



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE TROISIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Consultation générale sur "Les infrastructures du transport en commun dans la région de Montréal" (3)

Séance tenue à Montréal

Le jeudi 27 août 1987 - No 87

Président : M. Pierre Lorrain

QUÉBEC

Table des matières

Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec	CAE-4991
Société montréalaise de développement	CAE-5008
Comité local des usagers du transport de Deux-Montagnes	CAE-5019
Association québécoise du transport et des routes	CAE-5026
Comité des usagers du train Montréal—Saint-Hilaire	CAE-5037
Association du transport urbain du Québec	CAE-5402
Association des propriétaires d'autobus du Québec	CAE-5056
Société pour le progrès de la Montérégie	CAE-5066
Conclusions	
M. Jean Garon	CAE-5074
M. Marc-Yvan Côté	CAE-5077

Autres intervenants

M. Jean-Guy Saint-Roch, président
M. Jacques Rochefort, président suppléant
M. Francis Dufour
Mme Yolande D. Legault
M. Jacques Chagnon
Mme Pierrette Cardinal

- * M. Fernand Daoust, Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec
- * M. Guy Cousineau, idem
- * M. André Asselin, idem
- * M. Maurice Vézina, idem
- * M. René Fréchette, idem
- * M. Honorius Charbonneau, Société montréalaise de développement
- * M. Robert Grenier, idem
- * M. Roger Lemoine, Comité local des usagers du transport de Deux-Montagnes
- * M. Gérard Laganière, Association québécoise du transport et des routes
- * M. Jean-Marc Rousseau, idem
- * M. Roland David, Comité des usagers du train Montréal—Saint-Hilaire
- * M. Guy Chartrand, idem
- * M. Georges Morin, Association du transport urbain du Québec
- * M. Michel Gélinas, idem
- * M. Jean-Claude Beaumier, idem
- * M. Antoine Grégoire, idem
- * Mme Constance Provost, idem
- * M. André Forgues, idem
- * M. Bernard Tanguay, idem
- * M. Lucien Bolduc, idem
- * M. Rénaud Blouin, idem
- * M. Clermont Cormier, idem
- * M. Serge Chamberland, idem
- * M. Mario Viens, Association des propriétaires d'autobus du Québec
- * M. Romain Girard, idem
- * M. Sylvain Langis, idem
- * M. Jean Cantin, Société pour le progrès de la Montérégie
- * M. Éric Vidal, idem

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 27 août 1987

Consultation générale portant sur "Les infrastructures de transport en commun de la région de Montréal"

(Dix heures quatorze minutes)

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

La commission de l'aménagement et des équipements entreprend maintenant ses travaux pour poursuivre sa consultation générale portant sur l'étude du document intitulé **Les infrastructures de transport en commun de la région de Montréal**. Au cours de la journée, nous aurons le plaisir d'entendre la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec, la Société montréalaise de développement, le Comité local des usagers du transport de Deux-Montagnes, l'Association québécoise du transport et des routes, le Comité des usagers du train Montréal—Saint-Hilaire, l'Association du transport urbain du Québec, l'Association des propriétaires d'autobus du Québec et, finalement, la Société pour le progrès de la Montérégie.

Sans d'autre préambule, m'apercevant que la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec a maintenant pris place à la table, je lui souhaiterais, dans un premier temps, la bienvenue aux travaux de la commission de l'aménagement et des équipements. Je demanderais au porte-parole, s'il vous plaît, de bien vouloir s'identifier ainsi que les gens qui l'accompagnent pour le bénéfice des parlementaires et du **Journal des débats**.

Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec

M. Daoust (Fernand): Merci, M. le Président. Ceux qui m'accompagnent: à votre droite et à ma gauche, M. Serge Champagne, qui est le président du Syndicat des chauffeurs d'autobus de la STRSM, René Fréchette, représentant du SCFP; Maurice Vézina, président du Syndicat des chauffeurs d'autobus de la STCUM; André Asselin, directeur adjoint au Syndicat canadien de la fonction publique; Guy Cousineau, secrétaire général du Conseil des travailleuses et travailleurs du Montréal métropolitain; Pierre Dupuis, conseiller technique à la FTQ, et, enfin, Fernand Boudreau, président du CTM.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous cède à nouveau la parole pour le dépôt de votre mémoire, tout en vous rappelant que vous avez maintenant 20 minutes pour faire

votre présentation.

M. Daoust: Merci, M. le Président. Mon nom est Fernand Daoust, secrétaire-général de la FTQ. Nous n'en ferons pas une lecture complète, mais nous puiserons ici et là les éléments que nous estimons indispensables de vous soumettre en ce moment. Je n'ai pas à rappeler à cette commission l'intérêt pour les travailleurs et les travailleuses syndiqués de la région de Montréal de l'avenir du transport en commun, de sa qualité, du développement de ses infrastructures, de son financement, de sa gestion et de la coordination régionale qui doit l'accompagner. Ce mémoire constitue la position officielle de la FTQ, qui est la plus importante centrale syndicale au Québec avec les 450 000 membres qu'elle représente. C'est aussi le mémoire du Syndicat canadien de la fonction publique, qui représente les chauffeurs d'autobus, les opérateurs de métro, les employés de bureau et les commis divisionnaires de la STCUM, ainsi que les employés de bureau et les chauffeurs d'autobus de la STRSM. Enfin, le Conseil des travailleuses et travailleurs du Montréal métropolitain, qui représente 150 000 membres sur une base territoriale, s'associe aux deux autres groupes dans la présentation de ce mémoire.

Ce mémoire tâche de faire le bilan de la situation actuelle et de répondre à quelques-unes des questions suivantes. Entre autres, est-ce que les divers paliers de gouvernement et les sociétés de transport ont fait du transport en commun une priorité, comme ils nous l'annonçaient au cours des dernières années? Le réseau actuel répond-il aux attentes des usagers et usagères et de la population en général? Quels sont les problèmes reliés au développement du transport en commun?

Par la suite, nous aborderons ce qui doit être fait immédiatement et au cours des prochaines années pour développer et privilégier le transport en commun. Enfin, nous aborderons aussi les questions de financement ainsi que celles reliées à la gestion du développement d'un transport en commun intégré dans la grande région de Montréal.

Le transport en commun, une priorité? Montréal, cette grande région, représente une population de 3 000 000 de personnes. Approximativement, 60 % de ces gens

résident sur l'île de Montréal; c'est tout près de la moitié de la population du Québec. L'étendue géographique de la région, sa concentration commerciale et industrielle au centre-ville et la concentration résidentielle en périphérie occasionnent de nombreux déplacements. Plusieurs sociétés doivent assurer le transport en commun; vous êtes familiers avec l'ensemble de ces sociétés.

Au cours des dernières années, chaque fois qu'il y a eu consultation publique sur un des éléments du transport en commun, tous les intervenants ont privilégié le transport en commun. Nous citons ici - je n'en ferai pas la lecture complète - un document du gouvernement du Québec qui a pour titre **Le transport en commun: un choix régional**, qui a été publié en 1982. Au deuxième paragraphe de cette citation, on retrouve que: "Depuis le milieu des années 70, le gouvernement a affirmé à plusieurs reprises qu'il accordait la priorité au transport en commun pour le transport des personnes en milieu urbain. Cette solution a été retenue en raison des avantages multiples • du transport en commun sur l'utilisation massive de l'automobile: réponse aux besoins de mobilité et d'accessibilité d'une grande partie de la population; diminution de la pollution - ce qui n'est pas un facteur négligeable et à écarter dans une société où les problèmes d'environnement prennent une importance qui est justifiée par les phénomènes de pollution et d'agression que subit l'environnement; économie de carburants que les Québécois doivent acheter à l'extérieur - ce n'est pas à négliger non plus; réduction du nombre d'accidents - un fléau social pour l'ensemble des Québécois et qui représente des coûts inouïs, sans compter les terribles difficultés que les individus qui subissent des accidents doivent connaître; solution de rechange aux autoroutes et aux ponts dont le coût est très élevé en milieu urbain; frein à l'étalement urbain et à cette espèce d'exode que les grandes concentrations urbaines connaissent en Amérique du Nord.

Voilà qu'en 1985 le trésorier et contrôleur de la STCUM disait: "Tout laisse croire que le gouvernement provincial et les administrations locales continueront d'accorder la priorité au transport collectif comme solution privilégiée pour le déplacement des personnes dans la région de Montréal."

En 1987, dans le document de consultation du ministère, celui-ci, après avoir exprimé "que la réponse aux problèmes de congestion automobile ne semble pas résider dans la construction de ponts et d'autoroutes additionnels", écrit que "le transport en commun, dans ce contexte, pourrait être appelé à jouer un rôle plus important"; mais immédiatement, il fait une mise en garde: "Cela ne signifie pas pour

autant que les réseaux de transport en commun doivent être étendus." Ce qui nous laisse croire que le ministère semble remettre en question ce consensus qui est de privilégier le transport en commun dans la grande région de Montréal.

Nous sommes persuadés, quant à nous, que, pour assurer le développement économique d'une région comme Montréal - je ne ferai pas de longues interventions sur le drame du démantèlement que connaît la région de Montréal au point de vue économique et des conséquences qui en résultent, des régions qui se dépeuplent au point de vue industriel comme l'est de Montréal - le transport en commun est l'un des éléments essentiels, car il faut tout faire pour favoriser le déplacement des personnes et c'est évidemment en améliorant le transport en commun que nous pourrions le faire et c'est notre choix.

Le coût du transport par automobile. Présentement, on est tous du même avis, on le vit tous: il y a congestion sur les ponts - le ministre l'a vécu à quelques reprises - sur les autoroutes et sur les principales voies menant au centre-ville. Il n'y a quasiment plus possibilité d'augmenter l'utilisation des automobiles et, d'autre part, le transport par automobile représente de nombreux coûts, congestion des voies, etc. Je ne reprends pas ce qu'on disait un peu plus haut en citant un document du gouvernement à l'égard de toutes les conséquences d'une surutilisation de l'automobile dans notre milieu. Somme toute, c'est la collectivité, l'ensemble des citoyens, qui paie pour ceux qui utilisent leur automobile et ces coûts vont en augmentant, parallèlement à la congestion que cette utilisation suscite. Vous verrez, en analyse dans ce document, des données sur le prix des modes alternatifs de transport, analyse qui a été faite par le SCFP, déjà, en 1983.

L'automobile est encore un luxe pour de nombreux ménages. 85 % des usagers et usagères de la STCUM ne possèdent pas d'automobile ou n'en possédaient pas en 1985. Cela n'a pas dû tellement varier depuis. Une grande proportion des utilisateurs du transport en commun se retrouve parmi les gens les plus mal équipés, non seulement au point de vue du transport, mais au point de vue social. Ce sont des bas salariés, chômeurs, chômeuses, bénéficiaires de l'aide sociale, personnes âgées, femmes, étudiants, étudiantes, gens dont la capacité de payer est limitée et qui n'ont pas les ressources leur permettant d'utiliser d'autres moyens de transport.

À Montréal, en 1985, 35,9 % des ménages ne possédaient pas d'automobile. C'est le pourcentage le plus élevé parmi 18 villes canadiennes - les données sont là, vous pouvez les vérifier. Montréal est l'endroit où la possession d'automobile est la plus basse. Winnipeg vient en deuxième, de loin, avec

26,5 % des ménages sans automobile.

Je ne veux pas insister trop longtemps. Le transport en commun permet un accès au centre-ville, au lieu de travail, aux services publics, aux centres commerciaux, aux centres sportifs, aux centres culturels, avec toutes les conséquences sur la vie économique d'une région comme Montréal.

La situation actuelle. Au cours des deux dernières décennies, le développement du métro a effectivement favorisé les déplacements vers le centre-ville. Dans l'ouest de la ville, l'intégration de la ligne de train Montréal-Rigaud et l'aménagement par la STCUM des circuits d'autobus pour desservir tout ce territoire ont rendu attrayante l'utilisation du transport en commun.

Enfin, nul besoin de revenir sur l'accroissement des usagers qui utilisent les autobus de la STRSM depuis qu'il y a une voie réservée sur le pont Champlain.

Tant et aussi longtemps qu'il y a une ligne de métro qui se construit ou se prolonge, cela signifie que le transport en commun progresse, pour certains. Mais est-ce que cela veut dire pour autant que le transport en commun est privilégié ou prioritaire?

Je dois passer, puisque le temps est limité, à la page 10. La congestion - on le mentionne au bas de la page 9 - est un indice clair que les gens sont portés à utiliser leur automobile plutôt que le transport en commun. Il y a d'autres indices. La population qui travaille à Montréal n'a pas cessé d'augmenter au cours des dernières années, mais, en même temps, le pourcentage de personnes qui utilisent le transport en commun a diminué. C'est symptomatique, c'est tragique, c'est vraiment la catastrophe, sans exagérer: 32 % en 1976 et 26 % en 1984. On n'aime pas les comparaisons, mais il faut bien les faire de temps à autre: à Toronto, c'est 32 %. Privilégier le transport en commun, cela voudrait normalement dire faire en sorte que les usagers et usagères de ce mode de transport augmentent plutôt que de diminuer. Cependant, nous constatons que le pourcentage des gens qui utilisent ce transport n'a pas augmenté, il suffit de vous renvoyer aux chiffres que je viens de citer.

Ce qu'en pensent les résidents et résidentes de la CUM. Un sondage a été effectué par le SCFP très récemment. Il indique que 1147 citoyens ont été impliqués dans ce sondage en avril 1987 et on vous invite à le lire. Je veux faire quelques commentaires sur quelques-unes des constatations. Par exemple, à la question: Quel moyen de transport utilisez-vous le plus fréquemment? 58,6 % des citoyens de la CUM ont répondu le transport en commun, comparativement à 36,4 % pour l'automobile. Là, on trouve les particularités de ceux qui

utilisent le transport en commun. On les a mentionnés un peu plus haut: les jeunes, les gens plus âgés, dont le revenu familial est inversement proportionnel à l'utilisation de ce moyen de transport, les étudiants, etc. On vous révèle, dans ce sondage, que 39,8 % des personnes interrogées utilisent le transport en commun souvent ou très souvent pour aller travailler. Le magasinage, les activités de toutes sortes, les promenades indiquent l'intérêt de la population pour ce mode de transport. Là, on a des comparaisons à l'égard de ceux qui sont situés géographiquement ou au centre-ville, ou à l'ouest, ou à l'extrême est. L'extrême est - on y reviendra un peu plus tard, et les chiffres sont concluants - est vraiment la région laissée pour compte, pour toutes sortes de raisons. Alors que ceux de l'ouest de Montréal l'utilisent à 41,4 %, voilà que dans l'est, cela baisse à 17,7 %.

(10 h 30)

Le taux de satisfaction, par ailleurs, pour les utilisateurs est de 74,7 %. Il est fort élevé. Ceux qui sont insatisfaits le sont à cause des délais d'attente, des services, de la politesse, disent-ils, et du nombre d'autobus ou de métros sur le circuit.

Le taux d'insatisfaction dans l'extrême est est de 33,4 % - on revient à des chiffres qu'on a cités en les accolant un peu à des fins de comparaison - alors que, dans l'ouest, il est de 12,5 %. Les délais d'attente sont trop longs et on évalue que le coût des billets est un problème important. Le manque d'espaces de stationnement - on y reviendra - aux bouches de métro, aussi, est insatisfaisant. Enfin, pour 28,1 % de la population, le nombre d'autobus ou de métros sur les circuits est insuffisant. Ce problème est plus aigu - on y revient toujours - à l'extrême est, alors que 56,3 % des répondants l'ont soulevé.

Au haut de la page 14, on indique que 87,7 % des citoyens et citoyennes considèrent que les chauffeurs d'autobus et opérateurs de métro font du bon travail.

Les banlieues. Au cours de la dernière décennie, la population s'est davantage accrue dans les banlieues. Les gens partent soit de la rive sud, soit de la rive nord pour venir travailler à Montréal. En dehors de la STL et de la STRSM, les villes se sont regroupées en organismes municipaux ou intermunicipaux de transport. Ces organismes ont confié le transport en commun à des firmes privées et, par la suite, plusieurs usagers et usagères ont dû subir une augmentation des tarifs, une diminution des services et un manque de sécurité et de confort, vu l'utilisation de vieux autobus qui ont été mis au rancart par d'autres compagnies. Les lignes d'autobus sont mal intégrées aux réseaux publics. Bien que le gouvernement du Québec ait rendu les élus municipaux responsables du transport en

commun, dans la pratique, cela a nui à l'essor du transport en commun entre les banlieues éloignées et Montréal.

Entre Laval et Montréal, malgré la présence de plusieurs ponts, il a fallu attendre à 1987 - on n'est jamais trop pressé au Québec - pour aménager une voie réservée aux autobus sur le pont Viau. Présentement, absolument rien n'est fait pour permettre une circulation plus rapide des autobus aux heures de pointe sur les ponts Papineau et Pie IX. Certains disent que le nombre d'autobus qui passent à ces heures ne justifie pas une voie réservée. On pouvait dire un peu la même chose à l'égard du pont Champlain, il y a de nombreuses années. Nous nous opposons à un tel argument, car, tant et aussi longtemps que de telles mesures ne seront pas prises, les gens, qui sont conservateurs dans ce sens-là, ne seront pas prêts à changer de mode de transport. Même phénomène pour la population de la rive sud. Malgré la voie réservée sur le pont Champlain et la présence du métro à Longueuil, les ponts sont continuellement congestionnés aux heures de pointe. Il manque de voies rapides pour le transport en commun entre la rive sud et Montréal.

Rappelons que la STRSM a beaucoup diminué, au cours des dernières années, le nombre d'autobus en dehors des heures de pointe et a changé les trajets, de telle sorte qu'il faut faire de nombreux transferts, toute décision qui repousse les gens à se servir du transport en commun. Plusieurs travailleurs se plaignent qu'au retour du travail, le soir, à minuit, la durée de leur déplacement en autobus de la STRSM a pratiquement doublé. Pour les gens qui habitent l'île de Montréal, privilégier le transport en commun, cela veut dire un réseau adéquat, un réseau rapide qui les amène à Montréal.

Les taxis collectifs. On n'est pas les plus enthousiastes à l'égard de cette formule. On pense bien que ce n'est pas là la solution de l'avenir.

L'entretien des autobus. Il faut vous en dire quelques mots. La STRSM, sur la rive sud, a une flotte de 420 autobus. L'achat d'un tel nombre d'autobus représente des coûts importants, des dépenses d'immobilisation. Par ailleurs, pour que ces dépenses soient amorties d'une façon adéquate, il faut s'assurer que chaque autobus ait une durée de vie normale. Cela implique que les autobus soient entretenus régulièrement, par des inspections régulières et un programme d'entretien préventif, et en changeant ou en réparant les pièces défectueuses dès qu'elles sont décelées par les chauffeurs ou le personnel d'entretien. C'est cela, une approche logique. Par ailleurs, nos constatations nous indiquent que ce n'est malheureusement pas le cas à la STRSM où les programmes d'entretien n'existent que sur papier et où un nombre beaucoup trop élevé

d'autobus sont jugés insécuritaires pour être mis en circulation. Ces autobus auront une vie écourtée parce qu'ils ne sont pas entretenus adéquatement. Cela fait qu'on manque d'autobus pour assurer un service normal aux usagers et aux usagères.

Dans l'est de Montréal, on en a dit quelques mots au début, c'est catastrophique, selon nous. On parle, au dernier paragraphe de la page 18, des temps d'attente qui sont des moyennes où, là encore, ce n'est pas l'excellence qui nous a guidés. Les temps d'attente entre 1962 et 1981 étaient de 3 minutes 45 secondes. Le progrès est tel qu'aujourd'hui il faut attendre plus longtemps, soit 5 minutes 30 secondes. C'est vraiment aberrant. Imaginez-vous, on parle de privilégier le transport en commun et ce sont des moyennes. Je n'en ferai pas la démonstration, vous êtes tous familiers avec cela. Quand on pense que des gens doivent attendre 30 ou 40 minutes pour prendre un autobus, on a les conclusions qu'on doit avoir à ce moment-ci. Et quand on pense à tous les détours que les autobus font du nord au sud dans certains cas, passant devant quasiment tous les balcons, ce n'est pas cela qui améliore la qualité du service de transport en commun.

Pour les offres de services, je vais aller au dernier paragraphe. Les travailleurs et les travailleuses que nous représentons se plaignent de plus en plus de la baisse du service dans le métro. Ce sont les travailleurs et les travailleuses. Je ne veux pas faire de comparaison, mais ce ne sont pas des cadres supérieurs qui sont, de temps à autre, véhiculés pour s'enfouir dans les garages des grands édifices. Ce sont des travailleurs et des travailleuses, des étudiants et des étudiantes, etc., qui se plaignent d'un temps d'attente long, des trains bondés. Je ne sais pas si le modèle japonais nous incite, ou le modèle mexicain, en tout cas, ils se plaignent des trains fort bondés. Il n'est pas facile de se tenir debout sans s'appuyer sur ses voisins. On sait que la promiscuité n'est pas toujours souhaitable. À cause de l'aménagement intérieur des wagons, la ventilation apparemment est drôlement inadéquate. Le manque de sécurité dans les couloirs des stations de métro, aussi, commence à créer des problèmes dans bien des endroits.

Fermeture du métro un peu plus tôt. Montréal est une ville qui se couche tôt pour les administrateurs du métro. À minuit et demi, il faut être au lit, alors qu'on sait fort bien qu'il y a une vie un peu plus mouvementée que cela, indépendamment de la vie que nous faisons de temps à autre; pas tous, mais quelques-uns d'entre nous. Il y a des travailleurs et des travailleuses qui finissent à minuit. C'est un drame de voir que le métro arrête. Est-ce que c'est minuit et demi?

Une voix: Il ferme après, à une heure du matin.

M. Daoust: Une heure du matin. En tout cas, c'est assez tôt.

Une voix: Avant, c'était une heure et demie.

Une voix: Une demi-heure de moins.

M. Daoust: Une demi-heure de moins.

Une voix: À Berri-Dumontigny.

Une voix: ...politique de natalité.

M. Daoust: Ah! c'est sa politique de natalité. Bon.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Daoust: Elle est astucieuse.

Une voix: Ce n'est pas très efficace, cela a l'air.

M. Daoust: Mais on aurait d'autres moyens à vous suggérer.

Le stationnement. Si on veut privilégier le métro, c'est entendu qu'il faut absolument, par tous les moyens, faire en sorte que les gens soient découragés de prendre leur voiture. On parle de mode de transport mixte, de places de stationnement dans les bouts de ligne. Écoutez, ce n'est pas la découverte du siècle, mais elle me semble éminemment efficace, qu'il y ait des stationnements plus nombreux. Ce n'est pas le cas à ce moment-ci. On vous expose nos vues à ce sujet.

Enfin, on voudrait bien que la STCUM, qui a un rôle à jouer dans le développement économique et touristique de Montréal, qui a les équipements, la compétence, etc., soit beaucoup plus active dans le domaine des tours de ville, des chartes-parties ou en rendant accessible le transport en commun avec des tarifs* spéciaux pour des occasions qui peuvent être convenues.

Les solutions existent. Nous souhaitons un processus dynamique suivant lequel on cherchera à augmenter l'utilisation du transport en commun en incitant par tous les moyens les gens à se servir du transport public. Dans la mesure où nous voulons réellement privilégier le transport en commun, il faut poser des gestes qui expriment clairement à la population les priorités que nous nous sommes données comme société. Il faut qu'il y ait, comme on dit, de plus en plus de signaux, il faut que des gestes soient précis, il faut que l'on cesse de les poser de façon secondaire, mais que ce soit un tout facilement perceptible.

Pour l'est de Montréal - on y revient -

qui est mal desservi, des solutions à court et à moyen terme doivent être apportées. Diminuer la durée des déplacements. Nous proposons qu'un circuit d'autobus rapide et fréquent desserve Rivière-des-Prairies et qu'un autre desserve Pointe-aux-Trembles. Afin que ces circuits soient rapides, il faut les concevoir en ligne directe avec le métro empruntant des voies réservées quand c'est nécessaire et étant elles-mêmes en correspondance avec de petits circuits d'autobus faisant la navette à l'intérieur de ces territoires.

De plus, nous proposons une ligne rapide, soit un métro sous terre ou de surface, qui desserve Montréal-Nord et Rivière-des-Prairies. Pour réduire et contrer la congestion à Montréal, nous estimons qu'il faut des voies réservées sécuritaires implantées partout où cela est possible, même si cela rend le transport par automobile encore plus difficile. On fait une analogie avec les pistes cyclables. On souhaite, on insiste et on vous exhorte à faire en sorte qu'il y ait des voies réservées pour des autobus. Cela est visible, palpable, les gens le voient, le sentent. Cela choque les automobilistes. On est à peu près tous des automobilistes, du moins quelques-uns d'entre nous, mais, s'il y a une façon de privilégier le transport en commun par des voies rapides, cela indique des volontés.

Il ne faut pas attendre un très haut niveau d'achalandage pour établir des voies réservées, mais plutôt les implanter. L'offre de service doit augmenter en qualité et en quantité. On a trop investi collectivement, comme société, dans le transport en commun pour le laisser se détériorer. Il faut réduire les temps d'attente, on en a parlé, la durée des déplacements. Il faut qu'il y ait un nombre suffisant de véhicules, un nombre suffisant d'employés. Les heures de service doivent être prolongées. Les trains doivent passer plus souvent.

La sécurité dans le métro, on en a dit quelques mots, le métro doit être mieux aménagé. Ce métro, qui a fait la fierté de Montréal, de son citoyen le plus éminent et de l'ensemble du Québec, on le sent se détériorer - sans charrier - et, si on n'y met pas les moyens voulus, je pense qu'on en subira les conséquences. On parle des risques pour la population. Là aussi, il y a beaucoup à faire. On souhaite que la ligne 5 du métro soit terminée dans les meilleurs délais, ouverte à la population, etc. On voudrait intégrer le réseau du métro actuel à la ligne de chemin de fer Deux-Montagnes-Montréal, rapprocher la desserte centre-ouest de Laval. Nous proposons de faire terminer la ligne 2 au coin de du Domaine et Grenet.

Finalement, les terrains de stationnement. Soit dit en passant, les syndiqués, les travailleurs et travailleuses en général, dans une période de sous-emploi devenue chronique

dans notre société, au Québec, avec le nombre effarant de chômeurs que nous connaissons, plus ceux qui s'y ajoutent et qui ne figurent pas dans les statistiques officielles, il est toujours inconcevable que les hommes publics à tous les niveaux de gouvernement n'aient pas la préoccupation - et on l'a réclamé souvent - que de grands travaux publics, dans des périodes creuses au point de vue économique, soient lancées. Le métro est un type de grands travaux publics qui fournit de l'emploi, qui stimule l'économie et qui laisse aux gens des perspectives, sans compter les retombées inouïes de taxes. On en parlera un peu plus loin.

(10 h 45)

On comprend mal les tergiversations. Il y a toutes sortes de paliers de gouvernement qui se chamaillent, qui se chicanent. On est interpellé collectivement par ces milliers de chômeurs, ces jeunes et ces moins jeunes, ces hommes et ces femmes qui se disent: Mais comment se fait-il? Il y a des bouts de métro qui doivent être complétés. Il y a un transport en commun qui doit être privilégié. Il y a toute une ville qui doit être restimulée sur le plan du développement économique. On a le nez collé sur le quotidien. On vous invite à avoir des perspectives un peu plus larges et un peu plus généreuses à l'égard de la population de Montréal, à l'égard des jeunes et à l'égard des sans-emploi. Le transport en commun, le métro et son prolongement s'inscrivent dans cette perspective. Je vais accélérer un peu. Améliorer l'accès à Montréal. Les voies réservées sur les ponts, on en a parlé. Les terrains de stationnement aussi. On a parlé de la STRSM et de son programme d'entretien, des circuits administrés par les organismes municipaux. Selon nous, cela devrait être mieux intégré au réseau urbain qu'ils côtoient. Il y a des problèmes de coût, d'efficacité et de vétusté de l'équipement dans bien des cas. Il faut des abribus en plus grand nombre. On estime que la solution des taxis collectifs et du covoiturage... Écoutez, je ne dis pas que ce sont des vues de l'esprit, mais, sapristi! cela me semble bien lointain ou, du moins, dans des perspectives plus ou moins immédiates de solution. C'est généreux comme idée, sans aucun doute. On ne remet pas en question la bonne volonté des gens qui parlent de covoiturage, de taxis collectifs. Mais ce n'est sûrement pas cela qui va régler le problème du transport en commun à Montréal. Nous souhaitons que le transport adapté soit amélioré et qu'il fasse partie de votre mandat.

Le financement. Le financement des infrastructures et immobilisations, vous le savez, provient de deux sources: le gouvernement du Québec et les municipalités. Pour nous, il faut qu'il soit bien clair que les usagers n'ont pas à participer au financement

des infrastructures. Il semble normal, il est normal que le gouvernement du Québec soit le principal responsable du financement. Par ailleurs, nous croyons que les municipalités ont d'immenses responsabilités sur ce plan. Les municipalités des banlieues hors de l'île ont aussi des responsabilités dans le financement des infrastructures hors de leur territoire, infrastructures qui profitent abondamment à bon nombre de leurs citoyens et citoyennes. On parle des villes-dortoirs, Je n'insisterai pas trop trop là-dessus, mais il suffit de voir un peu l'achalandage sur les ponts, rive sud et rive nord, pour savoir à quel point, le matin et le soir, on sort et on entre dans ces villes. Le transport en commun de la ville de Montréal, ou de la STCUM, ou de la CUM, peu importe, devrait être largement financé, entre autres, par les municipalités et pas exclusivement, mais hors de l'île.

On revient au développement des infrastructures dans l'est de Montréal, cette fois-là, en faisant appel au gouvernement fédéral qui a des responsabilités. Le développement, on l'a dit, en d'autres milieux, dans l'est de Montréal, fermeture de raffineries, d'usines, démantèlement, exode, etc. Montréal, c'est le coeur économique du Québec. Quand un de ses ventricules, peut-être un des plus importants, dans une région comme Montréal, commence à ne plus fonctionner, il est du rôle du gouvernement fédéral et du gouvernement du Québec d'intervenir par des fonds. Le gouvernement fédéral finance déjà toute autre forme de transport dans notre pays. Il intervient en dépenses de capital et en subventions particulières. Ce ne serait pas un précédent dans la mesure où il a financé la modernisation des infrastructures de la ligne de train Montréal-Rigaud. Là, on fait la démonstration que le gouvernement fédéral profite, de multiples façons, de ses investissements par des retours sur le plan de la fiscalité. Nous suggérons qu'il contribue au financement de projets d'infrastructure - nous revenons au prolongement du métro dans l'est de la ville.

Le financement des coûts d'exploitation provient de quatre sources: le gouvernement du Québec, les municipalités, les usagers et les autres revenus d'exploitation. La réponse que nous apportons ou que nous apporterons collectivement reflète un choix de société. Là, on vous donne quelques-unes des données que nous avons trouvées et qui sont publiques, de toute façon.

Dans 19 des grandes villes nord-américaines qui disposent d'un parc de stationnement de 1000 véhicules et plus, il y en a 11 où les usagers paient une proportion moins grande qu'à Montréal; la moyenne s'élève à 27,3 %. Aussi, dans 11 de ces municipalités, les frais pour celles-ci s'élèvent à 41 %, alors qu'au Canada la moyenne municipale s'élève à 27,3 % et que,

à Montréal, elle est de 20,5 %. Je ne vous citerai pas tous les chiffres, mais tout cela pour vous dire qu'il y a des coups de barre qui doivent être donnés par des paliers de gouvernement afin qu'il y ait une meilleure répartition des frais de financement.

Nous estimons qu'une diminution de la part du coût d'exploitation payée par l'usager, jointe à une amélioration de la qualité du service, a de bonnes chances de provoquer une amélioration de l'achalandage, qui peut contrebalancer en partie, sinon en totalité, le manque à gagner résultant de l'absence de hausse de tarifs.

Nous souhaitons - et notre proposition vise à traduire dans la réalité concrète la priorité accordée au transport en commun - que les tarifs soient gelés à leur niveau actuel jusqu'à ce que la part des usagers soit ramenée à 33 % du coût total des opérations - elle se situe, à ce moment-ci, à pas loin de 40 % ou 45 %. Après avoir ramené la contribution à 33 % pour les usagers du coût d'exploitation du transport par un gel des tarifs au niveau actuel, nous proposons que les tarifs n'augmentent jamais par un pourcentage qui excède le plus petit des deux pourcentages suivants: l'augmentation de l'IPC ou le pourcentage d'augmentation des dépenses des organismes qui assurent le transport en commun.

De plus, en vue d'assurer le financement nécessaire au transport en commun, nous proposons diverses avenues possibles afin que le gouvernement du Québec choisisse l'une ou l'autre ou un mélange des sources de financement suivantes: augmentation de la contribution des municipalités. À Montréal, elle est de 20,5 %; moyenne canadienne: 27,5 %. L'actuel maire de Montréal aime, de temps à autre, faire des comparaisons avec Toronto. Montréal est vraiment en bas de la moyenne. On a parlé des 11 municipalités nord-américaines où la moyenne est de 41 %. Nous estimons, quant à nous, que la santé financière de l'ensemble des municipalités du Québec permet d'envisager une augmentation de leur contribution au financement du transport en commun.

Le gouvernement fédéral - nous en avons parlé quelque peu - pourrait contribuer à une diminution de la part des usagers dans le financement du transport en commun par des remises basées sur les investissements reliés au transport en commun en proportion de ses recettes fiscales dans le PIB.

Une taxe spéciale. Comme nous l'avons vu, la majorité des déplacements des usagers et usagères du transport en commun sont soit pour aller travailler, magasiner ou assister à des représentations sportives ou culturelles. Ainsi, les places d'affaires et les commerces s'assurent toujours que le transport en commun favorise leur site. À Montréal, le métro est directement relié à plusieurs commerces, lieux de travail et,

partout sur le territoire, les centres commerciaux ou les places d'affaires sont presque toujours desservis par une ou plusieurs lignes d'autobus, particulièrement lorsque la main-d'œuvre ou la clientèle est nombreuse. En même temps, ces places d'affaires incitent souvent leurs employés et leur clientèle à utiliser l'automobile en leur fournissant des espaces de stationnement. On rappelle qu'en 1985 le ministère des Transports évaluait à 60 000 le nombre d'espaces de stationnement hors rue au centre-ville de Montréal. Plus il y a de gens qui utilisent leur automobile, plus il y a risque de congestion.

C'est pourquoi nous croyons que les employeurs et commerçants de la grande région de Montréal qui profitent du transport en commun et qui, souvent, en même temps, incitent les gens à utiliser leur automobile en leur fournissant des espaces de stationnement, devraient participer au financement de ce transport en commun en payant une taxe spéciale. Cette taxe spéciale, pour les places d'affaires et commerces, devrait tenir compte à la fois du lien avec le transport en commun et des places de stationnement accessibles pour leur clientèle et leur personnel. En somme, elle serait composée d'un taux de base qui irait en augmentant, suivant les places de stationnement disponibles. Ainsi, les places de stationnement seraient taxées. L'entreprise qui n'inciterait pas les gens à utiliser leur automobile, en ne leur fournissant pas de places de stationnement, paierait moins que les autres qui rendent disponibles de telles places. Nous pensons que les places de stationnement dans les rues à vocation commerciale devraient être mises à contribution. De plus, il n'y pas de raison de limiter ce type de taxe aux seuls stationnements du centre-ville. Il faudrait le généraliser à l'ensemble du territoire desservi par le transport en commun.

Il ne faudrait pas qu'une telle taxe sur le stationnement avantage les commerces dans les banlieues ou les centres commerciaux au détriment de ceux de la ville ou du centre-ville. On particulier, les centres commerciaux et les développements industriels hors de la ville ou en dehors du centre-ville devraient être soumis à la taxe sur le stationnement. Seules exceptions, les espaces de stationnement autour des lignes de métro et des lignes de trains de banlieue. Cette taxe aurait également le mérite de rendre encore plus intéressante financièrement l'utilisation du transport en commun.

Enfin, une remarque: la société de transport pourrait accroître ses revenus en s'assurant que les usagers acquittent tous le prix de leur passage par la mise en place d'un système de perception plus efficace et en développant évidemment le système touristique.

Coordination régionale. On termine sur cela, cela ne sera pas très long. On estime qu'il n'est pas facile de développer des consensus. Montréal, les villes de la CUM, les villes de la rive sud desservies par la STRSM, les comités intermunicipaux de transport, Laval et les villes de la rive nord ont souvent manifesté des intérêts divergents. Aujourd'hui, nous tenons pour acquis que ce sont les villes qui s'occupent de l'administration du transport en commun. Plusieurs élus municipaux voulaient exercer un tel pouvoir, tandis que d'autres ne le recherchaient pas pour ne pas voir leur ville contribuer aux coûts du transport en commun. À l'heure actuelle, nous croyons que les usagers devraient être mieux représentés aux comités de direction de ces divers organismes.

Afin de permettre un développement sur une base régionale et de favoriser une grande utilisation, nous proposons, premièrement, la création d'un comité régional de transport regroupant les membres des divers conseils d'administration des sociétés de transport et des comités intermunicipaux de transport concernés. Ce comité aurait pour mandat de favoriser les déplacements par le transport en commun entre les territoires desservis par chacun des groupes. Le comité devrait produire un rapport annuel public et les solutions y seraient contenues et proposées de même que les désaccords qui persistent. Deuxièmement, la participation de représentants des usagers crédibles aux conseils d'administration ou de direction des organismes qui s'occupent du transport en commun. Troisièmement, l'intégration tarifaire, STCUM, STL et STRSM, et l'intégration tarifaire avec les lignes desservies par les comités intermunicipaux de transport. Par exemple, une passe permettrait de voyager de Sainte-Thérèse à Laval sur le territoire de Laval. Quatrièmement, assurer une équité des contributions municipales sur l'ensemble du territoire de la région de Montréal, et, enfin, que les sociétés de transport favorisent le transport en commun en vendant des titres spéciaux, fins de semaine, vacances, semaines avec des tarifs individuels, familiaux ou de groupe. Voilà pour notre présentation, M. le Président*

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie. Je cède maintenant la parole à M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Merci, M. le Président. Je veux remercier M. Daoust ainsi que tous ceux qui l'accompagnent pour leur contribution et leur important mémoire qui fait un bon bilan, un bon tour de la question de ce qui vient, des ajustements nécessaires à la fois sur le plan des équipements et sur le plan des ressources financières. Le

mémoire a plusieurs mérites, dont un que nous retrouvons à la page 31, qui est de situer les vrais chiffres, les chiffres d'aujourd'hui, même s'il y a quelques petits ajustements nécessaires, dans ce débat où l'on constate qu'il y a une vérité de véhiculée selon laquelle le gouvernement du Québec se désengage, que le gouvernement du Québec ne fait pas ce qu'il a à faire. (11 heures)

Votre deuxième paragraphe, à la page 31... J'ai eu de la difficulté à vous suivre à un moment donné, car j'avais le mémoire déposé et il y avait quelques petites modifications dans celui dont vous nous avez fait lecture. Dans le mémoire déposé à la commission, à la page 31, il est dit, au deuxième paragraphe: "Aucune des grandes villes canadiennes ne reçoit une aide plus élevée que Montréal, où le gouvernement contribue pour 30,1 % - alors que c'est 34 %, mais, de toute façon, c'est l'écart entre les deux qui est important - des frais d'opération comparativement à une moyenne de 20,5 % au Canada." Tout cela pour vous dire effectivement que, en ce qui concerne la grande communauté de Montréal, le phénomène du transport en commun est une nécessité de tous les jours et est davantage important que dans le reste du Québec où le réseau routier prend la place. Il y a donc cette obligation de contribution supplémentaire du gouvernement, mais elle se traduit très bien au chapitre de l'exploitation du réseau de transport en commun.

J'aurai une première question. Vous avez fait état qu'il y avait forcément des compléments de réseau à terminer, les trains de banlieue et le métro menant à Montréal-Nord et desservant Rivière-des-Prairies. Je vous ai entendu dire, à un moment, que, quant à vous, le choix n'était pas certain entre un métro et un moyen de transport rapide de surface. Est-ce qu'à votre avis, à ce moment-ci, on devrait davantage envisager, pour ces prolongements, des moyens de surface comme le tramway - non pas le tramway des années quarante, mais le tramway des années modernes, puisque cela existe - avec toutes les facilités? Est-ce qu'on devrait davantage orienter nos décisions dans ce sens ou bien dans le sens de continuer le métro?

M. Daoust: M. Guy Cousineau.

M. Cousineau (Guy): On n'a pas regardé lequel était le plus avantageux. En ce qui concerne les coûts, on ne s'y est pas arrêté. Il est important de dire qu'il faut avoir une ligne rapide qui va se rendre dans l'est de Montréal desservir Montréal-Nord et Rivière-des-Prairies. Il ne faut pas qu'il y ait de barrière qui fasse en sorte que les gens soient bloqués, comme c'est arrivé dans le sud de Montréal avec l'autoroute est-ouest-

Le fait d'avoir fait un corridor pour les autos établit une division entre le Vieux-Montréal et le centre des affaires, et cela crée des problèmes. Si la ligne est implantée - sous terre cela ne crée pas de problème, mais en surface - il ne faudrait pas que ce soit une barrière. Il existe actuellement des chemins de fer, des emprises qui couvrent ce coin. Il faut les favoriser et prévoir des accès par en dessous pour les automobiles si c'est en surface, mais il en faut. Selon nous, l'avenir du développement de l'habitation, dans Montréal, va vers ces régions. Il ne faut pas attendre qu'il y ait une densité pour commencer à prévoir qu'il faut amener le métro dans ce coin. Il y a une tendance au développement dans ce coin. Il faudrait que, dans dix ans, il y ait un service important pour cette population.

M. Côté (Charlesbourg): Merci. Évidemment, on aura à trancher éventuellement l'importance de l'enveloppe qui sera réservée à l'exploitation, l'immobilisation étant une autre facette. D'ailleurs, vous faites la distinction dans votre mémoire.

Quant à l'exploitation, c'est clair que la responsabilité gouvernementale est là et elle sera maintenue. Sur ce point, il n'est pas question de désengagement substantiel. Il est question de certains réajustements, compte tenu de budgets qui doivent être bien déterminés au début de chaque année financière.

Pour ce qui est du prolongement, la CUM, mardi, a déposé un mémoire disant que les besoins en immobilisation pour les dix prochaines années considérés au minimum, étaient de l'ordre de 450 000 000 \$. Le gouvernement du Québec a, bien sûr, une part de responsabilité quant à sa participation, vous le dites bien dans votre mémoire, et les municipalités aussi. Vous dites: Les usagers, quand ils ont payé l'exploitation, ont déjà leur quota, laissez-les tranquilles et trouvez d'autres sources.

En ce qui concerne ces autres sources, cela m'amène à trois questions. Vous avez fait état de l'équité des contributions, et cela fait l'objet de votre quatrième recommandation, à la page 38 de ma copie, qui dit ceci: "D'assurer une équité des contributions municipales sur l'ensemble du territoire de la région de Montréal." Je pense que vous l'avez évoqué lors de votre passage. Vous faites davantage référence aux gens de la rive sud et de Laval qui utilisent le métro sans en payer le coût.

Jusqu'où peut-on aller là-dedans? De quelle manière peut-on le faire? Les gens habitant la rive sud paient déjà leur propre transport pour se rendre au métro; même chose pour les gens de la STL, qui paient déjà leur propre équipement de transport pour rabattre sur le métro du côté nord de Montréal. Cela semble vouloir se justifier

parce qu'il y a effectivement utilisation d'infrastructures, pour mener des gens à leur travail ou à des commerces, et l'histoire a voulu qu'on développe en fonction du centre-ville de Montréal.

De quelle manière s'y prend-on? Quelle forme est-ce que cela peut prendre? Quelle est l'ampleur de cette participation pour ce qui est de ces deux communautés?

M. Daoust: Je ne pourrais pas vous donner de formules ou, tout au moins, d'indications fort précises. Mais, sur le plan des principes, l'effort des municipalités en périphérie de Montréal doit être de même nature que celui de la ville de Montréal. C'est entendu qu'il se développe minimale-ment un système de transport en commun dans chacune de ces municipalités, lequel est probablement inadéquat dans l'immense majorité des cas. Vous l'avez dit et on ne cesse de le répéter, cette espèce de coeur économique, de centre d'attraction que constitue Montréal... Je veux parler sans aucun mépris à l'égard de qui que ce soit de ces villes environnantes, où il fait bon vivre et où il y a un dynamisme sans aucun doute. Mais, écoutez, Montréal, on y vient massivement, quotidiennement. Somme toute, il y a mille et une raisons politiques qui font que Montréal n'a pu étendre son champ d'intervention sur le plan de ses limites territoriales.

Enfin, c'est Montréal. Quand on demeure à Longueuil, on est à Montréal. Je ne veux pas charrier non plus, mais, quand on se promène un peu partout dans l'univers et qu'on dit aux gens: On demeure à Laval, les gens disent, pour commencer: On demeure à Montréal et, après cela, on dit: On demeure à Laval, afin que les gens se situent. Ce n'est pas un argument de force que j'emploie à ce moment-ci, mais il faut contribuer, il faut que ces municipalités contribuent; sinon, c'est l'asphyxie sans aucun doute ou des difficultés inouïes à plus ou moins long terme. Il y a des résistances dans ces municipalités, vous le savez beaucoup mieux que moi, mais je pense qu'elles n'ont pas le choix et il faut convaincre les populations qu'elles doivent contribuer massivement.

C'est une propriété collective. Inci-demment, Montréal, avec sa population, c'est la moitié du Québec, en gros. Le gouvernement du Québec y contribue, sans aucun doute, mais il contribue à la dimension de cette ville et aux répercussions que cette dernière connaît à la suite de toutes les retombées de son système de transport en commun, entre autres.

Alors, les modalités, les montants, je pense que, là, on va entrer dans des chiffres d'experts, mais qu'il y ait une équité, que ce soit visible, que ce soit perçu comme tel et quant à savoir qui peut être l'arbitre là-

dedans, ce n'est pas facile; toutes ces municipalités vont tirer la couverture de leur côté pour payer le moins possible et pour justifier les paiements les moins élevés possible. Mais nous ne fonctionnons pas là-dedans, on a des membres partout, qu'ils soient à Laval, à La Salle et très peu à Westmount, mais on a des membres dans toutes ces... À Terrebonne et un peu partout. Je pense que tous ces gens qui vont et viennent à Montréal, qui profitent des retombées inouïes de Montréal sur tous les plans, doivent assumer les coûts du système de transport en commun à Montréal par les taxes foncières, la taxation ou autrement. Un système de transport en commun à Montréal, c'est la vie. Je ne veux pas prendre de modèle trop loin, mais on a découvert tardivement que cela nous prenait un métro, on n'a pas été tellement précoce là-dedans. Je souhaite que le Québec d'aujourd'hui, qui a commencé à se construire et qu'on construit tous ensemble, soit, à l'avenir, un peu plus visionnaire qu'il ne l'a été. On s'est donné un métro en 1967. On a applaudi frénétiquement, on a pleuré devant cette réalisation. Voici une grande ville nordique enfouie sous la neige qui connaît, à cause de son climat, toutes sortes de problèmes de transport en commun. Voici qu'il lui a fallu 30, 45 ou peut-être 75 ans. Je ne sais pas à quel moment le métro de Moscou a été construit - là aussi c'est une ville nordique - et, apparemment, il est extraordinaire; évidemment, c'est une plus grande ville, je ne veux pas faire de comparaison.

Alors, on a un métro ici. Je rattache cela à la question que vous posiez au tout début, quand on disait de prolonger le métro. Il me semble que là-dessus on devrait être beaucoup plus rapide. Pour des fins de plein emploi, de développement économique et, aussi, de qualité de vie dans un milieu comme le nôtre, qu'on prolonge ce métro et qu'on améliore le transport en commun à Montréal. Cela doit être l'effort collectif de l'ensemble des Québécois, que ce soit le gouvernement du Québec, qui en assumera une partie sans aucun doute, les citoyens de Montréal et des îles et municipalités environnantes. Quand on dit "équité", on veut que tout le monde y contribue, afin qu'il n'y ait pas de gens qui profitent d'une situation sans en payer adéquatement les coûts.

M. Cousineau: Pour ajouter quelques mots, quand vous regardez les chiffres correspondant au transport en commun dans les municipalités de la rive sud, en périphérie, pas simplement Longueuil près de la STRSM, mais, déjà, à Longueuil et à Laval, les chiffres qui étaient donnés par la STCUM en 1985, lorsqu'elle a fait son étude, M. Dion donnait les chiffres, à savoir combien cela coûtait à Montréal comparativement à Laval dans la taxation.

On pourrait aussi fixer la contribution et, cela, on le donne dans la coordination régionale, on dit qu'il devrait y avoir une contribution pour assurer l'équité. Cela pourrait être sur la base du pourcentage de la population qui se déplace de ces municipalités vers Montréal, pour assumer une partie des coûts. Cela pourrait être la formule suivante: si 40 % des gens de Beloeil viennent à Montréal parce qu'ils y travaillent, ils devraient assumer une partie sur cette base-là. Cela pourrait être une base de calcul.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. On me signale qu'il me reste six minutes et j'ai encore quand même quelques bonnes questions parce qu'on est au cœur de l'un des points chauds de ce qui nous concerne. Comme on a le privilège de vous avoir, on va demander la sympathie de la commission pour continuer.

Les infrastructures du métro sont financées à 100 % par le gouvernement du Québec, donc pas uniquement par les citoyens de Montréal, mais par l'ensemble de la collectivité québécoise, à la fois des gens de Laval et à la fois des gens de la rive sud. Donc, cela est clair. Lorsqu'on parle d'une contribution additionnelle de ces communautés qui en profitent quand même, cela pourrait aller à l'exploitation, si je perçois bien ce que vous voulez dire. L'exploitation est déjà actuellement financée par des partenaires: gouvernement, municipalités et usagers, selon des proportions qui sont fort respectables. (11 h 15)

Est-ce que, dans votre esprit, parce qu'il faut que ces communautés, très heureuses, comme vous le disiez, de dire à l'extérieur qu'elles viennent de Montréal... Je vis ça moi aussi à Québec. Je suis un citoyen de Charlesbourg et, pour situer le monde, on dit qu'on vient de Québec, et, quand on est à Québec, on dit qu'on vient de Charlesbourg.

Il faut que ces gens et ces maires qui auront à décider en tirent certains avantages. Vous avez dans une de vos recommandations la création d'un comité pour faire l'interconnexion ou l'interface. Dans votre esprit, si on devait en arriver à une telle décision de participation supplémentaire de ces communautés, est-ce que ces sommes d'argent perçues ne pourraient pas servir à faire en sorte que l'utilisateur qui va partir de Laval ou de la rive sud sente le moins de changement possible avec, autant que possible, des tarifs intégrés? Est-ce que ce n'est pas là la solution à un certain nombre de nos problèmes?

