n'a plus le choix, à cause du coût de l'essence et tout cela, enfin. Je ne crois pas personnellement que les mentalités sont à ce point immuables. Cela évolue. Peut-être lentement, mais cela évolue quand même. Je crois que si les gens - que ce soit à Montréal ou partout ailleurs - ont à leur disposition un système de transport en commun efficace, ils vont s'en servir. Je ne dis pas qu'ils n'achèteront plus de voitures. Non. Mais ils vont se servir du système de transport en commun. Vous avez mentionné tantôt le covoiturage comme mesure incitatrice. C'est dommage que je ne l'aie pas avec moi - cela va peut-être vous paraître drôle ce que je dis - mais je suis abonné à une revue américaine, *The National Geographic Magazine*, pour ne pas la nommer. Il y était beaucoup question de crise énergétique, il y a une couple d'années et les abonnés de cette revue ont reçu un numéro spécial sur l'énergie. Vous avez parlé tout à l'heure aux représentants de la CSN de covoiturage comme mesure incitative, cela se pratique à maints endroits aux États-Unis. Je ne sais pas si vous connaissez cette revue, qui est très versée dans la photographie. On dit qu'une photo vaut mille mots. Je ne suis pas sûr si c'est à Seattle que le covoiturage se pratique depuis longtemps, il y est légalisé et fortement encouragé; on l'annonce même dans de la publicité télévisée, etc. On voit donc une photo d'un pont à l'heure de pointe le matin. Il y a une voie réservée strictement pour les voitures avec deux personnes et plus dedans. Je suis désolé de vous dire que le covoiturage aux États-Unis, c'est un "flop". Je n'ai pas d'étude là-dessus, mais je peux vous dire que c'est un "flop" ou presque.

M. Bourbeau: Est-ce que vous avez terminé?

M. Gagnon (Jean-Marc): Oui.

M. Bourbeau: Si vous n'avez pas d'étude, je pense que c'est inutile d'en parler. Vous me dites vous-même que vous n'êtes pas compétent pour en parler. Alors, moi non plus, pas plus que cela, sauf qu'on a entendu précédemment un groupe qui représentait le covoiturage qui, vraiment, était plus au courant de la situation et qui nous a annoncé - un des fondateurs du groupe, d'ailleurs, c'est M. Paul Lussier, sous-ministre des Transports, qui est ici présent, que vous vantez dans votre mémoire - ces gens-là, je le répète, nous ont dit le contraire de ce que vous venez de nous dire. Je pense qu'ils sont plus qualifiés. Ils nous ont fait état d'expériences actuellement

vécues en Californie où le covoiturage est un succès total, etc. Vous dites qu'une photo que vous avez vue montrait une voie libre. Évidemment, cela dépend de l'heure où la photo a été prise, ou plutôt de l'instant; il n'y avait peut-être personne sur la voie à ce moment-là, mais rien ne dit que, trente secondes plus tard, ce n'était pas plein d'automobiles. Je ne pense pas qu'on puisse conclure du fait qu'une photo ne montrait personne sur une voie qu'il n'y a jamais personne. Je ne pense pas que ce soit tellement concluant.

À la première question que, tout à l'heure, vous m'avez posée, si j'aurais cru, il y a quinze ans, qu'il y aurait aujourd'hui tant de voitures, je vous dirai: Il y a quinze ans, j'étais très jeune, premièrement, et, deuxièmement, les statistiques disent qu'aujourd'hui 65% - ce n'est pas moi qui le dis, ce sont les statistiques - des déplacements pour fins de travail se font actuellement dans la région de Montréal par automobiles privées, cela a été dit par certains intervenants avant vous. J'ai lu des revues sur le sujet, il est bien évident que le pourcentage des déplacements totaux, donc non seulement pour fins de travail, est encore plus important que cela en général. Je sais qu'il y a quatre ans les statistiques situaient à plus de 90% le pourcentage des déplacements totaux en automobile. Évidemment, comme vous l'avez souligné, depuis un certain nombre d'années, on délaisse le "gros char" pour employer l'expression d'Yvon Deschamps, pour des voitures plus petites, plus économiques, moins polluantes, etc., de sorte qu'on peut peut-être prétendre aujourd'hui qu'une petite voiture prend la place d'une demie des anciennes grosses voitures. Cela pourrait même faire l'objet d'un plaidoyer en faveur de la petite voiture sur les ponts car elle prend moins de place que les anciennes; donc, on peut en mettre plus; elle prend moins d'espace de stationnement dans le centre-ville et pollue moins.

De toute façon, remarquez que je n'ai pas d'objection à répondre à vos questions parce que vous n'avez pas tenté de me mettre en boîte, au contraire. Je voudrais simplement terminer, enfin, pour l'Opposition, en soulignant le dernier paragraphe de votre mémoire où vous rendez hommage au ministre Clair et à son équipe pour le travail accompli. On ne voudrait pas être mesquin de ce côté-ci de la table et on voudrait joindre notre témoignage au vôtre pour féliciter le ministre et son équipe pour tout le travail accompli. Cependant, on voudrait ajouter qu'en ce qui nous concerne, le travail accompli est bien minime et qu'il reste encore beaucoup à faire. Dans ce sens-là, il reste tellement à faire que, quant à nous, on a l'impression qu'il va falloir revenir éventuellement avec une nouvelle proposition

qui tiendra compte davantage de ce qui a été dit devant cette commission. Pour reprendre le titre de l'éditorialiste du Devoir: Vingt fois sur le métier, il faut remettre l'ouvrage, je pense qu'il va falloir qu'on en vienne à cela. Pour ne pas être mesquin non plus envers le président du COTREM, dont vous dites que la présidence éclairée a permis qu'un peu de lumière soit faite autour de cette épineuse question, quant à nous, nous aurions aimé que non seulement un peu de lumière, mais toute la lumière soit faite sur cette question. On en a terminé, en ce qui nous concerne, avec le Comité intersyndical des trains de banlieue. Merci.

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

M. Clair: M. le Président. Je remercierai sincèrement les gens du Comité intersyndical des trains de banlieue pour leur mémoire. Je n'ajouterai pas de commentaires aux propos que vient de tenir le député de Laporte - les commentaires sont égaux au personnage et on a été habitués à cela tout au cours de la commission. Je voudrais simplement, encore une fois remercier ces gens, surtout de leur patience compte tenu de l'heure, et les assurer de notre intérêt pour le transport en commun et pour les représentations qu'ils nous ont faites. Je vous remercie.

Le Président (M. Boucher): Merci beaucoup au nom des membres de la commission. Oui, M. Gagnon.

M. Gagnon (Jean-Marc): Est-ce que je peux me permettre juste une phrase en terminant, s'il vous plaît? Je ne voudrais pas partir et laisser au député de Laporte l'impression que le dernier paragraphe de notre mémoire est partisan. Mais le fait est... En tout cas, moi, ça fait dix ans, mon confrère également, et il y en a que ça fait plus longtemps que nous, que j'entends parler de réforme, de changement, d'amélioration, etc., et c'est la première fois... Remarquez bien que, si vous étiez à la place de M. le ministre Clair, vous auriez eu droit aux mêmes félicitations. Ce n'est pas un blâme à votre endroit, mais c'est comme cela. C'est le premier gouvernement qui ose mettre la main à la roue, qui ose faire quelque chose de cette envergure pour le transport en commun. C'est la raison pour laquelle on tenait à le féliciter publiquement.

M. Bourbeau: Je voudrais seulement ajouter que nous nous réjouissons aussi que la question des trains de banlieue ait été réglée. Bravo si cela a été fait par le ministre Clair. Soit dit sans aucune restriction mentale, nous sommes bien

heureux que le problème ait été réglé. Comme le dit mon collègue, on peut souhaiter que cela a été fait avec la participation de tous les organismes concernés, le Canadien National, le Canadien Pacifique, tous les intervenants. Mais le ministre, je pense, a joué son rôle là-dedans et l'Opposition, à plusieurs reprises en Chambre, l'a incité à aller de l'avant et finalement cela s'est fait. Tant mieux! Nous sommes bien heureux et...