M. Cousineau: Je pense qu'effectivement, si on vient à bout d'aller chercher des contributions supplémentaires, cela devrait

baisser le coût supplémentaire que paient déjà les gens de Laval pour aller à Montréal, ou ceux de Beloeil pour aller à Longueuil, parce qu'ils ont deux systèmes de transport.

M. Côté (Charlesbourg): Au risque de me faire répéter par le député de Lévis que mes amitiés étaient auparavant du côté fédéral... Je cite souvent des exemples de Paris. Je n'ai pas voyagé beaucoup. Je suis allé faire un voyage pour voir ce qui se passait là-bas. Parfois, des façons de faire en France peuvent nous inspirer de manière agréable. Paris étant, avec ses couronnes... Les gens viennent de deux services de transport en commun fort différents: la SNCF et RATP. On ne voit pas le changement, mais on paie un tarif qui est différent si on est plus éloigné dans la couronne que si on est plus près. C'est normal. Personne ne sent la différence entre la RATP et la SNCF. Dans ce sens, si on allait chercher des sources additionnelles, il serait peut-être plus facile de dire aux communautés un peu plus loin: Vous avez une contribution à apporter, mais c'est pour le plus grand bien-être de vos citoyens qui ne verront pas la différence. C'est peut-être là une des solutions intéressantes. Je pense qu'on va dans les mêmes idées.

Vous avez parlé d'une contribution fédérale. J'imagine que, dans votre esprit, s'il y a une contribution fédérale ou si on peut exiger une contribution fédérale - on l'a fait pour Montréal-Rigaud, on va le faire dans Deux-Montagnes - dans la mesure où nos études nous mènent à des décisions dans ce sens-là, et je n'en doute pas, ce sera dans des équipements lourds.

Finalement, quant à vous, ce serait le métro. S'il y avait extension du métro ou un tramway, c'est davantage là qu'il devrait... Est-ce qu'il y a d'autres exemples, dans votre esprit, où le fédéral a contribué à de tels équipements dans d'autres provinces? Bien sûr, on pourrait parier des chemins de fer.

M. Cousineau: Le chemin de fer est présent, omniprésent, mais...

M. Daoust: On n'a pas fouillé le dossier de façon intensive dans les autres provinces. On se propose de le faire et on souhaiterait bien que quelqu'un puisse le faire, parce qu'on voit là, nous, une piste d'une contribution importante d'un palier de gouvernement important à l'égard du développement économique dans telle ou telle région. Cela peut être le transport du blé dans l'Ouest. Évidemment, c'est le chemin de fer.

La main-d'œuvre qui se transporte d'une place à l'autre... Je ne fais pas d'analogie entre ce que peuvent contenir les wagons de trains, mais il y a tout de même des parallèles qu'on peut établir. Cela

favorise le développement économique, ce chemin de fer un peu partout. Pourquoi pas ici à Montréal pour le métro ou d'autres apparentements au métro, le tramway et le reste?

M. Côté (Charlesbourg): On vient de m'en souffler une. C'est pour ça que je veux reposer une question. Semble-t-il que dans ce qui a été construit pour l'Expo de Vancouver, le fédéral ait contribué. Je posais la question: Est-ce que le fédéral a contribué pour le métro de Montréal, compte tenu de l'exposition? On trouvera toujours un bon moyen de nous dire que oui, de manière détournée.

On a parlé des autres en ce qui a trait au soutien financier. Maintenant, parlons de nous autres. Versements au transport. C'est un mécanisme qui a permis de financer des infrastructures additionnelles décidées par les pouvoirs locaux, mais avec un pouvoir mandaté par le pouvoir central de France qui fait un prélèvement sur la masse salariale selon le degré ou le niveau d'équipement, soit lourd, soit léger, pour des entreprises de plus de dix employés qui ont à utiliser le transport en commun. J'imagine que c'est intéressant d'avoir l'opinion d'une centrale syndicale qui a à défendre les travailleurs. Est-ce que vous pensez que cela pourrait être une solution quant au financement des infrastructures additionnelles?

M. Daoust: Une taxe sur la masse salariale ou une perception sur la masse salariale ne nous semble pas la voie indiquée, loin de là, pour percevoir des fonds. Il y a des phénomènes de mobilité des capitaux et de mobilité des implantations industrielles dans un pays comme le nôtre, et même dans une province comme le Québec, qui pourraient jouer à notre détriment. Dans la mesure où les coûts de fonctionnement des entreprises reliés aux salaires s'élèvent, les employeurs peuvent être attirés vers d'autres lieux. Pour cette raison et aussi parce qu'on risquerait de taxer les entreprises ou les secteurs industriels à forte densité de personnel, cela pourrait provoquer des perturbations et des distorsions sur le plan économique. Je suis moins familier que quelques-uns le sont avec ce qui se fait en France, à Paris, mais, de prime abord, quand on a été mis au courant de cette proposition et quand on sait à quel point les employeurs, par les grandes associations qui les représentent, qu'on ne cesse de rencontrer aux multiples tables de négociation nous rappellent inlassablement les coûts de la main-d'œuvre, ils sont fort critiques, parfois malicieusement et démagogiquement, à l'égard de certains coûts, comme dans le domaine de la santé et de la sécurité au travail, s'il fallait ajouter un coût pour le transport en commun, il y aurait une levée

de boucliers. Je ne dis pas que nous nous associons aux protestations du milieu des affaires dans ce domaine, mais cela ne nous semble pas une voie à privilégier. Quant à nous, on l'écarte parce qu'encore une fois, dans un phénomène de compétitivité, de mobilité des capitaux et de la main-d'œuvre, de nécessité de grandes politiques d'implantation industrielle, de densité de main-d'œuvre dans certaines entreprises, cela nous semblerait dangereux.

On me rappelle qu'en 1985 on avait déjà abordé ce problème-là et aussi bien le citer que d'essayer de le lire en même temps: "Nous ne favorisons pas la taxe sur la masse salariale. D'une part, elle risque d'une façon générale d'avoir un impact négatif sur l'emploi en créant une charge additionnelle pour une entreprise qui veut créer des emplois dans la région métropolitaine. De plus, elle introduit un biais défavorable envers les entreprises à haute intensité de travail comparativement aux entreprises à haute intensité de capital."

De toute façon, c'est toujours le contribuable qui paierait par le coût des produits ou des services, mais le danger, ce serait les comparaisons sans aucun doute de telle entreprise qui décide de s'implanter à Québec ou à Montréal et qui dirait: Bon, à Toronto, à Cornwall, à Hawkesbury ou au Nouveau-Brunswick, on n'a pas à payer une taxe sur la masse salariale. Cela ne nous semble pas une voie qu'il faut privilégier. Quant à nous, on l'écarte. Je suis un peu gentil et poli, parce que ce sont des gens prestigieux qui vous ont soumis cette proposition. Je pense que l'exemple français, l'exemple parisien, n'a pas la meilleure des applications chez nous. Le climat n'est pas le même de toute façon.

M. Côté (Charlesbourg): Mais le transport en commun est pareil.

Des voix: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Les problèmes de transport en commun sont pareils.

M. Daoust: Peut-être.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le ministre. Je vais maintenant reconnaître M. le député de Lévis.

M. Garon: M. le Président, je voudrais remercier les gens de la FTQ du mémoire qu'ils nous présentent aujourd'hui. Je dois dire que c'est un son de cloche un peu différent de ce qu'on a entendu jusqu'à maintenant. J'ai remarqué que vous parliez beaucoup de l'état des autobus qui laisse à désirer. Le ministre nous disait hier qu'il avait baissé la subvention sur l'achat des autobus de 75 % à 65 % parce que ça

incitait trop les municipalités à acheter des autobus qu'elles n'avaient pas besoin d'acheter. Vous avez beaucoup de chauffeurs d'autobus chez vous. Pensez-vous que parce que le gouvernement du Québec payait 75 % de l'achat des autobus, les municipalités, les corporations ou les sociétés de transport en commun étaient portées à acheter des autobus dont elles n'avaient pas besoin et qu'il y avait un surplus d'autobus en bon état?

M. Asselin (André): M. le député, j'ai eu l'occasion de discuter la semaine dernière avec M. Moiré. Sur la rive sud actuellement, il y a un manque d'autobus parce qu'ils ne sont pas adéquats. Il y en a 78 dans un coin qui ne sont pas véhiculables et ne peuvent pas être utilisés. Pourquoi? Il semblerait qu'il y aurait eu un défaut de manufacture. Ce n'est pas parce qu'on a trop acheté d'autobus. C'est parce que la conception, le design de ces autobus ont fait que les gouvernements, Hannigan, ceux qui avaient la responsabilité d'acheter de GM n'ont pas été assez vigilants. C'est ce qui fait que des autobus seront hors d'usage. Fernand l'a souligné tantôt à mots couverts dans le mémoire, il n'y a pas possibilité d'entretien de ces autobus, à moins de refaire la structure, le châssis, le "frame". Ce n'est pas parce que le gouvernement a été trop généreux, c'est parce qu'à la source on n'a peut-être pas prévu, pour d'autres considérations... Bien sûr, on voulait faire fonctionner l'usine de Sainte-Thérèse, mais il reste qu'aujourd'hui les chauffeurs d'autobus paient ça sous prétexte qu'ils sont braillards, qu'ils ont peur d'utiliser des autobus qui ne fonctionnent pas.

Il y a un problème sérieux sur la rive sud. On doit s'attarder là-dessus, mais il reste que ce n'est pas parce que le gouvernement a trop subventionné, M. le député. Le fond du problème est beaucoup plus complexe que ça et je pense bien que M. le ministre, par ses fonctionnaires, doit savoir que le fond du problème... Je n'entrerai pas dans les détails parce que je sais des choses qu'on m'a dites hors contexte. On m'a dit: Je vous dis, je vous indique ceci, mais ce n'est pas pour publication. Faites la recherche. Je pense que c'est mal placer le problème que de prétendre que, parce que le gouvernement payait trop ou subventionnait trop, il y a eu une mauvaise utilisation des autobus. En ce qui concerne la STRSM, ce n'est pas son cas.

M. Garon: Un deuxième point. On nous a dit aussi qu'une des façons de trouver des fonds additionnels serait - de placer des équipements différents pour éviter la fraude. On a parlé de 10 % officiellement et, en dehors des rencontres officielles, on parlait plus de 20 %. On pourrait aller chercher

10 % ou 20 % additionnels si les moyens de percevoir l'argent étaient différents, de sorte qu'il y aurait moins de piastres déchirées en deux ou raboulinées, alors que la même piastre sert deux fois ou que des sous noirs blanchis font des dix sous. On nous a dit que cela pourrait représenter des sommes importantes, entre 10 % et 20 %.

Comme chauffeur d'autobus, est-ce que vous pensez que c'est la fraude dans l'utilisation de toutes sortes de choses pour payer son passage ou les cartes... Je n'ai pas trop compris la technique, mais les cartes pourraient passer bien vite, le chauffeur n'a pas le temps de voir et les usagers sont rendus dans l'autobus. Cela m'a frappé, on a parlé de sommes importantes qui pourraient aller de 10 % à 20 % des montants perçus.

(11 h 30)
M. Vézina (Maurice): Si vous me le permettez, en tant que chauffeur d'autobus à Montréal depuis 20 ans, j'ai à vivre quotidiennement ce que vous mentionnez quant à la perception dans les autobus. Si on se réfère à un petit historique. En 1986, nous avons proposé à la société de transport, comme M. le ministre l'a mentionné, de faire comme à Paris ou aux États-Unis, et même pas loin d'ici, je crois, à Ottawa où on a embauché des personnes pour aller vérifier dans les autobus si les gens mettent le bon montant dans la boîte. C'est un moyen que nous avons préconisé au même titre. Je vais un peu à côté de la perception, mais cela va avoir un lien pratiquement direct avec cela. Si on fait référence au 911, pour les agressions sur les chauffeurs d'autobus, on se disait qu'avec le 911, une bonne publicité et des personnes, cela dissuaderait les gens d'agresser les chauffeurs d'autobus. Il y avait un lien très étroit entre la perception et les agressions dans les autobus.

Bien sûr que les chiffres que vous mentionnez peuvent aller au-delà des revenus à la société. Si la société de transport mettait de l'avant, avec certaines modifications, l'idée d'avoir des contrôleurs, des gens dans les autobus à des heures différentes, parce qu'on sait pertinemment bien, la société sait par des études, dans quel secteur de Montréal, est, ouest, nord, sud, je ne veux pas faire de... Ils peuvent facilement avoir des revenus additionnels. Parce que j'ai fait ce métier de chauffeur d'autobus pendant quinze ans, je sais qu'on ne peut absolument pas demander à une travailleuse, que nous représentons, ou à un travailleur de se battre continuellement avec des usagers. Ça prend de la publicité pour dissuader les gens de ne pas payer dans les autobus. C'est ça que ça prend.

M. Garon: On nous laissait entendre - je ne suis pas un expert là-dedans, surtout que je suis arrivé récemment dans le

domaine des transports, j'étais plutôt dans les radis avant - qu'il y avait des moyens de perception plus sophistiqués qui permettaient d'éviter cela. Est-ce que cela existe ailleurs? À voir ce qu'on a vu dans les journaux, pas actuellement, mais il y a un certain temps, on pouvait penser que c'était plus dangereux d'être chauffeur d'autobus que d'être dans la police. Cela ne donne rien d'aller chercher des taxes s'il y a 10 % ou 20 % qui sont dus et qui ne sont pas payés par les usagers qui utilisent le système. Y a-t-il des moyens techniques?

M. Fréchette (René): Pour répondre à cela, on aura beau avoir des boîtes de perception sophistiquées dans les autobus, cela n'empêchera pas l'usager qui veut frauder, qui ne veut pas payer, d'entrer dans l'autobus et d'envoyer promener le chauffeur qui doit voir à la perception. Le problème n'est pas là du tout. On l'a soulevé en 1986. C'est vrai ce qu'a dit la STRSM et ça peut s'appliquer à Montréal facilement. Dans son mémoire, quand elle parle d'un pourcentage d'environ 10 % de fraude des usagers qui ne paient pas le tarif, c'est un manque à gagner important. On l'a soulevé antérieurement à la STCUM. Ils ont fait quelques campagnes à la STCUM comme: Ne pas payer, c'est frauder. C'est resté lettre morte. Pour vous donner juste une idée, à Montréal, la politique de perception pour le chauffeur, c'est: Si quelqu'un monte dans l'autobus et ne paie pas le tarif, le chauffeur l'avise de payer; s'il refuse encore une fois de payer, il le laisse passer et il avise l'inspecteur qui surveille la ligne ou les circuits donnés et ça reste lettre morte, on ne donne pas suite à cela.

Donc, on aurait beau avoir des boîtes spécialisées avec des tourniquets, etc., ça prend une politique qui demande la présence d'un préposé au contrôle, comme ça existe, M. le ministre, à Paris, à Ottawa et, à ce moment, l'usager doit garder son titre. Le préposé au contrôle voyage dans le secteur desservi par la STCUM. Il peut, à ce moment, demander à quelqu'un de lui montrer son titre s'il l'a. S'il ne l'a pas, il émet une contravention. Le moyen le plus efficace d'éliminer la fraude dans les autobus, ce n'est pas en dépensant des millions dans des boîtes de perception sophistiquées. Cela a été essayé ailleurs. Ce n'est pas cela qui fonctionne.

M. Garon: C'est un genre de police dans les autobus dont vous voulez parler.

M. Fréchette: Des préposés au contrôle de la perception, ce n'est pas un genre de police. Cela existe ailleurs. Ils l'ont mis à l'essai à Ottawa et ils ont baissé la fraude de beaucoup. C'est beaucoup moins dispendieux que de penser à acheter des

boîtes de perception et des systèmes de radio-téléphone comme ce que la STCUM présentait dans son mémoire. C'est 31 000 000 \$, je pense.

M. Garon: Il me semble qu'il y a là une source de revenus qui est évidente, sans penser à imposer des taxes à la masse salariale ou à imposer des taxes... S'ils font cela dans la région parisienne, cela doit être bon.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Fréchette: J'ai visité Paris et cela fonctionne très bien là-bas.

M. Côté (Charlesbourg): Si le député de Lévis me le permet» parce que c'est un point qui est quand même important, il y a effectivement et globalement à travers le monde 10 % de fraudes, peu importe où on se trouve. Les nôtres ne sont pas plus fraudeurs que les Parisiens ou les Français. C'est un phénomène mondial.

M. Garon: Ils sont plus libéraux actuellement.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Ils sont plus libéraux actuellement.

M. Côté (Charlesbourg): Plus conservateurs.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Côté (Charlesbourg): Ou plus conservateurs pour eux-mêmes.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Côté (Charlesbourg): De toutes les études, l'économie la plus élevée qu'on peut espérer est de l'ordre de 3 % à 4 % des 10 %, compte tenu du fait que des citoyens qui l'utilisent et qui fraudent ne l'utiliseraient pas s'il y avait un contrôle plus sévère, ce qui fait qu'on peut calculer un revenu d'environ 3 % à 4 % additionnel avec de bons mécanismes de contrôle.

M. Fréchette: Juste pour ajouter, M. le ministre, à 10 %, on est aussi - sans faire de jeu de mots - conservateurs là-dessus parce qu'à Montréal, actuellement, on estime que cela est plus élevé.

M. Cousineau: En fait, je pense qu'il faut ramener la question à de bonnes dimensions par rapport aux fraudeurs, par rapport à... Regardez le mémoire qu'on vous

a présenté: Qui utilise? Dans le fond, ceux qui fraudent n'ont peut-être pas le choix parce que même à 1 \$ le passage, ils n'ont peut-être pas les moyens de le payer. Il faut quand même faire attention à la façon de traiter ce problème. Je suis sûr qu'à Seattle où le transport en commun est gratuit, il n'y a pas beaucoup de fraudes. Plus vous allez baisser le tarif, moins l'usager va en avoir à payer, moins il va y avoir de fraudeurs et moins cela va être... Dans ce sens, je pense qu'il faut regarder la problématique dans son ensemble, à savoir qui on peut identifier comme fraudeur, qui utilise le transport en commun gratuit, qui essaie de ne pas le payer. On va regarder ceux qui le prennent et, les utilisateurs, ce sont ceux qui sont actuellement les plus démunis de la société.

M. Garon: Et, encore, il peut y avoir des heures où le transport est gratuit.

M. Cousineau: On n'en est pas encore rendu là à Montréal. C'est à souhaiter.

M. Garon: Ha! Ha! Ha! J'entends le ministre souffler.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Garon: Vous avez parlé également de la participation d'un représentant crédible des usagers aux conseils d'administration ou de la direction des organismes qui s'occupent de transport en commun. C'est le mot "crédible". J'aimerais savoir comment vous voyez cela. Je pense que cela pourrait être quelque chose d'intéressant.

M. Cousineau: La loi a été changée à Montréal, Laval et sur la rive sud pour faire des conseils d'administration. À Montréal, on prévoit la représentation de deux citoyens, un qui vient des villes de banlieue, de la CUM, et un qui vient de Montréal, sauf que ces personnes sont nommées par les élus, sans s'identifier comme des représentants d'usagers venant de groupes qui sont à la défense des usagers. Nous pensons qu'actuellement les deux personnes qui sont à la STCUM comme représentantes des citoyens ne sont pas des personnes crédibles, d'autant plus qu'elles ont été nommées par les maires ou par les conseils de ville. Ce sont deux anciens cadres supérieurs de la STCUM. Nous ne trouvons pas que ce sont des personnes crédibles pour représenter la population ou les usagers quand ce sont d'anciens cadres. Il n'y a personne qui a été consulté dans les groupes populaires, dans les syndicats, tous ceux qui, depuis dix ou vingt ans, se battent pour améliorer la qualité, pour représenter l'usager. Ils n'ont jamais été consultés pour aucun de ces postes. Pour nous, ces deux personnes ne sont pas crédibles aux yeux des usagers et usagères

pour les représenter.

M. Garon: Comment pensez-vous que le choix devrait être fait? Il y a différentes formules. Je sais que dans les hôpitaux il y a des rencontres d'usagers d'hôpitaux. Mais, quand les gens sont mieux, ils n'ont pas tendance à y aller.

M. Daoust: Dans un...

M. Garon: Pardon? Il n'y a pas grand monde aux réunions.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Daoust: Dans un premier temps, on pourrait constituer une liste d'organismes qui pourraient faire l'objet d'une consultation. On ne privilégie pas et on ne souhaite pas un processus électoral pour l'ensemble du territoire, pour choisir je ne sais trop combien de personnes; cela serait un peu lourd. Mais, dans un premier temps, on pourrait tenter l'expérience de façonner une liste de 10, 15 ou 20 organismes parmi les plus impliqués dans le domaine qui pourraient soumettre quelques noms, et, par la suite, le choix de ces noms serait fait à même cette liste. On verrait bien à l'expérience, mais, comme le mentionnait Guy Cousineau, la façon dont cela s'est fait, ce n'est pas trop trop crédible. Alors, on essaie de trouver une façon plus crédible d'avoir des gens crédibles.

M. Cousineau: On pourrait y recruter... En février 1985, devant la commission du transport en commun de la communauté urbaine, le Conseil des travailleurs et travailleuses du Montréal métropolitain avait présenté un mémoire sur la gestion qui portait effectivement sur la structure. On disait que ces deux représentants ou représentantes, usagers et usagères, pourraient être recrutés parmi les groupes ou associations dont les membres sont utilisateurs du transport en commun. Dans cette catégorie, on pourrait retrouver les syndicats, les associations de personnes âgées, les regroupements d'assistés sociaux ou d'étudiants et d'étudiantes, des locataires, des groupes de consommateurs. Je pense qu'il y a beaucoup de gens à Montréal qui se préoccupent du transport en commun et qui sont impliqués dans ce dossier. À la STCUM, comme au gouvernement, on connaît les associations à qui on pourrait demander des noms. Et on pourrait choisir à partir de cela.

M. Garon: On a fait mention aussi depuis hier, sous différentes formes, que les travaux de prolongation du métro, une ligne 5 vers Montréal-Nord, pourraient coûter à peu près 150 000 000 \$, en desservant plus de monde pour les montants impliqués que

les trains de banlieue dans l'ouest, etc. Dans les différents projets, lequel voyez-vous comme le plus urgent? Vous en avez mentionné un certain nombre. Quel est le plus urgent pour desservir la population?

M. Daoust: Tout au long de notre mémoire, on a souligné que les gens de l'est étaient des laissés-pour-compte et que les gens de l'ouest ne sont pas nécessairement choyés. Il n'y a pas beaucoup de gens qui sont terriblement choyés dans cela, mais ils s'en tirent assez bien, et depuis de nombreuses années. Je me souviens qu'il y avait - il existe encore - un petit train qui partait de Cartierville et qui longeait toutes les municipalités les plus huppées de Montréal - je ne parle pas de Cartierville et de Saint-Laurent, mais un un peu bas, Mont-Royal et tout cela - et qui se rendait à la gare centrale. Cela fait des années et des années. Cela a existé, mon Dieu, je ne sais pas, durant les années trente probablement.

Je ne fais pas de parallèle, mais il y a des gens qui, dans notre société, ont été relativement bien traités dans le domaine du transport en commun. Je dis cela avec toutes les nuances. Je pense à ce petit train qui existe encore, mais qui favorisait des gens bien identifiés d'une population. L'ouest de Montréal n'est pas trop trop mal équipé. Dans l'est de la ville, c'est la catastrophe à tout point de vue. Il y a de grandes densités de population. C'est l'est de Montréal avec tout ce qu'on a dit plus tôt sur les difficultés économiques que cette région a connues, on pense que c'est de ce côté qu'on devrait faire porter les efforts. Bon, est-ce que c'est de ce côté comme ceci ou comme cela? Peu importe, ce sont peut-être un peu plus des problèmes d'experts.

Partout, le taux d'insatisfaction, le taux d'utilisation, les lacunes dans l'est de la ville nous sautent aux yeux. Dans l'ouest de la ville, je ne sais pas s'il y a des... Je ne sais pas, j'ai des idées sur cela, mais je préférerais les vérifier avant cela. Il y a peut-être eu là des pressions ou des groupes qui se sont fait entendre ou qui sont entendus, ou qui ont l'oreille peut-être des administrations municipales plus rapidement. Dans l'est de la ville, encore une fois, les gens sont vraiment traités en parents pauvres, et on souhaiterait que ce soit de ce côté que des efforts se fassent.

M. Garon: J'ai une dernière question pour laisser mon collègue de Jonquière terminer le temps qu'on a à notre disposition. Il y a eu beaucoup de conflits de travail dans le domaine des autobus. Je me rappelle avoir vu des statistiques. C'était presque un par année. Il y avait beaucoup de conflits dans le domaine des autobus. Je n'essaie pas de vous mettre en boîte, mais comment se fait-il qu'il y ait tant de

conflits?
(11 h 45)

M. Daoust: Peut-être qu'on pourrait demander à René de nous en parler.

M. Frechette: Écoutez, c'est une bonne question. Le SCFP est là depuis 1983. J'ai fait les deux dernières négociations, celle de 1984 et celle de 1987, et le président, Maurice Vézina, était là aussi. Pour nous, tant que la STCUM sera fidèle à sa tradition qu'est l'affrontement, on aura bien de la difficulté à vraiment établir de bonnes relations de travail. Il faut bien saisir ce qu'on veut dire par là. Je pense qu'hier c'est sorti un peu aussi. On veut dire que, par exemple, en 1987, la STCUM, dans ses demandes, est revenue avec l'instauration de l'embauche d'employés surnuméraires, d'employés à temps partiel, dossier réglé en 1983-1984 par une étude que vous connaissez, faite par trois commissaires qui ont dit qu'il n'était pas opportun d'établir un système de surnuméraires à la STCUM, que les problèmes ne sont pas là, que ce n'est pas ainsi qu'on va financer cela. Donc, elle est revenue avec cela cette année. Évidemment, quand on a vu cela, on a dit: S'ils veulent maintenir cela jusqu'au bout - ce qu'ils ont fait - cela va être l'affrontement parce que c'est réglé. Cela a coûté près de 500 000 \$ au gouvernement pour dire à la STCUM: Les avenues à explorer ne sont pas là, elles sont ailleurs. C'est un exemple de la tradition de l'affrontement. C'est le genre de gestion qu'on préconise actuellement; c'est le genre de gestion des relations du travail qu'on a préconisé, en tout cas. On ne désespère pas malgré tout cela.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Je vais essayer d'utiliser le temps qui est mis à notre disposition de la meilleure façon, mais probablement difficilement parce que le temps est très court.

Parlons du comité régional de transport. Il est évident qu'à Montréal comme ailleurs, ce n'est pas facile. Chez nous, on appelle cela l'esprit de clocher parce que les administrations ne veulent pas s'asseoir ensemble. Ici, à Montréal, c'est plus grand, donc je ne sais pas ce que cela signifie. Mais il faut s'entendre sur le fait que, depuis mardi, on a entendu plusieurs mémoires et qu'il n'y pas beaucoup de municipalités qui nous ont proposé d'augmenter leur participation au transport à Montréal. Personne n'a dit qu'on devrait en donner plus pour que Montréal puisse mieux desservir, dans les environs et régionalement, les usagers.

Donc, le fait de préconiser une table régionale... Il faut aussi regarder le vécu. Prenons la Communauté urbaine de Montréal,

la Communauté urbaine de Québec - ce n'est pas propre à Montréal - et la Communauté régionale de l'Outaouais, les gens ont de la difficulté à avancer des choses. On peut dire qu'à Montréal cela commence à fonctionner depuis deux ou trois ans, ou, en tout cas, depuis que la communauté urbaine commence à mettre des plans sur la table; cela veut dire 18, 19 ans. Le comité régional que vous proposez, n'est-ce pas une échappatoire qu'on propose en disant qu'il faudrait les asseoir pour que cela fonctionne? Qui va prendre cette initiative? Quelles sont les responsabilités que ces gens auront? Et comment, dans les faits, cela pourrait-il fonctionner?

M. Cousineau: Dans les recommandations qu'on fait, on dit qu'il devrait y avoir une table de concertation pour forcer les municipalités de la grande région à s'asseoir pour regarder le transport en commun, arrêter de se tirer dans les pattes et coordonner leurs choses. On dit qu'une des façons de les forcer à s'asseoir et à se parler - dans un premier temps, ce serait déjà quelque chose, et je pense que c'est le gouvernement du Québec qui pourrait mettre sur pied ce comité - ce serait de faire en sorte qu'elles soient obligées de présenter un rapport une fois par année, qu'il y ait accord ou non; qu'elles en viennent à s'entendre ou qu'il y ait désaccord, qu'on publie les désaccords et qu'on publie les accords. De cette façon, les élus municipaux diront à la population pourquoi ils ne sont pas d'accord avec telle chose et pourquoi ils le sont, et quels sont les intérêts qu'ils défendent. Cela permettrait une évolution dans les mentalités, mais aussi une évolution dans la façon de desservir l'ensemble du territoire.

M. Dufour: Comme vous avez affaire à un gouvernement qui n'aime pas trop les tables élargies, je ne sais pas comment cela va se résoudre dans les faits.

M. Cousineau: Au Québec, on avait une table qui s'appelait le COTREM auparavant, qui servait un peu de lieu de rassemblement, sauf qu'elle n'avait pas l'obligation de faire un rapport par année pour dire où les gens s'entendaient et où ils ne s'entendaient pas. Il s'agit peut-être de remettre le COTREM sur pied et de faire en sorte qu'il soit obligé de produire un rapport afin que tout le monde sache où ils s'entendent et où ils ne s'entendent pas. Là, on pourra juger et savoir qui est de mauvaise foi et où sont les intérêts dans la défense du transport en commun comme étant un des moyens à favoriser pour le développement de la région de Montréal.

M. Dufour: Cela va, merci.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le député de Jonquière. Nous en sommes maintenant aux brèves remarques de conclusion. Je vais reconnaître M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Merci, M. le Président. Je veux d'abord remercier les gens de la FTQ qui se sont prêtés de manière admirable à l'exercice. Je ne peux pas laisser passer la remarque du député de Jonquière qui disait qu'on a un gouvernement qui n'est pas très favorable aux tables élargies. Je m'excuse, mais, dans le domaine du transport en commun - vous porterez jugement pour d'autres - s'il y a une table qui a été élargie, c'est bien celle-là. Le plus bel exemple, ce sont les propos du maire de Châteauguay, hier, selon lesquels nous avons formé quatre comités relativement aux CIT pour voir les problèmes qui existaient et pour tenter de trouver des solutions. Il n'y a pas de table plus élargie que celle que nous avons aujourd'hui. Je pense qu'il faudrait faire attention aux propos. Je suis convaincu que les propos du député de Jonquière ont dépassé sa pensée.

Comme on a quand même abordé largement le phénomène des gens de la couronne qui utilisent les équipements - je pense que cela a été au coeur de nos discussions, pour voir comment l'on pouvait soulager le coeur de Montréal - j'ai fait faire, très rapidement, des statistiques qui peuvent nous donner une indication du nombre de passagers par année qui viennent de la STL, de la Société de transport de la rive sud de Montréal ou des CIT et qui pourraient utiliser le métro ou le transport en commun sur l'île de Montréal. Ce sont approximativement les chiffres actuels: provenant de la STRSM, environ 15 000 000 de passages annuels; de la Société de transport de Laval, environ 10 000 000, et, des CIT, environ 5 000 000, pour un grand total d'à peu près 30 000 000 de passages-année sur 390 000 000 de passages-année à la Société de transport de la communauté urbaine. Cela donne une indication du phénomène et, peut-être aussi, une indication des solutions futures.

Merci de votre collaboration. On retient le message que le transport en commun doit toujours être une priorité pour le gouvernement, en particulier dans la grande région métropolitaine. En matière de développements futurs, j'ose espérer que les décideurs sur le plan local auront compris vos messages, soit qu'il doit y avoir davantage de décisions favorisant l'est de Montréal plutôt que d'autres coins.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le ministre. M. le député de Lévis.

M. Garon: M. le Président, ce qui m'a

frappé dans le mémoire et dans les discussions que nous avons eues, c'est le côté humain que vous avez privilégié et, aussi, d'une société démocratique où les gens devraient se parler davantage. J'ai remarqué que, lorsque vous avez parlé de créer un comité régional pour forcer un peu le dialogue, d'autres l'ont suggéré aussi hier dans le même sens. J'ai même été un peu surpris que ce soit nécessaire. Mais cela doit l'être puisque, même du côté des sociétés de transport, des travailleurs et d'autres organismes, la même suggestion est venue pour forcer le dialogue sur le plan régional et régler les problèmes que j'appellerais d'arrimage. Le ministre parle d'interface. Je ne connais pas beaucoup ce mot; cela fait plusieurs fois qu'il emploie ce mot...

M. Côté (Charlesbourg): On va s'arrimer.

M. Garon: Je veux parler des problèmes d'arrimage au niveau régional dans une planification régionale qui est souhaitée par tous. Cela m'a frappé et, dans le fond, cette planification régionale souhaitée par tous, c'est que le dialogue doit exister et que les représentants doivent être crédibles. Je pense que cela aussi est fondamental. Cela ne donne rien d'organiser des dialogues avec des représentants qui ne sont pas représentatifs ou qui ne sont pas crédibles.

Aussi, VOUS avez soulevé plusieurs points concernant le confort, la sécurité et le bien-être des usagers, parce que le transport en commun va fonctionner si les gens se sentent à l'aise dedans plutôt que malheureux. Je voudrais vous remercier parce que j'ai le sentiment que c'est dans cette direction véritablement, ainsi que dans la maturation des esprits... Je regardais tous les mémoires qu'on a vus depuis hier et je suis convaincu qu'il y a dix ans les gens n'auraient pas parlé comme cela. Le maire de Jonquière parle de l'esprit de clocher, parce que nous avons encore nos clochers; à Montréal, on voit qu'ils se transforment de plus en plus en condos et... Alors, on suppose que l'esprit de clocher doit être en train de disparaître...

Une voix: De moins en moins.

M. Garon: ...pour une meilleure régionalisation des services. Je vous remercie. Il a été très agréable de discuter avec vous.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le député de Lévis. M. Daoust.

M. Daoust: M. le Président, je voudrais vous remercier au nom du Syndicat canadien de la fonction publique, de ses artisans du transport en commun, chauffeurs d'autobus,

opérateurs de métro, commis, employés à tous les niveaux, et aussi au nom du Conseil des travailleuses et travailleurs du Montréal métropolitain, et au nom de la FTQ. Merci beaucoup.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie de votre contribution aux travaux de la commission. Je demanderais maintenant à la Société montréalaise de développement de bien vouloir prendre place, s'il vous plaît!

À l'ordre, s'il vous plaît! Permettez-moi de vous souhaiter la bienvenue à la commission de l'aménagement et des équipements. Je demanderais maintenant au porte-parole de bien vouloir s'identifier pour le bénéfice des parlementaires et du **Journal des débats**, ainsi que les personnes qui l'accompagnent, s'il vous plaît.

Société montréalaise de développement

M. Charbonneau (Honorius): M. le Président, mon nom est Honorius Charbonneau. Je suis président de la Société montréalaise de développement. J'ai, à mes côtés, M. Philippe Bonneau, qui est responsable des chambres de commerce de la Montérégie. J'ai aussi M. Jean Blais, qui est président du CIT de La Presqu'île. À ma droite, M. Robert Grenier, qui est directeur général de la Société montréalaise de développement.

M. le Président, M. le ministre, mesdames et messieurs les députés membres de cette commission, mesdames et messieurs, je voudrais d'abord remercier le ministre d'avoir bien voulu tenir cette commission à Montréal. On ne dit pas que la capitale du Québec sera Montréal, mais, quand même, je pense que c'est un avantage marqué pour une fois de venir à Montréal donner la chance à 60 % de la population du Québec de s'exprimer un peu dans son milieu.

Je serai assez bref dans la lecture du document. Je passerai la parole, par la suite, à mes collègues. En tant que président de la Société montréalaise de développement, il me fait plaisir d'être ici avec M. Robert Grenier, mon directeur général. En juin dernier, la SMD a été créée afin d'assurer - vous voyez que c'est un jeune organisme, un organisme qui a beaucoup à faire - le suivi des engagements pris lors du sommet économique de la Montérégie qui a été tenu les 29 et 30 mai 1987 et pour agir en tant qu'organisme de concertation pour cette région du Québec.

(12 heures)

Le dossier du transport en commun est le premier mandat de concertation que notre société a décidé d'assumer et ce, malgré la relative jeunesse de l'organisme. Nous voulions en parler parce qu'il revêt une importance capitale, à plusieurs points de vue, pour l'ensemble de la Montérégie,

comme nous le verrons un peu plus loin. Mais c'est aussi une première occasion pour nous de prendre contact, en tant qu'organisme du suivi du sommet, avec le milieu sur un dossier qui ne laisse personne indifférent.

Plusieurs intervenants ont été contactés pour la préparation de la rédaction de ce mémoire: la STRSM, six organismes intermunicipaux de transport en commun, plusieurs municipalités et MRC et des personnes-ressources travaillant directement dans ce domaine. Nous avons tenté de rendre aussi fidèlement que possible les faits marquants de cette consultation et c'est plutôt en porte-parole qu'en experts en transport que nous sommes ici aujourd'hui.

Je tiens à souligner que les conclusions et recommandations du mémoire ont été entérinées de façon unanime par tous les organismes consultés sans exception. Ce mémoire est donc avant tout un résumé des problèmes liés au transport en commun en Montérégie, de Sorel à Rigaud, de Granby à Valleyfield, et ainsi de suite dans notre territoire. Ces problèmes sont traités toujours en relation avec le transport en direction et en provenance de l'île de Montréal. Vous savez que, chaque matin, des dizaines de milliers de personnes traversent le fleuve Saint-Laurent et la rivière Outaouais vers Montréal.

Cette convergence des axes de déplacement vers Montréal amène des problèmes considérables quant à l'utilisation des infrastructures de transport, principalement des liens interrives. On n'a qu'à regarder la situation du pont Jacques-Cartier au cours des deux dernières semaines pour se rendre compte de la grande fragilité de ces liens. C'est pourquoi un des points forts qui est ressorti lors de notre consultation traite de la fragilité des liens interrives et surtout de la gestion des infrastructures du transport en commun d'où sont exclues les autorités montréalaises même si elles en sont d'importants utilisateurs. Nous reviendrons, d'ailleurs, sur ce sujet un peu plus tard.

Lors du sommet économique de la Montérégie, le gouvernement, par le biais du ministère des Transports, a accordé un budget d'un peu plus de 10 000 000 \$ à l'amélioration des stations de métro de Longueuil et à la réfection des approches du pont Jacques-Cartier. Les usagers de la région apprécient cet effort afin de régler certains problèmes reliés à l'utilisation de ces infrastructures de transport.

Cependant, nous pensons que les solutions réelles - ici, je ne veux pas enlever la parole à mes collègues de la société - résident dans une utilisation, une gestion et une planification concertées, et j'insiste sur le mot "concertée" des infrastructures de transport de la région de la Montérégie.

C'est pourquoi la tenue d'une

commission parlementaire sur le transport en commun est un pas certain dans la bonne direction. Par ailleurs, les conclusions d'une telle commission ne devraient pas nécessairement, à notre avis, porter sur des mégaprojets de construction de nouveaux liens. Elles devraient traiter de nouveaux modèles de gestion, de la mise en valeur et d'un partage plus équitable des infrastructures existantes, de leur gestion et de leur financement.

Je passerai maintenant à quelques réflexions personnelles, M. le Président, sur ce que je pense du transport en commun dans toute la Montérégie. Lorsqu'on étudie une région dans la Montérégie, on étudie à peu près toutes les régions, parce qu'elles sont situées à peu près de la même manière, directement ou indirectement, suivant les points cardinaux autour de l'île de Montréal. Je pense que nous sommes rendus, en transport en commun, à la croisée des chemins. Nous devons, dès maintenant, prendre des décisions comme Québécois. Quel genre de transport voulons-nous au Québec? Je ne pense pas que l'on puisse toujours ajouter du sel dans la sauce sans goûter à la sauce, et je pense qu'on est rendu là.

De plus en plus, nous entendons les gens dire que le transport en commun n'est pas ce qu'il devrait être, surtout dans nos régions. Nous avons créé des CIT, il y a trois ou quatre ans. Je pense que ces CIT ont rendu service. Mais ils doivent être un peu améliorés. Nous disons qu'on est très loin de nos voyageurs de la Société de transport de la rive sud. La Société de transport de la rive sud dit qu'elle est très loin de Montréal. Et nous sommes loin du gouvernement aussi, du ministère des Transports.

Alors, je pense que les municipalités du Québec, qui ont à travailler dans les CIT, devront savoir, dans un laps de temps raisonnable, quelle sera la position du gouvernement pour les cinq prochaines années. Je ne pense pas qu'on doive y aller à la petite journée dans un service aussi important que le transport en commun dans la région de la Montérégie. Nous avons, quand même, 1 100 000 personnes qui habitent la Montérégie. Après la ville de Montréal, je pense que c'est la deuxième région la plus importante en population. Je ne dis pas que nous sommes délaissés, mais je dis que nous avons besoin d'une attention un peu particulière. Hier, j'écoutais parler les gens de Châteauguay et de Beauharnois. Tout ce monde-là semble avoir certaines difficultés dans l'organisation du transport en commun. Pour cette raison, je pense que nous devons davantage participer avec nos voyageurs, avec les commissions de transport qui ont à nous donner ce service. J'espère que nous pourrons, un jour ou l'autre, non pas être assis à la même table pour diriger,

mais au moins avoir la chance, l'avantage d'écouter les commissions de transport qui nous desservent dans chacun de nos milieux. Je pense que c'est indispensable pour de bonnes relations.

Quant au mode de fonctionnement, j'ai eu l'occasion comme vous, M. le ministre, d'aller en France pendant une dizaine de jours pour regarder ce qui s'est passé. Vous conviendrez avec moi que nos Québécois sont beaucoup plus gâtés que les gens de certains pays d'Europe. Nous avons des transports en commun, mais je pense que notre grande lacune, autant des CIT que des commissions et du gouvernement, c'est que nous n'avons pas donné la publicité nécessaire aux organismes de transport avec qui nous vivons. Nous parlons toujours des déficits dans les journaux, mais nous parlons rarement des avantages. Une publicité certaine devrait être faite pour augmenter le nombre de citoyens qui doivent employer tous les jours ce transport et, par le fait même, cela vous donnerait peut-être la chance de ne pas recommencer du matin au soir les réfections de rues, etc.

Quand vous regardez Toronto et ce qui se passe en France, ce qui nous manque ici, c'est l'achalandage. Par exemple, dans une rue très passante où il y a 22 000 automobiles aux heures de pointe du matin et du soir dans une petite ville comme la mienne, 70 % de ces automobiles transportent une personne. Tant qu'on aura cela chez nous, je pense que c'est là la première erreur. Si nous voulons un transport en commun bien structuré, à des coûts raisonnables, il faudra d'abord inciter nos gens à l'utiliser; sinon, nous devons en diminuer les coûts parce que ce sont toujours les mêmes Québécois qui paient la note.

Tantôt, on parlait de mode de fonctionnement, de financement. Vous savez ce qui se passe en Europe. Les industries, les commerces doivent aider à financer les commissions de transport. Vous savez comme moi qu'en France les infrastructures aussi sont fournies dans plusieurs endroits par les gouvernements, mais administrées par l'entreprise privée. Ce n'est peut-être pas pensable parce que je pense que nos syndicats seraient de méchante humeur, mais, quand même, il va falloir faire quelque chose pour améliorer de très près le fonctionnement de notre système de transport en commun particulièrement dans les zones près des grandes villes.

J'aurais un appel très pressant à faire, M. le Président, au ministre concernant l'intégration tarifaire. Je ne pense pas qu'on puisse continuer très longtemps à vivre deux modes de vie dans le même lit: que les gens qui sont près des grandes régions aient une tarification intégrée, alors que nous, lorsque nous nous éloignons très peu - parce que le début de notre CIT commence à Saint-Bruno

comme le début d'autres CIT commence tout près d'ici - nous aurons à payer peut-être davantage, mais c'est le choix que nous devons faire dans l'avenir si nous voulons avoir un service de transport en commun convenable.

Je voudrais que ce soit clair, M. le Président: les gens qui sont partis de Montréal pour venir s'installer dans nos banlieues, on les a laissés s'installer chez nous, on les a laissés sortir des grandes villes. Maintenant, ils sont rendus à 25, 30, 40, 50 milles de la grande région métropolitaine et ils doivent continuer de manger et de travailler comme par le passé lorsqu'ils demeuraient tout près des grands centres. Est-ce que nous devons les laisser aller en leur disant: Payez, vous n'aviez qu'à ne pas vous installer dans ces régions ou bien allons-nous faire de nos régions, je ne dis pas des villes noires, mais des villes où les propriétés n'auront pratiquement pas de valeur et où nous aurons énormément de difficultés à survivre? Je pense qu'il est trop tard pour prendre la décision.

Le transport en commun doit être une priorité dans la vie de chaque citoyen de la Montérégie et c'est pour ces raisons que nous avons confiance que ces quelques jours vous permettront de réaliser les difficultés que nous vivons autant dans l'ouest, dans l'est que dans le nord de la Montérégie. Cette intégration tarifaire, nous l'espérons, M. le ministre, dans un avenir très rapproché.

Avant de passer la parole à mes collègues, je voudrais discuter d'un problème de train de banlieue. Le train de banlieue arrête à Saint-Hilaire. On dit toujours Saint-Hilaire—Montréal comme si on était coupables mais on n'est pas plus coupables, que les autres. Je ne déplairai certainement pas à mon collègue, M. Blais, de La Presqu'île, en lui disant qu'il a été peut-être un peu plus chanceux que nous d'avoir toutes les sommes que le fédéral avait données à ce moment-là et toutes les sommes du provincial. Il paraît que, lorsqu'ils sont arrivés à la rive sud, il ne restait plus d'argent.

Lorsque je vois les problèmes qu'il y a, je m'interroge à savoir si ce n'est pas une bonne chose. Quand même, depuis dix ans que je m'occupe de transport en commun, j'ai toujours préconisé que la meilleure manière sur la rive sud était de garder le transport ferroviaire en activité. Si nous avions un métro de la gare de Saint-Lambert vers le métro de Longueuil et un transport en commun par rails à partir de Saint-Hilaire jusqu'au centre-ville - pas seulement un train chaque matin et, pendant l'hiver, il faut avoir deux manteaux pour venir à bout de survivre parce qu'il fait froid dans les trains; ce n'est pas ce qu'on voudrait avoir, on vaudrait avoir quelque chose de

convenable - je pense qu'on aurait réglé beaucoup et pour plusieurs années le transport en commun dans la région de la Montérégie.

Vous savez, vous allez être obligé de bâtir des ponts, M. le ministre. Tout le monde veut avoir des voies réservées et je pense que c'est nécessaire. Est-ce que le covoiturage ne devrait pas avoir une voie réservée? C'est ce que les gens nous disent: On ne fait pas de covoiturage parce qu'on n'a pas de voie réservée; cela nous prend trop de temps pour traverser l'île de Montréal.

Mon idée est claire. Par contre, nous n'avons pas les moyens, M. le ministre, de payer deux transports en commun excessivement dispendieux, dans les circonstances actuelles. Est-ce qu'il faut laisser tomber le train de banlieue? Je dis que c'est à regret que nous le laisserons tomber parce qu'à mon point de vue il était probablement l'élément le moins dispendieux pour autant qu'il était bien organisé. Lorsque je vais à Toronto - une de mes filles y demeure et j'y vais une fois par année - je me fais toujours un plaisir d'aller voir, deux ou trois matins, le gros train à Toronto. C'est très intéressant de le voir circuler et de voir l'achalandage qui existe, ce que nous n'avons pas ici. Mais, nous n'avons pas l'organisation, loin de là.

C'étaient, en quelques mots, M. le Président, mes remarques. Vous me connaissez, vous savez que je ne fais pas de discours et que je ne prépare pas de mémoire, non plus. J'aime bien dire ce que je pense. Je voulais montrer l'importance que chaque citoyen du Québec doit donner au transport en commun même s'il ne l'utilise pas parce qu'il contribue à l'économie de façon très valable. Si nous laissons la Montérégie hors de tous les avantages ou avec la moitié des avantages que nous avons le droit d'attendre, je pense que l'économie ne s'en ressentira pas uniquement dans le secteur de la Montérégie, mais dans une bonne partie de la région métropolitaine.

Je cède la parole à M. Grenier qui pourra vous donner plus d'informations sur les autres points. Il me fera toujours plaisir de répondre aux questions.

(12 h 15)

M. Grenier (Robert): Merci, M. Charbonneau. M. le Président, je me dois, d'abord, de souligner que nous ne sommes aucunement des spécialistes en transport en commun. Nous avons pris connaissance, avant les audiences, de certains mémoires à être présentés ici. Je dois avouer que leur lecture a grandement contribué à stimuler les sécrétions de la glande humilité qui, avant la lecture de ces mémoires, avait cessé de fonctionner.

La proximité de Montréal joue un rôle structurant en regard du développement socio-économique de la Montérégie:

croissance démographique des banlieues, marché exceptionnel pour l'agriculture régionale, retombées au niveau de la localisation des grandes entreprises et des activités de recherche et de développement.

Malgré le développement marqué du secteur de l'emploi en Montérégie, Montréal conserve, selon plusieurs études du ministère des Transports, son pouvoir d'attraction et, par conséquent, les déplacements interrives vont continuer d'augmenter. La croissance des déplacements interrives engendre des congestions importantes sur les ponts. Cette congestion est principalement aiguë aux heures de pointe en raison du fort pourcentage de déplacements qui s'effectuent en automobile.

Au cours des dernières années, un certain nombre de mesures temporaires ont été instaurées (voies rapides, voies réservées sur le pont Champlain) afin de trouver des éléments de solution au problème croissant du transport interrive. Ces mesures ont occasionné la détérioration de certains moyens de transport en commun traditionnels, (exemple: le train Montréal—Saint-Hilaire). Elles ont augmenté la dépendance administrative des autorités organisatrices de la Montérégie. Cette dépendance peut se vérifier à plusieurs niveaux. Pas moins de six intervenants différents peuvent influencer directement le service aux usagers de la STRSM: le ministère des Transports, d'une part, la Corporation des ponts Champlain et Jacques-Cartier, le Canadien National, la ville de Montréal, la STCUM et la CUM.

En plus, la fragilité des liens interrives peut se vérifier à différents paliers, principalement sur les deux principaux axes et points de rabattement: le pont Champlain et le terminus centre-ville la ligne de métro no 4 et la station intermodale de Longueuil.

Au nombre de douze, les conseils municipaux et intermunicipaux de transport vivent, eux aussi, une situation de dépendance. Il sont assujettis aux mêmes contraintes concernant l'utilisation des infrastructures interrives. En plus, ils sont confrontés à des problèmes d'interface sur les territoires des organismes publics de transport en commun, STCUM, STRSM: difficultés d'entente avec les organismes publics de transport concernant l'utilisation par les CIT des points d'arrêt des terminus régionaux et des voies réservées.

Le manque de transparence des réseaux et l'application intégrale de certaines règles administratives découragent l'utilisation des réseaux régionaux de transport en commun. L'instauration de mesures de contrôle et de gestion partagée (centres périphériques) aurait pour effet d'augmenter le degré d'autonomie des autorités organisatrices et d'intégrer le caractère distinct des problématiques régionales du transport en commun. En ce qui a trait au financement

du transport en commun, les consultations qui ont été faites auprès des intervenants ont, pour la plupart, mis en évidence l'extrême complexité du système d'allocation des subventions gouvernementales aux différents organismes de transport.

Par ailleurs, ces mêmes intervenants sont en faveur du maintien de la participation du gouvernement dans le financement du transport en commun. Il est impératif que les trois partenaires actuels, usagers, municipalités et gouvernement, puissent compter sur une répartition équitable de l'ensemble des frais inhérents au maintien et au développement de ce service.

Si vous me le permettez, nous allons retourner à notre mémoire à la page 18. Pour la région de Montréal, les revenus des sociétés de transport public comptent pour un peu plus de 30 % du budget total du financement du transport en commun. Dans l'optique d'une étude de financement du transport en commun, il apparaît important d'instaurer des mesures afin de minimiser les fraudes des utilisateurs par le biais de l'instauration de meilleures techniques de perception. Ainsi, les fonds récupérés pourraient combler d'éventuelles hausses de tarifs.

La subordination des organismes de transport en commun de la Montérégie est le principal constat de la consultation effectuée. Les problèmes évidents liés à la gestion des infrastructures et à la dépendance centre-périphérie requièrent des solutions rapides et efficaces puisque ce sont, "en bout de ligne", les usagers qui subissent les conséquences des incongruités administratives qui devraient leur être transparentes.

Il est impérieux que le gouvernement retienne le fait que l'amélioration de l'utilisation des équipements et des infrastructures existants ne doit en aucun moment être tributaire de décisions administratives unilatérales de quelque organisme que ce soit.

Les origines et les pratiques historiques et sociopolitiques de la structure décisionnelle centrale sont, à notre avis, de moins en moins justifiables puisque le gouvernement défraie 100 % des coûts d'immobilisation du métro depuis 1980, 100 % du coût des systèmes de transport en commun à moyenne et haute capacité et 100 % des infrastructures et équipements régionaux de transport.

Par conséquent, il est inéquitable que les usagers de la Montérégie, qui paient des taxes, ne puissent jouir à 100 % des infrastructures interrives et des équipements existants et qu'ils demeurent dans une situation de dépendance administrative. Cette situation de dépendance joue un rôle déterminant d'un point de vue qualitatif et quantitatif en regard des services offerts aux

usagers de la Montérégie.

En ce sens, nos recommandations visent à appuyer des revendications formulées par les principaux intervenants en transport en commun de la Montérégie et à tenter de les inscrire dans une perspective régionale.

Ici, M. le Président, j'aimerais mentionner que nous voulions être reconnus comme une entité géopolitique égale lorsque nous discutons avec les intervenants du transport en commun. Nous ne voulons plus de négociations à la pièce, soit, dans un premier temps, l'ouest de l'île et dans un deuxième temps, la rive sud ou d'autres régions.

J'aimerais maintenant vous entretenir d'un élément essentiel au développement régional du transport en commun. Ce n'est pas compliqué et cela s'appelle la concertation. Les consultations effectuées en Montérégie ont confirmé que les solutions aux problèmes de transport en commun doivent être envisagées à l'intérieur d'un processus régional de concertation. Il n'existe, en ce moment, aucune autorité organisatrice de transport en commun ayant pour vocation d'harmoniser et d'intégrer les différents réseaux de transport, de façon à assurer une transparence d'utilisation de ces réseaux par les usagers.

En tant qu'organisme régional de concertation en Montérégie, la SMD considère qu'une table permanente de concertation devrait être formée de façon à résoudre les problèmes reliés à l'intégration des réseaux intra et inter-régionaux, à l'optimisation de l'utilisation des infrastructures et des équipements locaux et régionaux, à l'intégration tarifaire de certains réseaux, à la gestion et au partage équitable des subventions gouvernementales et des problèmes concernant la solution concertée des différends.

Cette table pourrait aussi agir comme le véhicule par lequel un plan de transport régional pourrait être élaboré. De plus, un plan de développement intégré du transport régional pourrait être formulé.

Nous suggérons que cette table de concertation soit composée des organismes publics de transport (STCUM, STRSM), des CIT de la Montérégie, des représentants des cinq sous-régions telles que définies dans le cadre du sommet de la Montérégie 1987, de représentants du ministère des Transports et de représentants de la SMD.

Un comité technique pourrait alimenter les instances de cette table. Le comité serait formé d'experts qui seraient appelés à proposer aux membres de la table un éventail de solutions techniques, économiques, administratives et environnementales.

Nos recommandations. La Société montréalaise de développement, conséquemment aux consultations effectuées auprès des intervenants majeurs du transport

en commun et en accord avec ceux-ci, recommande à la commission parlementaire:

1. Que les intervenants en transport en commun de la Montérégie cessent d'être tributaires des décisions unilatérales les concernant de la part de la STCUM, principalement en ce qui a trait à la gestion des subventions gouvernementales versées à la STCUM. Ces fonds comprennent, entre autres, la partie de la subvention provinciale versée à la STCUM et s'appliquant au territoire de la STRSM; la partie de la subvention provinciale versée à la STCUM concernant la ligne de train Montréal-Rigaud pour le segment Dorion-Rigaud.

2. Que la STRSM, opérant en Montérégie, qui représente plus de 29 000 000 d'usagers chaque, année et que les CIT soient administrativement reconnus comme partenaires à part égale et non comme simples utilisateurs des infrastructures de transport. Cette reconnaissance pourra amener pour les usagers un partage plus équitable de l'utilisation des équipements existants sur le réseau de transport en commun (abribus, points de rabattement, arrêts, voie réservée, ligne de métro no 4, terminus centre-ville, etc.).

3. Que la gestion des infrastructures par lesquelles s'effectuent les liens interrives soit faite conjointement par les organismes utilisateurs: dans un premier temps, en ce qui a trait aux décisions quant à l'ouverture et à la fermeture de la voie réservée sur le pont Champlain; dans un deuxième temps, quant à la possibilité de réserver une voie sur le pont Champlain dans le sens de la circulation avec balises permanentes pour les modes de transport en commun (autobus, covoiturage, taxi collectif, etc.), ce qui aurait comme effet de confirmer le caractère permanent du lien; dans un troisième temps, quant à la possibilité de mettre en place un nouveau lien interrives exclusif au transport en commun dans l'axe du pont Champlain (métro léger sur rails, structure en porte-à-faux, utilisation de l'estacade, etc.).

4. Que le réseau ferroviaire (ligne Montréal-Rigaud, Châteauguay-Montréal) desservant la partie nord-ouest de la Montérégie soit confirmé comme partie intégrante du réseau métropolitain. Il est d'abord impératif de renouveler le contrat d'exploitation avec le Canadien Pacifique qui se termine en 1992, ensuite de poursuivre le programme de modernisation.

5. Qu'une table de concertation permanente soit formée en Montérégie regroupant tous les intervenants actifs en transport en commun et dont les objectifs pourraient être de déposer un plan régional de transport en commun où les intervenants pourront intégrer leurs services de façon à optimiser la qualité du service en Montérégie et de diminuer les frais d'exploitation; régler

et harmoniser les différends qui pourraient exister quant au partage des équipements des CIT, de la STRSM et de la STCUM; développer les services de transport en commun pour répondre à la demande des années à venir par des actions incitatives concertées, réalistes et réalisables.

En guise de conclusion, M. le Président, les autorités organisatrices de transport en commun de la Montérégie vivent une situation de dépendance en regard du service qu'elles offrent à leurs usagers. Autant la STRSM que les CIT sont tributaires des directives en vigueur émises sur l'île de Montréal. Les problèmes d'accès au centre-ville de Montréal et les difficultés d'utilisation conjointe des infrastructures et des équipements (terminus, arrêts d'autobus) influencent quotidiennement le service aux usagers et en augmentent le coût.

Les revendications formulées par les différents intervenants en transport en commun de la Montérégie font référence à un manque d'autonomie en tant qu'autorités organisatrices.

Dans l'optique de l'utilisation rationnelle des infrastructures existantes, le développement du transport en commun représente un choix politique et social intéressant. Ce développement doit être axé sur une intégration régionale des réseaux de transport. C'est pourquoi la concertation constitue un élément essentiel à la solution des problèmes de transport en commun de la Montérégie, à l'élaboration de plans régionaux intégrés de transport et à la satisfaction des besoins des années à venir. Merci bien.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie. Je vais maintenant reconnaître M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): M. Charbonneau, M. Grenier ainsi que d'autres gens sont profondément préoccupés par le transport en commun et les accès à l'île. J'avais une petite note ce matin de quelqu'un qui a attendu quelques heures avant d'utiliser le pont pour nous rappeler qu'à chaque jour suffit sa peine et que les solutions sont pour l'avenir. Je pense que vous avez tracé, à la fois M. Charbonneau et M. Grenier, une fresque assez impressionnante des problèmes et des possibilités de certaines solutions qui, il faut bien vous en rendre hommage, ne vont pas chercher dans la facilité des équipements lourds et très dispendieux.

Certains éléments de votre intervention, quant à cette interface, à cet arrimage dont parle le député de Lévis, effectivement sont au cœur des problèmes des gens qui, de l'extérieur, veulent accéder à l'île pour des fins de travail, pour des fins de commerce ou pour toutes sortes de fins. C'est le défi

qu'on a, au lendemain de cette commission, à régler.

(12 h 30)

Vous avez parlé largement d'une table de concertation qui, d'abord, est vécue assez durement sur la rive sud, avec tous les problèmes d'interface que cela suppose. Il semble que cela s'améliore. Vous parlez d'une table de concertation autour de laquelle seraient la STCUM, la STRSM et des représentants des CIT de la rive sud. Vous faites l'éventail de tous les problèmes vécus, prévisibles et des solutions, mais vous vous limitez au sud. Est-ce que vous n'avez pas l'impression que les problèmes vécus au sud sont aussi des problèmes vécus au nord et, de la même manière, compte tenu de CIT, de sociétés et de commissions de transport semblables, qu'ils ont toujours le même objectif: l'accès à l'île pour toute une série de services et pour le travail? Est-ce que cette table de concertation ne devrait pas tenir compte du phénomène du nord aussi bien que de celui du sud?

M. Charbonneau (Honorius): Naturellement, M. le ministre, vous savez qu'on représente la Montérégie et qu'on est très ouvert au reste de la population, qu'elle vienne du nord ou d'ailleurs. Si on peut régler les problèmes en essayant d'organiser un transport plus équilibré autour de l'île de Montréal, je pense que nous n'aurions pas d'objection à ce que ces gens soient présents à cette table.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Je vais me limiter à trois questions parce que le temps passe. De toute façon, je pense que le problème est suffisamment bien posé. On a, d'ailleurs, eu l'occasion d'en discuter lors du sommet de la Montérégie, sommet que vous présidiez.

La deuxième question serait la suivante. On a connu, historiquement, une volonté d'une grosse ville d'accaparer et de centraliser chez elle toute une série d'équipements et d'industries. La notion de l'époque voulait que Montréal fort, le reste du Québec va bien aller. Je pense que c'était une notion qui, à l'époque, était bonne, mais qui a fait que c'est devenu peut-être invivable pour ses citoyens. Certains d'entre eux, à cause des taxes plus élevées et de la proximité d'une qualité de vie accrue, ont décidé d'aller s'installer en banlieue, payant, règle générale, des taxes moins élevées qu'au centre-ville et ayant peut-être une vie quotidienne un peu plus agréable. En contrepartie, le prix à payer est l'accès à l'île qui n'est pas très facile.

On a entendu la STRSM, la STCUM et la STL venir nous parler d'une série de problèmes qu'elles vivaient sur le plan du financement de leurs infrastructures et de l'exploitation à tout le moins. Les chiffres

sur lesquels on peut se baser à ce moment-ci - on aura une étude plus approfondie en fin d'année - nous laissent croire que sur 390 000 000 de passagers annuellement sur le réseau de la STCUM, il y en aurait au moins 15 000 000 qui proviendraient de la rive sud, dans les limites de la Société de transport de la rive sud de Montréal, et 5 000 000 additionnels provenant de l'ensemble des CIT. On peut au moins vous en donner la moitié, 2 500 000. Ces gens ne paient pas pour l'utilisation du métro alors que les coûts d'exploitation reviennent à la ville de Montréal.

Ma question est la suivante. Compte tenu du fait que cela a été un choix d'aller s'installer en banlieue pour la qualité de vie et parce que cela coûte moins cher de taxes, règle générale, sur le plan foncier, et compte tenu du fait qu'il faut utiliser un transport en commun, est-ce que, d'après vous, il serait raisonnable de penser, à cette table de concertation qui aura lieu éventuellement, où on discutera de problèmes d'arrimage, d'interface et de couronne, qu'il serait normal qu'on fasse payer une partie des frais d'exploitation du métro à ces gens ou aux communautés dans lesquelles ils habitent?

M. Charbonneau (Honorius): Voici. Je pense que le métro, actuellement, a été payé par tous les Québécois. Vous êtes d'accord avec moi?

M. Côté (Charlesbourg): Vous êtes un bon politicien, vous me retournez ce que j'ai répondu tantôt.

M. Charbonneau (Honorius): En tout cas, je vous dis ceci, M. le ministre, c'est que les gens de la rive sud, en Montérégie, sont prêts à payer leur part pour autant qu'ils auront des services équitables. Lorsqu'une personne de chez nous paie 78,50 \$ pour voyager à Montréal et qu'une autre, sur la rive sud - elle est moins loin, d'accord - en paie 15 \$, il y a une différence de 63 \$. Alors, elle paie déjà une bonne partie des déficits. Par contre, si on avait l'intégration et qu'on diminuait de 15 \$ à 20 \$ par mois le transport, nos gens seraient prêts à prendre leurs responsabilités, pas celles des autres, mais ils sont prêts à prendre les leurs.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Je pense que la réponse est claire. C'est qu'il y ait une ouverture pour autant que les services suivent.

L'autre question est la suivante. Vous avez fait état des problèmes vécus par une jeune organisation de CIT. Comme vous le savez, on a créé un certain nombre de comités. D'ailleurs, j'ai remarqué à la fin que vous êtes en train d'immortaliser un des

présidents de comité lorsque, dans la bibliographie, vous citez M. Bourcier. J'ai trouvé cela bon. Probablement que cela fait partie non pas de la sympathie, mais de la cohésion et de la bonne compréhension des maires de la rive sud.

Une voix: De la Montérégie.

M. Côté (Charlesbourg): De la Montérégie. Finalement, ce que vous souhaitez, c'est d'avoir une vision au moins des cinq prochaines années quant à l'avenir qui est réservé aux CIT tant par vos demandes que par nos exigences. Je l'ai dit hier, les CIT sont jeunes. On n'a pas créé des comités pour occuper du temps ou boucher des trous. Quant à moi, la priorité était de tenir cette commission sur les infrastructures, qui m'apparaissait extrêmement importante. À la lumière des propos échangés ici, on aura par la suite, avec les quatre comités qui ont siégé, une ronde de travail dans la même continuité pour avoir une solution globale. Les problèmes des CIT dans le transport en commun sont les problèmes des sociétés, des corporations de transport. Dans ce sens-là, ce n'est pas un appel qui va rester vain. On va entamer les négociations et les rencontres qu'il faut à une table de concertation CIT-gouvernement, tel qu'on l'avait fait le 16 août 1986.

Évidemment, il y a beaucoup d'autres questions qui nous viennent à l'esprit. Est-ce que vous croyez que la proposition, qui était dans les journaux au début de la semaine, d'un monorail ou d'un minirail sous le pont Champlain, qui coûterait 50 000 000 \$ et serait capable de transporter 24 000 personnes à l'heure, serait à même de régler les problèmes de transport en commun de l'ensemble de la rive sud?

M. Charbonneau (Honorius): Je n'ai pas de chiffres, M. le ministre, pour vous donner une réponse, mais vous avez certainement fait une étude. Quel serait le coût d'un métro de surface à partir de la gare de Saint-Lambert jusqu'au métro de Longueuil et quel serait le coût d'organiser un transport en commun ferroviaire qui traverserait pour aller à la gare Bonaventure? Je n'ai pas de chiffres, mais lorsque vous avancez le chiffre de 50 000 000 \$, est-ce que cela ne coûterait pas meilleur marché que de faire tous ces travaux que vous préconisez?

M. Côté (Charlesbourg): La question est bien posée. C'est clair.

M. Charbonneau (Honorius): Il faudrait faire une étude plus en profondeur.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Charbonneau (Honorius): Excusez-

moi. Le train, le "rail" est une chose existante. Il appartient, je pense, aux Québécois et aux Canadiens. Est-ce que nous devons le mettre de côté et en bâtir un autre à côté ou si nous devons essayer d'utiliser ce que nous avons? C'est la question. Il faudrait déterminer les coûts.

M. Côté (Charlesbourg): Cela m'amène à vous en poser une autre...

M. Charbonneau (Honorius): Oui,

M. Côté (Charlesbourg): ...dans cet échange sur les trains de banlieue. Dans la mesure où le gouvernement du Québec, en collaboration avec le gouvernement fédéral, accepterait de financer les frais inhérents à l'implantation de cette structure sur fer, est-ce que les usagers et les communautés locales seraient prêts à en assumer le coût d'exploitation?

M. Charbonneau (Honorius): C'est un peu ce que j'ai dit tantôt. Nous ne sommes pas prêts à accepter de payer les coûts actuellement avec les services que nous avons. Nous avons un train à Saint-Hilaire et, de plus en plus, à cause de l'augmentation des coûts, parce que ces gens-là ne sont financés par aucune subvention, ils doivent payer la totalité des coûts que le CN exige d'eux. Il est bien certain que nous voyons décliner l'achalandage de mois en mois et de jour en jour, quasiment. C'est bien certain que, dans les conditions actuelles, nous ne sommes pas prêts à nous donner deux Cadillac, une Cadillac en autobus et une Cadillac en train. Nous serons prêts à discuter de "rail" lorsqu'on aura la certitude que les services que la population attend du "rail" ressembleront non pas à une Cadillac, mais conviendront à un transport en commun équilibré. À ce moment-là, nous serons prêts. Je pense, M. le ministre, que toutes les municipalités qui font partie du CIT de la Vallée du Richelieu ont déjà adopté une résolution, il y a trois ou quatre ans, disant que nous étions prêts à assumer notre part des coûts, mais nous n'avons jamais reçu de réponse d'aucune façon. Depuis ce temps-là, il a coulé beaucoup d'eau dans les rivières.

M. Côté (Charlesbourg): Ou sous les ponts.

M. Charbonneau (Honorius): Quand elle passe dans les rivières, elle est obligée de passer sous les ponts.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, parce que le pont, c'est ce qui engendre et cause des problèmes chaque matin. Ce qui caractérise la Montérégie par rapport à l'île, ce sont les ponts.

M. Charbonneau (Honorius): L'île étant une île, elle est entourée, même au nord, de ponts.

M. Côté (Charlesbourg): Mais il y a davantage de problèmes au sud quant à l'accès à l'île puisque, vous l'avez fort bien dit, la Montérégie est la deuxième région en importance au Québec.

M. Charbonneau (Honorius): C'est ce que je vous ai dit tantôt et c'est ce que je continue de penser. Pour autant que le gouvernement du Québec pensera de la même manière, tout le monde va être heureux.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le ministre.

Je cède maintenant la parole à M. le député de Lévis.

M. Garon: Je pensais que dans son enthousiasme le ministre vous promettrait un traversier, M. le président, parce qu'il augmente les prix des traversiers actuellement.

M. Côté (Charlesbourg): Il faut faire attention à ne pas dire de faussetés. Non, un passager qui payait sous votre gouvernement 1,25 \$ peut maintenant payer 1 \$. Ce n'est pas augmenté, ça, c'est baissé.

M. Garon: Ce sont les touristes qui prennent le bateau de temps en temps.

M. Côté (Charlesbourg): Vous ne croyez pas à ça, l'industrie touristique?

M. Garon: Pour ceux qui le prennent tous les jours, c'est plus cher.

M. Côté (Charlesbourg): Mais non.

M. Garon: Ils vont payer plus cher. En tout cas.

M. Côté (Charlesbourg): Je suis convaincu qu'on va croiser le fer à l'Assemblée nationale à l'automne.

M. Garon: M. le Président, j'ai été surpris d'entendre le maire de Saint-Hilaire vous dire qu'on devrait redonner, comme dans le modèle européen, à l'entreprise privée les choses où le gouvernement a investi pour les faire fonctionner, et surtout dans son cas. Si je me rappelle bien, c'est ce que le gouvernement a fait avec la raffinerie de sucre et on a vu le résultat. C'est un investissement de fonds publics. Quand cela a été passé à l'entreprise privée, elle l'a fermée. On ne peut pas dire que c'est un bien bon modèle. Hein?

M. Charbonneau (Honorius): Je pourrais

parler longuement de la raffinerie de sucre parce que je l'ai vue naître, mais je m'en abstiendrai aujourd'hui. Je ne suis pas venu ici pour ça. En temps et lieu, on pourrait se rencontrer et en discuter longtemps.

J'ai dit tantôt qu'à certains États et en France le gouvernement fournit les infrastructures et elles sont administrées par l'entreprise privée. L'industrie paie une partie et les commerces en paient une certaine partie aux entreprises qui dirigent le transport. Je pense qu'il faudra regarder un peu certaines possibilités de diluer les moyens de taxation pour aller chercher les sommes nécessaires parce qu'actuellement c'est surtout le résident qui subit l'augmentation d'évaluation graduellement et rapidement tous les ans et qui paie une bonne partie des coûts. Il faudrait peut-être penser que les industries et les commerces qui augmentent très peu d'évaluation n'augmentent pas beaucoup comparativement aux résidents qui possèdent des propriétés résidentielles ou multifamiliales qui augmentent énormément avec les augmentations que le transport en commun leur apporte.

M. Garon: Vous avez dit tantôt que vous étiez prêt - je pensais que vous parliez comme maire - à payer plus.

M. Charbonneau (Honorius): À payer plus pour autant qu'on aura les services en conséquence.

M. Garon: Mais plus, qu'est-ce que cela veut dire pour vous?

M. Charbonneau (Honorius): On n'est pas prêt à tripler et à quadrupler; on est prêt à y aller suivant nos possibilités financières. Cela ne veut pas dire qu'on est prêt à ne rien donner, on est prêt à faire notre part.

M. Garon: Le pourcentage que vous payez, les municipalités, actuellement est de combien?

M. Charbonneau (Honorius): Actuellement, c'est minime, je pense qu'on est à 0,07 \$ des 100 \$.

M. Garon: Non, je veux dire le pourcentage des coûts d'exploitation du transport en commun qui est payé par les municipalités.

M. Charbonneau (Honorius): Il est assez minime, entre 15 % et 20 %.

M. Garon: Quand vous dites que vous êtes prêts à payer plus, vous êtes prêts à aller jusqu'à combien?

M. Charbonneau (Honorius): C'est difficile de se prononcer sans savoir quels services nous aurons. Si nous avons l'intégration totale, je pense qu'on est prêt à faire quelque chose.
(12 h 45)

M. Garon: Vous avez dit ensuite dans votre mémoire, à la page 16: "Aucune voie n'est réservée au covoiturage et les voies réservées au transport en commun sont jugées peu sécuritaires et vulnérables du point de vue de la permanence."

Vous le voulez dire que vous voulez avoir une voie réservée pour les autobus et une autre réservée pour le covoiturage?

M. Charbonneau (Honorius): On pourrait utiliser la même voie, mais est-ce qu'elle serait suffisante? Le covoiturage, il ne s'en fait pas beaucoup. Cela serait un élément très important qui ne coûterait pas cher à la province si on était capable d'augmenter le nombre d'usagers, parce que c'est un transport en commun, de 5 % seulement. Cela ferait toute une différence dans l'achalandage du matin. Chez nous, je vous l'ai dit tantôt, nous avons 75 % des automobilistes qui s'en vont à Montréal, parce que nous avons une ville de banlieue, et il y a 60 % de nos gens qui travaillent sur la rive sud et à Montréal. Et à 75 %, c'est un passager par automobile, le chauffeur. Alors, on pourrait en transporter quatre, j'en suis convaincu. Peut-être que son voisin travaille à deux portes de chez lui. Je pense que les municipalités là-dedans ont un travail particulier à faire pour vendre l'idée et donner un genre de service aux citoyens qui pourraient alimenter le covoiturage.

M. Garon: Vous avez dit aussi que le train de banlieue devait être gardé en opération. Quand la STRM est venue, on nous a dit que le train de banlieue et la ligne d'autobus passaient un à côté de l'autre et qu'au fond l'un concurrence l'autre. Sans dire d'en liquider un, on laissait entendre que, s'il dépérissait tranquillement, personne ne pleurerait. C'est ce que j'ai compris.

M. Charbonneau (Honorius): Dans les conditions actuelles, vous avez totalement raison. C'est ce que j'ai dit tantôt. Si on n'avait pas attendu en laissant disparaître à petit feu le train de banlieue comme on l'a fait depuis quatre ou cinq ans, je pense qu'il y aurait eu avantage à améliorer le train de banlieue d'une façon convenable. Si on avait quatre trains le matin et quatre trains le soir pour transporter nos gens avec une possibilité de laisser les gens qui veulent aller au métro de Longueuil pour aller vers le nord et l'est de Montréal, cela aurait été certainement un avantage. Mais dans les circonstances actuelles, je vous donne raison pour ce qui est du transport en

commun dans notre région. Ce n'est peut-être pas le cas de Rigaud, parce que le président du CIT de Rigaud, j'aimerais l'entendre parler, c'est bien différent. Nous n'avons pas de structure, de règle, c'est à peu près oublié, le train dans la région. Il reste encore à peu près peut-être 400 à 500 personnes qui sont transportées en train le jour. Alors, vous comprendrez que le CN ne peut pas vivre avec un tel achalandage.

M. Garon: Si le train est amélioré, c'est autant qui ne prendront plus l'autobus.

M. Charbonneau (Honorius): Je suis d'accord avec vous, mais il faudrait diminuer les coûts des autobus. Je l'ai dit tantôt: Nous n'avons pas les moyens de nous payer deux Cadillac pour le transport dans la région. Nous avons les moyens de nous en payer une, mais pas deux. Je le dis et je le répète: Si le train demeure ce qu'il est, il va disparaître tout seul, on n'aura pas besoin de l'envoyer. Ne vous inquiétez pas.

M. Garon: Lequel aimez-vous le mieux dans les deux?

M. Charbonneau (Honorius): Actuellement, c'est l'autobus, mais le train, dans les circonstances, il n'y a pas à en discuter. Mais si le train avait été bien organisé, je préférerais le train à l'autobus, du côté économique et dans bien des domaines.

M. Garon: Vous avez demandé dans la conclusion de votre mémoire, "qu'une table de concertation, permanente soit formée en Montérégie regroupant tous les intervenants actifs en transport en commun et dont les objectifs pourraient être de développer les services de transport en commun pour répondre à la demande des années à venir par des actions incitatives concertées, réalistes et réalisables." C'est assez général, mais concrètement, que voulez-vous dire par cela?

M. Charbonneau (Honorius): Nous sommes un organisme de concertation, on l'a prouvé au sommet économique. Ce n'était pas facile d'essayer d'amener 1 100 000 de population à penser la même chose. On n'a pas réussi, mais cela a été assez bien. Je pense que ces gens-là... Il faut qu'un genre de comité de concertation pour étudier le transport en commun qui est un des gros problèmes de notre région soit mis de l'avant, non pas pour détruire ce qui existe, mais pour aider ceux qui administrent le transport en commun. C'est dans ce sens-là, pour ne pas penser la journée même à ce dont nous avons besoin il y a deux ans.

M. Garon: Au fond, vous voudriez un peu que les gens soient forcés de travailler

ensemble dans un comité d'action régionale...

M. Grenier: Dans un premier temps, c'est le principe.

M. Garon: ...dans la grande région.

Je vois le député de Jonquière, qui a été maire pendant 18 ans, 4 ans conseiller et président de l'Union des municipalités du Québec. Quand il a des maires devant lui...

M. Charbonneau (Honorius): On a travaillé ensemble.

M. Garon: ...il devient mou. Je suis persuadé qu'il a les yeux dans l'eau et qu'il a hâte de vous poser des questions. Je vais lui laisser un peu de temps.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Je ne poserai pas plusieurs questions, peut-être une ou deux. Concernant le comité de concertation, processus régional, il y a pas mal de monde là-dedans. Connaissant votre expérience des tables de concertation, pensez-vous que c'est réaliste, s'il n'y a pas une obligation? Moi, je pense que vous avez oublié le CN, le CP, le côté nord. Les usagers, les verriez-vous à votre table de concertation? Cela fait pas mal de monde, ça. Cela veut dire que ça prend une autorité quelque part. Qui devrait être l'auteur de cela et imposer son rythme à cette commission?

M. Charbonneau (Honorius): Je pense, M. Dufour, que, lorsqu'on veut se concerter, il ne faut pas penser à l'autorité. Il faut penser au bon sens pour diriger la concertation et non à l'autorité. Moi, c'est mon point de vue. Je le vois de même. Qu'on ait peut-être 10, 15, 20 personnes, 50 personnes - 50, c'est peut-être trop - il faudra peut-être faire comme on le fait dans notre organisme, essayer de réduire le plus possible le nombre de participants afin de donner à ce comité toute l'importance qu'il mérite et toutes les chances de succès possible de ce côté. On suggère le comité, mais ce n'est pas coulé dans le ciment. On est prêt à modifier quoi que ce soit pour que ce soit un comité réaliste et qu'il donne les résultats attendus pour notre population.

M. Dufour: Je comprends, M. le maire de Saint-Hilaire, que votre point de vue est intéressant. Il semble faire l'unanimité, en tout cas, ça paraît beau. Connaissant le milieu comme on le connaît, comme vous le connaissez, comme moi je le connais, pensez-vous que c'est facile s'il n'y a pas une autorité quelque part qui exige... Il faut penser que, depuis trois jours, on entend des mémoires, mais il n'y a pas beaucoup de

monde... On le préconise oui; tout le monde veut aller au ciel mais personne ne veut mourir. C'est la même chose un peu. Ça prend une volonté. La CUM a été une table de concertation. Ça répondait à des besoins précis. Cela n'a pas été facile à faire fonctionner. En tout cas, j'ai suivi cela depuis le début. Je l'ai vue fonctionner. À Québec, cela a été le même exemple. Les MRC sont aussi des tables de concertation, jusqu'à un certain point. Vous savez que ce n'est pas facile.

M. Charbonneau (Honorius): On est conscient, M. Dufour, que ce n'est pas facile. Je l'ai dit au début. Actuellement, on s'accuse mutuellement. Nous autres, on accuse la commission de transport de la rive sud. La commission de transport de la rive sud nous dit: Ça dépend de la CUM si ça ne fonctionne pas. Tout le monde s'accuse et personne ne semble s'occuper de ceux qui sont à l'autre bout de la ligne. C'est nous qui sommes à l'autre bout de la ligne. On n'est peut-être pas nombreux, mais nous avons aussi des besoins. C'est dans ce sens qu'on pense qu'il y aurait peut-être possibilité de regrouper ces gens - peut-être pas 50 personnes, je suis d'accord avec vous - d'une façon convenable pour pouvoir voir au moins ce qui se passe là-bas dans ces organismes et avoir la chance de préparer des demandes qui ne seraient peut-être pas exagérées, mais qui contribueraient à améliorer le service de transport en commun dans nos petites régions que nous avons à administrer.

M. Dufour: La table de concertation qui est un peu un volontariat devrait être chapeautée par quelqu'un.

M. Charbonneau (Honorius): Oui.

M. Dufour: Vous verriez le ministère des Transports, j'imagine?

M. Charbonneau (Honorius): Exactement. On le dit, d'ailleurs, là-dedans.

M. Dufour: Parce que cela va jouer du coude. Je vois aussi, dans votre mémoire, que vous déterminez un certain nombre de façons de procéder ou un certain nombre de fonctions que cette table devrait avoir: l'optimisation, l'intégration tarifaire, la gestion, le partage, la solution concertée des différends. Allez-vous aussi loin que de dire que cette table devrait aussi aborder le problème du financement des opérations? Il y a des coûts. Tout le monde dit qu'il faudrait que les gens autour de Montréal paient un peu plus. Mais ils paient dans leurs milieux. Ils paient là. Iriez-vous jusque-là?

M. Charbonneau (Honorius): Pourquoi

pas? Je pense que c'est le nerf de la guerre, l'argent. Vous le savez. Nos gens, les citoyens du Québec... On voit augmenter cela. On entend dire que la communauté urbaine va augmenter ses budgets de 25 000 000 \$, un autre 10 000 000 \$, un autre 15 000 000 \$. Que le gouvernement leur donne l'argent ou que ce soient les municipalités qui le fournissent, ce sont toujours les mêmes citoyens qui payent.

Il faudrait peut-être regarder à la base: Est-ce qu'on ne peut pas améliorer nos services sans augmenter de façon dramatique les coûts? On est rendus là au Québec. Il faut arrêter de penser à augmenter les coûts sans jamais se regarder lorsqu'il y a des problèmes qui surviennent. Il faut regarder la base pour voir ce qu'on est capable de faire avant de dire... J'ai été dans l'industrie et il n'y avait rien de plus facile, lorsque j'arrivais en dessous, que, de dire: Je monte mes produits de 0,02 \$, 0,05 \$ la livre. C'est très facile, mais est-ce que cela règle notre problème? Je ne le pense pas.

M. Dufour: Est-ce que vous diriez, dans l'état actuel des choses, que la participation gouvernementale... Il ne faut pas se le cacher, une commission parlementaire qui s'est déplacée pour vous écouter a un but. Il s'agit, d'abord, de savoir ce qui se passe sur le terrain, d'améliorer les services, mais on sait qu'il y a un autre but qui sous-tend tout cela, c'est que la participation du gouvernement semble s'essouffler un peu. On ne dira pas qu'il y a eu des coupures draconiennes, mais cela semble dirigé vers cela. Cela fait un an qu'on en entend parler. Il y a une volonté quelque part. Pensez-vous que la participation gouvernementale devrait avoir tendance, en dehors de l'infrastructure lourde, au point de vue de l'exploitation, à augmenter, à diminuer ou à rester telle quelle?

M. Charbonneau (Honorius): Tout dépend des priorités. Si les gens du CIT ont la possibilité de diriger davantage leur CIT en les amenant à diminuer les dépenses et à augmenter les services et que cela nous coûte 5 % ou 6 % de plus, je dis d'accord.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le député de Jonquière. M. le ministre, pour de brèves remarques de conclusion.

M. Côté (Charlesbourg): Je remercie, M. Charbonneau, avec qui il est toujours très agréable de discuter, compte tenu de sa vaste expérience et de sa vision de l'avenir. Alors, on aura certainement à se revoir.

Une chose saute aux yeux, quelle que soit la forme de la table, il y aura une table de concertation. De gré ou de force, il y aura une table où une série de problèmes

seront discutés et chacun devra, passez-moi l'expression si c'est trop cru, porter ses pantalons, en ce sens que chacun devra prendre ses responsabilités et ne pas s'installer à la table en tant que quémendeur, mais en tant que personne qui voit à obtenir des résultats pour l'utilisateur des services. Cela m'apparaît clair et essentiel. C'est le message que vous nous avez livré, étant une des parties de cette problématique. Cela ne viendra pas du ciel, cette table de concertation. Le maître d'oeuvre en sera le ministère des Transports, parce que c'est sa responsabilité, l'organisation du transport. Les moyens qu'il a entre les mains en termes de subvention, tant pour l'immobilisation que pour l'exploitation, peuvent être une source très importante de pressions pour régler un certain nombre de problèmes.

M. Charbonneau (Honorius): M. le ministre, les six CIT de notre région participeront à cette table, je peux vous l'assurer. Je veux vous remercier, M. le Président...

Le Président (M. Saint-Roch): Si vous me le permettez, M. le maire, j'aimerais reconnaître, dans un deuxième temps, M. le député de Lévis.

M. Garon: M. le Président, je veux remercier les représentants de la Montérégie qui sont venus ici nous rencontrer aujourd'hui pour présenter leur mémoire. J'ai oublié de leur demander qui l'avait préparé, parce que monsieur nous a dit tantôt qu'il l'avait trouvé stimulant, mais qu'en même temps il avait stimulé sa grande humilité. Je voulais vous poser une question. Vous pouvez peut-être me le dire en même temps lorsque vous allez conclure: Qui a préparé votre mémoire, puisque vous-même avez dit que vous étiez venu le lire, mais qu'il avait été préparé par d'autres? Je vous remercie et, connaissant le maire de Saint-Hilaire depuis quelques années, je suis persuadé qu'il saura presser le citron gouvernemental, s'il reste des gouttes. J'ai l'impression que le ministre va connaître sa médecine. Je vous remercie.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le député de Lévis. M. le maire.

M. Charbonneau (Honorius): Très rapidement, M. le Président, je voudrais vous remercier, ainsi que les membres de cette commission, qui ont bien voulu nous entendre. Comme je vous l'ai dit - je le répète encore - il manque peut-être un peu de technique dans notre mémoire; nous sommes jeunes, nous commençons, mais nous avons à coeur de défendre les citoyens de notre région et d'établir une concertation

équitable sur tout le territoire de la Montérégie et c'est ce que nous pensons faire. Encore une fois, merci à vous tous de nous avoir entendus.

M. Grenier: M. le Président, si vous me le permettez, pour répondre à M. Garon, le mémoire a été préparé par le personnel à l'emploi de la Société montréalaise de développement, en l'occurrence, M. Ragault et M. Voyer, qui sont ici, ainsi que par moi-même.

Le Président (M. Saint-Roch): Je remercie les représentants de la Société montréalaise de développement pour leur contribution aux travaux de la commission. J'aimerais aviser les membres de la commission qu'à la suite d'une entente intervenue entre les deux formations politiques, à la fin de l'audition du dernier mémoire, ce soir, il y aura une période de 30 minutes consacrée aux conclusions à la suite des trois jours de consultation que nous avons tenus. Cette période sera répartie en deux parts égales de 15 minutes.

Sur ce, la commission suspend ses travaux jusqu'à 14 heures, cet après-midi.

(Suspension de la séance à 13 h 2)

(Reprise à 14 h 34)

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

La commission reprend ses travaux. Nous en étions rendus à entendre le troisième groupe prévu pour aujourd'hui. J'invite donc ses représentants à prendre place à la table de nos invités. Il s'agit du Comité local des usagers du transport de Deux-Montagnes.

Madame, monsieur, bienvenue parmi nous. Je vous demande de vous présenter et, par la suite, d'utiliser la vingtaine de minutes à votre disposition pour nous présenter les points essentiels de votre position. Par la suite, il y aura des échanges avec les membres de la commission.

Comité local des usagers du transport de Deux-Montagnes

M. Lemoine (Roger): Merci, M. le Président. On devait être trois, mais Mme Beemans a eu un décès dans sa famille ce matin, alors, nous ne sommes que deux. À ma gauche, Mme Yvette Lafontaine; mon nom est Roger Lemoine.

Avant de commencer la lecture de notre mémoire, je vais apporter une distinction entre notre comité et le Comité des usagers de la ligne Montréal—Deux-Montagnes. Le comité que vous avez entendu mardi soir est formé d'usagers de la ligne

Montréal—Deux-Montagnes et il a pour objectif la modernisation de la ligne Montréal—Deux-Montagnes. Le Comité local des usagers du transport de Deux-Montagnes a également été formé par Transport 2000, Québec, en 1984; il a trois objectifs: bien sûr, la modernisation de la ligne Montréal—Deux-Montagnes, -mais également l'instauration d'un transport en commun au sein de la MRC Deux-Montagnes et entre la MRC et Laval, Montréal et Sainte-Thérèse, ainsi qu'un troisième objectif qui vise l'intégration des transports et des tarifs.

Notre mémoire se divise en trois parties. C'est un débat de société entre transport en commun et transport privé. Il comprend des suggestions pour le financement. Il contient aussi, bien sûr, nos arguments en faveur de la modernisation du train Montréal-Deux-Montagnes ainsi que l'intégration des services de transport et de tarif au sein de la MRC.

M. le Président, mesdames et messieurs, permettez-nous de vous remercier de nous permettre d'exposer notre point de vue sur un sujet qui nous concerne au plus haut point puisque nous sommes des usagers du transport en commun dans la région de Montréal.

Depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, pour des raisons connues de tous, la population s'est progressivement tournée vers le transport privé et les Québécois sont devenus de grands utilisateurs de véhicules personnels. Pourtant, à la suite de la hausse du prix de l'essence et de la croissance constante et rapide des coûts sociaux et économiques de l'usage massif de l'automobile, nous percevons très bien que les citoyens commencent à s'orienter vers d'autres solutions pour résoudre les besoins et les problèmes d'aujourd'hui et de demain.

Nous devons, en tant que société, favoriser ce changement d'attitude qui évolue en faveur des avantages du transport public. Pensons en termes d'économie d'énergie, de meilleure utilisation des ressources et des territoires, d'amélioration des conditions de circulation et de qualité de vie en milieu urbain.

Alors que, traditionnellement, le ministère a toujours privilégié le transport privé par une constante amélioration du réseau de voirie, le transport public n'a jamais vraiment profité d'un tel appui. Au Québec, les automobilistes imposent des exigences contraignantes à l'État. La clientèle du transport personnel représente environ 80 % de l'ensemble de la collectivité québécoise, ce qui ne l'empêche pas de se voir accorder 88 % des dépenses gouvernementales. En tant qu'utilisateurs du transport en commun, nous subventionnons donc celles et ceux qui se servent de leur voiture, à même nos taxes et nos impôts.

Le déficit du transport collectif est

impossible à camoufler; son importance nous est rappelée à chaque occasion. Par contre, le déficit de l'automobile est beaucoup plus difficile à mesurer. Selon une étude réalisée en 1981 par Transport 2000, Québec, il appert que le déficit du transport privé serait trois fois supérieur à celui du transport public. Croyez-vous, M. le Président, qu'en 1987 la situation ait tellement évolué?

Si la voiture est une dépense importante pour le propriétaire, le coût social de l'utilisation abusive de l'automobile représente une part grandissante du budget gouvernemental: pollution atmosphérique, pollution de l'environnement, accidents de la route, perte de productivité, congestion des voies rapides et des centres urbains, stress, etc.

Nous penchons pour le transport collectif parce qu'il représente certains avantages. Nous devons reconnaître, M. le Président, que, si l'industrie de l'automobile fut le moteur du boom économique de l'Ontario, elle n'a certainement pas produit les mêmes effets bénéfiques pour le Québec. Même sur le plan de l'emploi, force nous est de constater que les travailleurs québécois ne représentent qu'environ 5 % de toute la main-d'oeuvre canadienne dans ce secteur. Par contre, l'industrie au Québec se trouve considérablement mieux dotée dans le domaine du transport collectif. L'entreprise Bombardier, par exemple, fabrique chez nous du matériel ferroviaire et des équipements de métro. Un accroissement de la demande finale possède donc un impact beaucoup plus significatif pour l'économie québécoise qu'une hausse de la demande du transport privé.

De toutes les technologies modernes, ce sont celles du transport personnel qui se montrent les plus gourmandes: l'auto consomme dix fois plus d'énergie par passager que l'autobus et 30 fois plus que le train mû à l'électricité. Notons également que, si l'automobile nécessite un approvisionnement en pétrole provenant de l'extérieur de la frontière, l'électricité produite grâce aux immenses richesses naturelles dont dispose le Québec, offre de merveilleuses possibilités aux entreprises de chez nous de développer une technologie de pointe. N'oublions pas, non plus, que l'électricité demeure une énergie propre.

La troisième raison, c'est notre sécurité, qui est menacée par l'automobile. Des milliers de Québécois et de Québécoises se tuent ou se blessent annuellement sur les routes et les autoroutes. Devant cette avalanche d'accidents, nos gouvernements se voient contraints de renforcer les pénalités prévues dans les diverses lois. Qui peut nier le côté beaucoup plus rassurant du transport en commun?

Le plan de transport intégré de la région de Montréal, en 1979, résumait bien

la situation et la nécessité de privilégier le transport collectif: "Si, sur le plan individuel - disait-on - la combinaison automobile-autoroute urbaine offre de très nombreux avantages, comme la rapidité, la flexibilité, le confort, il en résulte pour la société des inconvénients notables. Leur présence nécessite d'importantes infrastructures. Malgré cela, leur capacité demeure limitée. Enfin, elles entraînent des conséquences de plus en plus indésirables: encouragement à une utilisation excessive de l'auto, détérioration de l'environnement et du paysage, augmentation de la pollution de l'air et par le bruit."

Comme le signalait si justement le ministre des Transports du Québec lors de son passage au Centre communautaire de Deux-Montagnes, le 12 mars 1987, le temps de la construction des grands axes routiers est révolu, l'avenir est au développement du transport en commun pour les 20 prochaines années, le train de banlieue est un élément important de cette stratégie et une décision finale devra être prise ou annoncée avant la fin de l'année concernant la modernisation ou non du train de banlieue de la ligne Montréal—Deux-Montagnes.

À ce sujet, M. le Président, il faut remarquer que, depuis près de 20 ans, de très nombreuses études ont prouvé que la modernisation de ce train de banlieue s'imposait, qu'il était nécessaire de l'intégrer au réseau de transport public de la région métropolitaine, que les retombées économiques seraient considérables pour la région Laval-Laurentides, pour Montréal et pour l'ensemble du Québec. Néanmoins, ces études sont restées lettre morte.

Les autorités gouvernementales, la STCUM et le CN signaient une entente de dix ans le 1er juillet 1982, prévoyant l'augmentation de la fréquence des trains et l'intégration tarifaire pour les résidents de la CUM. Le nombre d'usagers est remonté à plus de 12 000 aujourd'hui, mais le retard apporté à la modernisation de la ligne Montréal—Deux-Montagnes et les tarifs exorbitants imposés aux usagers de Laval et de la région de Deux-Montagnes empêchent l'achalandage d'atteindre les projections escomptées par le MTQ. Pourtant, nul n'est besoin d'être expert pour se rendre à l'évidence que cette situation tient principalement au caractère rebutant de l'équipement, au service inadéquat, aux retards ou annulations des trains - spécialement l'hiver - à l'inconfort des wagons trop chauds ou trop froids suivant la saison. Notons que cette ligne de 27 kilomètres utilise trois sortes de signalisation et que certaines pièces sont tellement vieilles que le CN doit les usiner à ses ateliers lorsqu'elles brisent, étant devenues introuvables sur le marché.

Aujourd'hui, prendre le train constitue

un véritable acte de foi. Depuis mars 1984, les maires de banlieue, la STCUM et le gouvernement du Québec sont prévenus par le CN que la ligne no 3 sera inutilisable après 1992, date d'expiration de l'entente. Celles et ceux qui prennent régulièrement le train doutent que le matériel roulant puisse se rendre à terme; le CN, n'a-t-il pas déjà avoué qu'il devait faire des miracles pour garder en vie notre petit train du nord-ouest?

En novembre 1984, la CUM décidait de former un comité pour étudier la possibilité de moderniser cette ligne de banlieue. Ce comité regroupait des élus municipaux et des experts venant de milieux différents comme le CN, Bombardier, la STCUM ou le BTM. Après avoir siégé durant près un an, il remettait son rapport le 31 octobre 1985. Voici quelques-unes des recommandations:

Il est nécessaire de moderniser la ligne: rénovation des équipements de la voie (rails, signalisation, électrification), remplacement des trains actuels par des trains modernes de type léger et fonctionnel, réaménagement de dix stations existantes et ajout de six nouvelles. Le coût des travaux, sur une période de cinq ans, est estimé à 157 000 000 \$. M. le ministre nous a annoncé, mardi, qu'il y avait déjà 50 000 000 \$ dans le pot et que le train représente un patrimoine pour la région de Montréal. Ainsi, d'après nous, le gouvernement du Québec ne doit pas craindre de donner son accord à un tel investissement quand les retombées économiques, sociales et culturelles sont assurées non seulement pour Montréal et notre région, mais également pour l'ensemble du Québec.

Notons également que le gouvernement de l'Ontario défraie, depuis une bonne quinzaine d'années, des coûts de construction et de gestion des trains de banlieue dans la région de Toronto. Partout où c'était champ et désert, c'est devenu, aujourd'hui, florissant d'activités débordantes et la ville de Toronto en profite largement. Mais puisque la situation financière au Québec est différente, regardons ensemble quelques mesures pour améliorer la situation dans le financement du transport public.

(14 h 45)

Règle générale, la politique de la CUM vise à trouver, chez les usagers du transport collectif, des revenus équivalents à la moitié du budget annuel d'exploitation. Combiné à la réduction des subventions gouvernementales, ce sont les usagers qui sont appelés à assumer l'essentiel des hausses annuelles du coût de l'exploitation du transport en commun. Bien sûr, cette année, par suite de son élection, le RCM a réussi à respecter sa promesse électorale de ne pas augmenter la contribution des utilisateurs et à geler les tarifs. Cependant, devant la volonté très nettement exprimée par le

gouvernement de diminuer sa participation financière au transport collectif et devant l'impossibilité de charger davantage aux usagers, l'exploit ne pourra se répéter indéfiniment à moins de convaincre les autres partenaires sociaux d'accroître leur quote-part. Quels sont-ils, les autres partenaires? Les municipalités, ceux qu'on appelle les bénéficiaires non usagers? Doit-on créer une nouvelle loterie?

Nous sommes tous conscients que les sociétés de transport et, en particulier la STCUM, vivent des problèmes financiers depuis quelques années. Chez nous, le CIT de Deux-Montagnes, après la mois de fonctionnement, affiche déjà un déficit supérieur à 100 000 \$. Les représentants de chacune des sept municipalités songent à diverses mesures pour corriger la situation, dont la création de deux CIT, un pour Saint-Eustache, ville dont la population représente 52 % de celle de toute la MRC et qui possède certainement les moyens de se doter d'un bon service municipal d'autobus, et un autre pour les villes et villages sis entre Deux-Montagnes et Oka, dont l'histoire récente et la conviction de leurs responsabilités sociales nous font craindre la disparition du transport en commun dans une période assez brève. Les causes des problèmes sont connues: hausses consécutives des frais d'exploitation, plafonnement de la contribution gouvernementale, concentration marquée de l'achalandage aux heures de pointe, vitesse moyenne des autobus trop basse, diminution généralisée de la fréquence des rames de métro et des autobus.