M. Clair: Qu'est ce qu'il ne faut pas entendre!

M. Bourbeau: ... que tous ceux qui ont leur part de mérite là-dedans la prennent. Ce qui compte, c'est que le travail ait été fait et il semble qu'il a été bien fait. On vous remercie.

Le Président (M. Boucher): Alors, merci, M. Gagnon, merci, M. Daoust, au nom de tous les membres de la commission.

On m'a informé que l'Association québécoise du transport et des routes Inc. avait demandé à comparaître au début de la séance demain. Quant à la Société pour le progrès de la rive sud, on m'informe que les gens ont dû retourner à Montréal cet après-midi. Ils n'ont pas pu attendre jusqu'à ce soir. Alors, leur mémoire est déposé comme tel devant la commission. Il reste la municipalité de la paroisse de l'île-Bizard, que j'inviterais à se présenter. Elle est représentée par M. Jacques Crevier, maire suppléant, M. Gaston Ladouceur, secrétaire-trésorier, M. Claude Leroux, conseiller et M. Guy Perron, conseiller.

M. le maire suppléant.

Municipalité de la paroisse de l'île-Bizard

M. Crevier (Jacques): M. le Président, je voudrais apporter une correction à la présentation, M. Leroux a été retenu à Montréal. Je voudrais présenter à ma gauche, M. Guy Perron, conseiller à la municipalité, et à ma droite, M. Ladouceur, notre secrétaire-trésorier.

Avant de procéder à la lecture de notre mémoire, permettez-moi, madame et messieurs, de souligner que l'intervention de notre municipalité se veut très objective et que les buts visés par ce mémoire sont en plusieurs points très près de ceux énoncés par M. le ministre des Transports au cours de la journée, soit diminuer les coûts si possible, redonner aux élus locaux des pouvoirs décisionnels accrus et établir en commun des services de transport selon un choix régional. À ce stade-ci, je vais vous faire la lecture du mémoire qui a été rédigé par notre maire, le Dr Bernard Patry.

M. le Président, MM. les membres de

la commission, je tiens, en tout premier lieu, à vous remercier de l'occasion qui nous est offerte de vous présenter ce court mémoire. L'île-Bizard, comme vous le savez sûrement, fait partie de la Communauté urbaine de Montréal depuis sa création et s'est vu imposer la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal, avec tous ses coûts, il y a deux ans. Imposer, oui, car un référendum a clairement démontré à 96% que les citoyens de notre municipalité étaient contre le service de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal car ce service ne dessert que 2 milles sur les 45 milles de rues de notre territoire; à peine 15% de notre population sont ainsi desservis.

Nous sommes contre, car vu les structures actuelles de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal, il ne fait aucun doute dans notre esprit que ce service ne sera jamais amélioré, d'où il s'ensuit que le coût de ce service, incluant le métro, par support au service lui-même est astronomique et injuste. La réponse proposée est encore plus injuste pour nous car on divise la région de Montréal en zones et l'île-Bizard se trouve dans les zones 5 et 6, avec pour conséquence directe que nos citoyens devront encore payer des surplus pour voyager à Montréal, eux qui paient déjà à 100% pour tous les services. Il est sûrement juste de faire payer une partie du métro par les citoyens de la rive sud et de la rive nord car les statistiques prouvent qu'ils utilisent effectivement le métro. Les citoyens de l'île-Bizard, eux, n'utilisent pas le métro, paient 100% de ce dernier et paieront encore plus pour aller prendre le métro. C'est totalement injuste.

Il est donc impératif que le mode de taxation pour le transport en commun régional soit révisé, et ce en ne tenant pas compte des structures actuelles, dont la Communauté urbaine de Montréal et la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal.