Selon une analyse publiée dans le **Devoir économique** du 14 mars 1986, nous remarquons que la charge financière ne se répartit pas équitablement entre tous les partenaires sociaux. Par exemple, entre 1980 et 1986, les usagers et le gouvernement du Québec ont augmenté de 80 % et les villes de 32,8 %. Notons que, en 1986, pour la STCUM, les coûts d'exploitation se répartissent comme suit: 40 % par les usagers, 34,7 % par le gouvernement du Québec et 22,4 % par les municipalités. En ce qui concerne l'ensemble des CIT pour la région en périphérie de Montréal, les usagers participent à 60 % au coût d'exploitation, le Québec à 25 %, et 15 % seulement sont assurés par les municipalités.

Nous pensons donc que certaines solutions existent pour améliorer la problématique, mais que toutes les parties devront accepter d'assumer leur responsabilité sociale. Voici ce que nous proposons: 1^o Que le gouvernement du Québec non seulement continue de contribuer aux frais d'exploitation, mais encore adopte une loi dans laquelle les règles du jeu seraient connues d'avance, de manière que les sociétés de transport puissent avoir une chance de planifier à long terme. Les

municipalités peuvent et doivent augmenter leur quote-part au financement du transport en commun. Nous croyons également que les villes qui se trouvent à l'extérieur de la CUM devraient s'engager à défrayer une partie du déficit du train de banlieue.

Il faudrait peut-être également adopter des mesures correctrices comme la mise en place de voies réservées aux autobus, l'application de nouveaux modes de tarification, l'étalement des heures de pointe, l'accroissement des ressources disponibles au financement du transport public par l'adoption des ressources alternatives de contribution, par exemple: imposition accrue aux bénéficiaires non usagers, publicité dans les abribus; tarifs de stationnement, etc. Il faudrait aussi éviter tout double réseau. Nous devons privilégier l'instauration d'un véritable plan intégré de transport. En ce qui nous concerne, ce serait le train de banlieue entre Montréal et Deux-Montagnes, l'autobus pour relier la gare aux différents points de la MRC. L'emploi de minibus pourrait aussi réduire les coûts de gestion.

Enfin, n'oublions pas, M. le Président, que la modernisation de la ligne Montréal-Deux-Montagnes permettrait, selon le comité d'étude de la CUM, de doubler, et nous croyons même de tripler, l'achalandage de la ligne et de réduire de 4 200 000 \$ au moins les coûts d'exploitation annuels, les taux par kilomètre passant de 0,29 \$ à 0,14 \$, ce qui est beaucoup mieux que celui de l'autobus à 0,21 \$.

Un autre excellent moyen, à notre point de vue, d'améliorer tout cela, c'est de permettre aux usagers de se faire entendre aux centres décisionnels, en les nommant dans les conseils d'administration. À la différence de plusieurs autres organismes comme les écoles, les hôpitaux et les CLSC, les services publics de transport ne sont dotés d'aucun mécanisme réel offrant à la population de se faire entendre auprès des autorités décisionnelles. Pourtant, la présence des usagers à la table administrative amènerait du sang neuf, des idées sûrement intéressantes et un point de vue différent de celui des gestionnaires, qui voyagent rarement à bord des services qu'ils dirigent. Qu'en pensez-vous, M. le Président?

Au sujet des avantages de la modernisation, il s'agit d'un projet qui, de l'avis de tous les intervenants, apportera des dividendes pour toute la collectivité. Qu'on en juge:

La zone d'influence de la ligne no 3 modernisée engloberait plus de quinze municipalités et un bassin de population de 270 000 personnes. Au sein de la MRC Deux-Montagnes, selon l'analyse que l'on peut en lire dans le document du schéma d'aménagement de notre région, c'est une communauté supérieure à 65 000 personnes, dont les contacts nous permettent d'affirmer

qu'elles sont désireuses de prendre le train pour se rendre ou revenir de Montréal. Selon le Bureau de la statistique du Québec, cette population est une des plus jeunes et des plus fécondes de tout le Québec.

En l'an 2000, les prévisions sont que de 115 000 à 130 000 personnes vivraient au sein de la MRC Deux-Montagnes. Cette ligne répond à un besoin véritable en offrant une liaison rapide, fiable et confortable avec le centre-ville. Elle réduirait la congestion sur les routes dans et autour de Montréal, améliorerait la qualité de vie en diminuant la pollution et en respectant notre environnement naturel.

La modernisation permettrait l'accroissement de l'achalandage, la réduction des frais d'exploitation, l'emploi direct ou indirect de 1200 employés sur une période de 4 ans, le développement des activités, économiques, commerciales, culturelles et touristiques de toute une vaste région du Québec.

La concrétisation de ce vieux rêve offrirait la possibilité au BTM d'acquérir une expertise nouvelle et à nos entreprises un tremplin pour l'exportation de notre savoir-faire. De plus, ce train, mû à l'électricité, utiliserait une ressource produite chez nous. La ligne Montréal—Deux-Montagnes, si prolongée après entente avec Ottawa, pourrait devenir la solution de l'épineux problème de communication rapide entre les deux aéroports et Montréal.

L'abandon de cette ligne de banlieue, selon le comité d'étude de la CUM, serait une décision absurde, illogique et contraire aux intérêts de la région de Montréal et de l'ensemble du Québec. La ligne Montréal-Deux-Montagnes a une vocation socio-économique intéressante et elle offre un potentiel appréciable dans la perspective de l'intégration et de l'expansion des réseaux de transport dans la grande région de Montréal.

En conclusion, M. le Président, la modernisation de la ligne Montréal—Deux-Montagnes s'inscrit parfaitement dans le choix de la nouvelle société à bâtir. Fini le temps des grands axes routiers; l'avenir est au transport en commun.

Le gouvernement du Québec ne doit pas craindre d'investir dans ce magnifique projet, tant les retombées économiques, sociales et culturelles sont positives pour tout le Québec. La ville de Montréal et les autorités municipales de la CUM peuvent appuyer notre demande; ce qui est excellent pour Toronto ne doit pas être fatal pour Montréal.

Avec l'aide de tous les partenaires sociaux, il est possible de réduire considérablement le déficit d'exploitation de ce train de banlieue, comme de l'ensemble des transports en commun. La présence des usagers à la table décisionnelle est un excellent moyen de démocratiser le transport en commun et de lui assurer une voie proche

des besoins de la population.

Jusqu'ici, nous avons demandé à nos élus politiques de construire des routes et des autoroutes; le temps n'est-il pas venu de penser à notre santé, notre environnement, notre économie en privilégiant l'utilisation du transport en commun: train de banlieue entre Montréal et Deux-Montagnes, autobus, minibus ou taxis collectifs entre la gare et les différents coins de la MRC?

En conclusion de tout ce qui précède, M. le Président, nous croyons que la modernisation s'impose de toute urgence et répond admirablement aux objectifs de développement d'un véritable transport intégré dans la région de Montréal.

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

M. Côté (Charlesbourg): Merci, M. le Président. Évidemment, ce n'est pas un sujet nouveau pour la commission. Je pense que cette modernisation a fait l'objet du plus grand nombre de mémoires. Sept mémoires en ont parlé.

M. Lemoine: Cela prouve qu'on y tient, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Ah! certainement; je pense que la démonstration en est faite et ça ne prenait pas la commission pour en faire la preuve. Je me souviens de vous avoir rencontré, ainsi que madame, au mois de mars 1987, à l'invitation de ma collègue de Deux-Montagnes.

Je me limiterai à deux questions à ce moment-ci. Dans votre esprit, ce qui devrait être réalisé pour ce qui est de la ligne de Deux-Montagnes correspond-il à ce que le comité technique de la Communauté urbaine de Montréal a déposé en 1985 ou si des changements ont été apportés à ce projet?

M. Lemoine: Le dernier rapport disponible, c'est le rapport du comité technique de la CUM. Nous croyons que le principal, pour nous, c'est la modernisation de la ligne Montréal—Deux-Montagnes, c'est-à-dire, électrification, rail, signalisation, parce que, sans modernisation, il n'y aura pas de survie de cette ligne. Donc, la première chose à faire, c'est de moderniser la ligne.

Ensuite, en ce qui concerne les gares, particulièrement la Gare centrale, je pense qu'on peut attendre, c'est évident. Mais l'accent doit être absolument mis en priorité sur la modernisation de l'infrastructure du train de banlieue.

M. Côté (Charlesbourg): Vous avez fait état, dans le mémoire, du partage des responsabilités financières de chacun des partenaires. Est-ce que, d'après vous, la

situation actuelle du pourcentage de participation devrait être maintenue, tant pour le gouvernement, pour les municipalités que pour les usagers? Étant usager, on souhaite toujours que cela diminue, mais, dans un contexte réaliste où il reste encore des choses à faire, à votre esprit, est-ce que le niveau de participation de chacun des paliers actuellement est la situation souhaitable?

M. Lemoine: M. le ministre, nous croyons que la participation du gouvernement du Québec ne devrait pas baisser, c'est évident. Elle devrait rester au moins à son niveau actuel. La participation des usagers ne peut pas augmenter, sinon vous allez finir par perdre de la clientèle. Donc, il y a un troisième secteur qui devrait peut-être être plus généreux, c'est celui des municipalités, notamment celles qui se trouvent en dehors de la CUM. Si le train était modernisé, cela aurait des retombées positives pour leurs secteurs. Actuellement, elles ne paient pas un sou pour cela.

M. Côté (Charlesbourg): Cela a été une partie du débat depuis le début. Effectivement, des municipalités à l'intérieur de la CUM signifiaient qu'elles avaient assumé un coût d'exploitation du transport en commun lourd et que les gens à l'extérieur de la CUM qui en bénéficiaient devaient donc en payer certains coûts. Donc, vous partagez cet avis. À ce moment-là, est-ce que cela devrait être les municipalités qui versent leur contribution? Si oui, de quel niveau et de quelle manière?

M. Lemoine: M. le ministre, à ce stade-ci, il est très difficile pour nous de chiffrer les quotas pour chacune des parties. Je pense que c'est ouvert aux négociations. Quant à nous, nous croyons que les municipalités peuvent et doivent payer un peu plus, mais, quant au pourcentage, c'est à négocier dans son ensemble.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que ces contributions seraient directement versées aux sociétés organisatrices de transport, à la STCUM?

M. Lemoine: Il faut tout mettre en place. Il y a deux possibilités. La première, c'est que le gouvernement du Québec assume l'entière responsabilité du transport en commun dans la vaste région de Montréal. Cela ne semble pas être le cas. La deuxième serait peut-être l'instauration ou l'implantation d'une structure suprarégionale. Il faudra envisager à ce moment-là celle qui répartirait les coûts. C'est un débat qui devrait avoir lieu.

M. Côté (Charlesbourg): C'est un débat

de structures, mais on s'est rendu compte au cours des discussions qu'il manquait passablement de concertation à travers tout le monde et que c'étaient les usagers, en fin de compte, qui en faisaient les frais.

M. Lemoine: Justement, M. le ministre, puisque vous ouvrez la parenthèse, je crois que cela serait important à ce stade-ci que, dans vos futures consultations, les usagers ne soient pas absents.

M. Côté (Charlesbourg): Ils ont été invités comme les autres. Alors, vous êtes la preuve... Pardon?

M. Lemoine: Je parle dans l'éventualité de nouvelles consultations à tenir sur les...

M. Côté (Charlesbourg): Ce matin, j'ai annoncé qu'il y aurait effectivement beaucoup d'efforts de faits pour regrouper tout le monde pour que les interfaces et l'arrimage se fassent mieux, ce qui impliquerait les CIT, les sociétés de transport de Montréal, de la rive sud et de Laval. Alors, pour tenter de faire un peu plus d'arrimage et un peu plus d'interface, davantage de complémentarité que de compétition et de passer la facture à d'autres. Voilà, M. le Président.

Le Président (M. Rochefort): Merci, M. le Président. M. le député de Jonquière.

M. Dufour: En attendant, le mémoire que vous venez de nous présenter, c'est vraiment un plaidoyer pour le transport en commun. De ce côté-là, cela ressort très clairement de tous les arguments que vous avancez. Et j'avais l'impression que le ministre avait réponse à tout ce que vous disiez, puisque, déjà, il s'était compromis dans la modernisation du réseau, mais en écoutant ces questions, je sens bien qu'il y a encore des points à déterminer avec vous.

Sans poser plusieurs questions, j'aimerais peut-être aller sur les avantages de la modernisation. Hier ou avant-hier, selon les mémoires qui nous ont été présentés, il me semblait que le bassin de population, c'était plutôt 140 000 que 270 000. Je ne sais pas s'il y a eu une augmentation depuis ce temps-là, à moins que vous n'englobiez la ville de Laval à l'intérieur. Ce qui ne semble pas être le cas de la part du maire de la ville de Laval qui est venu donner son mémoire. Il semble que la ville de Laval, pas il semble, c'était sûr que son mémoire était très précis par rapport à sa circonscription et aussi à son étendue. Comment arrivez-vous à 290 000 de bassin de population lorsque les autres ont parlé de 130 000, 140 000?
(15 heures)

M. Lemoine: Il est évident qu'actuelle-

ment la ville de Laval ne veut pas être incluse dans la modernisation du train Montréal-Deux-Montagnes. Il faut quand même se rendre compte, M. le député, que le train n'est jamais seulement un moyen privilégié de transporter des personnes entre deux points, c'est-à-dire entre Montréal et la banlieue, c'est aussi un instrument de développement économique très appréciable, très important, très substantiel. Si le train était modernisé comme nous le réclamons à Laval, on ne pourrait pas faire autrement que de récupérer une partie importante des retombées économiques commerciales et autres que ce train amènerait chez nous. Il n'y a qu'à prendre comme exemple l'Ontario où partout c'étaient des champs déserts dans le temps, aujourd'hui, c'est débordant d'activité. Donc, la ville de Laval nécessairement recevrait une part importante des activités qui seraient économiques et commerciales qui seraient créées par la modernisation du train Montréal-Deux-Montagnes.

La ville de Laval est incluse. Il faut voir aussi que c'est une région du Québec qui est une des plus jeunes et des plus fécondes de toute notre province, et il n'est pas interdit de penser que la population pourrait considérablement augmenter au cours des 20 prochaines années.

M. Dufour: Si j'examinais la ligne qui est proposée ou existante, qui est modernisée, préconisez-vous aussi des changements majeurs pour mieux desservir les citoyens de Laval ou si elle passe juste dans le bout de la ville, comme on l'a vu sur la carte?

M. Lemoine: C'est vrai qu'elle passe du côté ouest de Laval, mais on pourrait très bien y inclure, ce qui n'est peut-être pas le cas aujourd'hui, des services d'autobus complémentaires. Actuellement, nous avons deux services qui sont beaucoup plus concurrentiels que complémentaires. Vous avez le service de train qui amène le monde d'un point à un autre et le service d'autobus qui amène d'autre monde entre les deux mêmes points. Il est facile de prévoir que, dans un plan intégré de transport, on pourrait très bien avoir un service ferroviaire qui amènerait les gens de Montréal à Laval et à Deux-Montagnes et, de là, avoir des services d'autobus complémentaires.

M. Dufour: Vous parlez aussi dans le mémoire, bien sûr, de concertation. J' imagine que Laval, vous autres et d'autres vont avoir à s'asseoir quelque part parce que ce n'est pas très clair. Quand vous parlez de concertation, en même temps, si je comprends bien, vous avez une CTL, une commission de transport chez vous, qui couvre la MRC, y compris Saint-Eustache et

vous préconisez de la scinder pour en faire deux. Là, vous allez compliquer encore plus que la concertation. Qu'est-ce qui va en dessous de cela?

M. Lemoine: Voulez-vous répéter votre question?

M. Dufour: Il y a une CTL chez vous qui couvre la MRC. Saint-Eustache est compris dans la MRC. Cela couvre 52 % de la population. Même si vous préconisez, comme vous dites en conclusion, une plus grande concertation, vous préconisez deux CTL, c'est-à-dire deux commissions de transport qui couvriraient, l'une, la ville de Saint-Eustache et, une autre, les autres municipalités de la MRC. Est-ce que je comprends bien? C'est bien ça que vous dites?

M. Lemoine: En fait, ce que nous disons, nous, c'est exactement le contraire de ce que vous affirmez. Actuellement, on a un train de banlieue qui vient à Deux-Montagnes et nous avons la STL. Au sein du CIT Deux-Montagnes, la décision qui a été prise le 21 juillet, c'était par les gestionnaires du CIT et non pas par nous autres qui sommes des usagers, cela a été de permettre à Saint-Eustache de se retirer du CIT Deux-Montagnes, ce qui fait qu'à partir du 1er janvier 1988 nous aurons quatre commissions de transport au sein de la MRC Deux-Montagnes: la STCUM par son train, la STL entre Saint-Eustache et Montréal, un CIT Saint-Eustache et un CIT Deux-Montagnes. Nous, ce que nous avons demandé à M. le ministre, c'est de refuser cette demande du retrait de Saint-Eustache. Nous croyons que nous devons aller vers l'intégration des transports et des services et non pas vers la multiplication des transports et des services. Donc, la décision n'est pas rendue. Nous espérons que M. le ministre nous consultera avant de rendre sa décision. Sauf que nous privilégions l'intégration et non pas la multiplication des services comme les gestionnaires se le proposent actuellement.

M. Dufour: Ce qui veut dire que, même si vous préconisez une commission de transport, c'est qu'actuellement il y en a plusieurs sur le territoire.

M. Lemoine: Il y en a deux et il pourrait y en avoir quatre à partir du 1er janvier 1988, si la décision de Saint-Eustache est agréée.

M. Dufour: Ça va. Je pense bien qu'on ne vous retiendra pas plus longtemps. Je suis satisfait des réponses qui me sont apportées.

Le Président (M. Rochefort): Merci, M.

le député. Mme la députée de Deux-Montagnes.

Mme Legault: M. le Président, je voudrais apporter une petite rectification pour M. le député de Jonquière. Dans la ville de Deux-Montagnes, il y a 10 500 personnes. D'accord? Là-dessus, il faut ajouter les villes de Saint-Eustache, Oka, Saint-Joseph-du-Lac qui sont reliées à cela et qui donnent environ 60 000 personnes. Ce qui ne fait pas un total de 143 000 personnes, mais bien de 243 000 en incluant Pierrefonds et Roxboro. Ce qui donne à peu près 250 000 personnes, au lieu de 143 600 comme cela avait été présenté par le maire Bergeron, hier.

M. Dufour: Cela va, je vous remercie.

Le Président (M. Rochefort): C'est tout. Alors, donc... M. le ministre, pour le mot de la fin.

M. Côté (Charlesbourg): Je veux dire, à M. Lemoine, merci beaucoup. Je ne sais pas s'il était ici hier lorsqu'on a entendu d'autres personnes, mais on a maintenant entre les mains les études que nous avons commandées, dont on avait fait état lors de notre rencontre du 12 mars. Depuis une semaine, elles sont épluchées par le ministère; déjà, il y a passablement de travail qui a été fait. Les décisions ne sauraient tarder quant à cette modernisation, compte tenu du fait que le gouvernement fédéral a quand même une part de responsabilité dans un dossier comme celui-là.

M. Lemoine: M. le ministre, si je peux me permettre, nous avons rencontré votre prédécesseur en mai 1985, et une des raisons qu'il avait invoquées pour retarder le projet de modernisation, c'était justement qu'il devait y avoir des consultations entre les deux niveaux de gouvernement. Nous sommes conscients de cela. Nous croyons, à l'instar de ce qui a été fait en Ontario, que le gouvernement du Québec se doit de peser sur le bouton de modernisation le plus tôt possible. Nous pouvons assurer, M. le ministre, que le comité des usagers et tous les intervenants de la région de Deux-Montagnes seront prêts à faire front commun avec vous pour aller chercher l'argent qui nous revient à Ottawa, mais la décision doit être prise, selon nous, le plus rapidement possible. On ne doit pas attendre d'éventuelles consultations avec Ottawa qui n'en finiraient plus. C'est la survie de notre train qui est en jeu.

M. Côté (Charlesbourg): J'ai bien compris, et mon message était essentiellement de vous dire que, maintenant, nous avons entre les mains les études qu'il nous

fallait pour décider du degré d'intervention et que, par la suite, on ira assurément voir le gouvernement fédéral qui a une part de responsabilité là-dedans et, avant même d'immobiliser, de régler les frais d'exploitation. Cela nous apparaît important pour qu'il ne se reproduise pas dans le cas de Deux-Montagnes ce qui se produit sur la ligne de Rigaud.

Le Président (M. Rochefort): M. le député de Jonquière, pour le mot de la fin.

M. Dufour: Je veux vous remercier du travail et de la prudence que vous manifestez. J'ai l'impression que cela découle d'une grande sagesse. En politique comme dans la vie de tous les jours, tant qu'on n'a pas des certitudes et des choses visibles, c'est important d'être éveillé. Je pense que, de ce côté-là, votre région nous donne un exemple de concertation, au moins à ce chapitre, et de la volonté d'obtenir un train modernisé, un transport en commun mieux organisé. Je vous remercie beaucoup. Félicitations.

M. Lemoine: M. le Président, juste deux mots. C'est quand même un rêve qui date de plus de 20 ans, alors... La deuxième chose, c'est que je voudrais remercier les membres de la commission de nous avoir permis, à nous, petit comité de Deux-Montagnes, de venir exprimer un point de vue qui, nous l'espérons, vous a intéressés. Merci beaucoup.

Le Président (M. Rochefort): Merci de votre participation.

J'inviterais maintenant les représentants de l'Association québécoise du transport et des routes à prendre place à la table de nos invités.

Bienvenue à vous tous. Je vous demanderais de vous présenter et nous présenter l'essentiel de vos recommandations dans la vingtaine de minutes qui sont à votre disposition.

Association québécoise du transport et des routes

M. Laganière (Gérard): Merci, M. le Président. Mon nom est Gérard Laganière, je suis président de l'Association québécoise du transport et des routes. C'est une association qui regroupe plus de 1000 professionnels et organismes impliqués dans le transport des marchandises et des personnes, dans le transport routier et dans le transport en commun au Québec. Ses membres sont regroupés en vue de contribuer, par un effort commun, à l'amélioration des techniques de transport et des routes.

Je suis assisté, dans ma présentation, par M. Guy Paré, le directeur général de l'association, par Douglas Whitehead, qui est

l'administrateur délégué à la direction du transport des personnes, et par Jean-Marc Rousseau, qui est un membre très actif de l'AQTR et qui a été président d'atelier lors du colloque international du 18 juin que l'AQTR a organisé.

Ce colloque portait sur les infrastructures de transport en commun dans le monde, leur financement, leur encadrement institutionnel et leur impact sur l'urbanisation. Cela a été l'occasion pour plusieurs intervenants impliqués dans le transport au Québec de prendre connaissance des diverses formes d'organisation du transport en commun à travers le monde. Par cet événement, l'AQTR visait à susciter et à favoriser la réflexion à la veille de ces audiences. En revoyant l'ensemble des exposés, il a été intéressant de réaliser que nulle part on n'a trouvé de solution magique et qu'il serait impossible de transposer ici globalement l'un ou l'autre des modes d'organisation dont nous avons pris connaissance. Toutefois, nous avons pu constater qu'une bonne compréhension des spécificités de sa propre situation et qu'une bonne dose de créativité et d'audace, ajoutées à un souci constant de concertation, sont des composantes indispensables de succès dans ce domaine.

Ainsi donc, au cours de notre mémoire, sans faire de présentation systématique des modes d'organisation du transport en commun dont nous avons pris connaissance lors de ce colloque, nous relèverons des exemples qui illustrent nos propos. Ceci permettra aux membres de cette commission de bénéficier à leur tour, nous l'espérons, des renseignements que nous avons pu recueillir lors de ce colloque qui a regroupé des représentants de Hambourg, de Lyon, de Washington, de Boston et de Toronto.

Je m'abstiendrai de faire la lecture complète du mémoire qui a été déposé, je trouve cela un peu trop long. Si vous me permettez, M. le Président, je vais quand même essayer de piger à travers les quelques pages qui vous ont été remises les principales idées qui nous préoccupent.

On ne peut aborder la réflexion suscitée par le document "Les infrastructures de transport en commun de la région de Montréal" sans avoir en mémoire le "Plan de transport de la région de Montréal" de 1979 et la "Proposition gouvernementale concernant l'organisation et le financement du transport en commun dans la région de Montréal" de 1982 ou même le rapport de 1976. Le retour à ces prises de position majeures du gouvernement ne peut que nous amener à constater la difficulté du pouvoir central à favoriser une certaine concertation dans le développement et l'organisation du transport dans la région de Montréal et à assumer le leadership de concertation qui lui revient, selon nous.

Il ne revient pas à l'AQTR d'appuyer ou de rejeter les projets qui seront soumis tout au cours de cette consultation. Toutefois, il nous revient sûrement, comme association technique responsable, de faire ressortir les éléments qui devraient être pris en considération dans l'analyse et le processus de sélection de ces projets. Ainsi, des prises de position concernant les infrastructures de transport en commun ne peuvent être établies sans tenir compte d'objectifs d'aménagement urbain et sans tenir compte du rôle que le transport joue dans une agglomération comme celle de Montréal à titre d'outil de développement économique essentiel.

Le ministère des Transports est, lui aussi, responsable des différentes composantes du transport des personnes, même si les municipalités ont pris en charge ce dossier. Toutefois, force est de constater qu'il ne donne pas vraiment l'exemple en matière de vision d'ensemble, le sujet de la présente commission en faisant foi. Déjà, en 1982, l'AQTR soulignait l'importance, pour le gouvernement, de développer une approche intégrée du transport des personnes. Aujourd'hui, nous nous demandons encore comment le gouvernement pourrait aller de l'avant avec des projets d'infrastructures de transport en commun, sans tenir compte du réseau routier actuel ou à venir. En effet, comment le gouvernement pourrait-il prendre une décision concernant des infrastructures de transport en commun dans l'est de l'île de Montréal ou vers la rive sud de Montréal sans évaluer simultanément le projet de prolongement de l'autoroute 25 jusqu'à Laval ou la construction d'un nouveau pont sur le Saint-Laurent? Par ailleurs, nous nous demandons comment on peut conclure à la surutilisation de certaines infrastructures routières situées sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal sans avoir évalué et expérimenté les avantages que pourrait représenter une gestion informatisée de la circulation.

(15 h 15)

Conséquemment, même si toute la dimension du transport par automobile ne fait pas l'objet de cette commission, il nous semble pertinent que les projets reliés au transport routier, soit infrastructures et gestion informatisée, fassent l'objet de l'analyse à laquelle seront soumis les projets présentés dans le cadre de cette commission et que la réponse du gouvernement à cette démarche de consultation tienne compte de ces deux dimensions indissociables du transport des personnes dans la région de Montréal. Dans une telle perspective d'approche globale, un suivi détaillé des investissements du gouvernement et des municipalités dans le secteur routier de la région de Montréal serait fort utile.

Dans le contexte démographique décrit

dans le document de consultation avec lequel nous sommes à peu près d'accord, il devient évident que l'exercice majeur auquel les intervenants qui participeront à la présente consultation sera d'identifier comment il est possible de continuer à répondre aux besoins de mobilité des citoyens aux moindres coûts possible. En d'autres termes, comment faire plus avec moins? Seuls une connaissance très précise des besoins de déplacement et un souci réel de mettre en valeur et d'optimiser les ressources existantes permettront d'atteindre cet objectif.

La région de Toronto, avec un des taux d'utilisation du transport en commun les plus élevés en Amérique et avec une participation financière des usagers des plus importantes, est peut-être un des meilleurs exemples où développement du transport et aménagement sont planifiés selon une approche globale.

Pour la région de Montréal, il est assez inquiétant de penser que les décisions sur de nouvelles infrastructures puissent être prises sans relation avec un quelconque plan de développement urbain ou d'aménagement de l'ensemble du territoire. Il sera intéressant de savoir si le gouvernement prendra ses décisions dans le but de densifier davantage le centre-ville de Montréal, de développer la rive sud immédiate, la ville de Laval ou les villes de la banlieue de la Communauté urbaine de Montréal. Il est facile d'imaginer que ce ne sont pas les municipalités elles-mêmes qui fourniront une réponse à cette question et on en a eu un aperçu ces jours derniers. Nous croyons conséquemment qu'aucune décision de développement de nouvelles infrastructures ne peut être vraiment justifiée que si elle s'appuie sur des objectifs complémentaires de développement urbain et d'aménagement du territoire.

Dans notre mémoire, on a parlé un peu du contexte institutionnel, mais je crois bien que tout le monde est maintenant au fait de ces questions et connaît très bien le dossier. On connaît les difficultés engendrées par la concurrence entre les municipalités. A peu près tout le monde en a parlé. Par ailleurs, la faible collaboration des multiples services municipaux de circulation entre eux et avec les organismes publics de transport ne favorise pas non plus une approche globale et intégrée du transport des personnes. Il y a donc un problème avec les voisins, mais il y a un problème également à l'intérieur de la maison. L'expérience de la non-réalisation du plan de transport de 1979 nous amène à penser que toute décision de construire ou de maintenir des infrastructures de transport à caractère régional ne peut être prise sans être accompagnée d'une décision concernant la responsabilité institutionnelle et financière de cette infrastructure. Il faut aussi retenir que la région de Montréal a un pressant besoin de coordination de ses divers services de transport. Dans ce sens, nous croyons

qu'il est important que le gouvernement, conscient de cette réalité, assume le leadership qui lui revient et voie à mettre en place un mécanisme de concertation ultrarégional. C'était peut-être utopique il y a quelques années, mais, avec les remarques et les propos qui ont été dits ici, je crois bien qu'on est à peu près rendu là et il suffira de penser à un encadrement efficace pour que ça marche.

La discussion sur le financement du transport en commun se fait habituellement autour de deux axes: celui du coût des services et celui de la répartition de ces coûts entre les bénéficiaires. Les différents niveaux de gouvernement et leurs contribuables respectifs remettent actuellement en question l'importance des sommes consacrées au transport en commun, certains, en remettant en cause le bien-fondé du niveau de services, d'autres, en s'interrogeant sur l'efficacité de ces services en regard des investissements consentis. Actuellement, la relation entre les fonds publics alloués au transport en commun et les bénéfices en termes de services offerts et d'achalandage est souvent imprécise. Le type actuel d'organisation du transport en commun n'est pas pour favoriser une transparence accrue. Il y a de plus en plus d'exemples connus en Europe et aux États-Unis d'ententes formelles entre les partenaires dans le financement et l'exploitation du transport en commun. Par exemple, un organisme de coordination, comme c'est le cas à Hambourg en Allemagne, peut acheter des transporteurs, sur une période de quelques années, un certain niveau de services avec des clauses permettant des changements et encourageant la performance. De telles expériences offrent à la fois une flexibilité d'approche, un meilleur contrôle et un environnement stable durant quelques années.

Pour faciliter une modification d'attitude, nous recommandons que, quelle que soit la formule de financement retenue, un important budget spécifique soit affecté à l'expérimentation de nouvelles techniques de planification et d'exploitation susceptibles d'accroître la productivité. Il faut encourager et susciter les expériences originales visant l'accroissement de la productivité. Cela demeure toujours un bon moyen de faire mieux avec moins.

Originellement, c'est-à-dire à l'époque où les usagers assumaient complètement les coûts des services de transport en commun, on ne s'interrogeait pas sur la répartition des coûts entre les bénéficiaires. Les lois du marché guidaient les transporteurs dans l'établissement de leur tarification. La valeur des services de transport en commun était alors relativement facile à déterminer. Progressivement, les municipalités et les gouvernements se sont impliqués dans le financement des services pour atteindre

aujourd'hui près de 65 % des coûts. Les pouvoirs publics ont cru bon investir dans ce mode de transport car ils en reconnaissent une valeur au-delà du simple bénéfice à l'utilisateur. Le transport en commun a une valeur comme infrastructure de services nécessaire au développement d'une ville ou d'une agglomération. Il a aussi une valeur comme créateur d'emplois au moment de la production du matériel roulant et de l'offre de services comme telle et, en outre, il a une valeur pour servir à la protection de l'environnement, c'est bien connu. Il joue également un rôle de service social en offrant un moyen de transport aux personnes ne pouvant posséder ou conduire une automobile. Par les politiques tarifaires visant à garder son coût d'utilisation relativement bas et par un mode de répartition entre les municipalités basé sur la richesse foncière, il joue également un rôle dans la redistribution de la richesse collective.

Actuellement, le discours sur le financement du transport en commun tourne un peu en rond parce que la valeur que l'on attribue au transport en commun n'est pas définie et les objectifs que l'on poursuit ne sont pas clairs, ce qui rend toute recherche de répartition des coûts, entre les bénéficiaires très difficile. Ainsi, on demande aux organismes publics de transport de se comporter comme des entreprises commerciales en haussant, par exemple, les revenus provenant des usagers, mais on les empêche de mettre en place une tarification basée sur la distance ou le moment d'utilisation. On reproche aux municipalités d'exiger trop de services, mais on ne met pas en place de critères de répartition qui tiennent compte de l'offre de services. Il nous apparaît donc fondamental, avant de demander aux techniciens et fonctionnaires de penser à de nouvelles formules de répartition des coûts, que les hommes politiques responsables déterminent les objectifs qui doivent être atteints dans la mise en place des infrastructures et la gestion des opérations du transport en commun.

La participation du gouvernement aux coûts du transport en commun, au-delà d'un appui du pouvoir central au pouvoir local, prend tout son sens quand les éléments en cause sont de nature régionale. Dans ce sens, si le gouvernement devait apporter des modifications à sa politique d'aide actuelle, les changements devraient être apportés dans le sens d'une consolidation des responsabilités et des pouvoirs locaux, mais aussi du pouvoir d'intervention du gouvernement au niveau régional. Depuis la mise en place en 1980 du premier programme d'aide, le gouvernement a apporté de multiples changements, sans nécessairement prévenir les organismes concernés ou les municipalités responsables.

L'instabilité résultant de cette situation rend plus difficile une solide planification à long terme. Conséquemment, quelles que soient les modalités du prochain programme d'aide, nous recommandons fortement que le gouvernement prenne, avec les parties concernées, un engagement ferme de cinq ans. Il nous semble également important, pour une meilleure compréhension des enjeux, que le ministère des Transports, en collaboration avec la Communauté urbaine de Montréal, explore différents scénarios basés sur de nouveaux critères de répartition du déficit du transport en commun entre les municipalités qui tiennent compte du service offert. Les infrastructures de transport en commun tels le métro et les trains de banlieue ont des impacts locaux importants. Notamment, elles favorisent le développement urbain et, conséquemment, ajoutent à la valeur du sol. Dans ce sens, il nous semblerait beaucoup plus dynamique que la formule de financement des infrastructures fasse en sorte que les municipalités paient une part de leurs coûts, les incitant ainsi à chercher une participation du secteur privé. C'est déjà le cas à quelques endroits dans la province. - Nous avons vu, lors du colloque du 18 juin, que dans la région de Washington le secteur privé a complètement assumé le coût de construction d'une infrastructure de transport dans un secteur qu'il voulait à tout prix développer. On m'a dit qu'il y avait un exemple comparable dans la région de Londres.

Rarement on aborde la question de la tarification dans une perspective essentiellement économique ou commerciale. Une telle approche permettrait de mieux saisir et tirer profit des lois de l'offre et de la demande qui entrent en jeu dans le cas du transport en commun. Des projets de tarification zonale ou modale et des projets d'intégration tarifaire ont été rejetés à cause de problèmes techniques qu'ils pouvaient poser au niveau de la perception ou de leur comptabilisation. La technologie informatique actuellement disponible offre des moyens infinis de différenciation de tarifs. De plus, ces outils informatiques pourraient s'avérer des instruments très précieux dans la connaissance précise de l'utilisation des réseaux.

On a parlé à plusieurs reprises, lors de cette commission, des bénéficiaires non-usagers. Avant de discuter des modalités de taxation ou d'imposition des bénéficiaires non-usagers, il nous semble essentiel de revenir à la notion de valeur et d'identifier les objectifs qui pourraient être poursuivis. Jusqu'à récemment, le gouvernement et les municipalités considéraient que les bénéficiaires non-usagers contribuaient suffisamment au coût du transport en commun par les impôts et les taxes qu'ils paient. Il existe des formes de taxation qui,

en plus de viser à l'augmentation des revenus, visent aussi à influencer la répartition modale. Nous pensons ici à une taxe sur les stationnements ou les péages sur les ponts et les accès autoroutiers. Pour notre part, nous croyons que les méthodes qui ont pour objectifs de modifier le comportement des voyageurs représentent un plus grand intérêt étant donné qu'elles peuvent simultanément servir de source de financement et d'outils de gestion des déplacements.

En conclusion, comme vous avez pu le constater, nous n'avons pas apporté de recette magique. On croit qu'il n'y en a pas. Nous avons surtout tenté de faire une certaine réflexion au-dessus de la mêlée afin de situer le débat actuel dans toute sa perspective. Nous retenons de cette réflexion, et nous espérons que vous ferez de même, qu'il est fondamental de situer les choix d'infrastructures de transport en commun dans une perspective plus large d'aménagement du territoire d'abord, puis de transport des personnes ensuite. Il nous est apparu également que la confusion ou la stérilité des débats des dernières années prennent leur source dans un manque de clarté des objectifs que chacun des intervenants veut atteindre et conséquemment d'un manque de consensus.

Comme nous le disions au début, nous avons été témoins au cours des quinze dernières années de l'échec de plusieurs propositions gouvernementales ou municipales causé, croyons-nous, par l'empressement des gouvernements à vouloir mettre en place des structures institutionnelles ou financières ou des infrastructures de transport sans réel souci de concertation. Nous espérons que l'actuel gouvernement aura l'humilité nécessaire pour constater qu'il ne pourra tout régler d'ici à la fin de son mandat actuel, mais qu'il est important qu'il pose des gestes qui s'inscriront dans une perspective à long terme du développement de la région de Montréal. La mise en place d'un mécanisme de concertation régionale nous semble être un de ces éléments.

Je vous remercie, M. le Président. Mes collègues, Jean-Marc Rousseau, Guy Paré et Douglas Whitehead, se joindront à moi pour répondre à vos questions.

Le Président (M. Rochefort): Merci. M. le ministre.
(15 h 30)

M. Côté (Charlesbourg): Merci, M. Laganière. Je pense qu'à la fin de votre présentation, lorsque vous avez dit que c'était un mémoire qui se voulait au-dessus de la mêlée, ma constatation c'est que vous avez réussi à être au-dessus de la mêlée, même s'il y a des vérités à l'intérieur de cela qui ne sont pas toujours faciles à prendre; il y en a un certain nombre.

Finalement, vous dites ne pas avoir de

solutions, mais la solution est dans votre quatrième paragraphe du préambule, je pense que c'est la trame de fond de votre mémoire, où vous dites qu'une bonne dose de créativité et d'audace ajoutée à un souci constant de concertation sont des composantes indispensables au succès. Je pense que la démonstration de cela a été faite depuis le début de la commission, où chacun, morceau par morceau, à la fois le ministre, les CIT et les sociétés de transport, ont conçu leur propre plan de développement avec leurs propres exigences, avec des programmes "normes" qui sont arrivés au fil du temps. Cela fait en sorte qu'on est dans une situation, aujourd'hui, où cela prend un chapeau plus grand pour régler un certain nombre de choses, pour avoir une vision au-dessus de la mêlée aussi.

Dans votre introduction, à la page 1, votre deuxième paragraphe nous dit ceci, je pense qu'il est important de le reprendre: "Le retour à ces prises de position majeures du gouvernement ne peut que nous amener à constater la difficulté du pouvoir central à favoriser une certaine concertation dans le développement et l'organisation du transport dans la région de Montréal et assumer le leadership de concertation qui lui revient". Vous dites, à un moment donné: Il ne peut pas se prendre de décisions quant à l'avenir du transport en commun sans qu'on ait une bonne connaissance de ce qu'on va faire avec le réseau routier.

C'est tout le drame du ministère des Transports, qui n'est pas encore un ministère des Transports, mais un ministère de la Voirie et un ministère des Transports, avec deux boîtes, où l'intégration reste à faire - cela vous étonnera peut-être de l'entendre dire de la bouche du ministre, mais cela a été pour moi, un homme neuf dans ce domaine, une de mes constatations. Forcément, il va falloir, chez nous, finaliser cette intégration complète pour que les deux secteurs très importants du ministère puissent penser en même temps et non pas parallèlement. C'est clair, je pense que vous le dites de façon très claire, c'est cela la vérité. Je pense qu'on devra commencer par régler nos problèmes chez nous et, à la suite de cela, on sera capable de prendre un certain nombre de décisions sur ce plan. Je veux vous assurer que ce n'est pas loin. L'intégration n'est pas très loin.

Vous avez parlé de votre colloque du mois de juin où, bien sûr, vous avez invité des personnages de l'étranger qui vivent un certain nombre d'expériences. Vous avez parlé, en particulier, de contrats de productivité. Je pense que c'est l'expérience de Lyon qui est peut-être la plus marquante à ce chapitre. Est-ce que vous croyez réellement qu'il y a possibilité ici de faire des contrats de productivité?

M. Rousseau (Jean-Marc): C'est moi qui écope de tous les problèmes difficiles! Je pense qu'on ne peut pas...

M. Côté (Charlesbourg): Vous êtes en recherche.

M. Rousseau: Oui, oui, je suis en recherche. À la suite de ce colloque, la conclusion qu'on a tirée, c'est qu'on ne peut pas vraiment transcrire une solution provenant d'ailleurs directement dans notre contexte. Il faut rappeler le contexte de Lyon, les contextes de productivité, car le transport de Lyon est géré par une compagnie privée; c'est un organisme privé qui gère le transport en commun et qui a une prime au rendement, selon un nouveau concept. On va voir si cela va fonctionner ou non. Ils ont aussi beaucoup de liberté pour donner à sous-contrat certaines parties de leurs activités, que ce soit l'entretien de stations ou tout autre entretien. Donc, ils ont une certaine liberté que, je sais, la STCUM n'a pas en termes de sous-traitants. Donc, il faut vivre avec les contraintes qu'on a et je ne pense pas que l'on puisse transposer cette solution directement. Il n'y a aucune des solutions qu'on a vues qui pouvait être transposée, je pense, directement.

M. Côté (Charlesbourg): En parlant de contrat de productivité et de l'exemple de Lyon, j'ai eu la chance de le voir et vous avez évoqué que c'était peut-être plus facile de le faire là-bas parce que c'était une compagnie privée. Je vais peut-être me permettre une question audacieuse à quelqu'un qui connaît très bien tout le phénomène du transport en commun et toutes ses répercussions et dont la vocation est la recherche. Si le transport était entre les mains de l'entreprise privée, serait-il plus facile de signer des contrats de productivité qu'avec la structure que nous avons actuellement?

M. Rousseau: Je veux dire qu'il y a le contexte syndical qui empêche actuellement de fonctionner ainsi. Vous savez, vous êtes certainement au courant, il y a toutes sortes d'expériences de privatisation qui se font dans le monde; entre autres, l'Angleterre va très loin dans ce domaine-là. Qu'est-ce que cela va donner? Je pense que cela vaut la peine d'attendre quelques années pour voir ce que cela donnera de ce côté-là.

M. Côté (Charlesbourg): ...en apprendre un peu, moi aussi...

M. Rousseau: Non.

M. Côté (Charlesbourg): ...un contexte de privatisation...

Des voix: Ha! Ha!

M. Rousseau: Il y a certainement toujours intérêt à ce qu'il y ait une certaine compétitivité dans la production de services. Jusqu'où faut-il aller? Je ne le sais pas. Mais je pense qu'il serait intéressant que les commissions de transport aient des marges de manoeuvre peut-être un peu plus grandes, de façon à faire accomplir à sous-contrat des services; cela pourrait aider à la productivité certainement.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord, Cela va dans le sens de votre recommandation de la page B où vous parlez d'un budget qui devrait être mis à ta disposition pour encourager l'esprit d'initiative, l'audace et ce genre de mesure. Moi qui vous connais, de même que la plupart de vos membres, je sais que vous connaissez très bien le fonctionnement du ministère des Transports et de ses budgets. Lorsque vous parlez d'un budget, dans votre esprit, ce serait un budget de quel ordre qui pourrait satisfaire un certain nombre de besoins sur ce plan?

M. Laganière: Cela dépend si on pense strictement en matière de recherche ou de développement de nouvelles idées ou en matière d'application d'idées originales. Si on va vers l'application ou la mise en place d'idées originales, à ce moment-là, on parle de budgets considérablement plus grands. Mais ce sont des budgets d'opération, qui viennent en partie des opérations. On n'a pas passé à travers les idées originales des gens qui sont là, des idées originales qui viennent de tous les gens qui s'occupent du transport en commun qui sont - je ne dis pas de prendre toutes les idées farfelues - scientifiquement applicables pour en essayer un certain nombre, du moins, pour voir s'il y a des... On est très conservateur dans ce domaine et, pour en revenir également aux relations du travail ou à l'encadrement, si vous voulez, des sociétés de transport, je crois que, là non plus, on n'a pas exploré beaucoup de solutions nouvelles et originales qui pourraient peut-être rassembler les parties ou, au moins, faire un certain consensus entre les parties qui sont en présence. On n'en a pas essayé beaucoup.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Quelques petites questions ou observations à la lecture du document. J'ai sursauté un peu au paragraphe du bas de la page 7 et du début de la page 8 qui se lit comme suit: "Ainsi on demande aux organismes publics de transport de se comporter comme des entreprises commerciales en haussant, par exemple, les revenus provenant des usagers, mais on les empêche de mettre en place une tarification basée sur la distance ou le moment d'utilisation." Expliquez-moi cela.

Quant à moi, je n'ai pas compris cela dans les programmes du ministère, je pense que c'est le contraire. La tarification relève assurément des sociétés.

M. Rousseau: Je veux dire que le "on" ne s'applique pas nécessairement au ministère, il y a un contexte qui... Les gens ont l'impression qu'on ne peut pas appliquer une tarification à la distance, cela a été proposé pour la grande région de Montréal et cela a été refusé par "on". Le "on" ne visait pas particulièrement le ministère.

M. Côté (Charlesbourg): En fait, le "on" exclut le ministère, j'en suis fort heureux.

Des voix: Ha! Ha!

M. Côté (Charlesbourg): J'en suis bien heureux. À la page 8, il y a un paragraphe... Je pense que vous avez manqué, hier, notre échange très fructueux avec l'UMQ où l'on a rétabli un certain nombre de faits quant aux autobus, quant à la politique du transport pour les subventions aux autobus - rectifier certains faits, à l'occasion, cela fait toujours un peu de bien - et à cette démarche toujours supposément unilatérale du gouvernement. Vous reprenez le paragraphe - j'ai l'impression que si vous aviez été ici, hier, vous l'auriez éliminé ce matin, mais il était probablement trop tard - où il est dit: "Depuis la mise en place en 1980 du premier programme d'aide, le gouvernement a apporté de multiples changements, sans nécessairement prévenir les organismes concernés ou les municipalités responsables". Vous êtes un peu plus nuancés et un peu plus prudents en disant "sans nécessairement prévenir les organismes concernés". J'ai eu l'occasion de déposer, hier, un programme d'aide. En cela, on ne défend pas bien notre gouvernement; on en a fait seulement un, alors que les treize autres dépendaient du gouvernement précédent, mais je pense que la justice a droit de cité, peu importe qui est au gouvernement. Sur quatorze, neuf sont venus bonifier le programme d'aide. Je suis pas mal convaincu que les municipalités ne veulent pas nécessairement des consultations quand c'est pour bonification. Deux sont venus en retrait et trois étaient plus ou moins neutres.

Alors, il y a effectivement une consultation qui est assez importante, et j'en ai manqué un petit bout hier. Je l'ai appris seulement après que l'UMQ soit partie, en plus de la consultation avec l'ATUQ, des membres de l'ATUQ siègent au conseil d'administration de l'UMQ et ont participé à ces discussions. Il réapparaissait très clair qu'il y a eu, très largement, consultation là-dessus. Bien des fois, ces changements de décrets viennent à la suite de l'expérience de l'application de certains décrets. Alors,

vous avez été un peu plus prudents, mais c'était seulement pour corriger cet aspect, pour être bien sûr qu'il ne restait pas de doute dans l'esprit des gens.

Enfin, vous avez une proposition qui vise à faire participer davantage les communautés locales aux infrastructures lourdes, à l'implantation, par exemples, de métros ou, éventuellement, de tramways. Je vous pose la question directement. Je sais que vous ne voudrez pas vous en mêler. En tout cas, vous êtes au-dessus de la mêlée, mais on va vous ramener un peu sur terre. On a vu, ici, la CUM qui parlait d'extension de métros souterrains, éventuellement. On a vu des villes venir réclamer, effectivement, le métro et il y a dans l'air toute une série de choses: le métro souterrain qui coûte, selon les difficultés, 50 000 000 \$ le kilomètre et le tramway moderne, non pas le tramway des années de guerre.

D'après vous, à partir du moment où on aura réglé tous nos problèmes, où notre ministère sera bien intégré et où il pensera globalement à l'aménagement, une fois qu'on aura réglé tout cela, dans l'expansion de l'offre de services à la communauté, est-ce qu'on devrait opter davantage pour le métro ou le tramway, ou d'autres moyens?

M. Laganière: Essentiellement, dans notre mémoire, on dit que toute nouvelle infrastructure de transport ne peut, selon nous, être décidée sans que cela ne soit impliqué dans un plan global d'aménagement du territoire, en premier lieu, et de transport des personnes, en second lieu, et vous arrivez au transport urbain en troisième lieu. Alors, si - je pense que cela n'existe pas actuellement - on n'a pas un plan d'aménagement d'ensemble du territoire, qui va nécessairement amener des décisions politiques, pour savoir si on va vers la concentration de la population à quelque part ou si on va favoriser les banlieues qui sont sur la rive sud ou à Laval, tant qu'on n'aura pas cela, je ne peux pas répondre à une telle question. C'est ce qu'on dit essentiellement dans notre mémoire: On ne veut pas répondre à ces questions. Et, lorsque vous allez poser ces questions aux professionnels et aux techniciens du transport, ils vont vouloir avoir la réponse avant de la donner. Ils vont dire: Quelle est la réponse que vous voulez? On va vous prouver que c'est la bonne. Je pense que ces gens sont capables de le faire. Si on n'a pas ça, on va vous donner la réponse voulue, on va vous la commenter, mais elle ne s'intégrera jamais dans le territoire comme tel. Je pense que c'est vrai dans une petite localité. C'est vrai dans les campagnes et ce devrait être vrai également dans les grandes villes.

(15 h 45)

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Une dernière question, parce que je sais que le

temps nous presse. À votre colloque...

M. Garon: On n'est pas pressé. La semaine prochaine, si vous voulez.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Côté (Charlesbourg): Quand je disais que le temps presse, je parlais des décisions.

M. Garon: À tout Seigneur, tout honneur.

M. Côté (Charlesbourg): Lors de votre colloque du 18 juin, est-ce que la question du versement-transport a été étudiée et quels en sont les éléments applicables chez nous?

M. Rousseau: La question du versement-transport n'était présente que dans la présentation de Lyon qui était à ce niveau-là. Les autres municipalités présentes utilisaient d'autres sources de revenus qui étaient quand même relativement marginales en termes d'utilisation ou de "joint venture" avec l'entreprise privée. Elles envisageaient des constructions de buildings où il y aurait un droit aérien permanent sur les stations de métro qui était versé aux municipalités et des choses de cette nature-là. Comme association, par notre position dans le mémoire, on privilégie beaucoup plus l'imposition qui favorise les transferts modaux que d'imposer des taxes sur les salaires ou les droits de transport des entreprises.

Il faut dire cependant que, lorsqu'on organise cela en France, il y a une double composante, si je ne me trompe pas. En versant le droit de transport, l'entreprise a également le droit d'organiser son propre transport et de le déduire de son versement-transport. Je sais que, sur l'île de Montréal, il y avait l'habitude d'avoir des services de transport privé. Entre autres, Air Canada avait un service de transport privé, pour sa base, qui ramassait, dans certains coins de la ville, ses gens et cela a été aboli à la suite de l'exclusivité des services que l'on a voulu donner à la STCUM. Peut-être qu'on devrait permettre à des organismes situés en banlieue d'organiser leur propre transport et de le faire payer à leurs gens, sans que cela n'entre en compétition avec des droits exclusifs de la STCUM. Je ne pense pas que l'on puisse appliquer cela facilement. Politiquement, ce sera assez difficile aussi et il faut chercher d'autres moyens.

M. Côté (Charlesbourg): Politiquement, c'est facile, pour certains paliers qui recommandent à d'autres paliers politiques de décider. Merci.

Le Président (M. Rochefort): M. le

député de Lévis.

M. Garon: M. le Président, j'écoutais le ministre dire que c'est le temps des décisions, décisions qui doivent apporter des solutions. Pour l'Opposition, il s'agit de voir les problèmes dans les solutions. Mais je vous dirai que, dans votre mémoire, ce que vous avez dit est fondamental. Cela a l'air général comme principe, mais c'est cela. À mon avis, le paragraphe le plus important, c'est la fin de la page 3 où vous dites: "Il sera intéressant de savoir si le gouvernement prendra ses décisions dans le but de densifier davantage le centre-ville de Montréal, de développer la rive sud immédiate, la ville de Laval ou les villes de la banlieue de la Communauté urbaine de Montréal. Il est facile d'imaginer que ce ne sont pas les municipalités elles-mêmes qui fourniront une réponse à cette question".

Je me souviens d'un ancien maire qui me disait récemment que les maires des municipalités voient toujours un potentiel incroyable dans leurs municipalités et que, si on additionnait ces potentiels, sûrement, en l'an 2025 au Québec, on serait à peu près 150 000 000, on serait couverts, bord en bord, de parcs industriels et on manquerait de place pour l'asphalte. Quelqu'un a dit aussi qu'il ne faudrait pas mettre la charrue devant les boeufs parce qu'on n'a pas encore trouvé de boeufs qui poussent la charrue.

Ici, je n'ai vu à aucun moment, parce qu'on parle de transport en commun, la philosophie du gouvernement au point de vue de l'aménagement du territoire. Je sais que, dans les milieux ruraux, actuellement, les MRC établissent leurs plans d'aménagement, ce qu'elles veulent faire, comment les choses vont s'ajuster, et ce sont justement des choix politiques, vous avez raison, et, en fonction de ces choix politiques, il y a des choses qui s'embranchent. Je vois actuellement un ensemble de ponts, un ensemble de routes, un ensemble de trains, un ensemble d'autobus. Cela me fait penser à quelqu'un, l'autre jour, qui embarque dans une automobile avec quelqu'un qui part bien vite et, à un moment donné, se revire de bord et dit: Où est-ce qu'on va? Cela a l'air d'aller pas mal vite pour un gars qui ne sait pas où il va. Je me demande quelle est la philosophie du gouvernement.

Maintenant, comme vous êtes des gens qui travaillez dans ce secteur, j'aimerais savoir, si vous aviez à répondre au paragraphe, en bas de la page 3, quel serait, à votre avis, l'analyse que vous feriez dans ces choix-là, tout en gardant à l'esprit que tous nos démographes à peu près nous disent actuellement que la population du Québec, en étant même très optimiste, sera à peu près de 7 000 000 en l'an 2000, peut-être 7 200 000, 6 800 000. Je pense bien que, dans l'affectation du transport en commun,

200 000 de plus ou de moins, dans l'ensemble du territoire québécois, cela n'influencera pas beaucoup le nombre des autobus. J'aimerais le savoir, en gardant à l'esprit qu'on est 7 000 000. On est 6 700 000 actuellement? On sera à peu près 7 000 000 en l'an 2000. Le ministre veut trouver des solutions pour les 10 à 20 prochaines années. Pour les 20, il est téméraire, à mon avis. Mais disons pour les 10 années qui s'en viennent. Qu'est-ce qui devrait être privilégié dans une telle perspective? Vous êtes des professionnels, vous travaillez dans ce domaine. Vous avez écrit au début: "...regroupe des professionnels et des organismes impliqués dans le transport des marchandises et des personnes, dans le transport routier et le transport en commun". À votre avis, qu'est-ce qui devrait être privilégié dans le paragraphe 3? Quelle est l'orientation que devrait prendre le gouvernement dans l'aménagement du territoire, en tenant compte de ce qui est prévisible au point de vue démographique d'ici à l'an 2000: le vieillissement de la population, etc.? C'est très important parce qu'il y en a qui sont venus aussi qui ont dit, par exemple, hier: Vous savez, ce serait intéressant de faire comme à Toronto, pousser un train 15 milles dans le champ et dire: On va vous remplir ce champ, ce ne sera pas long. Si on est 7 000 000, il va falloir enlever des fondations et faire des champs ailleurs. Si on reste le même nombre de personnes à se déplacer, qu'anticipez-vous à ce point de vue, quel devrait être le choix du gouvernement?

M. Laganière: D'accord. C'est une bonne question à laquelle tous les politiciens auront à répondre. Mais je pense qu'on peut quand même en faire une analyse un peu technico-scientifique pour dire qu'actuellement, et cela, les schémas d'aménagement et les plans d'urbanisme vont le faire pareil, on change d'époque. On était à l'époque industrielle, maintenant, on appelle cela l'époque du modernisme. Il y a des gens de l'aménagement maintenant et des "designers" qui appellent cela le postmodernisme. On va entrer dans cette nouvelle ère avec des valeurs qui sont nouvelles et avec des objectifs qui sont différents pour les gens. Les gens, dans 5 ans et dans 10 ans, ne vivront certainement pas comme ceux qui ont vécu il y a 10 ou 15 ans. Cela fera 25 ans. Ils n'auront pas les mêmes préoccupations ni les mêmes besoins. Non pas en termes de besoins vitaux, mais en termes de besoins que la société va leur offrir. Parce que maintenant, on offre des besoins, comme on parle de besoin du transport alors qu'on offre un besoin de transport urbain pour certaines personnes.

Je pense que ces choix, ces directives seront des choix politiques nécessairement;

c'est le cas des schémas d'aménagement des MRC, c'est le cas des plans d'urbanisme de toutes les municipalités, si petites soient-elles, au Québec et sera le cas pour la région de Montréal. Si cela ne vient pas d'un consensus qui dirigera ce développement du territoire vers une plus grande concentration du centre-ville, vers la rive sud ou ailleurs, cela se fera par le biais de l'offre et la demande. La demande sera ce que les gens veulent. Si ces gens veulent de la banlieue, veulent un terrain, des olseaux et des arbres, il n'y en aura pas beaucoup au centre-ville de Montréal. Mais si, par exemple, comme on voit démographiquement ce qui se passe, les personnes plus âgées reviennent vers le centre-ville, alors que les personnes plus jeunes veulent avoir une maison - c'est une espèce d'objectif pour tout bon travailleur de la région de Montréal que d'avoir une maison de banlieue - à ce moment-là, il va falloir regarder quels sont les impacts sur le transport, parce qu'on ne transporte pas les gens pour faire du transport, on a peut-être déjà fait cela, mais on transporte pour répondre à des besoins des citoyens, à des besoins de communication, des besoins d'échanges entre les personnes ou à des besoins pour relier des distances.

Alors, cette réponse va venir. Si elle ne vient pas d'une orientation politique, elle va venir d'une orientation sociale. Cela va peut-être se rejoindre à un moment donné parce que les gens vont mettre en place les politiciens qui vont répondre à leurs attentes. Mais, aujourd'hui, je ne pense pas que les quatre personnes qui sont ici vont vous dire: Mettons des autobus dans le centre-ville de Montréal seulement pour densifier le territoire.

M. Rousseau: J'aurais peut-être un commentaire à ajouter. Les tendances lourdes qu'on retrouve dans le document du ministère, on les a retrouvées aussi au colloque dans la présentation des quatre ou cinq grandes villes. Ce qui se passe partout dans le monde, c'est que les centres d'emploi continuent à se développer rapidement dans les centres-villes; la population qui vit dans les alentours des centres-villes tend à diminuer et à vieillir; les populations actives tendent à s'éloigner des centres-villes. C'est ce que l'on vit dans la région de Montréal, de toute façon. Cette tendance, on l'observe partout dans le monde. On peut décider d'être superman et essayer de la combattre ou dire: Bien, il faut vivre avec cela. Je pense qu'il faut vivre avec cela. On aura beau essayer de densifier le centre-ville de Montréal, de rendre difficile l'accès au centre-ville de Montréal en ne construisant pas de ponts ni d'infrastructures routières, qu'est-ce que cela va faire? Cela va faire monter le prix des maisons sur l'île de Montréal, cela va encourager les jeunes à

aller plus loin- Je veux dire qu'on a une mécanique qui fait que les jeunes qui vont s'établir vont le faire loin parce que ce sont les seules maisons qu'ils sont capables de se payer. Cela a comme tendance que, peut-être, il faut développer... Montréal, c'est particulier parce qu'on est sur une île, de telle sorte que le bout de l'île est beaucoup plus loin du centre-ville que certaines des municipalités qui n'y sont pas rattachées, dont la rive sud, entre autres. La rive sud est à côté du centre-ville, mais elle est complètement indépendante.

Dans ce contexte, il faut peut-être envisager la création de centres d'emploi dans les banlieues. Et une façon d'encourager la création de centres d'emploi, c'est par des infrastructures de transport. Ce sont des voies que je ne suggère pas nécessairement, mais ce sont des voies qu'il faut certainement envisager. Toronto a décidé de développer d'autres centres d'emploi que son centre-ville parce qu'il était trop congestionné en termes de centres d'emploi. Cette ville a bâti une infrastructure de transport dans l'objectif de développer d'autres endroits où il y aurait des activités économiques. Il faut regarder un peu ce qui se passe autour du métro de Longueuil. Il y a des champignons de résidences et de centres d'emplois qui ont poussé. Toronto a noté que, dans les cinq ou dix dernières années, 90 % de ses édifices à bureaux nouvellement construits et 50 % des édifices à appartements importants avaient été construits à l'intérieur d'une distance de cinq minutes de marche d'une station de métro. Donc, l'infrastructure de transport est un élément important pour orienter le développement d'un territoire.

M. Garon: Il faut observer quand même qu'au Québec le vieillissement de la population va se faire plus rapidement qu'en Ontario et que le plus haut taux de natalité du Québec a été, en 1959, je pense, de 149 000 naissances. Je ne sais pas si c'est parce que les libéraux ont pris le pouvoir en 1960, mais rapidement après cela le taux de naissance a baissé pour atteindre un seuil d'à peu près 90 000 et puis il s'est tenu là. De telle sorte que les gens qui sont venus au monde à la fin des années cinquante et au début des années soixante, dans le temps des forts taux de natalité, approchent de la trentaine. J'aimerais voir combien de temps cela va durer, l'établissement de jeunes qui se construisent des maisons neuves. Là, le pourcentage de gens de plus de 65 ans va doubler au lieu... Il va passer autour de 20 % à 25 %. Habituellement, les personnes âgées ne s'éparpillent pas, elles se densifient.

M. Rousseau: Elles consomment moins de transport.
(16 heures)

M. Garon: Elles consomment moins de transport. Je pense que l'une des grandes questions est: Où ces personnes âgées, dans la région de Montréal, vont aller habiter? Je ne le sais pas. Remarquez que, la semaine dernière, lorsqu'on parlait des condos, les gens disaient que, dans le centre-ville, le prix du terrain était très cher, alors que j'observe qu'à Québec c'est le contraire qui se passe. On voit qu'actuellement il y a beaucoup de logements de personnes âgées en plein milieu de la ville. Je ne suis pas convaincu que les modèles des sociologues urbains se sont produits, mais actuellement le vieillissement de la population n'est pas le même d'une ville à l'autre. Qu'est-ce qui va se produire ici? Quelle va être la densité aussi? Parce que des personnes plus âgées ne cherchent pas à faire la pelouse. Cela amène une densification du logement. C'est pour cela, qu'on soit d'accord ou non, qu'il faudrait que le gouvernement indique ses choix. Je pense que c'est dans ce sens-là que les décisions qui seront prises vont amener des choix, vont avoir des conséquences en termes de localisation de la population, en termes de déplacement de la population et il y a aussi des coûts sociaux. Je ne sais pas si... Le ministre n'a pas parlé beaucoup là-dessus. Est-ce qu'il n'en pense pas moins? On n'a aucun indice à cet effet parce qu'il est très discret sur ce plan.

Une autre question: quel mécanisme... Tout le monde parle de la concertation, c'est beau à entendre parce qu'on s'est tellement fait critiquer durant les dernières années sur la concertation, on voulait tout concerter, là on se rend compte que c'est une idée qui a l'air de s'être implantée. Quel serait, selon vous, le mécanisme de concertation permettant de répondre aux besoins de coordination des services de transport à Montréal? Les municipalités ont parlé de maintenir leur autonomie, que ce soit des genres de comités consultatifs en groupant plusieurs, mais en gardant leur autonomie décisionnelle. Comment voyez-vous ce mécanisme de concertation?

M. Rousseau: Je vais essayer d'y répondre. Cela ne doit pas être facile, parce qu'on ne l'a pas trouvé.

M. Garon: Pardon?

M. Rousseau: Cela ne doit pas être facile à trouver parce qu'on ne l'a pas encore trouvé depuis plusieurs années, même si je pense que, depuis quelques jours, beaucoup de gens se disent d'accord avec cet énoncé d'un mécanisme de concertation. Plusieurs ont appelé cela un organisme de concertation, on a plutôt préféré le mot "mécanisme" parce que, d'après nous, cela a plus de mobilité. Cela peut prendre plusieurs formes. Cependant, je pense que, nécessaire-

ment, il faut que ce soit composé d'hommes politiques parce que les décisions sont politiques. Je comprends un peu votre appréhension; lorsqu'on met ensemble le nombre d'hommes politiques, de dirigeants de la grande région de Montréal, cela doit faire autant que l'Assemblée nationale. Cela doit être plus difficile pour la concertation, sauf qu'il y a actuellement assez de gens qui se disent pour cette vertu. Avec un certain encadrement que j'ai appelé "original", cela pourrait être efficace. On a dit cela ces dernières années, par exemple, dans les municipalités où les MRC se sont formées. Cela a chahuté dans plusieurs MRC, il faut le dire, mais dans la majorité des cas il y a eu des tables de concertation qui ont très bien marché. D'après nous, les gens de la région de Montréal devraient être capables de faire la même chose puisqu'ils le font déjà à d'autres niveaux, ils sont certainement capables de se faire des tables régionales, des tables restreintes et des tables regroupées s'il le faut. Mais on n'a pas de réponse magique quant à la procédure comme telle ou au mécanisme précisément ou à l'institution qu'il faut mettre en place.

M. Garon: Pourriez-vous parler davantage de la notion d'entente formelle entre les partenaires dans le financement du transport en commun et expliciter au sujet du cas de Hambourg en Allemagne? On a beaucoup entendu parler de la région parisienne, là on entend parler de Lyon, on a entendu parler de Moscou ce matin, on entend parler de Toronto. On voit que dans le domaine du transport les gens s'en servent. Ils voyagent beaucoup.

Maintenant, je ne connais pas le cas de Hambourg. Alors, je voudrais savoir quelle est votre expérience de Hambourg. Je sais que Hambourg est célèbre pour ses vitrines, mais je n'y suis jamais allé. Alors, je ne pourrais pas vous en parler non plus. J'aimerais savoir, dans le cas du transport, en quoi le cas de Hambourg est particulier.

M. Rousseau: Le cas de Hambourg est assez original, parce que ce sont les transporteurs eux-mêmes qui ont mis sur pied un organisme de planification régionale. Cela a été une association volontaire des transporteurs composée des transporteurs privés et des transporteurs publics. Disons que ça a peut-être été volontaire. Peut-être qu'il y a eu une incitation gouvernementale, à un moment donné, disant: Si vous voulez un métro, parlez-vous entre vous et, quand vous serez prêts, vous viendrez nous voir. Cela a peut-être marché comme ça. Mais, actuellement, ça fonctionne de façon volontaire et c'est l'organisme de planification central qui achète des services de transport des différents transporteurs. Donc, il dit: Je veux un service. Il définit la

ligne et il demande à une des compagnies qui est sur ce territoire: Je veux que vous offriez un service aux dix minutes ou aux vingt minutes sur cette ligne-là. Cet organisme perçoit tous les revenus de toute la région, il distribue et il achète des services aux différents transporteurs pour avoir une organisation efficace. C'est la façon dont ça fonctionne à Hambourg.

M. Garon: Mais quel est cet organisme? Comment est composé cet organisme central?

M. Rousseau: C'est un organisme qui a été formé par les transporteurs eux-mêmes, qui est une association, une corporation, mais selon les lois allemandes. Donc, c'est une solution assez originale. Je ne pense pas qu'elle puisse nécessairement s'appliquer ici, mais c'est une solution qu'on a trouvée très originale dans le contexte, parce qu'habituellement ce genre de concertation est toujours très forcé.

M. Garon: Je vous remercie.

Le Président (M. Rochefort): Je vous remercie. Le mot de la fin, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, j'ai remarqué que c'est le député de Jonquière qui a soufflé à son collègue de Lévis "les vitrines de Hambourg"! On s'en permet à tout âge!

M. Dufour: Je n'ai jamais mis les pieds là.

M. Côté (Charlesbourg): D'après ce que j'ai compris par l'explication qu'il nous a fournie par la suite, on peut au moins dire que Hambourg a une vitrine sur le transport et que cela a son intérêt sur plusieurs facettes!

En termes de conclusion, puisqu'on a abordé quand même des thèmes de fond extrêmement importants... On a beaucoup parlé d'aménagement; sans avoir cette vision d'aménagement, alors, il est difficile de planifier le transport. Il y a un petit élément qu'on n'a pas dit, mais qu'il est peut-être bon de répéter pour la bonne compréhension de tout le monde, c'est que les schémas d'aménagement relèvent des autorités locales. Bien sûr, ils sont soumis pour approbation à la partie gouvernementale avec tout un mécanisme qui a été mis en place à l'époque. Dans le cas de la Communauté urbaine de Montréal, le schéma d'aménagement n'est pas encore adopté. C'est donc une pièce qui manque au casse-tête. Nous en sommes à l'étape des avis le 27 et cela devrait procéder très prochainement. Donc, je pense qu'on a quand même un "timing", si vous me passez l'expression, qui est de

nature à favoriser les décisions prochaines.

J'écoutais le député de Lévis dire tantôt: de la concertation nous autres, on nous a reproché de trop en faire et, finalement, aujourd'hui, on en redemande. Mais il faut que la concertation - c'est bien clair, à la fois dans votre temps comme dans le nôtre - mène à des décisions. C'est davantage là qu'il faut tirer les conclusions.

En plus, notre volonté a été très clairement exprimée: il faut mettre autour d'une table tout ce grand monde qui s'occupe de transport, pour qu'il y ait une cohésion, un allumage, une interface pour une plus grande vision, parce que ce que tout le monde vise, c'est la même chose. Des solutions miracles, il n'y en a pas. Mais ça va prendre de la bonne volonté, de l'audace, de l'esprit d'initiative et des contrats de productivité pour y arriver selon les moyens qu'on peut se payer maintenant. Merci bien.

Le Président (M. Rochefort): Merci, M. le ministre. M. le député de Lévis, le mot de la fin.

M. Garon: M. le Président, je constate que le ministre a dit qu'il prendrait des décisions de bonne heure cet automne, mais que le plan d'aménagement de Montréal n'est pas encore adopté.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a une distinction. Depuis le début, j'ai toujours eu le même discours: des décisions cet automne quant au budget d'exploitation, des décisions en 1988 quant aux infrastructures. C'est le même discours que je tiens depuis le début.

M. Garon: En attendant le plan d'aménagement de Montréal. Alors, je suis content que votre mémoire ait suscité cette précision du ministre, puisque maintenant on sent qu'il veut s'ajuster par rapport au plan d'aménagement parce que votre mémoire précise cela. Cela n'a pas été précisé beaucoup, mais tout le monde a demandé une planification régionale au point de vue des transports. C'est évident qu'à ce moment-là, si la Communauté urbaine a son plan, d'autres ont leur plan aussi et ne font pas partie de la Communauté urbaine mais font partie de la grande région de Montréal. Cela veut dire que des choix doivent être faits au fond pour que tout cela soit cohérent et non que chacun tire sur la couverture pour l'étirer le plus possible de son côté.

Votre association est formée de conseillers qui ont un grand rôle à jouer au point de vue de conseiller les organismes municipaux. Si tous les professionnels qui travaillent dans le domaine des transports sont respectueux des aménagements qui sont souhaités par les populations, après qu'une coordination aura été faite, il devrait normalement ne pas y avoir trop de

problème, à la condition que les gens qui conseillent les municipalités pensent la même chose une fois qu'ils redeviennent individus et qu'ils ne recommencent pas à dire: Il faudrait que l'on développe au détriment des autres. Alors, c'est un peu ce qui est fondamental. Vous l'avez abordé dans votre mémoire. Je vous remercie d'être venus et de l'avoir souligné.

M. Laganière: Je vous remercie, M. le Président. Je remercie la commission de nous avoir reçus aujourd'hui. Nous demeurons disponibles à tous les intervenants du transport, parce que l'on regroupe la plupart des professionnels et des techniciens qui travaillent dans le domaine du transport au Québec, pour continuer à travailler avec eux.

Le Président (M. Rochefort): Je vous remercie de votre contribution à nos travaux. J'invite maintenant le Comité des usagers du train Montréal—Saint-Hilaire à prendre place à la table de nos invités.

Comité des usagers du train Montréal—Saint-Hilaire

Bienvenue! Je vous demande de vous présenter et de faire la présentation de votre mémoire, s'il vous plaît!

M. David (Roland): M. le Président, membres de la commission, mon nom est Roland David et je représente les usagers du train Montréal—Saint-Hilaire. J'ai demandé à M. Guy Chartrand de m'accompagner ici à titre de conseiller technique, en l'absence de M. Schwerdel. M. Hans Schwerdel a dû s'absenter hier en raison d'un voyage d'affaires à l'extérieur du pays.

J'habite Saint-Hilaire depuis onze ans. J'ai choisi d'utiliser le train pour me rendre à mon travail à Montréal et c'est intéressant de noter que le train est un moyen de transport fiable, en comparaison avec d'autres moyens de transport, dans le sens que, depuis quatorze ans, il y a eu une seule grève.

Le Comité des usagers du train Montréal-Saint-Hilaire a été formé en octobre 1983 lors d'une assemblée des usagers convoquée par Transport 2000 à la suite de l'abandon du train Montréal-Sherbrooke qui desservait en partie les gares de banlieue de la rive sud. Ce train effectuait des arrêts aux gares de Saint-Lambert, Saint-Bruno, Beloeil et Otterburn Park. Depuis lors, le comité a travaillé à promouvoir le maintien du seul train de banlieue encore en service sur la rive sud. En 1983, plus de 600 usagers voyageaient par le train de banlieue qui était composé alors de sept voitures. Aujourd'hui, à la suite des hausses importantes de tarifs en septembre 1985 et février 1987, accompagnées d'une

diminution des gares, il reste à peine 275 voyageurs transportés dans seulement trois voitures. C'est la situation actuelle. (16 h 15)

Le train de banlieue, Montréal-Saint-Hilaire représente le cas le plus flagrant de manque de coordination et de coopération entre les différents paliers gouvernementaux, les sociétés de transport en commun, le Canadien National et, finalement, les décideurs politiques. Comme vous le remarquerez dans la correspondance ci-jointe, personne n'a semblé vouloir prendre le leadership du dossier. On se renvoie la balle. Contrairement à ce qui est indiqué en page 4 du document de consultation, il n'y a pas eu, et je crois qu'il n'y en a pas présentement, de négociations avec le CN concernant la ligne Montréal-Saint-Hilaire. Pourtant, l'entente provinciale-fédérale d'avril 1981 sur la modernisation des trains de banlieue prévoyait la somme de 17 500 000 \$ pour la modernisation de la ligne Montréal-Saint-Hilaire. Six ans plus tard, on apprend que ces fonds seront réaffectés dans la construction d'autoroutes. Pour nous, c'est fort décevant.

De son côté, le Canadien National a augmenté les tarifs au point où la carte mensuelle coûte maintenant 94 \$ et le billet simple un minimum de 4 \$, quelle que soit la distance parcourue, tout cela dans le but de limiter le déficit absorbé par le CN à 1 500 000 \$ annuellement. En réalité, rien n'est fait pour encourager, bien au contraire, l'utilisation du service. Le Canadien National a l'intention de l'abandonner à très court terme; c'est ce qu'on nous dit. Il est devenu évident que le service sera abandonné d'ici à la fin de 1987, à moins que des négociations sérieuses ne soient entamées immédiatement pour le maintenir.

Depuis 1983, notre comité tente de susciter l'intérêt des divers niveaux de gouvernement face aux problèmes de transport dans le corridor Montréal-Saint-Hilaire. Nous avons tenu des réunions d'information et nous avons rencontré les responsables politiques. Une pétition de 2000 signatures a été acheminée aux autorités et des feuillets ont été distribués à bord du train.

De son côté, le gouvernement du Québec adoptait en décembre 1983 la loi 46, Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal, qui fut à l'origine du Conseil intermunicipal de transport de la Vallée du Richelieu formé des municipalités comprises à l'intérieur du corridor emprunté par le train. Cependant, les municipalités de Saint-Lambert et de Saint-Hubert, elles aussi desservies par le train, n'étaient pas incluses dans le CIT de la Vallée du Richelieu, faisant, elles, partie du territoire juridique de la STRSM. On se retrouve donc sans porte-parole unique et

sans volonté commune au niveau municipal.

Entre-temps, de nombreuses études, notamment celle du COTREM et de la firme Transurb, semblaient favoriser la ligne ferroviaire comme étant une partie de réponse aux problèmes de transport entre la rive sud et Montréal. Les résultats de ces études nous apprenaient qu'il était possible de transporter jusqu'à 6000 usagers par jour dans chaque direction avec une fréquence de six trains aux heures de pointe, à condition que les tarifs et les services d'autobus soient intégrés et que des stationnements incitatifs soient aménagés. Malgré toutes ces études préconisant la modernisation et l'intégration de ce service, aucune négociation n'a été entreprise avec le Canadien National.

Pendant ce temps, le problème de la congestion automobile sur les ponts de la rive sud a pris de l'ampleur au point où certains ont lancé l'idée assez irréaliste de construire un pont additionnel vers Montréal. De plus, l'accès aux autobus de la STRSM a été interdit sur le pont Victoria, ce qui ne va pas sans causer des contraintes aux usagers de la STRSM en provenance de Saint-Lambert et de Greenfield Park.

En somme, après tant d'années de tergiversations, nous demandons au gouvernement du Québec d'entreprendre immédiatement des négociations avec le Canadien National afin de sauver et d'améliorer notre service. Nous ne pouvons plus nous permettre d'attendre que tous les intervenants se mettent d'accord, étant donné qu'il n'y a pas de voix commune au niveau municipal sur la rive sud. Nous insistons sur le fait que tous, y compris les municipalités, devraient comprendre qu'investir dans une infrastructure de transport de masse, comme celle du train de banlieue de la rive sud, serait un atout pour tout le monde. Le train de banlieue deviendrait une alternative alléchante aux éternels embouteillages de la circulation automobile sur les ponts enjambant le Saint-Laurent.

En conclusion, j'aimerais souligner deux points: Nous considérons, nous, les usagers de Saint-Hilaire-Montréal, que le moyen de transport intermunicipal le plus efficace, c'est le train. Cela est reconnu dans la plupart des grandes villes, sauf qu'ici, à Saint-Hilaire, on pense à l'abolir.

Deuxième point, peut-être le point le plus grave dans le dossier, c'est celui de l'ordre organisationnel. Le comité du train de Saint-Hilaire pensait, lorsque les CIT ont été mis sur pied, qu'on avait la réponse à nos problèmes, qu'on pouvait s'adresser à ces gens-là et faire avancer le dossier. On s'est aperçu assez vite que le CIT n'était pas l'outil efficace et n'avait pas les moyens de faire avancer ce dossier. Nous considérons que seul le gouvernement du Québec peut et doit le faire. Merci.

Le Président (M. Rochefort): Merci, monsieur. M. le député de Saint-Louis.

M. Chagnon: Je tiens à vous remercier, M. David, d'avoir comparu devant la commission parlementaire sur l'étude des infrastructures en matière de transport, peut-être pourrions-nous passer immédiatement à la période de questions. Vous avez 275 voyageurs qui empruntent la ligne entre Saint-Hilaire et Montréal. Y en a-t-il plusieurs qui sont détenteurs de passes, par exemple, du CN, c'est-à-dire qui ne sont pas des passagers aussi payants que les passagers ordinaires, comme vous ou d'autres?

M. David: Il y en a, mais je ne sais pas combien.

M. Chagnon: J'ai entendu dire que le nombre dépassait la centaine. Est-ce que cela se peut?

M. David: Il faudrait probablement s'adresser au CN.

M. Chagnon: Bien, ce sont les gens du CN qui me disaient cela.

M. David: Ah bon!

M. Chagnon: Entre autres, le CN m'a dit cela. Le nombre d'utilisateurs payant pleine part n'était plus véritablement de 275, mais pouvait descendre à 150. Enfin... Y a-t-il des services d'autobus entre Saint-Hilaire et le métro de Longueuil, par exemple?

M. David: Oui, il y a un service. Il existe un service d'autobus entre Saint-Hilaire et le métro de Longueuil et entre Saint-Hilaire et le centre-ville aux heures de pointe.

M. Chagnon: Voilà! Est-il plus utilisé que le service ferroviaire?

M. David: Je dirais que oui, en considérant qu'il n'y a que 275 personnes, mais ce que je constate aussi... Je ne sais pas combien coûte la passe mensuelle pour l'autobus, mais, pour le train, c'est 94 \$. Je crois que, dans le West Island, c'est environ 30 \$, un service intégré: train, autobus, métro.

M. Chagnon: Peut-on présumer que c'est moins dispendieux en autobus, que le service d'autobus entre Saint-Hilaire et le centre-ville est moins dispendieux?

M. David: On ne peut pas comparer un service existant qui est boiteux, qui est dépassé, qui ne répond pas aux besoins de la population. C'est sûr que, per capita, c'est très dispendieux présentement. Ce qu'il

faudrait, ce serait mettre sur pied un service tel que proposé par le COTREM ou d'autres experts.

M. Chagnon: Les villes participent-elles au financement des autobus entre Saint-Hilaire et le centre-ville de Montréal?

M. David: Je n'ai pas d'information sur le financement de ces services comme usager. Je présume que les municipalités participent au financement de quelque façon, mais dans quelle proportion, je ne le sais pas. Encore là, j'ai une opinion personnelle sur le financement. Je crois que, lorsqu'il s'agit de transport intermunicipal, la grosse partie du financement devrait venir du gouvernement provincial.

M. Chagnon: Ah oui?

M. David: Oui. Il s'agit là, remarquez bien, d'intermunicipal; ce n'est pas à l'intérieur du territoire de la municipalité, mais d'une municipalité à l'autre.

M. Chagnon: Est-ce que votre association a obtenu, de la part des municipalités, l'assurance qu'elles seraient prêtes à financer une partie du déficit d'exploitation d'un système ferroviaire si elles participent déjà - vous ne le savez pas, vous nous l'avez dit - au financement d'un déficit d'exploitation possible dans le service d'autobus?

M. David: M. Chartrand, il y a eu des résolutions, je crois, du conseil de...

M. Chagnon: ...de Beloeil. Après Beloeil, on parle de Saint-Bruno, de MacMasterville, d'Otterburn Park, de Saint-Hilaire et de Saint-Lambert, même s'il n'est pas membre de la CIT. Il y a quand même cent personnes de Saint-Lambert qui traversent le pont par le train. Il ne restera plus de monde après.

M. Chartrand (Guy): M. le Président, en complément de réponse, j'aimerais soulever un point là-dessus. En effet, j'ai reçu le rapport annuel de l'an dernier du CIT de la Vallée du Richelieu et, en gros, les coûts d'opération sont d'environ 1 700 000 \$, les usagers payant à peu près 70 %, 75 % des coûts, le gouvernement et les municipalités le reste. Je pense que c'est 15 % pour le gouvernement et 10 % pour les municipalités, quelque chose du genre.

Donc, les usagers paient la plus grande partie des coûts, les trois quarts, et le reste est divisé entre les municipalités et le gouvernement. Effectivement, oui, le gouvernement paie le CIT, les municipalités paient le CIT aussi, mais la grande majorité des coûts est défrayée par les usagers.

Deuxièmement, vous avez, attachée à ce mémoire, en effet, une résolution de la ville de Beloeil. Cependant, c'est un exemple et j'ai avec moi les résolutions des autres municipalités qui, à la demande du gouvernement du Québec, à l'époque... Remarquez bien que ce fameux dossier a changé de côté comme les vents un peu. Et ce qui arrive, c'est qu'en 1984 le gouvernement du Québec a demandé aux municipalités si elles étaient intéressées à payer une partie des coûts d'exploitation et il a même demandé aux municipalités d'adopter des résolutions à cet effet. Vous en avez une qui est attachée au mémoire et c'est un exemple parce que ce sont toutes les municipalités de la Vallée du Richelieu, du moins. Je ne parlerai pas de Saint-Lambert ni de Saint-Hubert, mais de Saint-Bruno, en allant jusqu'à Saint-Hilaire. Elles ont adopté ce genre de résolutions-là. Maintenant, après cela, il n'est rien arrivé; c'est ça qui est le problème.

M. Chagnon: Est-ce que vous avez dit que les municipalités participaient déjà au déficit d'exploitation?

M. Chartrand: De l'autobus, pas du train.

M. Chagnon: Pas du train?

M. Chartrand: Non, non, on parle de l'autobus là.

M. Chagnon: D'accord, pas du train, parce que le train est financé à 71 % par les usagers et à 29 % par le ministère des Transports du Québec.

M. Chartrand: C'est-à-dire que pour le train, M. le Président, les chiffres qu'on a obtenus... Vous savez que ce tram-là est subventionné par le gouvernement à 40 % des revenus tandis qu'un service d'autobus est subventionné à 75 % des déficits. Alors, c'est différent.

Il y a deux choses qu'il faut bien comprendre - c'est pour cela que le train est désavantagé en partant - c'est que l'autobus est subventionné à 75 % des déficits et le train, lui, n'est subventionné qu'à 40 % des revenus. Or, le truc, c'est qu'il y a de moins en moins d'usagers et de moins en moins de revenus. Et là, d'après les derniers chiffres que nous avons eus, grosso modo, les revenus sont d'à peu près 300 000 \$ par année parce que le nombre d'usagers diminue tout le temps. Le gouvernement subventionne 40 % de cela, de 150 000 \$ à 200 000 \$ par année, et le CN nous affirme perdre à peu près 1 300 000 \$. Le CN nous a dit que ce n'était plus son mandat de subventionner les trains de banlieue et que c'est le seul tram de banlieue au Canada pour lequel il perd encore de l'argent. Le train Go Transit à

Toronto et le train de Deux-Montagnes, le CN, sont compensés pour les pertes. C'est à la suite du contrat et de l'intégration avec la STCUM en 1982.

M. Chagnon: Je vous remercie, M. le Président. Je comprends qu'il y a une affirmation qui est faite par les membres de l'association selon laquelle les municipalités desservies par le système ferroviaire seraient prêtes à participer au déficit d'exploitation. C'est ce que je dois comprendre.

M. Chartrand: Par écrit, monsieur, ici, on a une résolution. Il y en a d'autres. Mais est-ce qu'elles ont changé d'idée depuis 1984, je ne puis vous le dire.

M. Chagnon: Merci.

Le Président (M. Rochefort): M. le député de Lévis.

M. Garon: On a dit qu'il y avait un train entre Saint-Hilaire et Montréal et qu'il y avait un circuit d'autobus, et qu'ils passaient l'un à côté de l'autre, le tram et l'autobus. Qui donne le contrat d'autobus? Les autobus appartiennent à qui et qui donne le contrat?

M. David: J'ignore comment les contrats sont accordés aux autobus.

Une voix: ...la STRSM.

M. Garon: Il y a des gens qui sont venus, des maires des municipalités... Pardon?

M. David: M. Chartrand.
(16 h 30)

M. Chartrand: Peut-être que je pourrais répondre là-dessus, monsieur. C'est qu'à la suite de la loi 46, l'adoption de la loi 46 à la fin de 1983, le CIT de la Vallée du Richelieu a été formé et ces maires-là, les maires de Beloeil, entre autres, et de Saint-Hilaire, enfin, toutes les villes qui font partie du CIT et qui sont contenues entre Saint-Bruno et Saint-Hyacinthe ont décidé de passer un contrat avec la STRSM. C'est la STRSM qui opère un service d'autobus parallèle au train. Cela ne connecte pas avec le train, cela passe à côté. C'est drôle le matin, il y en a un qui va et l'autre est à côté, ils vont l'un à côté de l'autre. Mais le train était là bien avant la STRSM, parce qu'avant la STRSM c'était autre chose.

Alors, effectivement, il y a deux services l'un à côté de l'autre. Le CIT de la Vallée du Richelieu n'a pas fait du tout de négociation avec le CN. Lui, pendant ce temps, a créé un service d'autobus, c'est-à-dire qu'il a pris en charge un service d'autobus qu'il subventionne en partie et qui

concurrence le train. C'est pour cela d'ailleurs qu'il y a un peu moins de monde dans le train depuis quelques années, à cause de la hausse des tarifs, entre autres, et de la diminution des gares; on a enlevé des gares dernièrement.

M. Garon: Vous ne pensez pas que c'est cela qui devrait être réglé, au fond? Qu'on prenne l'un ou l'autre, mais pas les deux, l'un à côté de l'autre, cela ne donne rien, s'ils font exactement le même trajet. S'il y a une correspondance avec l'autobus, le train peut alors remplacer l'autobus. Mais les deux côte à côte, cela coûte cher pour rien, s'ils font exactement le même trajet tous les deux.

M. Chartrand: Sur cela, monsieur, vous me permettrez de répondre. D'après les études qui ont été faites dans le passé - il y a énormément d'études faites sur ce train et il va peut-être y en avoir d'autres, on ne le sait pas - et qu'on a vues prouvaient que, s'il y avait un service intégré, c'est-à-dire qu'au lieu d'amener, par exemple, 20 autobus le matin vers le centre-ville ou vers Longueuil, si on prenait ces gens dans les villes, par exemple, à Saint-Bruno ou à Saint-Hilaire, et qu'on les amenait à une gare, cela coûterait moins cher. Il y a eu des études qui ont dit que cela coûterait plus cher, cela dépendait qui commandait les études. Les gens se servaient un peu des études pour se faire une opinion. Mais il y a eu des études qui disaient que les autobus ne viendraient plus à Montréal, mais qu'il y aurait peut-être quelques autobus qui iraient à Longueuil pour satisfaire les gens qui se rendent à Longueuil même. On parlait d'un service intégré. C'est cela un service intégré: les autobus se rendent aux gares et c'est le train qui amène le monde en ville aux heures de pointe. Hors pointe, c'est une autre affaire.

M. Garon: Est-ce que vous rencontrez les gens de la corporation intermunicipale de transport?

M. David: On est allé à quelques réunions. Ce n'est pas moi qui y suis allé, c'est un autre membre du comité qui y est allé.

M. Garon: Et puis?

M. David: On s'est aperçu que la décision n'était pas là. Cela est allé jusqu'aux résolutions des municipalités, mais, après cela, il n'y a rien eu.

M. Garon: Je vous remercie.

Le Président (M. Rochefort): Merci, M. le député de Lévis. M. le député de

Jonquière.

M. Dufour: Ce matin, les gens de la Montérégie sont venus nous dire qu'ils avaient besoin de concertation, qu'il fallait qu'ils mettent cela sur pied et qu'ils étaient d'accord pour payer leur quote-part, si cela était amélioré, effectivement. Ils ont dit aussi qu'ils étaient favorables plutôt au train qu'à l'autobus. Je pense que de ce côté il y a un certain nombre d'acquis. Vous dites que, étant donné qu'il n'y a pas de voix commune au niveau municipal sur la rive sud, vous insistez sur le fait que tous, y compris les municipalités, devraient comprendre qu'investir dans une infrastructure de transport de masse comme celle du train de banlieue de la rive sud... Bon. Vous invitez pratiquement les municipalités à investir dans cette infrastructure. Il semble que, parmi tous les intervenants qui sont venus ici depuis trois jours, il n'y en ait pas qui aient dit que le gouvernement du Québec ou le fédéral - c'est pareil, parce que ce sont de bons négociateurs, ils se tiennent ensemble comme cela - que les gouvernements supérieurs devraient payer l'infrastructure. Est-ce que vous, vous prétendez que les municipalités devraient aussi investir dans l'infrastructure lourde?

M. David: Je ne m'avancerai pas sur le terrain de l'organisation ou du financement, mais sur ce que, nous, comme usagers, aimerions voir et sur ce dont nous avons besoin. On a besoin, en fin de compte, d'un train qui fonctionne, qui fonctionne aux heures de pointe et qui donne un bon service. De cette façon, à des taux compétitifs, on va attirer des usagers. C'est sûr que la situation actuelle, soit d'avoir les deux en parallèle, est illogique; cela n'a pas de sens et l'organisation n'a pas de sens non plus.

M. Dufour: Vous avez dit aussi, verbalement, que CP Rail ou que le CN...

Une voix: Le CN.

M. Dufour: ...ne paie pas le transport des passagers. Via Rail, ce n'est pas le CN, c'est bien sûr, mais il paie à quelque part. Ils ont tous les deux des subventions des gouvernements supérieurs. Êtes-vous convaincu qu'ils vous ont dit la vérité quand ils vous ont dit que c'est le seul endroit où on subventionne le transport?

M. Chartrand: C'est-à-dire, M. le Président, que, quand je parle des trains de passagers, des trains de banlieue, il ne faut pas oublier qu'en 1977 le CN s'est débarrassé du problème des trains de passagers; c'est maintenant Via Rail qui s'en occupe, une autre société d'État. Donc, on parle des

trains Montréal-Québec, enfin, quand ils marchent, mais sur les grandes distances.

Une voix: ...quand ils roulent.

M. Chartrand: Oui, quand ils roulent. On parle des grandes distances, mais, quand on parle des trains de banlieue, il n'y en a pas beaucoup au Canada, il y en a à Toronto et à Montréal. Or, à Toronto, ce n'est pas le CN qui absorbe les déficits, c'est le gouvernement de l'Ontario. On en a parlé beaucoup de Toronto, je pense, depuis trois jours. À Montréal, la ligne de Deux-Montagnes, c'est la ligne du CN, et la ligne de Rigaud, c'est la ligne du CP. Depuis 1982, depuis que les services ont été intégrés à la STCUM, ce n'est plus le CN ou le CP qui absorbe les déficits, si, au bout du compte, quand les usagers ont payé leurs billets, il y a un déficit. C'est en grande partie le gouvernement du Québec et les villes de la CUM aussi. Tandis que, sur la rive sud, il n'y a pas eu d'entente entre les villes et le gouvernement et, une fois que les usagers ont payé leurs billets, il y a une petite subvention qui vient du gouvernement du Québec et qui équivaut à 40 % des revenus; c'est environ 200 000 \$ par année, mais le CN affirme perdre 1 300 000 \$ par année avec cela. Et eux disent que ce n'est pas à eux à payer ces déficits - d'accord? - pour les trains de passagers. Ils disent que ce n'est pas leur mandat; le gouvernement fédéral leur a dit que ce n'était plus à eux à payer cela.

Le Président (M. Rochefort): Merci. Le mot de la fin, M. le député de Saint-Louis?

M. Chagnon: En ce qui nous concerne, M. le Président, je tiens encore une fois à remercier M. David et M. Chartrand de leur présentation. Évidemment, le type de présentation que des usagers du service ferroviaire nous font entre un peu dans le cadre d'autres demandes que nous avons eues préalablement et d'autres constatations qui ont été faites par d'autres usagers du transport en commun, particulièrement du secteur ferroviaire sur la ligne Deux-Montagnes-Montréal. On a parlé aussi du problème de vétusté du matériel roulant, etc. Évidemment, nous tiendrons compte de l'opinion que vous avez émise dans la préparation des politiques qui seront rendues publiques au cours de l'automne et de l'hiver qui viennent. Merci beaucoup.

Le Président (M. Rochefort): Merci. M. le député de Lévis.

Une voix: M. le Président.

Le Président (M. Rochefort): Juste un moment, s'il vous plaît! M. le député de

Lévis, pour le mot de la fin.

M. Garon: Je voudrais vous remercier d'être venus nous faire part de votre point de vue. Vous êtes au courant, d'autres sont venus. J'ai l'impression que la parole dépend beaucoup des choix qui seront faits au niveau régional dans une perspective de coordination puisque vous dites à peu près tous la même chose, mais il n'arrive rien. Pardon?

Une voix: ...

M. Dufour: C'est la concertation qui manque.

M. Garon: Je vous remercie.

Le Président (M. Rochefort): Merci. Le mot de la fin...

M. David: Merci, M. le Président. Merci aux membres de la commission parlementaire de leur accueil et de l'intérêt qu'ils portent à notre dossier.

Le Président (M. Rochefort): Merci de votre participation à nos travaux.

J'invite maintenant les représentants de l'Association du transport urbain du Québec à prendre place à la table de nos invités s'il vous plaît.

Il y a une demande de suspension de cinq minutes de la part des membres de la commission. Agréé? Alors, nous suspendons nos travaux pour cinq minutes.

(Suspension de la séance à 16 h 39)

(Reprise à 16 h 50)

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

Bienvenue aux représentants de l'Association du transport urbain du Québec. Je vous demanderais de vous présenter pour l'information de l'ensemble des membres de la commission et, par la suite, d'utiliser la vingtaine de minutes qui est à votre disposition pour nous présenter les points les plus importants de votre mémoire.

Association du transport urbain du Québec

Une voix: Si vous le permettez, M. le Président, je vais demander à chacun des membres de se présenter, en commençant par mon extrême droite.

M. Molini (Georges): Georges Molini, président-directeur général de la STRSM.

M. Gélinas (Michel): Michel Gélinas, directeur de la CITF à Trois-Rivières.

M. Beaumier (Jean-Claude): Jean-Claude Beaumier, président de la C1TF, Trois-Rivières.

M. Grégoire (Antoine): Antoine Grégoire, directeur général de la Commission de transport de l'Outaouais.

Mme Provost (Constance): Constance Provost, présidente de la Commission de transport de l'Outaouais.

M. Forgues (André): André Forgues, président de la CTCUQ, Québec.

M. Tanguay (Bernard): Bernard Tanguay, président de la Corporation métropolitaine de transport, Sherbrooke.

M. Bolduc (Lucien): Lucien Bolduc, directeur général de la même corporation.

M. Blouin (Rénald): Rénald Blouin, directeur général de la CTCUQ, Québec.

M. Cormier (Clermont): Clermont Cormier, administrateur de la CITS, Saguenay.

M. Chamberland (Serge): Serge Chamberland, directeur général de la CITS du Saguenay.

M. Forgues: Alors, comme vous le voyez, il y a huit commissions de transport qui sont représentées, Laval ayant justifié son absence.

Une voix: Les gens de Montréal vont arriver.

M. Forgues: Les gens de Montréal seront ici dans quelques minutes.

M. le Président, l'Association du transport urbain du Québec, l'ATUQ, regroupe les neuf organismes publics de transport en commun du Québec qui ont la responsabilité d'exploiter les réseaux sur leurs territoires réciproques.

Le mémoire qui vous est soumis ne concerne pas directement la question des infrastructures du transport en commun à Montréal, mais s'avère très pertinent à l'objet de cette commission parlementaire. Nous considérons primordial qu'il y ait ce forum. On ne traite pas seulement de l'aspect du financement des immobilisations, mais également de celui du financement de l'exploitation des réseaux de transport en commun. En effet, l'acquisition d'équipements n'est pas justifiée si les contraintes financières sont telles qu'on ne peut les exploiter. On doit donc traiter parallèlement les subventions à l'exploitation et celles relatives aux immobilisations.

L'ATUQ avait, en novembre 1986,

exprimé son insatisfaction face à l'évolution des subventions à l'exploitation. Le document y afférant vous est transmis en annexe.

Nous maintenons toujours la position spécifiée dans ce document. Cependant, force nous est de constater que le ministère n'a pas exprimé de façon claire et précise sa politique globale de financement, exception faite du décret ministériel adopté en 1987 concernant la modification du taux de subvention à l'achat d'autobus, c'est-à-dire 75 % en 1987, 65 % en 1988 et 60 % pour les années subséquentes. Ceci se traduit par une réduction de l'aide gouvernementale de quelque 20 000 000 \$ sur le service de la dette pour les achats des années concernées par le décret.

Nous désirons nous exprimer plus à fond sur le sujet, tenant compte de l'importance du transport en commun pour le Québec, et proposer les modifications nécessaires au programme de subventions pour un fonctionnement efficace et harmonieux.

Tout comme on peut facilement exagérer le fardeau financier du transport en commun dans une société qui dépense presque 10 000 000 000 \$ pour la mobilité des personnes, on peut tout aussi bien sous-estimer son rôle et les avantages qu'il apporte. Mentionnons entre autres pour le Québec les points suivants. En dépit de l'essor de l'automobile, 20 % des déplacements motorisés pour fins de travail s'effectuent par le biais du transport en commun (30 % pour la région de Montréal) et 25 % des déplacements motorisés pour tout autre motif par le même mode. L'achalandage du transport en commun continue à s'accroître (augmentation de 26 % entre 1976 et 1986).

Les déplacements par automobile, bien que très répandus, n'offrent pas la mobilité totale. On relève une moyenne de 1,8 automobile par ménage possédant une voiture et son accès y est souvent limité pour certains membres de la famille, tels les jeunes. De plus, 24 % des ménages ne possèdent pas d'automobile.

L'absence de transport en commun s'avère une contrainte importante pour les personnes à la recherche d'un emploi.