Un choix s'impose: que l'île-Bizard effectue elle-même son transport en commun selon ses nécessités et ses besoins. Elle en a facilement la possibilité et desservirait 100% de sa population au lieu de 15% avec la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal. Elle paierait totalement son transport en commun local. De plus, elle contribuerait au paiement régional pour tous les services, non pas comme membre de la région A, mais plutôt de la région B. En conclusion, pour le transport en commun, l'île-Bizard devrait se desservir elle-même et en assumer les coûts; deuxièmement, elle devrait faire partie de la zone B au lieu de la zone A pour le paiement des services de transport en commun régional. Le mémoire a été rédigé par le maire, Bernard Patry.

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

M. Clair: Je souhaite la bienvenue au maire suppléant de l'île-Bizard et aux gens qui l'accompagnent à la commission parlementaire des transports. Je voudrais dire, en ce qui concerne le mémoire tel qu'il nous est présenté, même s'il touche effectivement - je comprends le point de vue des élus de l'île-Bizard - un problème réel, que ce problème ne pourra être réglé à la faveur de la proposition de réforme du cadre institutionnel et financier du transport en commun parce que, au fond, ce qui est remis en cause, c'est beaucoup plus l'appartenance même de l'île-Bizard à la Communauté urbaine de Montréal que la quote-part de la CTCUM, frais de fonctionnement et d'immobilisation, au transport en commun.

En ce qui concerne cette partie, je pense que le gouvernement a déjà fait savoir sa position là-dessus. J'ignore si le ministre des Affaires municipales, de qui relève l'application de la loi sur la communauté urbaine, entretient des échanges avec vous quant à une possibilité de modifier la Loi de la Communauté urbaine de Montréal, mais, quant à moi, je me déclare simplement impuissant face à cette situation, pour la bonne et simple raison qu'elle ne relève pas de mon ministère. Elle relève plutôt du ministère des Affaires municipales. Donc, à ce point de vue, je ne vois pas beaucoup d'issues par la réforme que nous proposons. (23 h 30)

Par ailleurs, en ce qui concerne ce que je qualifierais quasiment votre désespoir de voir le service amélioré un jour sur l'île-Bizard, je dirai là-dessus qu'avec la réforme de la loi 46, qui donne justement plus de contrôle aux élus sur le transport en commun, sur la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal, je pense qu'il y a quand même là une possibilité à exploiter par votre municipalité pour faire valoir son point de vue auprès de la Commission de transport de la Communauté urbaine. Enfin, en ce qui concerne les divisions dans les zones 5 et 6 pour les résidents de l'île-Bizard, vous considérez que c'est doublement injuste. Là-dessus, je dis simplement que, quant à nous, notre hypothèse de zonage si on veut de la région métropolitaine de Montréal n'était qu'une hypothèse. Que ce soit le gouvernement ou que ce soit la Communauté urbaine de Montréal ou qui que ce soit, NORT, par exemple, qui aura un jour à prendre une décision, c'est évident que l'argument que vous évoquez devra être pris en considération dans l'établissement des zones tarifaires afin que ce soit équitable au maximum pour vos résidents.

Je termine, M. le Président. À proprement parler, je n'ai pas de question

sur ce point. C'est en trois points. 1. Sur l'appartenance de l'île-Bizard à la Communauté urbaine de Montréal, ce sujet relève du ministre des Affaires municipales. En ce qui concerne l'amélioration du service, je pense que les amendements que nous avons apportés à la Loi de la CUM par la loi no 46 concernant le contrôle de la CTCUM peuvent donner de l'espoir au moins, de s'essayer. Finalement, en ce qui concerne les zones 5 et 6, je pense qu'à ce point de vue, qui que ce soit qui aura à établir les zones, il devra en tenir compte. Je vous remercie beaucoup.