Les organismes de transport en commun génèrent, comme tels, plus de 10 000 emplois à temps complet. On peut estimer à quelques milliers les emplois indirects résultant de la conception et de la fabrication d'équipements de transport. Soulignons à ce chapitre un contenu québécois d'approximativement 100 %, fort contraste avec les industries du pétrole et de l'automobile.

Le transport en commun est en mesure de répondre efficacement aux besoins de l'économie moderne contre une concentration des activités - centres-villes ou centres commerciaux de banlieue - en diminuant la

densité de la circulation automobile ainsi que les coûts reliés au stationnement.

L'achalandage des commerces des centres-villes repose en grande partie sur l'accessibilité du transport en commun; on parle de 20 % et plus pour ce segment de clientèle.

Le transport en commun s'avère indispensable au développement dense que connaissent les centres-villes, compte tenu du nombre de personnes à véhiculer dans un espace limité.

Les coûts sociaux et économiques du transport en commun sont inférieurs à ceux occasionnés par la circulation automobile.

À titre d'exemple d'utilisation efficace des voies de circulation à l'heure de pointe, citons le pont Champlain où une seule voie réservée à l'autobus accommode 5800 personnes, sans fonctionner à pleine capacité, comparativement à 8000 passagers pour 6400 automobiles sur les trois voies de circulation adjacentes, ce qui crée une congestion systématique aiguë à cette même période.

Les perspectives de "partnership". Malgré son développement important au cours des dernières années, le transport en commun n'assume pas encore le rôle qui lui revient. D'une part, on ne songe pas spontanément au transport en commun comme alternative pour régler les problèmes courants de stationnement, de densité de circulation ou d'accessibilité. De plus en plus, les organismes de transport devront sensibiliser les municipalités à une collaboration qui bénéficierait aux deux parties.

D'autre part, le transport en commun peut fournir un apport non négligeable aux investisseurs pour le choix d'un site, particulièrement au stade de l'étude. En effet, en termes de rentabilisation, songeons seulement aux coûts des espaces de stationnement qui pourraient être diminués largement par une accessibilité accrue via ce mode.

De ce fait, les municipalités, les investisseurs, les organismes de transport en commun ont donc intérêt à établir un dialogue afin de trouver des solutions à des problèmes communs. Conséquemment, le transport en commun sera perçu comme une alternative pour minimiser les investissements pour des routes et des stationnements ou, encore, pour protéger l'environnement.

Politique actuelle de subvention. Les partenaires au financement - usagers, municipalités et gouvernements - reconnaissent la mission sociale et économique du transport en commun. On peut penser que le fardeau financier y relié est acceptable. En effet, il représente moins de 1 % du produit national brut du Québec, c'est-à-dire 865 000 000 \$. Quant au gouvernement, il y affecte 1,5 % de ses dépenses totales, alors qu'une famille utilisatrice à Montréal, 1,4 % et les

municipalités desservies, 5,7 %. On peut conclure que le transport en commun ne constitue pas une contrainte financière importante pour les intervenants.

Par ailleurs, l'expérience américaine démontre clairement les résultats d'un transport en commun exposé aux règles du marché, même dans une économie très efficace et novatrice. En effet, après la deuxième guerre mondiale, la réduction de la demande de transport en commun a obligé les exploitants à hausser les tarifs et à réduire les services, ce qui a engendré une baisse de l'achalandage, une réduction supplémentaire du niveau de service et ainsi de suite. On a donc rajusté les modes de financement de façon similaire aux nôtres.

Nous pouvons également tirer d'autres leçons de systèmes de transport qui semblent bien fonctionner:

Le développement du transport en commun va souvent de pair avec le développement urbain dans un cadre intégré de planification. À Toronto et à Washington, la commission de transport joue un rôle de promoteur vigoureux en ce qui concerne l'investissement immobilier.

Il existe très souvent des ententes formelles entre les partenaires sur le niveau de service, les coûts et le partage du financement, ce qui favorise la planification.

On trouve fréquemment des sources de financement qui leur sont affectées spécifiquement, tels des taxes sur l'essence, les immatriculations, des revenus de stationnements municipaux, des revenus de location, le "Versement Transport" en France, etc.

(17 heures)

L'importance du transport en commun au Québec justifie bien de maintenir son niveau actuel de subventions. Cependant, il y a lieu d'apporter certains ajustements à la formule. On sait que le ministère veut stabiliser ses contributions et adopter une approche budgétaire différente. De notre côté, nous réalisons les avantages à inciter les sociétés à la performance et à préconiser une politique neutre et stable. Tel n'est pas le cas avec les formules actuelles.

En effet, le plafonnement des subventions en fonction des contributions municipales instauré en 1983 a eu comme conséquence de réintroduire la subvention au déficit; plus les dépenses sont élevées ou les revenus en provenance des usagers sont réduits, plus la participation gouvernementale augmente, et vice versa. Ceci va à l'encontre d'une perspective économique rationnelle.

Attentes versus politiques de subventions. Il y a donc lieu, pour le bénéfice de tous les partenaires, de modifier ces mécanismes de subventions, tout en maintenant leur niveau absolu. Pour notre part, nous en sommes venus à un consensus

sur les points suivants: que la subvention du ministère représente une contribution majeure au développement du transport en commun et que cette politique d'encouragement doit être maintenue; que la politique gouvernementale doit être neutre, non interventionniste, tant pour les dépenses que pour la participation des usagers et des municipalités et, de ce fait, favoriser les choix locaux; que cette politique favorise la productivité et la rationalisation des dépenses tout autant que l'innovation; que toute modification y soit apportée après concertation avec des sociétés de transport; que le ministère fixe à l'avance sa participation pour les années à venir.

Nouvelle formule de subvention. Ces éléments nous amènent à recommander une formule de calcul pouvant répondre, à notre avis, aux attentes des exploitants et aux contraintes du ministère, à savoir:

1. Comme équation de base, les subventions aux infrastructures devraient toujours être traitées parallèlement aux subventions à l'exploitation, ceci afin de respecter la réalité du transport en commun.

2. La politique devrait être connue, stable et indexée pour les cinq prochaines années, mais sujette à révision, a posteriori, selon certains critères de performance; nous suggérons comme subvention au fonctionnement une enveloppe budgétaire pour les cinq prochaines années, laquelle serait constituée de: la subvention budgétisée pour une année de base, par exemple 1987; plus une indexation selon l'indice de l'inflation; plus un ajustement pour tenir compte d'une performance comparative à celle de l'année de base. Par exemple, considérer le nombre de personnes transportées, considérer le nombre de kilomètres parcourus, etc.

Conclusion. L'ATUQ reconnaît l'appui important du ministère des Transports au transport en commun par le biais des subventions à l'exploitation. Celles-ci ont aidé les exploitants à jouer un rôle clé dans l'économie québécoise et à augmenter leur niveau de service et leur achalandage.

Cependant, on reconnaît le besoin de réaliser une nouvelle entente sur le financement. Nous profitons donc des assises de cette commission pour déposer en annexe le mémoire sur le financement, initialement prévu à l'intention du ministre des Transports. Nous osons croire que les orientations qui y sont préconisées peuvent répondre aux aspirations de tous les partenaires impliqués à ce niveau. Merci.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie. Je reconnais maintenant M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): D'emblée, M. le président, j'ai presque envie de vous dire que je me suis ennuyé un peu. Je suis très heureux de vous retrouver. Après plusieurs

séances de travail, j'ai eu le plaisir d'avoir avec vous un véritable représentant et connaisseur du transport en commun et votre présence en aussi grand nombre témoigne d'une solidarité rarement vue ou inégalée à d'autres niveaux, mais je ne veux pas vous mettre mal à l'aise. Hier, à peu près à pareille heure, on a discuté d'un certain nombre de choses. À la lecture de votre mémoire, je me rends compte véritablement qu'on a pu avoir un cheminement très intéressant qui amène à un certain nombre de conclusions dont celle qui est au paragraphe 2 de la page 7 où il y a là véritablement une reconnaissance du besoin d'ajuster les politiques actuelles. Je pense que cela a toujours été la base des discussions que nous avons eues au fil de l'année et demie que nous nous sommes côtoyés et qui est, je pense, le résultat de l'expérience vécue par ceux qui sont plus proches du terrain que d'autres. Dans ce sens-là, je suis très heureux de vous retrouver et j'ai effectivement un certain nombre de questions à formuler. Je connais certaines réponses, mais, comme on a fait cela ensemble sans consultation, sans autorisation, autant révéler à ce grand public certains de nos échanges.

La trame de fond de votre intervention est bonne en ce sens qu'elle traduit bien certaines faiblesses de la politique actuelle qui ne reconnaît pas ou très peu la performance, la productivité des sociétés de transport, ce qui, à mon avis, tranche nettement par rapport à l'UMQ où c'est une position rigide. Vous ne touchez à rien. Cela peut se bonifier dans un sens ou dans l'autre. Ma première question est pour vous demander davantage d'explications sur l'un des éléments de votre intervention qui dit à peu près ceci: que la politique d'aide soit neutre, non interventionniste et qu'on favorise les choix locaux. Concrètement, qu'est-ce que cela veut dire?

M. Forgues: Il est entendu, M. le ministre, que... On pense que, si les subventions nous étaient données sous forme d'une enveloppe, étant donné que chacune des commissions de transport n'a pas les mêmes besoins à cause de la région dans laquelle elle est située, si on avait une enveloppe globale, un peu comme le scolaire, cela permettrait à chacune des commissions de transport de faire des choix, selon la volonté locale. C'est dans ce sens-là que cette intervention est inscrite dans le mémoire.

M. Côté (Charlesbourg): Permettant ainsi à chacune des sociétés de transport ou des corporations de faire ses propres choix en fonction de ses clientèles et de ses problèmes spécifiques.

M. Forgues: Exactement. Par exemple, si une commission de transport décide de se payer un service plus chromé, elle en paiera la différence, et ce sera un choix où elle décidera elle-même où puiser la différence.

M. Côté (Charlesbourg): Deuxième question. Vous souhaitez que la productivité, la rationalisation et l'innovation soient favorisées. J'imagine que ce que vous demandez là, ce sont des choses qui s'ajoutent à votre souhait d'une enveloppe fermée et indexée pour cinq ans. Alors, c'est en plus. Ne trouvez-vous pas plus juste, si l'enveloppe est fermée, indexée, et qu'il y a un budget à part pour des initiatives qui vous permettent d'épargner des sous, qu'on partage un peu?

M. Forgues: Si on a plus de latitude et qu'on peut jouer à l'intérieur de l'enveloppe, cela va donner l'initiative aux commissions de transport de continuer d'améliorer leur performance. D'ailleurs, M. le ministre, je pense que, déjà, un travail a été fait dans ce sens-là puisque les besoins d'autobus prévus de 405 ont été réduits à environ 300, à la suite d'une réévaluation des besoins nouveaux ou des besoins actuels. Déjà là, on a fait preuve d'une rationalisation.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Ma question plus précisément est la suivante: Si on constitue un programme ou un élément de programme dans lequel il y aurait X millions de dollars, ce qui permettrait de payer certaines initiatives nouvelles, ce qui ferait en sorte que, finalement, le but est toujours d'économiser, s'il y a des économies chez vous, ne pourrait-on pas partager?

M. Forgues: Cela pourrait être à discuter. On peut toujours en parler.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Je suis très heureux de l'ouverture parce que, finalement, si cette initiative est financée en bonne partie par le gouvernement, il y a peut-être des retombées sur lesquelles on pourrait se parler de part et d'autre.

On dit: que toute modification à la politique d'aide soit le résultat d'une concertation. Ma question est bien claire: Est-ce que vous avez à l'esprit des exemples où il y a eu des changements sans concertation?

M. Forgues: Bien, nous, depuis que l'ATUQ... D'abord, l'ATUQ a été formée il y a plusieurs années. L'objectif de l'ATUQ était surtout d'avoir une table, un lieu privilégié d'échange d'expériences à des commissions de transport pour qu'on n'ait pas double emploi surtout des études, mais depuis, M. le ministre, qu'on a formé une table de consultation, qu'on a eu l'occasion

d'échanger avec vous, il y a un décret qui a été adopté, et on avait participé à la décision.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce qu'antérieurement c'était le cas aussi... Parce qu'à la fois dans le mémoire de l'UMQ et le vôtre il est fait état de décisions unilatérales. Alors, je n'avais pas l'impression qu'il y en avait eu puisqu'il y avait eu, à un moment donné, une consultation dans chacun des quatorze cas. Est-ce une intervention de ce genre qui est plutôt préventive ou si elle tire ses racines profondes dans l'expérience passée?

M. Forgues: Je peux vous dire, M. le ministre, que le vécu de l'ATUQ au niveau, entre parenthèses, politique n'a qu'un an et demi. Si je me base sur les 18 mois de notre existence du niveau politique, on n'a pas senti qu'on n'était pas consulté.

Je voudrais juste, si vous le permettez, M. le ministre, à la suite d'une intervention du début... À notre avis l'UMQ ne nous a jamais empêchés de vous rencontrer pour discussions. Ces gens étaient au courant depuis le début et, juste une mise au point là, ils étaient bien conscients qu'il existait une table de concertation entre vous et nous.

M. Côté (Charlesbourg): J'osais à peine aborder ce sujet de peur de parler d'un sujet brûlant, mais, puisque vous m'ouvrez la porte, j'aimerais vous poser une question qui peut être indiscrète: Est-ce que, parmi les gens qui sont à l'ATUQ, il y en a qui ont été intimement mêlés aux débats de l'UMQ, sur les politiques de transport en commun?

M. Forgues: Au niveau de l'ATUQ, au moment où on a eu des rencontres avec vous, il y avait trois membres, trois présidents de commissions de transport qui étaient membres du conseil d'administration de l'UMQ, dont un de ses vice-présidents.

M. Côté (Charlesbourg): C'est parce que je me suis un peu posé quelques questions sur le niveau des communications hier; alors, je me rends compte qu'il y a quand même eu un certain nombre de communications. Je ferme la parenthèse et je résiste à la tentation d'aller plus loin.

Je reviens au mémoire. Est-ce qu'il y a chez vous la volonté ou la possibilité qu'il puisse y avoir des études sur des changements structurels qu'on peut qualifier de profonds, qui pourraient faire en sorte qu'on privatise certains services donnés par les sociétés, les commissions de transport? On a entendu parler tantôt de l'expérience de Hambourg où les gens ont la liberté de prendre certains services donnés et de pouvoir aller au privé, et ainsi faire certaines économies.

Est-ce que l'ATUQ est fermée à cette hypothèse ou s'il y a une possibilité d'examiner certains dossiers?

M. Forgues: M. le ministre, ce sont plutôt les contraintes des conventions collectives qui nous amèneraient à étudier chaque cas à la pièce. Vous savez qu'on est pris avec des conventions collectives et, à moins d'un décret du gouvernement qui pourrait forcer ou aider les commissions de transport à se diriger vers le privé, à mon avis, il faudrait étudier chaque cas comme un cas particulier et vérifier s'il ne vient pas à l'encontre des conventions. Je ne sais pas s'il y a d'autres membres ici à la table qui auraient des choses à ajouter. Mme Provost?

Mme Provost: Oui, M. le ministre, nous sommes toujours ouverts à discuter sur quoi que ce soit quand on peut faire économiser des deniers au public.
(17 h 15)

M. Côté (Charlesbourg): Je comprends.

M. Tanguay: Je voudrais peut-être ajouter un élément là-dessus. C'est évident que, si vous posez la question à l'ATUQ elle-même, parce que c'est l'association qui représente l'ensemble des organismes aujourd'hui, je pense que poser la question à l'ATUQ, c'est davantage se reporter aux expériences de chacune des corporations.

Si vous prenez le mémoire qui est en annexe, qui vous a été présenté ou qui aurait dû l'être au mois de juin dernier, il y a une référence claire, nette et précise dans le document, où l'on mentionne qu'un des objectifs de l'ATUQ, c'est, entre autres, de mentionner que, finalement, les organismes de transport à l'avenir, de plus en plus, doivent être davantage des planificateurs de réseaux de transport que des organisateurs du transport proprement dit. D'autre part, je vous parlais tantôt des expériences vécues de chacune des corporations; même si je ne veux pas faire du cas par cas, je vais vous référer aux expériences de la Corporation métropolitaine de transport de Sherbrooke qui, actuellement, a des ententes de service avec des compagnies privées. Entre autres, on a élargi notre territoire au cours des dernières années, et ce sont des corporations privées qui desservent ces territoires-là. Elles ont des ententes de service avec la CMTS. C'est notre façon à nous autres de gérer plus efficacement les deniers qui nous sont confiés. Je pense qu'il y a une volonté assez ferme là-dessus. Je pense qu'il ne faut pas non plus généraliser, puis dire: Bon, bien la voie de l'avenir, c'est d'aller vers les corporations privées. Il faut tout simplement regarder chaque cas au mérite, s'il y a intérêt pour la corporation de confier des contrats d'entreprise aux entreprises privées

ou si c'est dans l'intérêt de la corporation de la gérer elle-même puis de l'exploiter elle-même.

M. Côté (Charlesbourg): Je comprends que c'est très possible, mais...

M. Tanguay: C'est très possible, cela se fait déjà.

M. Côté (Charlesbourg): ... il faut l'analyser dans du cas par cas.

M. Tanguay: Il faut l'analyser cas par cas. Il faut l'analyser au mérite, puis cela se fait déjà actuellement. À partir du principe où cela se fait déjà actuellement, il faut croire que, dans l'avenir, il va être possible, de plus en plus, de se diriger vers cette voie-là.

M. Côté (Charlesbourg): Vous parlez dans votre mémoire de favoriser le "partnership". Comment est-ce que le gouvernement peut vous aider à cela? Puis le "partnership", avec qui?

M. Forgues: Bon, on sait que le "partnership" pour nous, c'est qu'il y a trois intervenants dans le transport; il y a le gouvernement, les municipalités et nous. Alors, il s'agit de maintenir une concertation entre les trois paliers pour établir des orientations communes et avoir les mêmes objectifs. Je pense bien que le fond du mémoire, c'est qu'il y ait de la consultation permanente qui pourrait nous aider à avoir les mêmes objectifs. Je ne dis pas qu'on ne les a pas présentement, mais...

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. C'est parce que je l'avais pris dans le sens où il y avait possibilité d'ajouter un ou des partenaires à notre vie commune à trois.

M. Forgues: Dans l'esprit du mémoire, je ne dis pas qu'il n'y aurait pas d'ouverture pour d'autres partenaires comme les CIT, mais pour le moment, on n'avait pas à l'esprit d'autres partenaires, cela se limitait aux trois majeurs.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Je ne sais si vous vous penchez sur la possibilité ou la notion pour l'agglomération montréalaise de ce qu'on pourrait appeler "compte transport", en ce sens que le compte transport regrouperait à l'intérieur d'une enveloppe à la fois l'argent pour le transport en commun et pour les routes parce qu'on a, avec l'AQTR, précédemment indiqué qu'il fallait, d'abord, bien connaître l'aménagement de son territoire, le bien définir, pour, par la suite, bien développer des moyens de transport routier et tous les transports en commun, et que l'un ne pouvait

pas ignorer l'autre parce que l'un s'appuyait sur l'autre et vice versa. Alors, dans ce sens-là, est-ce que vous croyez qu'un compte transport pour l'agglomération de Montréal où je pense que ce serait plus facilement réalisable pourrait être souhaitable, est-ce que c'est réalisable aussi selon votre opinion? Est-ce que cela nous amènerait une meilleure planification de ce développement de l'offre de transport?

M. Forgues: Il me semble qu'il y a des études. Lorsqu'il y a des développements à faire et qu'on hésite entre développer le transport en commun et développer un système routier supplémentaire, il devrait y avoir des études pour vérifier lequel des deux est le plus avantageux. Je ne sais pas si cela répond à votre question.

M. Côté (Charlesbourg): Dans le sens que, si, comme actuellement, les initiatives dans le monde du transport en commun viennent plus largement du palier régional ou du palier local pour l'agglomération de Montréal et si la vision du développement du réseau routier vient du gouvernement lui-même, l'idée étant que, si on en arrivait avec un compte global, donc, versements de subvention qui tiendraient compte à la fois du routier et du transport en commun, on pourrait dire à l'agglomération montréalaise: Maintenant, on vous donne l'enveloppe, c'est vous qui allez devoir planifier et organiser à la fois le transport en commun et le transport routier, selon le principe que l'un ne va pas sans l'autre et l'un ne peut pas se développer sans savoir ce que l'autre fait. Alors, l'AQTR qui est un observateur émérite des débats du ministère des Transports, à la fois de la voirie et du transport, fait observer qu'il semblait y avoir un manque de cohérence dans cette action. Est-ce que vous croyez qu'un compte transport, dans le sens qu'on vient de l'évoquer, serait de nature à mieux planifier cette offre de transport?

M. Forgues: M. le ministre, on n'a pas dans notre mémoire analysé cet aspect. On n'a pas voulu mettre le "focus" sur l'île de Montréal. On voulait que l'essentiel du mémoire soit de vous sensibiliser aux répercussions des différents modes de financement sur nos opérations. À cette question, je ne peux répondre au nom de l'ATUQ, on la trouve trop locale.

M. Côté (Charlesbourg): Une dernière question. Depuis le début de nos travaux, on a constaté qu'il y avait un manque de cohérence, de concertation, d'intégration, d'arrimage du transport en commun, que ce soit la rive sud par rapport à STCUM, STL par rapport à STCUM, CIT par rapport à sociétés de transport. Et, en fin de compte, c'est l'utilisateur qui en fait les frais à la fois

sur le plan financier et sur le plan des désagréments du transport. Tous les gens ont invoqué cette concertation et cette obligation d'avoir une table où les gens pourraient se réunir et mieux s'arrimer pour mieux offrir, mieux intégrer finalement l'offre de transport, principalement pour la région de Montréal. Est-ce que l'ATUQ serait prête à jouer le jeu, livre ouvert, pour tenter de résoudre ces problèmes? Si l'ATUQ n'était pas prête, qui, croyez-vous, devrait être à cette table pour tenter de régler nos problèmes?

M. Forgues: Je vous avoue, M. le ministre, que cela n'a pas été un sujet de discussions entre les membres de l'ATUQ, et je préférerais que ce soit un des sujets à l'ordre du jour lors de notre prochaine réunion. Je ne connais l'opinion d'aucun des présidents ici présents, mais on serait prêt à se pencher sur la question et, ensuite, à vous faire part de nos recommandations ou de nos suggestions.

M. Côté (Charlesbourg): Je dois vous aviser dès maintenant de commencer à y réfléchir, parce que la question va venir très rapidement. Cela nous est apparu un des problèmes très importants soulevé par les utilisateurs, par les transporteurs et par tout le monde. Finalement, tout le monde se plaint de tout le monde. La STCUM se plaint que la STRSM et la STL ne paient pas ce qu'elles devraient payer pour le métro...

M. Forgues: Oui, ah oui!

M. Côté (Charlesbourg): ... des usagers. Cela veut dire aussi que les gens de Laval et de la rive sud de même que les gens des CIT se plaignent de cela, même se plaignent que la... Je vois M. Molini qui fait signe que non. Cela m'a allumé une autre question qui a été soulevée ici, que vous pouvez relever dans les débats. On vous accuse de ne pas avoir payé les 4 000 000 \$ ou 5 000 000 \$ que vous leur devez pour le métro. Toute une série de contentieux comme ceux-là ne font qu'empoisonner la situation et font qu'une de ces bonnes journées il faut régler cela. Si notre but est véritablement de régler tout cela et c'est dans une table autour de laquelle... Je vous donnais cet exemple, il y en a d'autres. Il doit certainement y en avoir à l'inverse aussi. Je ne voudrais pas que ce soit considéré tendancieux, cet exemple, il y en a d'autres. De toute façon, il y en a suffisamment et aussi l'interface CIT et sociétés de transport m'apparaît extrêmement importante. Donc, réfléchissez dès maintenant. La question est suffisamment importante pour qu'on lui apporte une réponse dans les plus brefs délais.

M. Forgues: Peut-on comprendre, M. le ministre, que c'est un mandat que vous nous demandez?

M. Côté (Charlesbourg): Je n'ai pas autorité sur vous autres, mais d'après ce que j'ai compris...

M. Forgues: Mais excepté que vous...

M. Côté (Charlesbourg): Si vous me demandez de demander la permission à ceux qui ont autorité sur vous autres, cela ne me dérange pas, je peux toujours le faire, mais...

M. Forgues: ...aimeriez qu'on vous fasse connaître notre...

M. Côté (Charlesbourg): ...votre point de vue qui serait sûrement éclairant pour les décisions que le ministre aura à prendre, compte tenu qu'il y a des décisions à prendre à ce sujet-là.

Finalement, une dernière question, je veux quand même laisser la chance à d'autres d'intervenir. Plusieurs organismes sont intervenus et, en particulier, la CUM, pour demander qu'on légifère pour bien encadrer la participation gouvernementale. Vous parlez plutôt, vous, d'une enveloppe stable, indexée, selon une formule qui resterait à déterminer, pour cinq ans. Croyez-vous que le fait de légiférer dans ce domaine réglerait les problèmes ou si cela ne pourrait pas en créer d'autres? Parce que, à partir du moment où c'est une loi, cela s'amende par une loi, alors qu'une convention entre personnes ou organismes responsables serait peut-être davantage de nature à régler le problème pour les cinq prochaines années. Croyez-vous nécessaire l'adoption d'un projet de loi dans ce domaine?

M. Forgues: Il est entendu, M. le ministre, que, quel que soit le moyen qu'on pourrait prendre, ce qu'on veut, c'est la garantie de connaître au cours des cinq prochaines années l'enveloppe budgétaire du gouvernement; que ce soit par une loi ou par une entente, mais il reste que l'on veut des garanties pour que, de votre côté, vous le sachiez également parce que, en le fixant, vous allez le savoir et nous pourrions ajuster nos budgets pour les prochaines années connaissant l'enveloppe budgétaire qui nous sera allouée d'ici les cinq prochaines années.

M. Côté (Charlesbourg): Au sujet de l'enveloppe et de l'expérience vécue ailleurs, mon collègue de Saint-Louis, qui est parti, était le président de la Fédération des commissions scolaires quand il a négocié et qu'il a réussi à soutirer cette entente lucrative pour les commissions scolaires, que vous connaissez d'ailleurs, du gouvernement à l'époque, qui a fait ses preuves. Je pense

que c'est une démonstration très claire de la responsabilité des commissions scolaires globalement et du fait qu'on peut en arriver à stabiliser l'intervention gouvernementale, pour qu'on ne défonce pas toujours les budgets et pour responsabiliser le milieu local aussi.

M. Forgues: On parle toujours d'une belle grosse enveloppe.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais vous dire une chose, c'est que le principe de cette enveloppe fermée pour cinq ans me sourit grandement. Il est clair que notre réflexion est rendue assez loin à ce sujet-là et que votre éclairage que je connaissais avant même aujourd'hui - enfin, que je connaissais, vous ne l'aviez pas affirmé, mais j'avais cru le déceler ou le deviner à travers les échanges que nous avons eus - a fortement inspiré nos réflexions jusqu'à maintenant, ce qui nous mènera à des décisions très prochaines. Merci.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le ministre. Je vais maintenant reconnaître M. le député de Lévis.

M. Garon: Merci, M. le Président. Il me fait plaisir de vous rencontrer dans le cadre de la consultation qui est engagée par la commission parlementaire. Le ministre a dit que vous vous êtes côtoyés depuis un an et demi? J'ai eu l'impression qu'il y a un peu de coïtaillage aussi, n'est-ce pas?

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez, lorsqu'on parle de côtoyer, je pense qu'on abordait des dossiers pas faciles, surtout que, au moment où je suis arrivé, on évoquait beaucoup les mesures de plafonnement votées en 1983, qui étaient durement subies par les organismes de transport. Il est clair qu'on s'est frotté, qu'on a discuté. Mais la plus belle preuve, c'est qu'on est bien heureux de se retrouver; donc, on s'est compris.

M. Garon: Cela me fait penser un peu à quelqu'un qui disait: La meilleure façon d'être heureux, c'est de choisir une femme avec laquelle on aime se chicaner, ou, pour une femme, de dire: Choisissons un époux avec lequel on aime se chicaner. Je ne sais pas si...

M. Côté (Charlesbourg): ...un conjoint...

M. Garon: ...un conjoint, oui.

M. Côté (Charlesbourg): C'est moins problématique.
(17 h 30)

M. Garon: C'est une époque nouvelle. Par ailleurs, j'aimerais poser aux gens de l'ATUQ une question concernant l'achat des

autobus. Le ministre nous a dit qu'au cours de ces réunions la subvention était baissée de 75 % à 65 % pour ne pas que vous soyez déraisonnables et que vous en achetiez trop, que la subvention à 75 % était trop incitative et que vous aviez tendance à acheter trop d'autobus; alors, à 65 % ou moins, vous en achèteriez moins. Qu'est-ce que vous pensez de cela?

M. Forgues: Je serais surpris que le ministre ait dit cela parce que ce n'était pas dans le cadre des négociations que nous avons eues ensemble. On a compris qu'il y avait des coupures qu'il fallait qui soient faites et on a essayé ensemble de trouver une façon d'accepter une coupure qui ferait moins mal aux commissions de transport, mais ce n'était pas le fait qu'on achetait trop d'autobus, parce que, déjà, nos besoins étant réévalués, parce que, même si la Commission de transport de Montréal est en augmentation d'achalandage, plusieurs commissions de transport actuellement assistent à un plafonnement d'achalandage. Alors, les besoins vont s'ajuster aussi au cours des années à venir, et la preuve, c'est qu'on a coupé 100 véhicules, mais ce n'est pas dû au fait des 10 % de moins, c'est parce qu'on a révisé nos besoins.

Mme Provost: M. le ministre a même considéré de la maintenir à 75 % à la demande de l'ATUQ pour aider Chicoutimi. Alors, c'étaient des gens qui étaient en difficulté, eux aussi, pour...

M. Dufour: Pas Chicoutimi.

Mme Provost: Ce n'était pas Chicoutimi?

M. Dufour: Saguenay.

Mme Provost: Saguenay, excusez-moi.

M. Dufour: Ce n'est pas pareil.

Mme Provost: Merci, M. Dufour.

M. Dufour: Ce n'est pas parce qu'ils ont besoin d'être aidés.

M. Garon: Quand vous faites... Il va falloir fouiller un petit peu, au moment où cela a été dit, mais on avait dit que ce serait moins incitatif, puisqu'il n'y aurait pas de tendance à acheter trop d'autobus. Cela a été dit mardi ou mercredi, hier.

M. Forgues: De toute façon, M. le député, des commissions de transport songent actuellement à faire l'acquisition de véhicules différents, de plus petits véhicules. Cela n'a pas d'incitation à augmenter notre parc de véhicules.

M. Garon: Dans l'introduction, vous dites: "On doit donc traiter parallèlement les subventions à l'exploitation et celles relatives aux immobilisations." Alors, M. le ministre a dit tout à l'heure que son plan de financement à l'exploitation serait annoncé à l'automne, donc, j'imagine, après le 21 septembre, avant le 21 décembre, et il a dit que son plan d'immobilisations des infrastructures serait annoncé en 1988, mais il n'a pas dit quand en 1988. Il ne nous a pas dit non plus si ce serait morceau par morceau, à la pièce, ou encore dans un plan d'ensemble.

Considérant l'affirmation que vous faites que les deux doivent être traitées parallèlement, ce que le ministre a dit clairement, vous étiez dans la salle, je pense, à ce moment, vous apparaît-il cohérent ou difficile d'application pour vous autres?

M. Forgues: Non, mais peut-être qu'il y aurait des experts en finance qui pourraient intervenir et vous donner une réponse plus précise, et j'inviterais un des membres de la table à nous parler de cela.

M. Blouin: Actuellement, il n'y a aucune incohérence. On dit qu'elles doivent être traitées parallèlement. Ce qui veut dire qu'en 1988, lorsque le ministre révisera sa politique au niveau des infrastructures, on espère qu'il y aura une certaine concertation avec les commissions de transport et on tiendra compte, à ce moment-là, des deux politiques parallèlement pour voir ce que donne l'ensemble. Mais, pour l'instant, au moment où on est, on peut faire une recommandation sur la subvention de fonctionnement pour que ce soit une enveloppe avec une indexation et, en sus, un facteur de performance qui viendra ajuster en plus ou en moins l'enveloppe pour tenir compte des performances des commissions de transport.

M. Garon: Donc, en faisant son annonce du plan de financement à l'automne, ce plan de financement de l'exploitation devra être réajusté en tenant compte du plan d'immobilisations qui sera annoncé en 1988. C'est cela que je comprends bien.

M. Forgues: On espère que les subventions aux opérations qui seront annoncées pour 1988 ne seront pas inférieures à celles qu'on a eues en 1987 et qu'il y aura une indexation même supérieure en ajoutant l'indexation prévue pour 1988.

M. Côté (Charlesbourg): Pour la bonne compréhension de... Il y a un plan triennal des immobilisations qui est approuvé par le gouvernement et qui fait l'objet de subventions telles qu'on les a décrites. Dans

nos rencontres, on a tenté de régler toute une série de problèmes en ce qui a trait aux immobilisations afin de mettre tout le monde sur le même pied. Les problèmes les plus criants étaient ceux de la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal. Au moment où l'on se parle, de grosses immobilisations d'infrastructures ailleurs qu'à la STL, à la STRSM et à la STCUM, je ne suis pas sûr qu'il en reste beaucoup à faire. Finalement, c'est davantage à la STL qu'il peut y avoir des possibilités; à la STRSM, en ce qui a trait à la base, je pense qu'on a réglé les problèmes pour quelques années. Il restera alors le lourd, et, qui, lui, est davantage le problème de la STCUM. On parle de quelque chose qui n'est pas très large et, finalement, pour les trois prochaines années, c'est réglé à moins d'ajouts au plan triennal, mais cela est réglé.

M. Garon: Sur le plan du financement à l'exploitation, à l'automne, il ne faut pas attendre grand-chose.

M. Côté (Charlesbourg): Comme vous l'avez dit, ce sera entre le 21 septembre et le 21 décembre. Quand on parle de l'automne 1987, cela veut peut-être dire cet automne, selon moi. À partir de cela, il est clair qu'il va y avoir une politique d'établie en ce qui a trait à l'exploitation et on attendait la fin de la commission pour terminer le mémoire qui va être adressé au Conseil des ministres; alors, c'est clair. Quant aux immobilisations, les décisions seront prises par le gouvernement. La CUM est arrivée avec une demande de 1 100 000 000 \$, tantôt pour la conservation du patrimoine, tantôt pour les immobilisations additionnelles. Alors, on va considérer ce à quoi on peut répondre là-dedans, toujours en tenant compte que l'aménagement et le développement du transport ce sont deux choses qui doivent être complémentaires et que le schéma de la communauté urbaine a fait l'objet d'un avis, le 27 août 1987, et qu'il devrait être complété au cours de l'automne.

M. Garon: Si je comprends les propos du ministre - et si je comprends mal, vous pouvez me corriger - le plan triennal a l'air d'être pas mal dans son esprit - je ne sais pas dans votre esprit - et, maintenant, le plan de financement de l'exploitation qui sera annoncé au cours de l'automne ne changera pas grand-chose, le plan triennal étant pas mal.

M. Forgues: Ce sont deux choses complètement différentes.

M. Garon: Dans le plan triennal, il y a l'exploitation.

M. Côté (Charlesbourg): Non, l'immobi-

lisation seulement.

M. Forgues: Non, l'immobilisation seulement.

M. Garon: Ah! Vous ne parliez pas d'exploitation à ce moment-là, d'accord. Alors, quand vous parlez d'exploitation, donc, ce sera neuf. Il n'y a rien de réglé à ce moment-ci, c'est quelque chose de neuf.

M. Côté (Charlesbourg): Et le plan d'immobilisation, le triennal, répond aux demandes exprimées par les sociétés et les corporations de transport. Alors, ce n'est pas venu de l'imagination du ministère, la demande vient de la base, analysée par le ministère, à laquelle on a répondu sur le plan financier compte tenu du niveau de participation gouvernementale à 75 % - qui se situe au niveau des coûts des immobilisations en termes d'infrastructures, sauf le métro qui, lui, est à 100 %.

Alors, ce que nous avons à faire, c'est de revoir, l'année prochaine, un autre plan triennal comme à chaque année et, finalement, de prendre un certain nombre de décisions quant aux infrastructures lourdes, en particulier, au niveau de la grande région métropolitaine.

M. Garon: Donc, les grandes demandes qu'il y a eu au cours de ces trois jours sont en dehors du plan triennal.

M. Côté (Charlesbourg): Actuel.

M. Garon: Actuel. Mais cela ne couvre pas cela.

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Bien non, si cela couvrirait cela, on n'en aurait pas parlé.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: Et, dans le plan de financement de l'exploitation, d'après des consultations qu'il y a eu entre vous et le ministre, est-ce que, d'après vos discussions, vous vous attendez à un plan qui va vous donner satisfaction?

M. Forgues: C'est-à-dire qu'on s'attend à pas moins que ce qu'on a eu pour 1987 avec une indexation, mais on suggère une nouvelle formule de financement. La nouvelle formule de financement qu'on suggère, c'est la formule de l'enveloppe. Il est entendu que, pour nous, il faut que, dans l'enveloppe, il y ait assez d'argent pour qu'on puisse fonctionner.

M. Garon: Ça dépend...

M. Forgues: On dit que cette enveloppe doit considérer deux choses: l'indexation qu'on devrait évaluer si celle-ci se base sur le coût de la vie ou sur le revenu moyen de la famille - ce serait à déterminer et à rediscuter - et l'autre considération, c'est qu'on voudrait que, dans cette enveloppe, il y ait un volet pour inciter les commissions de transport à la performance. Voici un exemple: si, durant une année, l'achalandage a augmenté de plus de 5 %, l'enveloppe devrait être plus élevée à cause de la performance de la commission de transport. Si elle fonctionne avec une baisse de plus de 5 %, il pourrait y avoir une réduction de l'enveloppe ou le maintien de l'enveloppe. Ce sont des formules à déterminer, mais l'ensemble du financement porte sur le montant d'une enveloppe et dont des formules pourraient être discutées avec le ministère.

M. Garon: Actuellement, les subventions sont fonction des revenus que vous générez et, à ce moment-là, si vous avez plus de passagers, automatiquement il y a plus de revenus, donc, plus de subventions.

M. Forgues: Non, il y a un plafonnement qui vient jouer contre la performance des commissions de transport. À un moment donné, lorsque vous avez dépassé ce plafonnement, vous fonctionnez à la perte, votre déficit augmente et c'est ce qu'on voudrait changer.

M. Garon: Vous voudriez qu'il n'y ait pas de plafonnement du tout?

M. Forgues: Bien, ce qu'on trouve un peu négatif, c'est qu'une commission de transport qui performe se voit pénalisée à cause du plafonnement. On dit au ministre: Vous devriez considérer, encourager les commissions de transport à la performance en ajoutant un volet à l'intérieur de l'enveloppe qui pourrait donner un plus aux commissions de transport qui auraient une excellente performance qu'on pourrait déterminer ensemble.

M. Garon: Quand vous parlez de l'enveloppe, parlez-vous d'une enveloppe en chiffres absolus ou en pourcentage ou d'une proportion par rapport à des revenus ou à des dépenses? Quand vous parlez d'une enveloppe, comment s'exprimerait cette enveloppe? Quand on parle d'une enveloppe fixe, il a été question d'une enveloppe fermée, parlez-vous d'une enveloppe fermée comme un chiffre absolu ou un pourcentage, une proportion par rapport à un montant qui peut varier?

M. Forgues: M. le député, sur les techniques, on ne s'est pas trop attardés,

nous, c'est le principe de l'enveloppe. Si, par exemple, la CTCUQ a eu, l'an passé, aux subventions à l'exploitation, 25 000 000 \$ - je lance un chiffre comme cela - dans l'enveloppe de 1988, on ne veut pas moins de 25 000 000 \$ avec une indexation. Il s'agira, pour les représentants du gouvernement, de trouver des formules techniques avec nos spécialistes en gestion d'exploitation, afin de déterminer ce qui doit influencer le contenu de l'enveloppe.

M. Garon: Par rapport aux demandes que vous formulez au ministre et aux demandes que font les municipalités, comment se fait l'arrimage entre les municipalités et votre association puisque vous semblez être devenu un organisme consultatif pour le ministre? Par ailleurs, quel est votre mandat par rapport aux municipalités? Est-ce que les municipalités vous laissent négocier entièrement avec le ministre et arriver à des conclusions finales ou si les municipalités se considèrent un peu dans une position de patron face à l'ATUQ et se gardent la finalisation des dossiers?

M. Forgues: Je pense qu'il y a deux missions différentes. L'intervention de l'UMQ en était plutôt une pour - je peux employer le terme "dénoncer" - dénoncer le non-respect de l'entente Québec-municipalités en 1980.

Par contre, notre mission est de sensibiliser les deux autres intervenants et les municipalités et le gouvernement aux impacts des décisions administratives, des décisions de subventions au fonctionnement. On est là pour allumer la lumière. On va dire au gouvernement: Si vous appliquez telle décision, il va se produire telle chose. Aux municipalités, on va dire la même chose. Si vous n'acceptez pas d'augmenter votre participation ou vos quotes-parts, on va être obligés de faire telle chose.

Nous sommes un groupe de consultation technique. C'est là notre mission. Mais l'une ne vient pas en contradiction avec l'autre. On se complète.

M. Garon: Non, mais, par exemple, vous vous trouvez dans une position pour dire aux municipalités: Le gouvernement me donne tant, si le gouvernement me donne tant, vous êtes obligés de me donner tant, à moins d'augmenter les tarifs. Ou l'inverse.
(17 h 45)

M. Forgues: On ne peut pas les obliger, mais on leur présente plusieurs scénarios. C'est aux élus locaux de décider de la tarification, de la quote-part qu'ils devront injecter aux commissions de transport locales. Mais le gouvernement faisant connaître son enveloppe, on ajuste tout cela en même temps. C'est pour cela qu'on se dit qu'en connaissant, pour les prochaines années,

la participation du gouvernement, on pourra mieux planifier nos choix locaux pour les cinq prochaines années.

M. Garon: Qu'est-ce que vous pensez de la demande formulée par la Communauté urbaine de Montréal d'une loi avec un pourcentage qui pourrait être fixé et qui avait été établi autour de 40 % des dépenses provenant du gouvernement du Québec?

M. Forgues: Actuellement, la participation du gouvernement du Québec est de 43 % - 44 %. On ne demande pas moins. On souhaiterait que la participation du gouvernement demeure à 43 % - 44 %.

M. Garon: La communauté urbaine a dit officiellement que ce serait selon une formule qui baisserait d'ici quelques années de 44 % à 40 %, mais établie dans une loi, donc, déterminée à l'avance de façon précise, selon des critères pour déterminer...

M. Forgues: C'est à l'intérieur d'une demande locale. Je vous avoue qu'on ne s'est pas penchés sur ce genre de formule. Ce qu'on veut plutôt, c'est d'avoir la garantie.

M. Côté (Charlesbourg): M. le député de Lévis, je suis sûr que cela ne lui a pas échappé. La demande de l'ACUM, effectivement, fait en sorte que le gouvernement serait en baisse à 40 %, que la municipalité serait en baisse, mais c'est à la condition de trouver un quatrième partenaire qui, lui, compenserait le manque à gagner. Ensuite, il y a toujours une distinction avec l'hypothèse qu'on a un quatrième partenaire qui va effectivement financer dans la mesure où il n'y a pas ce quatrième partenaire. Je ne pense pas qu'on ait réussi à faire l'unanimité sur une formule. Le constat quant à une nouvelle source de financement, c'est très clair: dans la mesure où cela nous touche, on est contre, mais quand cela touche les autres, on est pour. C'est le seul constat qu'on peut tirer au sujet d'une nouvelle source de financement, mais je pense qu'elle n'est pas encore trouvée.

M. Garon: Le député de Jonquière me suggère que cela pourrait être une commandite de Provigo.

M. Côté (Charlesbourg): Cela m'étonne un peu, venant du député de Jonquière, compte tenu du fait que les beaux jours de Provigo ont eu leur naissance au Saguenay—Lac-Saint-Jean.

M. Dufour: Et même dans la ville de Jonquière. Mais ils sont gros, ils sont rendus gros.

M. Côté (Charlesbourg): Treize oeufs à

la douzaine.

M. Garon: Je vais poser ma dernière question. Quelle est votre position quant à la répartition actuelle du financement entre les partenaires? Et quelles sont les sources alternatives de financement qu'on va voir à appliquer au Québec?

M. Forgues: Les sources alternatives de financement... Comme nous, nous n'avons pas de pouvoir de taxation, on est prêts à faire connaître nos impressions sur des sources de financement proposées par ceux qui ont le pouvoir de taxer, mais, quant à nous, comme transporteurs, comme commission de transport, on n'a pas de pouvoir de taxation. Au plan du partage, M. le député, cela reste un choix local. Il y a peut-être des endroits qui vont... Je prends Québec, où on va dire: On accorde la gratuité pour le transport des personnes âgées, mais comme il n'y a rien de gratuit, en fin du compte, c'est un compte à payer transféré à d'autres. Si les municipalités de Québec ont décidé d'en payer le coût social, bien, elles en paient. Pour nous, c'est de demander au gouvernement de maintenir sa participation. Pour ce qui est des autres, cela demeure un choix local, c'est-à-dire, la tarification des usagers et la quote-part des municipalités.

M. Garon: Comme le temps s'écoule rapidement, je demanderais...

M. Oufour: Dans vos politiques actuelles de subvention, vous parlez de l'importance du transport: Il y aurait lieu d'apporter certains ajustements à la formule. On sait que le ministère veut stabiliser ses contributions et adopter une approche budgétaire différente. De ce côté, nous nous rendons compte des avantages à inciter les sociétés à la performance et à préconiser une politique neutre et stable.

Comment pouvez-vous demander de geler les subventions avec un certain nombre d'incitations et, en même temps, dire que vous incitez les corporations - si j'ai bien compris - à préconiser une politique neutre et stable? Cela veut dire quoi?

M. Forgues: Ça veut dire qu'on doit respecter l'autonomie locale. Je pense que c'est un terme que vous connaissez bien. L'autonomie doit être respectée dans les régions. Alors, on se dit que, si l'enveloppe est neutre, il n'y a pas d'intervention du gouvernement pour nous dire: Tu vas dépenser de telle façon. Avec une incitation à la performance, je pense, M. le député, que, pour nous, tout en respectant l'autonomie locale, on aurait une politique neutre venant du gouvernement.

M. Dufour: C'est une recommandation

que vous adressez au gouvernement. Je pensais que, du fait que vous disiez que la politique de subventions était neutre, vous ne la répétiez pas à chaque recommandation.

M. Forgues: C'était que les subventions soient neutres; que l'intervention du gouvernement demeure neutre.

M. Dufour: Il y a un point sur lequel je veux revenir parce que cela chicote le député de Lévis et peut-être aussi le ministre. En tout cas, moi, cela me dérange, c'est la question de l'Union des municipalités vis-à-vis de l'ATUQ. J'essaie de comprendre votre cheminement. Vous êtes un organisme; vous pouvez être consulté et vous pouvez donner certaines opinions, mais quand vient le temps de prendre des décisions finales concernant le financement, à ce moment-là, l'imbroglie peut se produire entre l'Union des municipalités et l'ATUQ. Même s'il y a des élus à chaque commission de transport, ce n'est pas l'ensemble des conseils municipaux qui siègent aux commissions de transport. De ce qui a semblé ressortir, hier après-midi, il semblerait que l'Union des municipalités ait avancé certaines choses qui n'étaient pas nécessairement le cheminement qui s'était passé à travers vos négociations.

M. Forgues: Quant à moi, M. le député de Jonquière, il est bien clair dans mon esprit que les deux interventions sont différentes. L'Union des municipalités a voulu dénoncer le non-respect de l'entente Québec-municipalités de 1979 applicable en 1980. Quant à nous, nous voulons, dans notre mémoire, sensibiliser le gouvernement et les intervenants aux répercussions qu'un changement pourrait avoir sur le financement. À mon avis, il n'y a pas de contradiction, les deux sont différents. Il y a peut-être eu quelques problèmes de communications, mais je pense que les deux organismes étaient bien au courant des activités de l'un et de l'autre.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière, je vous reconnais pour votre dernière question.

M. Dufour: Il est peut-être dans l'annexe que vous avez ajoutée. Je vous remercie, M. le Président, et je comprends qu'on a gagné du temps à d'autres places; donc, on peut se le permettre. Vous dites à un endroit: "...demande au gouvernement, qui est un partenaire important dans le dossier du transport en commun, de: - je ne lirai pas tous les articles, c'est à la page 19 - revoir certaines lois, règlements et décrets qui ont un impact à la hausse sur les coûts d'exploitation;" Quand vous me parlez des règlements et décrets, qu'est-ce que c'est? Et dans la loi, qu'est-ce qui augmente vos

coûts? Je pense qu'il y a une question de sécurité; il y a des lois sur cela. Cela augmente vos coûts certainement, mais est-ce que c'est cela que vous voulez que le gouvernement retouche ou revoie?

M. Forgues: C'est cela. Entre autres, lors de nos rencontres, on avait demandé, au ministre des Transports de regarder la possibilité de modifier la loi sur la circulation pour permettre à nos véhicules de tourner à droite, sur un feu rouge. À ce moment-là, on pouvait démontrer qu'il y avait des économies parce qu'on le fait en Ontario.

Au chapitre des règlements et décrets, peut-être que quelqu'un ici à la table pourrait compléter...

M. Tanguay: Le Code du travail est une contrainte majeure, surtout par rapport à l'un des objectifs que, collectivement, tout le monde pourrait se fixer, c'est-à-dire de confier davantage de contrats à l'entreprise privée, maintenant qu'on connaît les dispositions du Code du travail où, finalement, on ne peut pas déléguer sans que les nouveaux contrats soient régis par les mêmes lois aux nouveaux employés. C'est là une contrainte majeure, etc. Cela ne donne rien de faire la nomenclature de cela, ce sont des choses que vous connaissez pertinemment.

M. Dufour: Je voulais m'assurer que j'avais bien compris ce que vous vouliez dire parce que cela ne fait pas très longtemps que je suis sorti du milieu municipal et je comprends les difficultés que vous avez à appliquer certains règlements, certaines lois. Par contre, il y a des contraintes sur la sécurité, sur l'hygiène, il y a un certain nombre de lois difficiles à contourner. Connaissant les prises de position du ministre vis-à-vis de la réfection ou de l'aménagement du nouveau Code de la sécurité routière, cela ne va pas dans le sens que vous demandez, je ne pense pas.

M. Forgues: Pour compléter les réponses, j'inviterais M. Beaumier, qui voulait intervenir, et M. Grégoire, qui vous parlera de la loi 45. M. Grégoire, seulement pour...

M. Grégoire: Je veux seulement faire la remarque que l'article 45 du Code du travail crée une contrainte assez considérable lorsqu'il s'agit de vouloir confier certains services à l'extérieur parce que, si on fait appel à un entrepreneur de l'extérieur pour confier des services à moindres coûts, ce même entrepreneur est lié par la convention collective de notre entreprise. Finalement, il n'y a plus d'avantage et on ne peut plus le faire. Quand on parle de vouloir privatiser des choses, il y a des entraves majeures dans les lois actuelles.

M. Dufour: Je suggère que vous mettiez cela à l'ordre du jour de votre prochaine réunion.

Le **Président (M. Saint-Roch):** Je vous remercie, M. le député de Jonquière. Nous en sommes maintenant aux remarques de conclusion. M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je veux remercier d'une manière tout à fait particulière et chaleureuse les gens de l'ATUQ et saluer la très bonne collaboration que j'ai eue d'eux. Je veux vous assurer que cela peut se poursuivre dans le respect des champs de compétences de chacun. En profitant de ce champ de compétences, je veux un peu répondre à mon collègue de Jonquière, qui s'interrogeait sur les rapports intimes entre l'ATUQ et l'UMQ et lui rappeler deux éléments extrêmement importants dans la dénonciation qu'a faite l'UMQ qui a mérité, hier, une correction des faits à tout le moins.

Premièrement, l'UMQ avait possible-ment raison de dénoncer le fait qu'on ait touché à l'entente sur la fiscalité municipale. Ce que j'ai dit hier, là où elle n'avait pas raison, c'est de dire que cela s'était fait sans consultation. Par surcroît, cela s'était fait avec des élus, eux-mêmes mandatés dans leur responsabilité par d'autres élus et, en plus - on l'a appris aujourd'hui - de ces mêmes élus étaient à l'UMQ. Si cela ne fait pas le tour du dossier, je pense que cela m'apparaît assez clair.

Deuxièmement, d'avoir communiqué au public qu'il y avait un coût direct de 40 000 000 \$, alors que la réalité était 20 000 000 \$. 40 000 000 \$ moins une certaine formule qui vient compenser... Cela vient de l'aveu même de Mme Gravel, de la STRSM, hier matin, qui nous a admis: 0,45 \$ sur chaque dollar quand cela atteint un plafond. Alors, dans ce sens, c'était très clair. C'est sur cela que l'intervention est venue pour corriger un certain nombre de faits, parce que la vérité, même pour le gouvernement, celui qui paie, a ses droits. Si elle a ses droits sur le plan du pacte de la fiscalité municipale, elle a aussi ses droits quant à la participation du gouvernement, et c'est ce que le gouvernement fait.

Enfin, je suis pleinement conscient qu'il reste encore toute une série de problèmes à régler. Votre expérience, votre vécu quotidien, votre connaissance profonde des irritants touchant le transport en commun - donc, la connaissance de certains irritants éliminés pour une meilleure performance - seront de nature à bien meubler nos prochaines réunions qui, je le souhaite, auront lieu le plus rapidement possible pour régler toute la série de dossiers. Ainsi, cela fera en sorte qu'on va décider un certain nombre de choses et on pourra peut-être

signer entre nous des petits contrats de productivité qui feront rougir bien des employés. Alors, merci d'être venu à Montréal.

Une voix: ...

M. Côté (Charlesbourg): Rougir.

Une voix: Cela va.

M. Côté (Charlesbourg): Bon retour dans chacune de vos communautés et merci de votre assistance assidue dans cette salle où on a pu noter les problèmes des uns et des autres et tenté de trouver des solutions aussi. Merci bien!

Le **Président (M. Saint-Roch):** Je vous remercie, M. le ministre. M. le député de Lévis.

M. Garon: M. le Président, j'ai entendu le ministre dire: Celui qui paie a ses droits. Ceci n'a pas été sans me rappeler une phrase que j'entendais quand j'étais jeune étudiant, et que j'allais au Parlement de Québec entendre M. Duplessis qui disait: Celui qui paie, c'est celui qui mène. C'est pour cela qu'il ne voulait pas qu'Ottawa paie dans toutes sortes de domaines qui n'étaient pas de sa juridiction. Je sais combien ces points sont délicats. Le député de Jonquière me parle souvent des municipalités et de leur conception des choses. J'ai l'impression, quand on parle des contacts intimes du ministre avec l'ATUQ, je sens ces contacts intimes entre l'Union des municipalités du Québec et le député de Jonquière qui parle d'intuition. Je veux aussi vous remercier d'être venus nous rencontrer. Comme M. le ministre l'a souligné, et avec raison, plusieurs d'entre vous êtes demeurés ici depuis le début ou pendant toute la journée d'hier. Vous avez eu l'occasion de nous sensibiliser, soit officiellement, soit dans des discussions, aux problèmes qui sont les vôtres et vous avez pris le temps de faire en sorte que l'on puisse comprendre le mieux possible la façon dont vous souhaitez que le transport en commun se développe au Québec. Je vous remercie.

Le **Président (M. Saint-Roch):** Je vous remercie, M. le député de Lévis. M. le président.

M. Forgues: Il me reste à vous remercier de votre accueil et de nous avoir permis de nous faire entendre à cette commission. Merci!

Le **Président (M. Saint-Roch):** Je tiens à remercier l'Association du transport urbain du Québec pour sa participation aux travaux de cette commission. Sur ce, la commission

suspend ses travaux jusqu'à 20 heures.

(Suspension de la séance à 18 h 1)

(Reprise à 20 h 21)

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

La commission de l'aménagement et des équipements reprend maintenant ses travaux pour poursuivre sa consultation générale portant sur l'étude du document intitulé **Les infrastructures de transport en commun de la région de Montréal**.

Association des propriétaires d'autobus du Québec

Il me fait plaisir maintenant d'accueillir l'Association des propriétaires d'autobus du Québec. Je demanderais, s'il vous plaît, à son porte-parole de bien vouloir s'identifier ainsi que la personne qui l'accompagne pour le bénéfice des parlementaires et du **Journal des débats**.

M. Viens (Mario): Merci, M. le Président. Mon nom est Mario Viens, je suis président de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec et je vais laisser le soin à mes confrères de se présenter.

M. Girard (Romain): Romain Girard, vice-président exécutif et directeur général de l'association.

M. Langis (Sylvain): Sylvain Langis, directeur de l'association siégeant au comité exécutif et président de la section du transport interurbain, urbain et aéroportuaire de l'association.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci. Je vous cède maintenant la parole et vous avez 20 minutes pour présenter votre mémoire aux membres de la commission.

M. Viens: Merci. Tout d'abord, je voudrais remercier la commission de nous avoir prêté cette scène pour permettre à l'association de faire valoir le rôle qu'elle peut jouer dans cette organisation du transport en commun. Contrairement à plusieurs intervenants qui sont passés avant nous et qui ont souligné qu'ils voulaient s'assurer qu'ils aient les deniers disponibles, nous sommes ici pour trouver une solution et jouer un rôle économique en vous faisant épargner des sous.

Je vais laisser le soin à notre directeur général de vous présenter le mémoire. M. Girard.

M. Girard: Alors, M. le Président, M. le ministre, mesdames et messieurs représentant

le parti ministériel et l'Opposition, l'Association des propriétaires d'autobus du Québec est heureuse de soumettre à la présente commission parlementaire ce mémoire énonçant sa position relative au transport en commun dans la grande région de Montréal.

Il est évident que les intérêts que nous représentons ne disposent pas des ressources ou même de la légitimité pour porter un jugement sur le comportement et l'efficacité de tous les intervenants intéressés par le transport en commun dans la grande région de Montréal, en ce sens que le présent mémoire soulève quatre préoccupations bien précises qui nous affectent. Certains des énoncés de ce mémoire ont déjà été présentés sur d'autres tribunes, mais notre association, qui réunit les transporteurs d'autobus privés du Québec, soit 150 entreprises de transport public, tient à présenter à l'ensemble des intervenants impliqués dans la région de Montréal la position de l'entreprise privée.

D'abord, nous tenons à redire que les transporteurs privés par autobus, qu'ils soient transporteurs scolaires, transporteurs en commun, urbains, interurbains ou même nolisés, souhaitent maintenir un rôle actif dans la mise en place et le maintien du réseau et des services de transport en commun dans la grande région de Montréal. Le transfert des responsabilités entrepris en 1984, la création des conseils intermunicipaux de transport comme autorités organisatrices, la possibilité que celles-ci ont alors eue de définir leurs besoins et de mettre en place les réseaux correspondants ont toujours reçu un vif appui de l'APAQ et continuent de mériter cet appui.

Le présent mémoire vise donc plus à confirmer notre appui et notre engagement dans le système actuel plutôt qu'à remettre en question ses fondements. Un grand nombre de transporteurs privés ont pu se faire valoir auprès d'un ou même de plusieurs conseils intermunicipaux de transport et leurs expériences inspirent les quelques remarques de ce document.

De plus, certains de nos membres offrent déjà en sous-traitance des services des organismes publics de transport en commun; cette avenue déjà exploitée, pour ce qui est des transports adaptés, intéresse de plus en plus, pour d'autres domaines, ces mêmes organismes publics de transport en commun. Cette préoccupation a d'ailleurs été exprimée cet après-midi. En effet, si le gouvernement québécois restreint réellement les subventions aux immobilisations - et ce moment semble arriver - la sous-traitance apparaîtra de plus en plus comme une alternative pour fournir un service égal à des coûts moindres. L'entreprise privée saura, le moment venu, en faire la preuve et la somme des expériences acquises dans ce

domaine par les parties depuis 1984 sera sûrement le meilleur gage de cette réussite.

L'implication des municipalités. Un retour rapide en arrière nous amène à comprendre que les objectifs ayant mené aux changements des dernières années ont effectivement été atteints. Chaque corridor a pu, par une réunion de ses élus, décider de ses implications réelles dans le service public de transport en commun. Les élus responsables, ayant voulu doter leur population de services fiables, en ont pris la charge, tandis que d'autres, moins préoccupés de la qualité et de la fiabilité du service, se sont franchement débarrassés de cette responsabilité dans un contrat dit à tarif d'équilibre avec des transporteurs privés. Ainsi, chaque municipalité ou groupe de municipalités a pu, au fil des ans, faire ses choix et en assumer les coûts et ce, dans le sens des objectifs ayant mené à la réforme.

Il est remarquable, en 1987, d'examiner la différence de performance entre ces deux types de gestion et de prise en charge des services de transport en commun. En effet, malgré des pouvoirs et un programme d'aide égaux d'un corridor à l'autre, on doit remarquer que les résultats sont tout à fait différents, selon que les élus ont voulu reconnaître comme prioritaire ou non le dossier du transport des personnes. L'APAQ a toujours soutenu que le pouvoir accordé aux conseils intermunicipaux de transport pour organiser des services de transport en commun impliquait la responsabilité de ces organismes dans l'élaboration et le fonctionnement de ces services.

Il est inacceptable que des CIT aient fait le choix de contracter avec des transporteurs privés en leur déléguant la responsabilité de l'équilibre financier, des horaires, des parcours et, finalement, sous le couvert d'un service dit municipalisé, aient accordé un permis, comme la Commission des transports du Québec l'aurait fait, sans avoir les recours et les pouvoirs de sanction ni de contrôle de celle-ci.

À la lecture des recommandations contenues dans le rapport du comité des CIT sur le financement du transport en commun, il nous apparaît que les municipalités ayant participé à sa rédaction, pour le moins, sont prêtes à exercer ce pouvoir et à assumer la responsabilité qui en découle. Dans le sens de ces recommandations et, surtout, dans le sens de l'article 12.4 de la loi sur les CIT concernant les objectifs de revenus, il nous apparaît nécessaire que les conseils intermunicipaux s'impliquent financièrement et assument une gestion et un contrôle efficaces et réels dans l'objectif d'offrir au public les services auxquels il est en droit de s'attendre.

Tous les intervenants reconnaissent que le transport en commun est un service public et qu'à ce titre il doit être simple

d'utilisation, stable, sécuritaire, accessible et économique. L'atteinte simultanée de ces objectifs est difficile à obtenir dans tous les cas et, dans le présent cas, la multiplicité des intervenants double cette difficulté. Deux éléments bien précis méritent ici d'être soulevés par l'APAQ: l'utilisation des infrastructures d'un organisme par les autres organismes et la difficulté de maintenir en coexistence, dans le cadre actuel de la réglementation, les services donnés par les détenteurs de permis de transport en commun et les autres services des autorités organisatrices publiques.

(20 h 30)

Dans le sens des recommandations du comité des CIT sur les problèmes d'interface avec le territoire de l'île de Montréal et du comité sur la coordination avec la Société de transport de Laval et la ville de Laval, il nous apparaît indispensable, dans la perspective d'un service régionalisé intégré et cohérent, que l'utilisation des infrastructures des organismes centraux du territoire soit rendue possible à des conditions acceptables pour tous les organismes et transporteurs en périphérie. Il est en effet impossible pour un conseil intermunicipal de transport de fournir aux usagers de son corridor et à sa population en général un service simple d'utilisation, sécuritaire et accessible, si le nombre de quais d'embarquement doit être dédoublé, s'il doit être déplacé continuellement ou occasionnellement, si l'utilisation des points terminus et des points de correspondance avec le métro et les autres services d'autobus ne peut être facilement disponible et, surtout, si l'usage des voies réservées, qui ont pour objet de donner priorité au transport en commun pour les usagers de ce service, n'est pas disponible aux services provenant des périphéries, et ce, peu importe si les autorités organisatrices de ces corridors ont voulu transiger avec des entreprises privées ou avec d'autres entreprises publiques.

Il est inacceptable d'entendre les CIT nous répondre qu'ils ne peuvent contracter avec nous comme entreprises privées parce que, s'ils le font, ils n'auront pas accès aux terminus des commissions de transport ou aux voies réservées mises sur pied pour l'usage de celles-ci. Si les autorités organisatrices sont vraiment responsables de ce dossier et si le transport des clientèles périphériques est lui aussi reconnu comme important, les intérêts des organismes publics de transport en commun devraient être harmonisés avec ceux, plus globaux, des CIT, au lieu de leur servir à développer des quasi-monopoles.

De la plupart des points de la grande région de Montréal, en direction de tout le reste du territoire québécois, sont fournis, par des transporteurs privés, des services de

transport en commun dits interurbains. Dans certains cas, cette clientèle devient, lorsqu'elle accède au territoire, une clientèle des services de transport en commun discutés devant la présente commission parlementaire. L'ensemble des dispositions réglementaires contenues dans le Code municipal, la Loi sur les cités et villes et la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal contiennent actuellement des dispositions pour harmoniser ces deux types de service et les responsabilités des organismes ou autorités les régissant, soit la Commission des transports du Québec, d'une part, et les organismes municipaux ou intermunicipaux de transport, d'autre part.

Ces dispositions, dans leur texte actuel, sont franchement inacceptables et des représentations ont souvent été faites au ministre des Transports ces deux dernières années à ce sujet. Les conséquences de ces dispositions se remarquent sur tout le territoire québécois et posent des problèmes qui dépassent largement la région de Montréal.

Il nous apparaît qu'il est enfin temps, à l'intérieur de la présente réflexion, d'envisager de modifier la Loi sur les cités et villes, le Code municipal et la Loi sur les CIT pour permettre qu'une modification d'horaire, de service ou de parcours sur le territoire de ces organismes, lorsqu'elle est acceptée par la Commission des transports du Québec, soit plus facilement mise en vigueur, subisse moins de délais et que, dans la foulée des modifications législatives envisagées pour l'atteinte d'autres objectifs des intervenants ici présents, soit incluse celle déjà demandée en mai dernier au ministre des Transports du Québec.

L'intégration de tous les services de transport en commun est, comme nous l'avons dit, un objectif à atteindre. Cependant, il est difficile de considérer, tel qu'il est souhaité et recommandé par divers conseils intermunicipaux de transport, le transport scolaire dans l'ensemble des services qui doivent être intégrés. Tous doivent reconnaître que les services de transport scolaire correspondent à un besoin tout à fait différent des déplacements des clientèles et que les conseils scolaires et les conseils intermunicipaux de transport sont deux niveaux de pouvoir dont les territoires ne se recoupent pas nécessairement.

En 1974, 40 municipalités du Québec ont bénéficié d'une décision du gouvernement de l'époque afin que les services de transport scolaire soient confiés aux transporteurs urbains de ces municipalités. En 1985, soit onze ans plus tard, le ministère des Transports du Québec constatait, à l'intérieur du groupe de travail sur le transport en commun, que cette décision n'avait pas eu d'effets bénéfiques sur le transport urbain; que les transporteurs, pour des raisons

d'efficacité, d'une part, et pour leur permettre, d'autre part, de transporter d'une manière plus conforme au règlement sur les véhicules affectés au transport écolier les clientèles scolaires et pour atteindre plus efficacement les objectifs des commissions scolaires, ont dû, de toute façon, développer deux réseaux parallèles et, dans la plupart des cas, malheureusement, abandonner le réseau de transport en commun urbain pour se concentrer uniquement sur le service de transport scolaire.

Il est bien évident que, si, marginalement, un élève ou un groupe d'élèves d'une localité avait intérêt à utiliser les services de transport en commun mis en place pour se rendre à sa commission scolaire et, ainsi, éviter que soit pour lui mis en place un service de navette avec un véhicule exclusif, l'atteinte de cet objectif serait souhaitable. Cependant, il en va d'une tout autre conséquence que de vouloir aider au financement des services de transport en commun par les services de transport scolaire et, en aucun cas, cette recommandation ne nous apparaît souhaitable - bien qu'elle ait été contenue dans le rapport du comité sur le financement des CIT.

Il nous paraît clair que la problématique du transport en commun dans la région de Montréal est bien complexe, qu'elle doit tenir compte des nombreux objectifs sectoriaux, des individus, des groupements en place, des organismes de transport public et même, dans notre cas, privé. Les très nombreuses réglementations encadrant ou affectant ces services en témoignent éloquentement et, malheureusement, dans certains cas, y contribuent.

Il est aussi évident que l'entreprise privée souhaite jouer un rôle actif et grandissant et qu'en conséquence elle doit s'insérer en respectant les objectifs de chacun. Cependant, tout ceci risque peu d'être, à moins que nos revendications ne soient retenues et considérées comme un apport aux objectifs généraux et collectifs du réseau québécois de transport des personnes.

Nous remercions donc la présente commission d'avoir bien voulu prendre connaissance de ce mémoire et espérons que celui-ci aura pu contribuer à l'amélioration de la situation dans la grande région de Montréal.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie. Je vais maintenant reconnaître M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Je vous remercie, M. le Président. Je veux saluer de manière bien particulière MM. Viens, Girard et Langis qui président aux destinées de l'APAQ, organisme qui joue un rôle extrêmement important puisqu'il est le témoin de l'entreprise privée, laquelle nous permet, à

certaines occasions, de mesurer le degré d'efficacité des transports publics. À cet égard, le mémoire de l'APAG, même s'il n'aborde pas globalement l'ensemble ou chacun des éléments spécifiques du transport en commun, a le mérite de soulever un certain nombre de problèmes inhérents aux CIT, soit à toute une série de commissions intermunicipales de transport qui, à l'occasion, peuvent faire du rabatement avec tous les problèmes d'interface que cela suppose et que chacun vit de manière quotidienne.

Je vais prendre les recommandations une à une, puisqu'il y en a trois, pas toujours nécessairement en procédant par une question, mais en en profitant pour faire un état de situations dans chacun des cas. Cela permettra de régulariser un certain nombre de choses.

La recommandation 1: Que les conseils intermunicipaux s'impliquent financièrement et assument une gestion et un contrôle efficaces, dans l'objectif d'offrir au public les services auxquels il est en droit de s'attendre. L'organisation des CIT, on se l'est déjà dit, est jeune, à peine trois ans, et a subi une évolution assez remarquable depuis. Vous vous souviendrez des amendements à la loi, à votre suggestion, compte tenu de problèmes vécus dans certains CIT où le degré des responsabilités des élus municipaux n'était pas proportionnel à leur volonté d'offrir du service, mais faisait en sorte que les municipalités, versaient sur le dos des transporteurs l'équilibre financier qui était impossible et qui pouvaient demander, à certains moments, que tel rang dans telle municipalité soit desservi par un transporteur en commun alors que, sur le plan financier, il n'avait aucune raison d'être et que la municipalité, de plus, ne participait pas au financement. On a corrigé cette situation avec un amendement à la loi et les municipalités sont maintenant obligées de participer au financement des CIT. Dans ce sens, je pense que cela a amélioré une partie de la situation, mais je partage entièrement ce qui est exprimé dans la recommandation 1, puisqu'il est impensable que l'on puisse organiser du transport en commun maintenant, sans la participation des municipalités sur le plan financier. Cela nous paraît très clair et cela a aussi pour conséquence de restreindre la demande de transport lorsqu'on paie sa quote-part. Dans ce sens, à moins que vous n'ayez des choses additionnelles à me dire, je pense qu'on s'entend là-dessus. S'il y a d'autres réajustements à faire, ils seront faits en temps opportun pour bien s'assurer que le message sera bien compris et bien suivi partout.

Recommandation 2: Que l'utilisation des infrastructures des organismes centraux du territoire soit rendue possible à des conditions acceptables pour tous les organismes et

transporteurs en périphérie.

Vous avez soulevé le cas le plus percutant de la dernière année, soit celui des Basses-Laurentides avec l'accès à des quais appartenant à la STL payés à 75 % par le ministère des Transports. Et personne n'avait rien à dire; c'était: Il n'y a pas de place pour vous autres, il n'y en a rien que pour nous autres, compte tenu qu'on était auparavant des associés et qu'on est maintenant devenus des compétiteurs. J'ai peut-être clarifié de manière très simple la situation. On n'a pas de poignée sur le plan légal pour intervenir à ce niveau-là, mais il m'apparaît démesuré que nous ne puissions rien dire, compte tenu du fait que nous en payons 75 % et que forcément ces 75 % viennent des deniers de l'ensemble de la province.

Les comités des CIT qui ont siégé depuis l'an passé nous ont soumis des rapports qui feront l'objet de la deuxième vague de travail après cette commission et ils nous recommandent un certain nombre d'interfaces. Et je pense que cela a été très clair au moment de la commission ici. Il y avait des problèmes d'interface et il fallait non seulement prévoir des solutions aux quais d'embarquement ou de débarquement, mais aussi aux voies réservées puisque, virtuellement, il y aura certainement une demande de participation de la part du gouvernement du Québec quant à l'établissement des voies réservées.

Alors, je pense que le problème est très bien posé et, peu importe si le transport en commun vient de Joliette, de Saint-Canut ou de Deux-Montagnes, s'il doit y avoir accès au centre-ville, je pense qu'il faut qu'il y ait accès au centre-ville. Et pour des situations comme celle que vivent les gens de Châteauguay ou de toute cette partie-là du territoire du Québec quant à l'accès, à la station de métro de la STCUM, j'ai eu l'occasion d'intervenir deux fois - cela vous donne le poids du ministre des Transports vis-à-vis de la STCUM - pour tenter de régler le problème sans pour autant qu'il soit réglé autrement qu'en ajoutant des bancs.

Dans cette réflexion globale, c'est un problème qui va être considéré et qui va avoir, coûte que coûte, une solution. Le transport en commun des gens à l'extérieur de la grande région métropolitaine, c'est aussi le même problème et le même phénomène de transport en commun que sur l'île de Montréal. Pour cela, je crois qu'il y a des choses à faire et effectivement, on va les faire. Cela fait partie des solutions qui vont être abordées à cette grande table de concertation qui sera convoquée par le ministère des Transports et, s'il le faut, le ministre sera à la table.

Troisième recommandation: Que soient modifiés la Loi sur les cités et villes, le Code municipal et tout ce dont on a parlé

tantôt, de sorte que l'acceptation de changement d'horaire puisse se faire beaucoup plus rapidement que cela ne se fait actuellement.

Il y a, à l'intérieur du ministère, un comité qui est déjà à l'ouvrage. Il travaille déjà à des amendements possibles ou à des textes législatifs qui nous permettraient des amendements à la loi des CIT, puisqu'il faudra faire des amendements à la loi des CIT à partir du moment où on aura fini notre deuxième vague de consultation sur les quatre rapports déposés par les CIT. Donc, ce sont les choses qui viennent et cela est une proposition qui nous semble, quant à nous, du ministère des Transports... Je ne peux pas parler au nom de mon collègue du ministère des Affaires municipales, mais je peux au moins vous dire que je vais essayer de le convaincre et que c'est notre devoir à nous, comme responsables de la loi des CIT, de tenter de le convaincre pour éliminer de la paperasse et accélérer ces processus-là.

Il y a aussi un élément qui n'est pas dans les propositions, mais qui fait état de vos appréhensions quant à l'intégration du transport scolaire. Il fut peut-être un temps où on a rêvé - quand je dis "on", j'exclus tout le monde sauf moi, pour bien vous situer - à la possibilité - le transport scolaire a une facture d'au-delà de 300 000 00 \$ et le transport en commun d'au-delà de 400 000 000 \$ - qu'on puisse faire certaines économies en mariant l'un et l'autre, puisqu'il semble bien que ce soit possible ailleurs.

(20 h 45)

Comme le disait M. Lévesque, l'ex-premier ministre du Québec, ce sont seulement les fous qui ne changent pas d'idée. Et je suis maintenant d'opinion différente, compte tenu des risques que l'on encourt sur le plan de la sécurité publique et bien d'autres choses, en fait, dégradation de la qualité du service offert, tant pour ceux qui veulent un transporteur public pour le transport public que pour ceux qui veulent du transport scolaire. Le mariage des deux ne ferait pas nécessairement le bonheur de tout le monde.

C'étaient les observations que j'avais à faire à ce moment-ci, compte tenu de votre mémoire. Évidemment, j'ai bien remarqué dans l'introduction de votre mémoire une phrase qui est bien campée et qui situe très bien ce qu'est le transport privé: Si le public fait défaut, on est toujours prêt à prendre la relève et on est plus efficace que les autres. C'est vrai la plupart du temps, mais il reste que les transporteurs privés ont des problèmes aussi. Je pense que vous avez fait un travail assez exceptionnel de ce côté pour **qu'il y ait** une qualité assez exceptionnelle à ce niveau.

Cela fait le tour des points que vous avez soulevés et cela me paraît répondre à **vos** questions, sans nécessairement vous en

poser, parce que c'est très vaste, sauf une chose: Dans la mesure où nous déciderions d'intervenir de manière plus significative auprès des CIT dans un programme de soutien aux immobilisations et compte tenu du fait qu'on se cherche un quatrième partenaire et qu'au niveau des CIT on serait de la même manière avec des usagers qui paient, des municipalités qui contribuent, le gouvernement qui contribue, dans la mesure où il y a un besoin de certaines infrastructures, de gares ou de quais à l'intérieur des CIT, est-ce que le transporteur privé accepterait d'être partie de ce quatrième partenaire?

M. Viens: C'est sûrement une bonne question. Au départ, il s'agirait de savoir si on deviendrait partenaires au même titre qu'une corporation publique de transport. Est-ce que nous aurions droit aux mêmes avantages quant à la subvention ou à la participation à l'achat d'immobilisations, entre autres, les véhicules, qui sont passés de 75 % à 65 %? Cela pourrait engendrer une autre considération sûrement, parce que, alors que l'entreprise publique a des véhicules à très bons prix, nous devons payer le prix maximum. Déjà, au départ, nous ne sommes pas sur un pied d'égalité, mais, si **les** règles sont équitables, ce serait sûrement une chose à envisager.

M. Langis: Lorsque vous parlez, M. le ministre, d'infrastructures, est-ce que vous parlez d'inclure, par exemple, des infrastructures d'accueil pour les usagers? Je parle de terminus...

M. Côté (Charlesbourg): De gares.

M. Langis: ...des infrastructures d'accueil de ce type dans lesquelles vous souhaiteriez que l'industrie privée investisse des sommes d'argent pour permettre aux usagers d'en profiter.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Langis: Dans la mesure où **les** transporteurs pourront retirer une certaine rentabilité de ces opérations, je pense que **c'est** un point qu'on peut facilement examiner et que l'industrie sera intéressée à examiner. Cependant, dans un CIT donné, quel qu'il soit, est-ce qu'on demandera à un transporteur initial d'investir dans une infrastructure donnée et, au bout de trois ou cinq ans, lors d'un changement de contrat, est-ce que ce sera un autre transporteur qui en profitera, alors que le premier aura investi les sommes nécessaires? Je pense qu'il faudrait prévoir des mesures à ce niveau. Mais, dans la mesure où les transporteurs privés peuvent retirer des avantages à leur juste mesure de ce **type**

d'infrastructure, je pense que tout est examinable.

M. Côté (Charlesbourg): ...avantage à la fois pour le CIT et le transporteur quant à la stabilité du transporteur. On sait que dans le monde scolaire on réclame de plus en plus de contrats de trois ans pour permettre de renouveler la flotte de manière régulière. Il y aurait peut-être certains avantages pour les CIT à signer des contrats à plus long terme. Si on exige ou si on demande au gouvernement, vis-à-vis des sociétés publiques de transport, une entente sur cinq ans quant à l'exploitation indexée, il y a peut-être bien des transporteurs qui accepteraient des ententes de cinq ans indexées aussi. Finalement, il y aurait peut-être des choses à gagner là, mais je remarque et je prends note qu'il y a un niveau d'intérêt selon les modalités à définir.

Une voix: Absolument.

M. Langis: M. le ministre, est-ce que je dois comprendre que, dans une infrastructure comme une infrastructure d'accueil, les municipalités seraient aussi invitées à investir ou simplement un transporteur?

M. Côté (Charlesbourg): Si les municipalités n'investissent pas, il n'y en aura pas. C'est aussi clair que cela. Si les municipalités pensent que c'est le gouvernement qui va payer, qu'elles oublient cela. Le gouvernement va faire sa part comme gouvernement responsable, mais, si on est trois ou quatre, on paie à trois ou quatre.

M. Langis: Je pense que la réponse est simple du côté de l'industrie privée: si l'opération est rentable, il va de soi que l'industrie privée sera intéressée.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord, cela va. Merci.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le ministre. Je cède maintenant la parole à M. le député de Lévis.

M. Garon: Monsieur voulait ajouter quelque chose.

M. Langis: Je m'excuse. On est tombé dans certaines infrastructures de CIT, mais j'aurais une question à poser à M. le ministre, si cela est possible, concernant la recommandation 3, lorsqu'on parle d'une modification à la Loi sur les cités et villes, le Code municipal et la loi sur les CIT. Est-ce que, dans votre réponse, vous faisiez également référence au fait de modifier certains articles qui, aujourd'hui, obligent ou donnent une obligation à la Commission des transports du Québec d'abroger certains

permis sur certains corridors dans la mesure où ils empiètent à certains endroits sur les territoires des CIT? Est-ce que vous me suivez?

M. Côté (Charlesbourg): Je vous suivrais plus facilement si vous me donniez un exemple.

M. Langis: Bon. Actuellement, dans les lois ou le code concernés, il existe un ou des articles qui obligent la Commission des transports du Québec à abroger les permis de certains transporteurs dans la mesure où le service qui passe sur leur territoire vient doubler un service déjà offert par un contrat d'un CIT à un transporteur privé. Je vais vous donner un exemple bien précis.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord, on va prendre un exemple.

M. Langis: Voyageur donne un service Montréal-Trois-Rivières...

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Langis: ...a un permis qui se lit Montréal-Trois-Rivières...

M. Côté (Charlesbourg): Pas celui-là, cela est trop gros.

M. Langis: D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): Voyageur ne va pas dans les CIT, on va en prendre un autre.

M. Langis: Je parlais d'un exemple que je connaissais.

M. Côté (Charlesbourg): On va prendre celui de Brandon Transport...

M. Girard: On n'appelle pas cela un exemple.

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Girard: On n'appelle pas cela un exemple, on appelle cela un cas spécial.

M. Côté (Charlesbourg): Un cas... Ha! Ha! Ha!

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Langis: Je pourrais vous donner plusieurs exemples, M. le ministre. Comme M. Girard vient de l'indiquer, Brandon Transport est un cas très spécial, sauf qu'on parle du même CIT. Actuellement, il y a un article soit dans la Loi sur les cités et villes, soit dans le Code municipal ou dans la loi sur les CIT qui oblige la commission à abroger ou à révoquer le permis de certains

transporteurs qui donnent un dédoublement de service sur les territoires concernés. Par exemple, Voyageur détient un permis local qui se lit Montréal-Trois-Rivières et qui passe, par hasard, sur le territoire de la ville de Berthier. Est-ce que, puisque Berthier fait partie d'un CIT, la commission se voit ainsi obligée de révoquer le permis - et cela ne dit pas une partie du permis, mais le permis - de l'entreprise en question? Est-ce que, pour cette raison, la Commission des transports doit révoquer le permis d'une entreprise depuis Montréal jusqu'à Trois-Rivières et ainsi enlever le service à tous les usagers, à tous les points intermédiaires? C'est ma question. Cela arrive également sur d'autres territoires.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. L'état de la réflexion, compte tenu que mon exemple n'était pas bon parce que c'était un cas d'exception... L'état de la réflexion actuellement, si on avait à intervenir demain matin sur le plan législatif, oui, effectivement, on ferait des changements à ce niveau-là, ce qui aurait tendance à vous donner, sinon totalement, du moins en partie raison. On va la pousser et ce qu'on veut, c'est intervenir au niveau de plusieurs amendements au niveau des CIT pour moderniser la loi et en faire une loi de deuxième génération au lieu d'une loi de naissance. Alors, comme le disait le député de Lévis, par ses expériences de guerre: Quand tu veux finir par atteindre la cible, tu tires plus haut, tu tires plus bas et, à un moment donné, tu tires dessus. C'est un peu le cas en ce qui concerne les CIT. Là, on a tiré un peu plus haut, on ne va pas nécessairement essayer de tirer plus bas, mais on va essayer d'avoir une bonne performance, de tirer dans la cible au deuxième coup. À la lumière des expériences et des échanges qu'on a avec vous et avec les CIT, on sera peut-être capables de régler les problèmes.

M. Langis: J'aurais, M. le ministre, une question additionnelle. Est-ce que cela veut dire que le ministère est prêt à donner des instructions à la Commission des transports du Québec pour qu'elle ne prenne pas action pour l'instant puisqu'une série d'avis proprio motu ont déjà été envoyés à une série de transporteurs pour la révocation de ces permis?

M. Côté (Charlesbourg): Il faut faire attention aux juges, aux tribunaux quasi judiciaires. Je suis pas mal sûr qu'ils sont très intéressés par nos travaux, qu'ils vont relire avec intérêt nos échanges et peut-être s'inspirer de nos échanges pour se faire un jugement plus éclairé.

M. Langis: Je vous remercie, M. le ministre.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le ministre. M. le député de Lévis.

M. Garon: M. le Président, j'aimerais poser une première question parce qu'étant nouveau dans le dossier des transports, il y a des associations que je ne connais pas ou dont j'ai déjà entendu parler, mais qui ne sont pas nécessairement présentes à mon esprit en termes de représentation. Quand vous parlez de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec, combien de personnes font partie de l'association et les propriétaires ont combien d'autobus, seulement pour avoir une idée?

M. Girard: Pour nous situer, je vais parler de l'ensemble du transport par autobus privé au Québec. L'ensemble du transport par autobus privé au Québec totalise à peu près 9000 autobus à l'intérieur de 850 entreprises de transport scolaire et de transport public. Il y a environ 1000 autobus qu'on va classer sous le terme générique d'"autocars", de "coaches", des autobus du style Voyageur, dans le sens de ce que tout le monde comprend. L'APAQ représente, sur les 800 entreprises ou à peu près du Québec 150 entreprises qui occupent particulièrement le créneau du transport public avec des autocars dans le transport nolisé, urbain et privé, dans des villes qui ne sont pas occupées par des organismes de transport en commun, nolisé et scolaire pour un nombre, pour une partie. Donc, à l'intérieur de l'association, on a 3500 autobus concentrés à l'intérieur de 150 entreprises, partout sur le territoire québécois.

M. Garon: Pourriez-vous expliquer davantage la notion de contrat à tarif d'équilibre dont vous parlez dans votre mémoire?

M. Girard: Oui. En fait, le mémoire présuppose que l'attitude qui prévalait il y a trois ans et il y a deux ans dans beaucoup de CIT ou dans un certain nombre de CIT n'existe plus, à la lumière du rapport du comité sur le financement des CIT. Cependant, lorsque certaines autorités municipales ont eu le pouvoir de prendre des décisions sur le service de transport public à donner sur leur territoire ou de leur territoire à la région de Montréal, un certain nombre de ces élus municipaux se sont sentis mal à l'aise parce qu'ils étaient, d'une part, méconnaissants du domaine et, d'autre part, qu'ils ont eu devant eux des commissions de transport qui ont fait valoir l'intérêt de contracter avec elles, des transporteurs privés qui ont fait la preuve qu'il était nécessaire que ce soient eux qui contractent avec elles à un tarif donné et d'autres transporteurs privés qui leur ont dit: Si vous

contractez avec nous, cela ne vous coûterait rien et vous n'avez plus de trouble avec le transport public. Un certain nombre de CIT qui, pour toutes sortes de raisons, ne se sentaient pas à même d'assumer une responsabilité de fait dans l'organisation du réseau de transport public ont écouté le ou les transporteurs qui ont voulu contracter à tarif d'équilibre. C'est-à-dire qu'on contracte avec vous comme conseil intermunicipal de transport. On s'engage à ne jamais vous envoyer de facture, non plus que de problèmes. Donnez-nous l'autorité de transporter, on va s'arranger avec les horaires et les tarifs. C'est un contrat dit à tarif d'équilibre qui, à l'intérieur de la réglementation, était et est encore autorisé jusqu'à un certain point.

M. Viens: Ce qui veut dire que le seul revenu de l'entreprise, c'était le revenu des usagers.
(21 heures)

M. Garon: En ce qui a trait à votre première recommandation, quel devrait être le niveau d'implication que vous souhaitez pour les conseils intermunicipaux et quelles seraient les conditions acceptables dont vous faites mention dans cette recommandation?

M. Girard: Lorsqu'un conseil intermunicipal de transport contracte à tarif d'équilibre, dans notre esprit, cela revient à dire qu'il permet à un transporteur privé de faire à peu près ce qu'il veut sur le territoire du conseil intermunicipal de transport. Notre recommandation selon laquelle il doit assumer une responsabilité et un contrôle réel sur l'organisation du transport ne revient pas à dire qu'il doit nécessairement générer des déficits pour prouver qu'il est impliqué, mais cela revient à dire qu'il assume la responsabilité de l'équilibre entre les revenus et les coûts, qu'il assume la responsabilité du service qui est donné au public et à la clientèle et, en fin d'année - et ce, dans le sens de l'article 12.4 de la loi sur les CIT qui est citée dans le mémoire - si jamais il y avait déficit, qu'il accepte de l'assumer sur la base d'une subvention du ministère des Transports du Québec ou non qui peut lui être accessible. Certains de ces CIT ont tellement peu d'intérêt à assumer cette responsabilité qu'un en particulier a résolu de se dissoudre au cours du mois d'octobre prochain pour tout simplement ne plus entendre parler du problème du transport public sur son territoire. C'est ce à quoi nous nous opposons. S'ils ont la responsabilité de le faire, qu'ils le comprennent et qu'ils contractent dans le sens d'intervenants responsables qui vont assumer la responsabilité du déficit et, idéalement, s'ils peuvent générer des revenus là-dessus, qu'ils les encaissent.

M. Garon: Dans la section Réseau interurbain, en page 4, vous énoncez le fait que les dispositions réglementaires contenues dans le Code municipal, dans la Loi sur les cités et villes et dans la loi sur les CIT sont inacceptables. Dans quel sens sont-elles inacceptables? Quelles ont été les représentations faites au ministre et quels sont les problèmes auxquels vous faites allusion?

M. Girard: Voilà trois questions qui peuvent faire l'objet d'un mémoire à part. D'abord, dans le problème d'interface avec les autorités organisatrices municipales, il y a deux niveaux de problème. Dans un premier temps, il y a l'interface avec un CIT qui veut ou non contracter de façon responsable avec un transporteur privé, ce dont on va parler tout à l'heure.

Le deuxième problème est plus visible à l'extérieur des CIT. Depuis 1985, une municipalité comme Drummondville, comme Amos - non pas Amos, c'est un mauvais exemple - comme Rouyn-Noranda, comme Rimouski ou comme Alma peut organiser sur son territoire un service de transport municipal et, à cette fin, peut bénéficier d'un programme d'aide qui est inclus à l'intérieur du décret sur la politique d'aide. Des dispositions du Code municipal, de la Loi sur les cités et villes et de la loi sur les CIT édictent que, lorsqu'un CIT, dans un cas, et lorsqu'une municipalité, dans d'autres cas, contractent pour une première fois avec un transporteur privé, la Commission des transports du Québec devra annuler le permis du transporteur s'il y a conclusion d'une entente par contrat. On parle d'une première entente avec une municipalité. C'est un exemple qui devient boiteux lorsqu'on en parle pour la région de Montréal parce qu'il n'y a plus de CIT qui en sont à l'étape de la conclusion d'une première entente à la fin de l'année 1987.

Cependant, en périphérie, il y a des villes qui vont contracter, dans les années à venir, des premiers contrats. Un exemple est le cas de Bécancour qui a contracté avec un transporteur privé un service de transport en commun qu'on va appeler suburbain pour amener les travailleurs et une certaine clientèle de Bécancour à la ville de Trois-Rivières. Dans la grande agglomération de Bécancour, qui est la réunion de six ou sept municipalités, historiquement, il y a quatre transporteurs en commun qui croisent ce territoire à une extrémité ou à l'autre, ou d'un bout à l'autre, dont Voyageur, Aubobus Deshaies, Autocar Le Canadien et Autobus V.G. Demers, qui sont quatre entreprises éparpillées autour de Plessisville, de Trois-Rivières et de Drummondville. Ce à quoi M. Langis faisait allusion tout à l'heure, c'est que, en raison du fait que Bécancour a conclu une entente avec un transporteur, la

Commission des transports du Québec se voit dans l'obligation d'annuler le permis des quatre transporteurs qui touchent son territoire. Le problème est un problème de nuance ou d'interprétation de la réglementation qui ne contient pas actuellement les nuances suffisantes pour que la commission discrimine entre le transporteur dont elle doit annuler le permis ou la partie du permis.

M. Langis: Pour nous, c'est un problème de libellé, en fait. Les articles se lisent: La Commission des transports doit révoquer. Lorsqu'on parle de permis, dans notre cas, c'est que ces permis ont été émis au fil des ans et se lisent: depuis un point jusqu'à un autre en desservant les points intermédiaires. Mais tout le permis forme un tout. Si on veut simplement nous demander de passer sur ces territoires les portes fermées, on veut bien, mais on ne veut pas perdre nos droits pour ce qui touche à l'ensemble des municipalités voisines et qui peuvent s'étendre sur plusieurs centaines de kilomètres.

M. Girard: Pour répondre à la dernière partie de votre question, je peux vous confirmer que le ministre a été mis au courant du problème à quelques reprises jusqu'à maintenant. Mais il faut s'entendre, c'est un problème qui existe dans la réglementation de l'automne 1985. Donc, c'est un problème qui a pris du temps avant d'être vécu dans l'application, d'une part. Il y a aussi de la correspondance qui a fait l'objet de propositions de rédaction de textes juridiques et qui, selon nous, seraient acceptables et qui font l'objet d'études, ce qu'il mentionnait tout à l'heure.

M. Garon: Alors, vous dites que le ministre vous a entendus, mais est-ce qu'il vous a compris?

M. Côté (Charlesbourg): C'est le texte législatif qui le décidera.

M. Girard: Il y aura d'autres commissions parlementaires sur ce texte de loi et on le vérifiera.

M. Garon: Le projet de loi n'a pas encore été déposé à l'Assemblée nationale.

M. Côté (Charlesbourg): D'ailleurs, je sais que M. le député de Lévis vient d'arriver avec nous autres dans le domaine du transport, mais il faudrait remarquer les visages, ce sont des habitués de nos commissions parlementaires parce qu'ils surveillent l'intérêt de leurs membres et ils sont toujours présents.

M. Garon: C'est-à-dire que je viens

d'arriver dans le transport des personnes, mais j'étais assez présent dans le transport des marchandises...

M. Côté (Charlesbourg): Non, comme critique.

M. Garon: Oui, comme critique, le Nid-de-Corbeau, le "Maritime Freight Act" et dans toutes sortes de transports de marchandises; j'ai été présent dans le transport maritime.

M. Côté (Charlesbourg): Le Nid-de-Corbeau, cela vous a même permis de vous transporter un peu partout au Québec, à l'époque, je m'en souviens.

M. Garon: ...finalement remporter l'adhésion du Parti libéral, même s'il y avait des pressions très fortes d'Ottawa,

M. Côté (Charlesbourg): Ah! C'est la signification très nette qu'il y avait une différence entre le Parti libéral fédéral et le Parti libéral provincial.

M. Girard: Pour que l'APAQ tire elle aussi profit du débat, je peux au moins inviter le ministre à venir, dans le cadre de mon congrès, confirmer à mes membres que je suis présent à toutes ses commissions parlementaires.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Quand vous demandez l'accès à certaines subventions, au point de vue de la qualité des autobus que vous mettez à la disposition du public, lorsque vous passez des contrats avec les municipalités, est-ce que cela s'apparente, comme qualité, sauf pour les autobus du genre "coach" dont vous avez parlé tout à l'heure... Avez-vous réellement des autobus de même qualité que celles que les CIT emploient régulièrement, ce qu'on connaît en tout cas, des autobus de 225 000 \$ ou 250 000 \$?

M. Viens: Absolument. C'est selon la qualité de service que les CIT souhaitent. Si les CIT souhaitent un niveau de service équivalent ou supérieur, l'entreprise privée répondra d'emblée à leur demande.

M. Dufour: Mais est-il possible que ce soient des autobus de seconde main ou qui ont déjà été utilisés?

M. Girard: Le CIT métropolitain de Saint-Jérôme - on s'entend bien que ce sont les trois municipalités de l'agglomération de Saint-Jérôme - a contracté avec un transporteur privé qui s'appelle Autobus

Roland, sur la base d'une négociation, et ce transporteur a fourni, à l'intérieur des trois premiers mois d'opération du contrat, quatre autobus de type urbain Classique GM sur la base du contrat, sans qu'il n'y ait de subvention à l'acquisition. Ces autobus étaient de qualité tout à fait égale à celle des commissions de transport, la rouille en moins, parce que ceux-là étaient neufs en 1987.

M. Garon: Dans le cadre de l'opération Grandes Oreilles, on doit se promener en autobus justement.

Une voix: Chut! Chut!

M. Dufour: Vous parlez de la difficulté d'avoir accès à certaines structures, par exemple, de l'entreprise privée. J'imagine que c'est surtout dans la région de Montréal ce problème, le problème d'avoir accès à des débarcadères.

M. Viens: C'est cela, des terminus, comme le mentionnait le ministre précédemment, dans le nord de Montréal, le métro de Longueuil, Angrignon, la voie réservée du pont Champlain, le terminus Bonaventure, toutes ces infrastructures dont bénéficient les corporations publiques semblent être des chasses gardées. Pour nous, c'est difficile d'accès et même inaccessible pour nous permettre de donner un service à la population qu'elle est en droit d'attendre et à un prix économique.

M. Dufour: Même avec des offres financières pour utiliser les quais?

M. Viens: Absolument. Les CIT ont même eu des offres et enclenchent des processus de soumissions et sont à la recherche de prix de l'entreprise privée. Ils ont des prix très compétitifs mais, par contre, les CIT sont là: Bien, on ne sait pas si on va transiger avec vous parce qu'on ne sait pas si on va avoir droit à ces infrastructures. C'est le dilemme.

M. Girard: En fait, le CIT de la Vallée du Richelieu a reconnu, ici, hier matin, qu'il était dérisoire qu'il subsiste dans la loi des dispositions pour l'attribution de contrats à des transporteurs privés tellement il ne leur paraissait pas intéressant de contracter, dans leur cas, avec un transporteur privé. Un autre exemple, et celui-ci n'a pas été soumis à la présente commission, c'est celui du CIT le Richelain qui est allé dans un processus de soumissions publiques, il y a bientôt cinq semaines, pour lui fournir une base pour son prochain contrat à conclure le 1er janvier 1988. Pour qu'un transporteur privé puisse contracter avec le CIT le Richelain et lui fournir un tarif mesuré, admettons - je n'ai

pas de terme exact - il faut qu'il dispose d'information sur les coûts lorsqu'il arrivera sur le territoire de Longueuil. Trois de mes membres se sont adressés à moi pour me demander de faire une démarche pour eux parce qu'ils ne réussissaient pas eux-mêmes, et je n'ai pas plus réussi à obtenir de la STRSM une base de facturation sur laquelle ils pourraient utiliser ses quais. Je dis bien que la STRSM nous a dit que, pour des raisons de vacance de son personnel, à la période où on lui a demandé les informations, elle ne pouvait pas nous les donner. Je la cite sans essayer de l'interpréter.

Donc, non seulement on a un handicap pour l'opération, mais on a un handicap pour soumissionner tout bonnement pour les contrats des conseils intermunicipaux de transport.

M. Dufour: On a de bonnes nouvelles. Le ministre a dit qu'il allait arranger cela hier matin.

M. Girard: Merci, M. Dufour.

M. Côté (Charlesbourg): Il n'a pas dit qu'il allait tout arranger.

M. Dufour: Il a dit qu'il allait arranger les problèmes d'accès aux quais.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, oui.

M. Dufour: En tous les cas. On ne vous fera pas dire des choses que vous n'avez pas dites. Vous en dites suffisamment. Je vous écoute.

M. Garon: Il va rester seulement à surveiller s'il y a des problèmes dans la solution.

Une voix: Ha! Ha! Ha!

M. Côté (Charlesbourg): C'est comme l'opération Grandes Oreilles, le problème est entre les deux oreilles.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Dufour: Comme par hasard il y a des choses.

Le Président (M. Saint-Roch): Je dois conclure que nous en sommes maintenant aux remarques de conclusion. M. le ministre, je vous cède maintenant la parole.

M. Côté (Charlesbourg): Je veux remercier l'APAQ de qui nous avons toujours eu une excellente collaboration. Nous n'avons pas toujours été d'accord sur les mêmes points, mais je pense que dans le respect mutuel de ses champs de compétence et des

intérêts qu'elle a à défendre et des nôtres, c'est une collaboration qui a porté des fruits et qui portera très certainement des fruits qui seront bénéfiques pour les transporteurs et pour les utilisateurs des services que vous offrez. Merci bien.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Lévis.