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

M. Bourbeau: Vous amenez, devant la commission, le problème de l'appartenance de l'île-Bizard à la CTCUM. Cela apparaît, en tous les cas, à première vue comme un beau cas d'absence de démocratie: 96% des gens de votre localité se sont prononcés contre l'inclusion dans la CTCUM et malheureusement, il semble que celle-ci est un fait acquis pour l'instant. Le ministre nous explique que cela ne dépend pas de lui, de son ministère, que ce soit corrigé. Je pense que c'est un peu déplorable, effectivement, pour quelqu'un qui est de l'extérieur, en tous les cas. Une question: Combien cela vous coûte-t-il actuellement votre appartenance à la CTCUM? Vous dites que vous payez un montant important. Est-ce que c'est injuste? Quel est le montant exact que vous payez?

M. Crevier: En coûts, 82, pour être au même niveau que les coûts mentionnés par M. le ministre, on parle de 446 479 \$ pour desservir 15% de la population.

M. Bourbeau: 446 000 \$. Il y a une population de combien à l'île-Bizard?

M. Crevier: 7500.

M. Bourbeau: 7500? C'est énorme. Ce n'est pas croyable. Je fais des comparaisons avec certaines municipalités ailleurs et c'est vraiment une somme très importante.

M. Crevier: Votre remarque fait suite à ce qu'on a toujours mentionné et même élaboré au niveau du conseil: le coût est très élevé compte tenu de la population et nous croyons être en mesure d'offrir un service plus économique; notre demande s'orientait vers un statut particulier au niveau du transport en commun. Je crois que c'est quelque chose qui serait peut-être réalisable. Je ne vois pas... pourquoi avoir une attitude si négative? Je trouve cela curieux. Je crois qu'il serait facilement possible, même avec les formations en présence, soit la CUM ou

la CTCUM, de créer un statut particulier à ce niveau parce qu'il faut en faire profiter quelques personnes qui sont nos citoyens. Nous leur devons cela. C'est le but de notre présentation.

M. Bourbeau: Je présume que cela doit excéder 10% du budget de la municipalité un chiffre comme celui-là?

M. Crevier: C'est à peu près 10%.

M. Bourbeau: À peu près 10%. Vous dites dans votre mémoire que les gens chez vous n'utilisent pas le métro, absolument pas.

M. Crevier: Actuellement. Soyons réalistes. Le métro, si on oublie que maintenant il sera disponible, je ne sais pas s'il est déjà disponible à Saint-Laurent...

Une voix: Pas encore.

M. Clair: Le député s'y oppose.

M. Crevier: Il est tout à fait impensable de partir de l'ouest complètement et aller prendre le métro, alors que le service de l'ouest par la 13 ou la 220 nous mène directement au centre-ville et que la moyenne de nos citoyens, si on fait le pourcentage, la plupart ont deux voitures. Actuellement, le service n'est assurément pas utilisé au prorata de notre population.

M. Bourbeau: Les gens chez vous n'ont pas le choix. Ils utilisent en grande majorité l'automobile pour se rendre à Montréal.

M. Crevier: C'est cela.

M. Bourbeau: Une dernière question. Quand vous demandez de faire partie de la zone B au lieu de la zone A pour le paiement des services de transport en commun régional, vous parlez de quoi, exactement? Du tarif des usagers ou du...

M. Crevier: Sans l'établir, nous trouvons à ce moment-là normal de s'aligner un peu sur une position comme celle de Laval et de Longueuil, par exemple, étant donné qu'on est voisin de la ville de Montréal, ce qui impliquerait - toujours au prorata de notre population - le même barème tarifaire.

M. Bourbeau: Mais parlez-vous au niveau du paiement par la municipalité des coûts du transport en commun régional ou du paiement par les usagers des tarifs dans le cadre de la proposition gouvernementale?

M. Crevier: De la participation de la municipalité au niveau de... Le tarif en lui-

même de l'usager peut être établi de plusieurs façons. Encore là, lorsqu'on a mentionné qu'on pouvait fournir un service à un coût moindre, qui nous permettrait d'amener notre usager au service de la CUM, par exemple, ce seraient des coûts absorbés par nous. Dans un premier temps, je peux vous dire qu'on a même établi - c'est même prouvé, discuté avec des gens compétents - qu'on peut donner un service à moindre coût tout à fait gratuitement. C'est curieux, mais c'est tout à fait cela. On pourrait amener les gens à la CUM et de là, établir un barème de tarifs pour les usagers. Par contre...

M. Bourbeau: Vous parlez de la possibilité que vous desserviez vous-mêmes votre propre territoire. C'est bien sûr qu'avec 446 000 \$, vous pourriez certainement avoir quelques autobus maisons, mais je reviens à ma question, parce que j'ai de la difficulté à saisir ce que vous voulez dire. Vous dites que vous voudriez faire partie de la zone B qui est la zone qui comprend Laval et la rive sud immédiate...

M. Crevier: C'est...

M. Bourbeau: ... en ce qui concerne le paiement des services du transport en commun régional. Dans la proposition gouvernementale - je ne sais pas si le ministre comprend plus que moi - pour le déficit régional, il n'y a pas de traitement différent pour la zone B que la zone...

M. Clair: Il y a le fait que si c'était considéré comme un service régional, que ce soit la zone B ou la zone A, d'ailleurs, c'est que ce soit 110% seulement du déficit résiduel qui serait à la charge des municipalités plutôt que 100%.

M. Bourbeau: Ah, bon! Vous voudriez que chez vous, ce ne soit pas... Oui, c'est sûr que si vous ne voulez pas être dans la CTCUM, donc, ce ne serait pas le service local qui vous serait imposé. Les coûts de la CTCUM ne vous seraient plus imposés et vous deviendriez imposables uniquement sur le déficit régional. C'est dans ce sens que vous dites... J'ai saisi.

Je pense que votre mémoire dit bien ce que vous voulez dire. Tout ce que je peux vous dire, c'est que j'ai personnellement - et, je pense, mes collègues également - beaucoup de sympathie pour la situation un peu pénible qui est la vôtre. On doit le constater. Espérons que les solutions seront trouvées pour amener un peu plus d'équité en ce qui concerne la situation de l'île-Bizard dans le transport en commun de la région de Montréal.

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

ministre.

M. Clair: Oui, M. le Président. En terminant...

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

M. Leduc (Saint-Laurent): Évidemment, je pense bien que vous allez être obligés d'en faire votre deuil. Vous faites sûrement partie de la CUM. J'étais en commission parlementaire lors de l'étude de la loi 46. Vous aviez, je pense, un argument de poids à ce moment-là. Vous disiez: Nous, on voudrait ne pas en faire partie, parce qu'on est zoné agricole, donc, on n'est pas une entité urbaine. Je pense qu'à ce moment-là vous aviez drôlement raison; si vous faites partie de la CUM, il est peut-être logique également que vous fassiez partie du territoire.

Dans votre mémoire, vous dites: Le service ne dessert que deux milles sur les 45 milles de notre territoire et à peine 15% de notre population est desservie. Je me pose la question suivante: Avez-vous demandé à la CUM de vous donner des services normaux, les services que les membres de la CUM peuvent attendre? Je n'accepte pas que vous contribuiez et que votre territoire ne soit desservi que dans une proportion de 15%. Avez-vous fait les demandes? Est-ce que vous avez fait...

M. Crevier: Des discussions ont été entreprises à ce sujet, à savoir si on peut éventuellement améliorer le service, etc. C'est simplement au stade des discussions. La première occasion qu'on voyait de corriger le problème, c'était justement l'offre qui nous avait été faite par le ministre Clair qui semblait nous donner la possibilité de nous asseoir et de négocier une nouvelle formulation des services de transport en commun. À la suite des réponses que j'ai ce soir, peut-être devra-t-on s'asseoir et refaire des demandes officielles à la CTCUM, pour étudier le dossier "service de l'île-Bizard". Si vraiment la réponse devait être totalement négative, ce serait sûrement une démarche à faire, parce que, à 446 000 \$ - si on tient compte de la nouvelle évaluation - j'ai bien peur qu'on dépasse les 500 000 \$ l'année prochaine.

M. Leduc (Saint-Laurent): Je me rappelle, lors de l'étude du projet de loi no 46, le ministre des Affaires municipales avait dit: Demandez et on va vous donner les services.

M. Crevier: Je prends en considération vos remarques, on fera le nécessaire.

M. Leduc (Saint-Laurent): Il semble que vous n'ayez pas fait les représentations utiles et nécessaires.

M. Crevier: Je vous remercie de l'information.

M. Clair: M. le Président.

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

M. Clair: En terminant, je voudrais remercier les représentants de la municipalité de la paroisse de l'Île-Bizard de leur patience, compte tenu de l'heure. Par ailleurs, je voudrais les assurer que je suis convaincu qu'ils ne sont pas venus pour rien. Ils ont quand même sensibilisé une dizaine de membres de l'Assemblée nationale à une situation qui, en tout cas, mérite certainement d'être regardée. Même si elle ne relève pas directement du ministre des Transports, ça en fera un de plus de sensibilisé à ce problème que vous vivez; de même, des deux côtés de l'Assemblée nationale, vous avez également sensibilisé des députés à vos problèmes. Je vous remercie.

M. Crevier: Si vous me permettez une dernière intervention, M. le Président. Vu l'heure, je serai bref. C'est à titre de non-usager, cette fois-ci.

Tantôt, on parlait d'essence, etc. J'interviens pour deux raisons. De toute façon, je suis non-usager, je n'utilise pas le service d'autobus actuellement et, deuxièmement, en tant que revendeur de produits pétroliers, je connais les problèmes que peut occasionner une surtaxe. Je vous demande de reconsidérer votre geste pour la seule bonne raison que la première surtaxe, imposée par M. Parizeau, a affecté grandement les volumes d'essence au détail. A ce moment-là, on se doit de réaliser qu'on donne des subventions aux zones frontalières américaines, dans la région de Rock-Island, aux frontières provinciales avec l'Ontario; c'est probablement la même chose au Nouveau-Brunswick. À ce moment-là, il ne reste qu'un noyau central de gens susceptibles de payer vraiment la taxe.

Il y a une erreur additionnelle à la dernière taxe que je voudrais mentionner à la commission, c'est le fait que cette taxe s'appliquait également au diesel. Le diesel étant surtout utilisé pour les camions, il ne faut pas se surprendre de voir le volume de rente du diesel baisser au point qu'on l'a connu récemment pour la bonne raison que nos camionneurs québécois, actuellement, pour toutes sortes de raisons, s'approvisionnent à l'extérieur. Comme propriétaire d'une station frontalière, je peux vous dire que j'en subis les conséquences. Je demande donc qu'une deuxième surtaxe soit

bien étudiée avant d'être imposée. Je vous remercie.

Le Président (M. Boucher): Merci, M. le maire, ainsi que ceux qui vous accompagnent, au nom de tous les membres de la commission.

Demain matin, la commission recevra l'Association québécoise du transport et des routes Inc.; la Conférence des maires de la banlieue de Montréal; la ville de Repentigny; la ville de Le Gardeur; la paroisse de Saint-Sulpice; les villes de Berthierville, la paroisse de Saint-Antoine-de-Lavaltrie, le village de Lavaltrie, la paroisse de Sainte-Geneviève-de-Berthier et la paroisse de Saint-Joseph-de-Lanoraie; Ferland et Belair; l'Association des consommateurs du Québec; le Conseil régional de développement des Laurentides Inc.; M. Claude Turcot, à titre personnel, et M. Hubert Leduc, à titre personnel.

La commission ajourne ses travaux à demain, dix heures.

(Fin de la séance à 23 h 40)