M. Garon: M. le Président, je peux vous dire qu'il y a un grand nombre d'entreprises d'autobus privés dans mon comté. C'est un problème auquel je suis très sensible puisqu'il y a des gens très dynamiques dans le domaine des autobus privés et j'ai toujours été proche des développements qu'ils voulaient faire, puisque, autant il y a un service public, autant il y a des services privés. Il y a, entre autres, une entreprise particulièrement considérable, je pense que c'est l'une des plus considérables au Québec dans le domaine des entreprises privées d'autobus. Je pense qu'au Québec il y a de la place pour les deux surtout dans un secteur témoin qui doit être le plus vigoureux possible. Vous pouvez être certains que du côté de l'Opposition officielle - temporairement - nous allons vous écouter attentivement. Merci.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le député de Lévis. M. le président.
(21 h 15)

M. Viens: Eh bien, comme le citait l'intervenant qui nous a précédés, l'ATUQ, qui est dans la même ligne de la volonté du ministre des Transports à acquiescer à notre demande, nous sommes très heureux d'entendre ces propos de part et d'autre et nous vous remercions, encore une fois, de nous avoir permis de vous faire part de nos revendications. Merci encore.

Le Président (M. Saint-Roch): Je remercie l'Association des propriétaires d'autobus du Québec pour sa contribution aux travaux de cette commission. Là-dessus, je demanderais à la Société pour le progrès de la Montérégie de bien vouloir prendre place.

Permettez-moi, dans un premier temps, de vous souhaiter la bienvenue aux travaux de cette commission. Je demanderais au porte-parole de bien vouloir s'identifier, ainsi que la personne qui l'accompagne pour le bénéfice des parlementaires et de notre **Journal des débats**.

M. Cantin (Jean): Bonjour! Mon nom est Jean Cantin, président de la Société pour le progrès de la Montérégie.

M. Vidal (Éric): Éric Vidal, directeur général du même organisme.

Le Président (M. Saint-Roch): Je dois

vous aviser qu'à partir de ce moment-ci vous avez 20 minutes pour présenter votre mémoire aux membres de la commission.

Société pour le progrès de la Montérégie

M. Cantin: Afin d'utiliser le temps pleinement et puisque nous sommes les derniers à nous présenter devant cette commission, je vais plutôt livrer l'essentiel du mémoire; je n'en ferai pas la lecture.

M. le Président, M. le ministre, mesdames, messieurs de la commission parlementaire, ce n'est pas par hasard que la Société pour le progrès de la Montérégie s'intéresse à la commission parlementaire sur les infrastructures de transport en commun, puisqu'il s'agit d'un dossier important pour notre région et qu'il s'inscrit bien dans une continuité des dossiers sur lesquels nous sommes déjà intervenus, tels que la création de la STRSM, l'arrêt du Rapido à Saint-Lambert, l'arrêt de l'autobus Voyageur à Longueuil, l'utilisation de la voie réservée à contresens sur le pont Champlain, le Conseil consultatif des aéroports de Montréal, l'étude APA-SOCONAM sur le potentiel de l'aéroport de Saint-Hubert et le comité régional de concertation des aéroports de Montréal.

Nous nous sommes attardés à dresser soigneusement et de la façon la plus complète possible l'état de la situation dans le transport en commun et de ses infrastructures, principalement sur les déplacements interrives compris dans la sous-région rive sud de la Montérégie. Il y a trois MRC qui sont concernées. Il s'agit des MRC Champlain, Lajemmerais et Roussillon. Pour vous situer globalement aux abords du fleuve, c'est entre les villes de Contrecoeur et de Châteauguay.

La région possède une population de 1 200 000 personnes. Dans cette sous-région, il y a 485 000 personnes regroupées sur 888 kilomètres carrés et selon une densité moyenne de 546 personnes par kilomètre carré. Nous nous sommes fixé de cerner la problématique avec les deux objectifs suivants: offrir un meilleur service pour la clientèle d'usagers du transport en commun et disposer d'une meilleure utilisation des infrastructures existantes. Les besoins de cette population sont déterminés par son achalandage. Ainsi, 50 000 personnes de cette sous-région se dirigent chaque jour vers le centre-ville de Montréal et 25 000 de celles-ci le font à l'heure de pointe du matin, soit entre 7 et 9 heures. Une proportion considérable, soit 80 % de ces 25 000 personnes, donc 20 000 personnes, effectuent ce déplacement du matin par transport en commun et selon les modes suivants, c'est-à-dire plus ou moins 9500 personnes par la ligne 4 du métro, plus ou moins 9000 par les autobus qui utilisent les

voies réservées sur les ponts Champlain et Mercier, plus ou moins 1250 personnes pour aller au métro Angrignon et plus ou moins 250 par le train de banlieue. Cela est basé sur nos analyses qui reposent sur les horaires publiés, un comptage sur place et l'évaluation de la STCUM et de la STRSM. En Montérégie, on utilise le transport en commun principalement pour se rendre au travail, pour l'éducation c'est-à-dire la fréquentation des institutions d'enseignement, les loisirs, les activités socioculturelles, l'affluence commerciale et les correspondances.

Nous sommes desservis actuellement par la STRSM pour l'autobus, la STCUM pour le métro, le Canadien National pour le service ferroviaire de banlieue et d'autres autobus reliant les municipalités éloignées à certaines stations du métro, telles Deshaies et Auger.

Le métro transporte à lui seul environ 9500 passagers, chaque matin sur semaine, et 75 % de ceux-ci parviennent à la station de métro de Longueuil dans un des 280 autobus qui s'y rendent.

Bien sûr, la Société pour le progrès de la Montérégie se réjouit du projet de réaménagement de la station de métro de Longueuil accepté lors du Sommet économique de la Montérégie tenu en mai 1987. Ce réaménagement doit, toutefois, s'effectuer selon un plan global pouvant redistribuer cette affluence d'autobus au métro.

Nous proposons à la commission parlementaire d'élaborer une réponse adéquate à la demande des besoins de transport en commun en fonction des critères suivants tels que mentionnés en pages 13 et 14 du mémoire, soit: la fréquence demeure le défi clé à relever pour inciter l'usager à emprunter le transport en commun; la vitesse doit être au moins égale à ce qui est disponible actuellement, voire même une légère amélioration pour le train de banlieue serait souhaitable; le nombre de changements de mode doit être réduit au minimum; toute nouvelle application devra s'intégrer facilement aux systèmes et services existants tout en intensifiant leur utilisation; la réalisation de tout projet devra s'établir dans un équilibre des coûts, des délais et des quantités; l'assurance d'une partition équitable des bénéfices entre les municipalités appelées à financer le système et son opération; finalement, l'assurance d'une sécurité adéquate pour les usagers du métro et les chauffeurs d'autobus.

Quant aux infrastructures, au nombre de sept, comprises dans les sous-régions étudiées et telles qu'illustrées au tableau 3 du mémoire, nous relevons les difficultés et/ou les opportunités inhérentes à l'utilisation de celles-ci. Vous trouverez donc à l'intérieur du mémoire les détails des affirmations concernant, d'abord, l'utilisation

à pleine capacité du pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine pour une liaison routière de forte capacité, l'utilisation à pleine capacité du pont Jacques-Cartier entraînant des problèmes de sécurité, l'utilisation à faible capacité de la ligne 4 du métro avec, actuellement, ses 6 voitures aux 5 minutes alors qu'elle a une capacité théorique de 9 voitures aux 2 minutes. Concrètement parlant, on peut y transporter, actuellement selon ce que je viens de décrire, 8000 personnes à l'heure alors que la capacité théorique du métro est de 30 000 personnes à l'heure. L'utilisation limitée du Pont Victoria, par ses accès nord et sud, l'utilisation quasi à pleine capacité du pont Champlain et ce à un point tel qu'il est à prévoir un retrait éventuel du privilège d'une voie réservée, par les autorités fédérales. Enfin, l'utilisation à surcapacité du pont Mercier. Nous croyons que l'ébauche de solutions ne réside pas dans un nouveau pont assurant une liaison complète interrives assorti d'autoroutes. C'est beaucoup trop onéreux et ce type de solution ne règle pas le problème à la source.

Avant d'aborder ces solutions, nous avons trois demandes à formuler au gouvernement du Québec que vous retrouvez dans les pages 22 et 23 du mémoire. Premièrement, d'intervenir auprès du gouvernement fédéral pour imposer un moratoire sur l'abandon de certaines voies ferroviaires par le Canadien National avant de connaître la ou les alternatives retenues pour le transport en commun. Certains maires ont été approchés, fréquentés par le Canadien National pour l'abandon de certaines voies. Deuxièmement, de s'assurer du respect de l'intérêt collectif avant celui de l'intérêt individuel par les nombreux intervenants lors d'éventuels pourparlers. Concrètement, c'est d'éviter de rencontrer ce qui s'est passé au niveau du Conseil consultatif des aéroports de Montréal. Troisièmement, de rouvrir au plus tôt l'entente bilatérale avec le gouvernement du Canada en matière de transport qui n'est prévue que pour 1989.

De plus, nous avons les commentaires qualitatifs suivants que vous retrouvez aux pages 26 et 27, qui sont: Un meilleur service au client se traduit par une amélioration de la vitesse, c'est-à-dire le temps du trajet, de la fréquence qui est une mesure à satisfaire, de la fiabilité, c'est-à-dire le bon fonctionnement de son réseau. Et ceci s'applique à tous les modes de transport.

Une meilleure utilisation des services existants pourra se contrébalancer qualitativement par une amélioration du confort, dans le cas du train, et par une tranquillité d'esprit et une sécurité, pour le métro et l'autobus.

Une maximisation des infrastructures existantes aura également un effet bénéfique

sur le temps d'attente aux heures de pointe pour l'usager et pour les automobilistes empruntant le réseau routier.

L'élaboration d'un plan régional d'ordonnement du transport en commun pourra intensifier les liaisons intercentres, contribuant ainsi au développement du tissu urbain et rural que compose la Montérégie.

Le gouvernement du Québec, dans son document de base en vue de la présente consultation, lance un appel particulier, dans l'élaboration de solutions, à sortir des sentiers battus.

Nous proposons trois solutions pour une mise en oeuvre à court terme et selon un mode complémentaire, puis une solution à moyen terme qui mérite d'être développée.

La première solution, c'est l'aménagement de l'estacade. L'estacade, c'est cette structure en amont du pont Champlain érigée par le gouvernement fédéral pour le contrôle du mouvement des glaces. Ses avantages: elle a la solidité et les dimensions requises pour deux voies; elle relie actuellement la voie maritime jusqu'à l'île des Soeurs sur une distance de 2,5 kilomètres; elle peut être utilisée en prévision du remplacement de la liaison de la voie réservée sur le pont Champlain. De plus, une implantation serait facile, c'est-à-dire qu'on n'est pas obligé de changer les modes existants, on peut utiliser les autobus actuels. On peut maintenir et même voir un accroissement des usagers, le matin. Cela pourrait donc dégager le pont Champlain quelque peu.

Parmi les contraintes et les aménagements requis pour l'estacade, il s'agit de franchir la voie maritime. Nous proposons un tunnel d'au plus 600 mètres depuis le boulevard Rome à Brossard. Il y a également à prévoir un aménagement à l'île des Soeurs pour un accès à l'autoroute Bonaventure. Cet aménagement est actuellement réclamé par l'émergence de la population sur l'île des Soeurs. Soit dit en passant, les résidents de l'île n'ont pas accès à un transport en commun le dimanche après 18 heures. Le coût de cet aménagement est évalué à plus ou moins 35 000 000 \$.

La deuxième solution à court terme, c'est la rénovation de la ligne de Beloeil. L'utilisation actuelle très faible de 215 à 350 usagers par jour est en fonction d'un seul départ le matin et d'un seul le soir. Nous croyons que, parmi les avantages, il y aurait une amélioration significative de la fréquence si un service y était instauré. De plus, on peut parler de l'intégration des autres services par le rabattement des lignes d'autobus, l'utilisation de tarifications intégrées - c'est-à-dire le train, l'autobus et le métro - et l'utilisation d'une technologie ferroviaire classique comme ce qu'on connaît actuellement, ayant une capacité, depuis Saint-Bruno, de 1200 personnes à l'heure. Après vérification, c'est également

compatible aux horaires de Via Rail. Les contraintes seraient l'aménagement de stationnements aux abords des nouvelles gares. Le coût du matériel roulant, ainsi que de la signalisation requise serait d'environ 60 000 000 \$.

La troisième solution que l'on propose est un service ferroviaire de Châteauguay. Il s'agit ici d'utiliser le pont du Canadien Pacifique depuis Châteauguay jusqu'à la gare Windsor, au centre-ville. Les avantages sont très intéressants pour les résidents du sud-ouest. Premièrement, on peut utiliser les emprises existantes et, tout comme dans la solution précédente, la technologie ferroviaire conventionnelle. Pour les 1250 usagers actuels, le matin, ceci pourrait signifier une amélioration tangible du temps de trajet. Actuellement, pour partir de Châteauguay et emprunter la voie réservée pour l'accès au pont, se rendre au métro Angrignon et, depuis Angrignon, se rendre jusqu'au centre-ville, cela prend 50 minutes. Le trajet vérifié depuis Châteauguay par le train jusqu'à la gare Windsor serait de 25 minutes et cela aurait nécessairement pour effet de dégager le pont Mercier. Les contraintes et les aménagements prévus sont les gares, l'achat de matériel roulant et les stationnements adjacents à ces gares-là, que l'on estime à plus ou moins 45 000 000 \$.

(21 h 30)

Dans une solution que nous avons appelée à moyen terme, puisque le document permettait des solutions pouvant aller jusqu'à dix à vingt ans, on propose un bouclage avec Montréal par une double liaison. Deux modes sont suggérés: l'un est un métro léger de type SLR et l'autre, un monorail. La trajectoire empruntée, qui est décrite aux tableaux 4 et 5 du mémoire, partirait de la station Berri-Demontigny de la ligne 4 jusqu'à Bonaventure en empruntant la rive sud. Au niveau du métro léger, il s'agit d'un tramway moderne en rames de deux ou quatre voitures avec traction électrique, pouvant circuler au niveau du sol. Quant au monorail, c'est un véhicule utilisant une poutre de guidage en béton précontraint et circulant sur un viaduc. Si on étudie la capacité des deux, au niveau du métro léger, on constate que c'est 8640 passagers à l'heure et, au niveau du monorail, 7200 passagers à l'heure.

Les coûts, selon le mode utilisé, varient entre 300 000 000 \$ et 400 000 000 \$. Il va sans dire que cela représente un attrait renouvelé pour le transport en commun que l'utilisation d'un de ces modes-là. D'autant plus que le bouclage au niveau de la rive sud peut également être utilisé au niveau de la rive nord.

En conclusion, nous dégageons une considération majeure. Dans un contexte favorable à une planification pour une meilleure rationalisation et une maximisation

du réseau de transport en commun de la grande région de Montréal et, plus particulièrement, pour la Montérégie, il existe une nécessité de repenser l'approche du transport en commun et il est essentiel d'en inciter l'attrait; il existe une capacité de structurer le réseau de transport en commun du grand Montréal en maximisant l'utilisation des infrastructures existantes et d'axer les éventuels développements de transport en commun conventionnel entre la banlieue et l'île de Montréal; il existe, finalement, une opportunité pour la population de bénéficier d'infrastructures de transport en commun, selon un plan d'ensemble pouvant rallier les besoins pour les déplacements aux heures de pointe, de l'utilisation d'un réseau ferroviaire adéquat selon nos deux propositions concrètes pour la Montérégie et d'un accès amélioré aux différentes aérogares de Dorval, Mirabel et Saint-Hubert.

En plus de répondre adéquatement aux objectifs fixés, les solutions avancées contribueront à engendrer de nouvelles et de bonnes habitudes pour un attrait renouvelé de l'utilisation du transport en commun et elles nous aideront également à nous défaire des mauvaises habitudes, telle la congestion des ponts aux heures de pointe.

Nous remercions les membres de cette commission parlementaire de nous avoir donné l'occasion d'y participer et nous anticipons que nos propositions seront retenues et leur contenu approfondi pour que la population en tire le maximum.

La Société pour le progrès de la Montérégie que je représente et dont j'assume la présidence se déclare disponible à participer et à intervenir dans toute forme de poursuite des pourparlers entamés lors de la tenue de cette commission sur le sujet qui nous a réunis.

Soyez assurés que nous assumons pleinement le principe que nous avançons en vous demandant de vous assurer que l'intérêt collectif prévaudra.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie. Je cède maintenant la parole à M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Merci, M. le Président. Ce n'est jamais bien facile d'être les derniers intervenants après trois jours, à 21 h 30, mais on n'enlève en rien, je pense, les mérites de votre contribution et le travail que vous avez dû fournir pour nous livrer vos impressions, vos observations et vos solutions.

Vous avez parlé de certains ajustements nécessaires au niveau de l'offre de transport pour mieux répondre à la demande des gens de la Montérégie qui veulent avoir accès à l'île. Je ne me baserai pas uniquement sur votre mémoire, mais davantage sur

l'ensemble des témoignages des intervenants qui sont venus. Je pense qu'une certaine trame de fond laisse présager des solutions possibles, du moins un consensus.

Est-ce que je me tromperais en vous disant que, de tout ce qu'on a entendu, la solution qui semble retenue par le plus grand nombre possible de personnes, n'exige pas de ponts additionnels? Donc, cela nous obligera à fouiller dans des solutions qui existent presque déjà et, dans ces conditions-là, ce qui se dégage nettement de nos travaux, pour permettre à la population de la couronne d'avoir accès à l'île et, finalement, de retourner chez elle le soir, c'est davantage la solution d'utilisation des voies ferrées, en particulier avec des trains de banlieue. Ce devrait être la priorité sur laquelle nous devrions travailler.

M. Cantin: Oui et je ne sais pas si je peux interpréter même ce que vous me dites.

M. Côté (Charlesbourg): À cette heure-ci, vous pouvez interpréter, vous pouvez charrier sans risque de vous faire planter, allez-y.

M. Cantin: Lorsque vous dites des infrastructures presque déjà existantes, j'aimerais bien insister sur l'aménagement de l'estacade qui couvre déjà une distance de 2,5 kilomètres. J'ai mentionné que la population de Verdun et celle de l'île des Soeurs manquent de services au chapitre du transport en commun et également du pont Champlain. Je pense que notre mémoire souligne, entre autres, l'état de la structure sous la chaussée, l'achalandage également. Il est anticipé, selon une consultation qu'on a pu faire auprès des gens de la commission des ponts, que ceux-ci veulent retirer ce privilège-là. Il s'agit de 9000 usagers le matin. Le seul bout qu'il reste à faire effectivement, c'est pour se rendre jusqu'à la voie maritime. Il va sans dire que, comme on le souligne également dans le mémoire, on ne peut pas passer par-dessus la voie maritime; 45 mètres de hauteur, de "clearance" - je cherche le mot français - de dégagement qu'il faut laisser, cela n'a tout simplement pas d'allure. C'est pour cela qu'on propose un tunnel et le tunnel ne serait pas plus long que 600 mètres et cette voie-là pourrait être réservée. Actuellement, c'est utilisé comme piste cyclable, alors que cela a deux voies de large.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Deuxième question.

On a beaucoup entendu parler des bénéfices que tireraient les gens de la rive sud dont, en particulier, les gens de la Montérégie de l'utilisation d'infrastructures sur le territoire de la communauté urbaine, sans nécessairement en payer l'utilisation.

Cela a été aussi très largement exprimé au cours de cette commission-là. Comme vous êtes de la Montérégie et que vous couvrez l'ensemble du territoire de la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal et des CIT qui sont adjacents, vous voyez cela comment, la possibilité qu'on puisse soutirer davantage de sous, pour ne pas dire de piastres, de ces utilisateurs de services pour lesquels ils ne paient pas, selon ce que l'on a entendu?

M. Cantin: Dans notre mémoire, on souligne qu'en ce qui concerne le financement on s'aperçoit qu'il y a effectivement un nouveau partage qui doit s'établir dans un système de libre-échange. La participation des municipalités doit s'accroître. Toutefois, je vous soulignerai que - je ne sais pas si c'est pour toutes les villes - à la ville de Longueuil, à même les taxes foncières perçues, il y a une taxe spéciale de métro.

Quant aux CIT, on n'a pas voulu se prononcer là-dessus puisque, tout simplement, après une brève consultation, on s'est aperçu que cela ne fonctionnait pas et que 50 % des municipalités qui s'étaient engagées au début n'y contribuaient même pas.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Vous avez évoqué, dans la présentation, une série de mesures: l'estacade, la nécessité de se servir des emprises du Canadien Pacifique pour relier Châteauguay au centre-ville par la gare Windsor. Si vous étiez une autorité locale et à la fois ministre des Transports demain matin et que vous aviez des budgets pour intervenir dans un certain nombre de dossiers, parmi tous ceux que vous nous avez mentionnés, quel serait votre ordre de priorités pour intervenir?

M. Cantin: Je n'ai pas la prétention d'être ministre des Transports, sauf que j'aimerais peut-être vous suggérer...

M. Côté (Charlesbourg): Il faut se méfier de ceux qui disent cela.

M. Garon: Il n'en avait pas, de priorités.

M. Côté (Charlesbourg): Non plus, j'étais au Loisir, Chasse et Pêche.

M. Cantin: Pour ce qui est des priorités, il y aurait peut-être un ordre logique et rationnel à suivre, plutôt que de procéder par une gestion en crise. D'abord, ce serait Châteauguay. C'est le numéro 1. Pour le numéro 2, j'hésiterais entre l'aménagement de l'estacade et le train de banlieue pour Beloeil, parce qu'en ce qui concerne le train de banlieue de Beloeil, nous croyons que l'achalandage peut réellement être augmenté de façon significative et, justement, on

pourrait avoir un rabattement des autobus provenant des régions éloignées pour qu'ils n'aient pas à se rendre au métro de Longueuil. Entre les deux, la ligne de Beloeil et l'aménagement de l'estacade, il s'agit de voir les intentions du gouvernement fédéral sur le retrait de ce privilège. Je pense qu'ils sont très sérieux, ils ont des difficultés avec la travée centrale du pont qui, semble-t-il, connaît une certaine inclinaison depuis cet aménagement. Ces autobus sont bondés jusqu'à la porte et il y a des problèmes de sécurité, car la fréquentation de ce pont est élevée. Dès qu'il y a une première neige ou que c'est glissant, il y a un accident. Qu'est-ce qu'on doit ménager: la chèvre ou le chou?

M. Côté (Charlesbourg): Je voulais vous tester un peu, compte tenu que je connais le coin un peu aussi pour y avoir circulé à quelques occasions. Je trouve que votre premier choix est assez logique: le problème de Châteauguay. Ce n'est pas pour rien que, dans la mesure où on réglerait cela, le pont portera le nom de Mercier, c'est-à-dire merci pour la solution à tous les problèmes quotidiens.

J'aimerais revenir à une dernière question. Vous avez dit, tout à l'heure, que la ville de Longueuil avait une taxe pour le métro. Avait, c'est au passé, parce qu'il semble qu'au présent, ce ne soit plus vrai.

M. Cantin: Une correction. Je ne dirais pas que c'est une taxe de bienvenue, mais dans les nouveaux aménagements, telle Collectivité nouvelle, il y en a une. On pourra vous exhiber un compte de taxes indiquant une taxe pour le métro.

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'on me signale, c'est qu'effectivement il peut peut-être en rester le semblant d'une, mais c'est pour le coût de la station et non pas pour l'utilisation.

M. Cantin: C'est exact.

M. Côté (Charlesbourg): Finalement, vous avez raison et j'ai raison. Donc, j'ai bien compris qu'il y avait une ouverture quant à un coût acceptable pour l'utilisation du métro sur l'île par les gens de l'extérieur. Cela pourrait paraître acceptable.

M. Cantin: Bien sûr, vu qu'il y a 80 % de la population, le matin... Ce n'est pas une mesure sociale impopulaire; il s'agit d'une mesure pour les travailleurs, pour les contribuables pour se rendre à leur travail. C'est vraiment un besoin de base auquel on peut répondre.

J'aimerais juste ajouter quelque chose au sujet du pont Champlain et de l'aménagement de l'estacade. L'autoroute 30 aura pour

effet de dégager un peu le camionnage se dirigeant ou provenant de l'Ontario, des Maritimes ou des États-Unis et cela aura une bonne influence. Mais il n'en demeure pas moins que c'est un boulevard suspendu où la circulation est très dense.

M. Côté (Charlesbourg): Merci.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le ministre.

Je reconnais maintenant M. le député de Lévis.

M. Garon: Vous dites que la priorité devrait être la ligne de chemin de fer de Châteauguay. Pourquoi?

M. Cantin: C'est là que le problème est le plus critique pour ce qui est de la congestion. Vous savez, lorsque des familles décident de déménager, de s'établir, de choisir un coin tranquille, le sud-ouest du Québec est fort populaire. Par contre, dès que les enfants fréquentent un collège d'enseignement privé spécialisé ou vont à l'université, tout de suite, pas nécessairement à Châteauguay, mais même à Brossard, les gens disent: On va déménager, on va se rapprocher, parce que traverser les ponts soir et matin, c'est inutile.
(21 h 45)

Le problème le plus chronique est celui de Châteauguay. Je pense que le ministre des Transports en sait quelque chose pour avoir été accueilli par les gens là-bas qui réclament des solutions. Ils réclament un pont, mais nous avons une solution qui ne coûte pas aussi cher qu'un pont et qui pourrait sûrement faire l'affaire de plusieurs usagers. Il y a, quand même, beaucoup de gens du sud-ouest qui convergent vers Châteauguay; que vous veniez de Lacolle, voire même de Valleyfield, il y en a qui préfèrent prendre la 132 pour venir via le pont Mercier.

M. Garon: Considérez-vous que le gouvernement doit favoriser par des infrastructures de transport l'étalement urbain dans des endroits qui ont une vocation agricole très forte?

M. Cantin: Oui, c'est le jardin du Québec également. Maintenant, il s'agit de voir aussi la densité de la population telle que reflétée dans notre mémoire. À notre avis, l'achalandage ou l'utilisation justifie pleinement l'aménagement requis.

M. Garon: Tout ce que va faire le gouvernement à ce moment, c'est contribuer à déplacer les populations qui restaient ailleurs et qui vont aller rester à un autre endroit, uniquement parce qu'il donne des moyens techniques de circulation. Pensez-

vous que le gouvernement doit dépenser des fonds publics importants pour aller situer des gens dans des territoires qui ont une vocation agricole très forte, alors qu'ils travaillent à Montréal?

M. Cantin: Vous savez, les gens vont, quand même, dans ces endroits. Écoutez, tout ce qui est zoné agricole, de toute façon, n'est pas touchable. Je reviens encore à l'argument que je vous servais tout à l'heure: la densité de la population à cet endroit est telle que, si on veut connaître des projets... Parce que Châteauguay également à ses projets résidentiels en plein développement actuellement et cela se vend très bien, mais les gens se découragent après un an ou deux et cela a nécessairement un effet: on retourne à la ville, alors qu'on veut dégager un peu la ville.

M. Garon: Pourquoi les gens paieraient des taxes pour contribuer à envoyer en territoire agricole des gens, au fond, qui ne travaillent pas là? Pourquoi les contribuables paieraient-ils...

M. Cantin: M. Garon, ces taxes...

M. Garon: ... des taxes importantes...

M. Cantin: Ces taxes sont perçues à même...

M. Garon: ... pour faire de l'étalement urbain, ce qui est à peu près le plus coûteux en termes de fonds publics?

M. Cantin: Je ne partage pas cette opinion puisque les taxes sont perçues auprès des utilisateurs, tel qu'on le mentionnait avec le ministre des Transports tout à l'heure. Également, j'aimerais que vous teniez compte que, par notre analyse, il y a 80 % de la population qui utilisent le transport en commun, le matin, pour se rendre au travail. C'est important, ce nombre, 80 % des gens qui se rendent au centre-ville, le matin, le font par transport en commun, à partir de la rive sud de la Montérégie, incluant Châteauguay.

M. Garon: À Châteauguay, à quelle distance sont-ils de la ville de Montréal?

M. Cantin: Est-ce que Mme Cardinal peut m'aider pour cela?

Mme Cardinal: Une quinzaine de kilomètres.

M. Cantin: Une quinzaine de kilomètres. Entre autres, ce qui est le plus significatif en ce qui concerne l'étude qu'on a faite, c'est que l'aménagement de la voie ferroviaire permettrait une économie de

temps fort appréciable. C'est-à-dire qu'actuellement, même si vous utilisez l'autobus qui emprunte la voie réservée à contresens seulement pour l'accès au pont, et vous gagnez du temps par rapport à celui qui est en automobile, et que vous vous rendez au métro Angrignon et là, que vous vous dirigez au centre-ville par métro, cela prend 50 minutes, alors que par le train, à partir, de Châteauguay jusqu'à la gare Windsor, cela prendrait 25 minutes.

M. Garon: J'ai l'impression qu'on revient au débat qu'il y avait avant 1976 sur la localisation des citoyens ailleurs que sur les meilleures terres agricoles du Québec. Je vous écoute parler et j'ai l'impression qu'on n'a pas fait un bout de chemin depuis dix ans.

M. Cantin: Si vous vous promenez dans le coin, M. Garon, vous allez voir que la population a sensiblement augmenté.

M. Garon: Écoutez, le coin, je le connais très bien, pour y avoir été de nombreuses fois et j'y vais encore. J'ai couvert à peu près tous les villages qu'il y a dans ce coin. Sauf qu'il s'agit des meilleures terres agricoles du Québec, il s'agit essentiellement de terres agricoles. Il s'agit des meilleures terres alluvionnaires qu'il y ait au Québec, des terres noires, etc., avec une production considérable à l'acre. Là, on va y bâtir des maisons et après on va faire des rails et des chemins de fer pour inciter les gens à aller se bâtir sur les terres agricoles. Cela n'a pas de sens.

Mme Cardinal: Elles sont déjà là, les infrastructures.

M. Garon: Cela va augmenter, les gens vous l'ont dit ici, hier, ils ont dit que l'Ontario a fait 15 milles dans les champs et, finalement, on a bâti 15 milles. Il y a des choix à faire. On dit que la population au Québec n'augmente pas. On ne le nie pas, la population n'augmente pas. On est 6 700 000 et on va rester 6 700 000 ou 7 000 000 pendant encore des années et il y en a même qui disent qu'on va redescendre à 6 000 000. Alors, qu'est-ce qu'on fait?

M. Cantin: M. Garon, j'aimerais peut-être juste vous signaler...

M. Garon: Il faudrait peut-être que le gouvernement subventionne les entreprises de démantèlement en même temps.

M. Cantin: ...qu'on ne veut pas de nouvelles voies ferrées. On veut utiliser les voies existantes, les emprises existantes. Alors, on ne parle pas d'aménagement de nouvelles voies. On parle de partir de

Châteauguay, donc, de différentes régions, telles Huntingdon et Lacolle - aussi loin que cela - qui peuvent accéder par autobus à Châteauguay ou par véhicule, là où des stationnements seraient aménagés, afin de décongestionner ces ponts qui sont trop souvent en réparation, d'ailleurs.

M. Garon: Et jusqu'où doit aller la couronne, dans votre esprit? On parle d'une couronne. Il y a la couronne autour de l'île, en dehors de l'île. À un moment donné, la couronne va englober quoi? Sherbrooke? Trois-Rivières, tant qu'à y être? Où va aller la couronne?

M. Cantin: La couronne, c'est à long terme. C'est-à-dire que, si on veut bien desservir Montréal ou être desservi par Montréal, il s'agit de faire un bouclage au sud qui couvre le principal bassin de population compris entre Brossard et Longueuil. Au nord, ce serait par la ville de Laval, entre le métro Côte-Vertu qui pourrait être prolongé jusqu'à Bois-Franc et le métro Pie-IX qui pourrait être prolongé jusqu'à Saint-Michel. À ce moment-là, vous faites une ceinture à la hauteur du boulevard Saint-Martin, à Laval, et vous avez votre bouclage de l'île, une desserte adéquate.

Si on compare cela à la desserte autoroutière de la ville de Québec, Montréal fait pitié.

M. Garon: À quelle desserte autoroutière de la ville de Québec?

M. Cantin: La ville de Québec possède une ceinture autoroutière suffisante ou autosuffisante même. Je ne veux pas décrire la ville de Québec ici, mais elle possède une ceinture autoroutière autosuffisante, ce qui n'existe pas à Montréal. Quand on pense aux liaisons nord-sud sur l'île où le boulevard Décarie a été construit en catastrophe pour Expo 67, finalement, l'accès nord-sud sur l'île est presque inexistant. Quand on pense à l'utilisation du boulevard Métropolitain, là aussi c'est bondé, c'est à pleine capacité.

Pour nous, l'essentiel est de créer un attrait au transport en commun pour qu'on laisse la voiture. Il y a des gens aussi fous que cela. Je mentionnais de se débarrasser de la vieille habitude qu'est la congestion du matin à l'heure de pointe. Il y a des gens qui se rendent au travail et paient jusqu'à 115 \$ par mois de stationnement, à ce qu'on m'a même confié à un moment donné, et qui restent au bureau toute la journée. Ils vont payer 115 \$ par mois. Si, par contre, il y a un certain attrait, une certaine incitation à prendre le transport en commun, si, juste à côté de chez vous, vous pouvez avoir accès à un monorail, à un métro léger, vous embarquez là-dedans, il en passe toutes les cinq minutes, l'affaire est dans le sac et on

a moins de voitures sur le pont.

M. Garon: Ces gens restent-ils en ville ou en campagne?

M. Cantin: Lorsqu'on parle de bouclage, on parle de la population qui réside entre Boucherville et Laprairie, le principal bassin de population où il y a au-delà de 400 000 personnes actuellement. C'est en pleine émergence. Il y a une collectivité nouvelle de Longueuil qui s'étend. On a vu Mme Lepage, maire de Brossard, défendre dernièrement le développement résidentiel dans son coin. Alors, c'est en pleine expansion.

M. Garon: Il y a de l'expansion sans croissance de la population.

M. Cantin: Il y aura certainement un attrait vers notre région lorsque l'autoroute 30 sera complétée.

M. Garon: On ne peut pas garder une idée comme cela. Comment pouvez-vous parler d'expansion sans croissance de la population?

M. Cantin: Notre mémoire fait appel à la croissance de la population selon des chiffres du Bureau de la statistique du Québec, M. Garon.

M. Garon: Il y a un déplacement de population, mais c'est la même population globalement. La population du Québec n'augmente plus, ne nous trompons pas. Avez-vous regardé les chiffres démographiques au Québec, la pyramide d'âges, ce qu'elle est aujourd'hui, le nombre de personnes au-dessus de 65 ans dans une douzaine d'années? Est-ce que vous pensez qu'il va y avoir plus de besoins de transport dans douze ans qu'aujourd'hui, avec une population qui sera stationnaire et deux fois plus âgée qu'actuellement?

M. Cantin: M. Garon, justement, notre mémoire couvre ce sujet aux tableaux 1 et 2 selon le Bureau de la statistique du Québec. On ne veut pas construire un aéroport avec Statistique Canada, on veut juste parler de transport en commun avec le Bureau de la Statistique du Québec. Dans ces tableaux, il y a des perspectives démographiques pour la Montérégie jusqu'en l'an 2001 où on voit une croissance de 19,3 % de la population. Il y a également la pyramide d'âges, le pourcentage de la répartition de la population par groupe d'âges dans la Montérégie en 1984. Je vous signalerai également que, depuis un an, la Montérégie est la région qui connaît l'essor économique le plus grand avec l'implantation d'Hyundai, Oerlikon, etc. Probablement que nous, on connaît un exode rural. C'est

l'inverse de ce que vous mentionniez. Alors que certaines personnes effectuent un retour à la ville, nous, on connaît l'inverse. C'est pour cela qu'il y aura du développement, les gens vont vouloir se rapprocher de leur travail. Ils vont vouloir également avoir accès à l'île de Montréal par des moyens efficaces, faciles, utilisables. C'est ce qu'on propose avec les infrastructures existantes en majorité.

M. Garon: Avez-vous regardé les chiffres pour l'ensemble du Québec, l'augmentation de la population de 1981 à 2001?

M. Cantin: Par rapport à la Montérégie?

M. Garon: Non, par rapport à l'ensemble du Québec. Il y a 300 000 d'augmentation dans la Montérégie; ce sera à peu près l'augmentation totale du Québec. Cela veut dire uniquement des déplacements de population anticipés.

M. Cantin: M. le député, je ne suis pas un démographe. Par profession, je suis "gazologue".

M. Garon: Quoi?

M. Cantin: "Gazologue", je suis cadre supérieur chez Gaz Métropolitain.

Des voix: Ha! Ha!

M. Cantin: Je voulais juste vous mentionner que la présente commission siège pour les besoins d'infrastructures de transport en commun pour la région de Montréal. Je ne voudrais pas ouvrir un débat, je ne suis pas démographe, je ne suis pas spécialiste, je suis généraliste, M. le député. Excusez-moi, je ne peux pas vous répondre là-dessus.

M. Garon: Je vous remercie.

M. Cantin: Merci, M. le député.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le député de Lévis.

Nous en sommes maintenant aux remarques de conclusion. M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Merci aux gens de la Montérégie. S'il n'y avait pas, au Québec, des gens qui ont foi en leur région, il n'y aurait probablement personne qui aurait foi au Québec. L'optimisme que vous dégagez quant à l'avenir témoigne de la vitalité de la Montérégie. Je ne peux que vous en féliciter. Le message semble bien clair et bien compris: utilisons au maximum ce qui existe déjà, modifions-le, s'il le faut, c'est probablement la solution de l'avenir,

selon ce que j'ai compris, en commençant par l'ouest et en venant soulager l'est! Merci bien.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le ministre.

M. le député de Lévis.

M. Garon: M. le Président, j'ai écouté les remarques de M. Cantin et de M. Vidal et leurs propositions. Évidemment, si le ministre peut avoir beaucoup d'argent - il a dit que l'argent n'était pas un problème - j' imagine qu'il pourra, dans les semaines ou les mois qui viennent, accepter toutes les propositions qui lui ont été faites au cours de ces trois jours, puisqu'il les a toutes trouvées intéressantes. Alors, comme il a dit que la priorité no 1 était Châteauguay...

Une voix: Montréal-Est.

M. Garon: ...on verra, dans les prochains mois, en 1988, quand il annoncera les dépenses d'immobilisations, si ce sera encore sa priorité. Je vous remercie.
(22 heures)

M. Côté (Charlesbourg): Ce qui m'étonne d'une remarque comme celle-là du député de Lévis, c'est que lui-même a été au sein d'un gouvernement qui a eu à prendre des décisions, durant neuf ans, avec le même pont Mercier, avec les mêmes problèmes. Cela m'étonne un peu, surtout qu'il nous a dit tantôt que c'est une région qu'il connaissait bien. Cela m'étonne un peu d'avoir une réaction comme celle-là, parce que la solution qui est trouvée maintenant ou qui risque d'être trouvée ne coûtera pas tellement cher aujourd'hui, comme elle n'aurait pas coûté tellement cher il y a quatre, cinq ou six ans, et on n'aurait pas ces problèmes aujourd'hui.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Cantin, je vais vous reconnaître pour de brèves remarques de conclusion.

M. Cantin: Je remercie simplement les membres de la commission de nous avoir accueillis aujourd'hui. Merci.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie de votre contribution aux travaux de cette commission. Étant maintenant arrivés à la fin de nos auditions publiques et tel que le veut la procédure de nos commissions parlementaires, je vais maintenant reconnaître M. le député de Lévis pour des conclusions finales à la suite de ces auditions, lui rappelant qu'il a maintenant quinze minutes à sa disposition. M. le député de Lévis.

Conclusions

M. Jean Garon .

M. Garon: Je vous remercie, M. le Président. Au cours de ces délibérations qui ont duré trois jours, il s'est dégagé un certain nombre de consensus qui m'apparaissent évidents. Par ailleurs, l'expérience démontre, dans les derniers propos que tient le ministre, que ceux qui ont bâti Mirabel, dans le temps, avaient imaginé que c'était la solution également. Depuis ce temps-là, tout le monde paie pour essayer de rentabiliser une solution qui ne l'a jamais été et qui ne le sera, sans doute, pas avant plusieurs années, parce que les sommes dépensées ont été considérables et qu'il n'y avait pas eu de conception d'aménagement précédant le projet. Dans un grand coup de théâtre, on avait annoncé un projet qui devait être très générateur sur le plan économique, mais, aujourd'hui, on se rend compte qu'il a été très coûteux et très peu générateur.

De ces trois dernières journées, je pense qu'on peut tirer comme conclusion que tous ont convenu que le transport en commun doit constituer la priorité dans le développement des transports de personnes au cours des prochaines années dans la grande région de Montréal. Tous souhaitent, également, une vision intégrée et une planification d'ensemble du transport en commun dans la grande région de Montréal et, cela je pense que c'est très important. On n'a pas demandé de voir le casse-tête morceau par morceau, mais les gens voulaient voir le portrait du casse-tête; avant de voir les morceaux un par un, ils voulaient voir ce que donnerait l'ensemble, parce qu'ils veulent une vision intégrée et une planification d'ensemble du transport. Le moyen qu'ils ont privilégié, à peu près tous, je dirais même tous, c'est la concertation dans laquelle doit être élaborée cette planification régionale et tous souhaitent que s'établissent les arrimages entre les différents intervenants pour que l'ensemble soit cohérent et harmonieux. La concertation qui avait été, parfois, décriée est devenue, en tout cas pour la région de Montréal, un instrument qui a été privilégié et je pense que la concertation, par ailleurs, ne doit pas être un prétexte pour ne rien faire. La concertation ne doit pas servir à diviser les intervenants, mais à établir des consensus en vue de l'action.

Je me rappelle un cours célèbre que donnait le père Lévesque, Georges-Henri Lévesque, à la Faculté des sciences sociales de l'Université Laval, un cours de philosophie où il disait que l'homme prudent doit être prudent, mais que la prudence s'exerce dans l'action et non pas en ne faisant rien. Je dois vous dire, pour avoir participé, avoir organisé à peu près la moitié des conférences socio-économiques qui ont eu

lieu dans des domaines sectoriels, au cours des dix dernières années - une quinzaine de conférences sectorielles socio-économiques sur une trentaine - qu'il est possible d'établir des consensus d'action et souvent, quand les consensus sont établis, c'est parce que les projets sont mûrs, mais dans un plan d'ensemble, non pas à l'avantage particulier et privé dans un cas précis. C'est pour cela que les gens ont parlé non pas de solutions ou de propositions pour faire plaisir à une municipalité, mais d'une vision régionale, la région étant la grande région de Montréal. Cette concertation, à mon avis, est la meilleure façon, surtout quand elle est faite publiquement, puisqu'elle permet d'avoir immédiatement les considérations des intervenants et la réaction des autres intervenants. Quelqu'un qui charrie se fait rappeler à l'ordre, habituellement, par les autres intervenants; il est difficile de réfuter des propositions de bon sens qui semblent faire consensus parmi tous. C'est pourquoi je pense que ce qui a été proposé à ce point de vue comme moyen d'action en vue de choisir, dans le cadre de la priorité du transport en commun, les meilleurs aménagements, c'est la sagesse. Je pense que, si les gens ont voulu le faire de cette façon, c'est justement parce qu'ils craignent des petits projets annoncés pour faire plaisir à un petit groupe, ce qui ne ferait pas l'affaire de l'ensemble car on utiliserait ou dilapiderait des fonds qui ne semblent pas illimités.

Quant au transport en commun, également, plusieurs ont demandé au ministre d'assumer un rôle de leadership tout en respectant les autonomies locales. Le ministre a suscité des attentes. Par le document qu'il a présenté et les opinions qu'il a demandées, il a suscité des interrogations ou des discussions et demandé des propositions qui ont été apportées ici en grand nombre. Il a démontré et il a mentionné aussi sa volonté d'agir. Je ne pense pas que ce soit un défaut de vouloir agir mais c'est maintenant à lui d'assumer le défi. Je pense que le ministre a une occasion exceptionnelle. Cela lui a été demandé, d'ailleurs. Je pense qu'il peut assumer ce rôle de leadership qui lui a été demandé par plusieurs intervenants. À mon avis, il peut difficilement le refuser puisque les gens lui ont proposé de le faire un peu à sa demande mais ils ne lui ont pas refusé... Et, dans une perspective de concertation, on peut dire que cette volonté de faire un aménagement d'ensemble, en tenant compte non pas des égoïsmes locaux mais d'une perspective d'ensemble, démontre une mentalité qui a évolué considérablement au cours des dernières années. Je ne pense pas que les gens auraient demandé la même chose il y a dix ans ou peut-être même il y a cinq ans. Cela veut dire qu'actuellement les gens ont évolué beaucoup dans un sens de concevoir

leur région comme une grande région qu'ils voudraient voir aménagée comme un ensemble sur le plan du transport en commun. Cela m'apparaît très important et le ministre a un rôle de leadership à jouer et les intervenants locaux et régionaux, pour un grand nombre, lui ont demandé de jouer ce rôle. Tout le monde souhaite cette concertation mais il manque quelqu'un pour en prendre la direction ou pour la mettre en marche.

Le transport en commun joue également un rôle social majeur. On l'a vu encore avec les chiffres qui ont été démontrés: 35 % n'ont pas d'automobile dans la Communauté urbaine de Montréal et 30 % ont des revenus de moins de 15 000 \$ par année. C'est évident qu'à ce moment on peut comprendre facilement pourquoi les gens demandent que le transport en commun soit la priorité dans le cadre du transport des personnes. Autant le transport en commun contribue à orienter le développement économique sur le terrain et peut être bénéfique, autant il peut créer des distorsions qui vont être maléfiques et des problèmes socio-économiques graves. C'est pourquoi - et cela a été mentionné cet après-midi - il doit tenir compte des plans d'aménagement locaux et régionaux. Il y a des choix à faire là-dedans. Il y a des choix pour Montréal, Laval et la rive sud, lorsqu'il s'agit de maintenir un peu ce qui a été développé, ce à quoi on est arrivé actuellement, ou encore de faire des changements. Selon les choix qui seront faits, il pourra y avoir des conséquences importantes. D'ailleurs, ceux qui en ont parlé ici ont indiqué à quel point le transport en commun peut jouer un rôle moteur dans le réaménagement des territoires. C'est pourquoi on doit tenir compte des plans d'aménagement locaux et régionaux tout en établissant les arrimages nécessaires en concertation. Comme les plans régionaux supposent des plans régionaux de plus petites régions qui sont contiguës, il n'y a pas nécessairement de cohérence parfaite entre ces différents plans régionaux plus petits. Je pense que le transport en commun doit tenir compte de ces plans d'aménagement locaux et régionaux pour ne pas qu'il y ait une incohérence entre l'action gouvernementale et l'action municipale ou intermunicipale.

Les gens ont également demandé le maintien de la participation gouvernementale. Le maire de Montréal a d'ailleurs été explicite à ce sujet en disant, et je le dis entre guillemets: "On ne peut désinvestir, tant pour des raisons sociales que pour des effets structurants sur le développement économique de l'agglomération." À ce point de vue, je pense que tous ont indiqué que l'action gouvernementale devait être maintenue et qu'un équilibre avait été atteint - un certain équilibre - mais on a dit qu'on pouvait avoir une variation autour du

point qui ne devrait pas être importante. Par ailleurs, tous ont souhaité avoir le maximum d'autonomie locale, tout en comprenant que celui qui va verser des sommes d'argent importantes a son mot à dire également. On n'a pas insisté, mais je pense que les silences, à certains moments, devant certaines questions posées, indiquaient que le gouvernement du Québec avait quand même une certaine marge de manoeuvre, à la condition de ne pas en abuser.

Il y a également un point qui m'est apparu très important. Quand on a parlé d'aménager des infrastructures, on a également dit qu'indépendamment des travaux qui devraient être faits dans le territoire l'amélioration du transport en commun devra être réalisée en priorité dans l'est de Montréal. Je pense qu'il se dégage également de cela que des travaux devraient être faits dans l'est de Montréal, où il y a des choses à améliorer.

Le ministre a bien fait remarquer que, parmi les nombreuses solutions proposées à l'intérieur des mémoires, plusieurs font appel à l'aménagement d'infrastructures déjà existantes ou à l'amélioration de ces infrastructures qui nécessiteraient plutôt quelques aménagements comme des trains de banlieue ou des voies réservées qui ne sont pas nécessairement très dispendieuses et qui peuvent améliorer la rapidité, donc le volume des personnes transportées, sans qu'il y ait nécessairement d'investissements majeurs à court terme pour réaliser cette partie. Encore là, il ne faudrait pas oublier de faire en sorte que ceux qui ont les besoins les plus criants et qui sont déjà dans un territoire urbain très dense soient d'abord desservis. Si on ne peut pas rendre le transport plus facile à l'intérieur de l'est de Montréal, d'une certaine façon, cela pourrait être un incitatif à aller demeurer ailleurs parce que, même en restant à l'intérieur du territoire le plus urbanisé, les transports en commun seront déficients.

(22 h 15)

Je voudrais également en profiter pour remercier tous les groupes et organismes qui sont intervenus pour la qualité de leur mémoire. J'ai été impressionné de la qualité des mémoires. Il y a eu un grand nombre de mémoires qui ont été fouillés et où plusieurs données techniques étaient sous-jacentes. Souvent, elles étaient présentes dans des tableaux ou dans des annexes. De façon générale, la qualité des mémoires est impressionnante.

J'ai remarqué aussi que plusieurs, dans la position qu'ils adoptaient, la justifiaient très bien, même s'ils étaient conscients que, couvrant une partie du terrain seulement, il était nécessaire d'établir des consensus, une concertation pour faire un plan d'ensemble. Il y a un signe certain d'un intérêt manifeste et évident en ce qui a trait au transport en

commun pour qu'il y ait autant de personnes qui aient senti le besoin de s'exprimer, qui ont mis le temps de faire les recherches et les études et qui ont pris le temps de venir ici, et, certains, de rester ici presque trois jours pour prendre part aux délibérations qui sont faites, à mon avis, dans un sérieux permanent.

Je voudrais en profiter pour remercier le député de Jonquière qui a été présent tout le temps. Nous avons travaillé en équipe avec le député de Dubuc qui parle peu, mais qui est un homme d'un conseil sûr. Je dois dire que le député Dubuc, même s'il ne parle pas souvent dans les réunions publiques, est une des personnes que je connais dont le jugement est le plus sûr.

Le député de Jonquière, a une expérience extraordinaire: maire pendant dix-huit ans, conseiller pendant quatre ans et président de l'Union des municipalités pendant deux ans. Dans un problème dans le domaine du transport en commun, vous comprendrez qu'on est comme les deux rails d'un chemin de fer puisque, étant critiqué maintenant en matière de transports et lui l'étant en matière de municipalité, la meilleure façon d'essayer de faire un bon travail, c'est que celui qui s'occupe des affaires municipales et celui qui s'occupe du transport soient vraiment les deux rails d'un chemin de fer, c'est-à-dire qu'ils se suivent jalousement, sans jamais s'écarter l'un de l'autre.

Enfin, je termine en disant que le temps des études est terminé et que c'est maintenant le temps des décisions, a dit le ministre. Il a ajouté que chacun devrait mettre ses pantalons. L'expression est peut-être un peu sexiste, mais elle n'est pas méchante dans son discours; je pense qu'elle exprime sa volonté. Nous sommes contents que le ministre dise que le temps des études est terminé et que c'est le temps des décisions. Nous souhaitons que cette affirmation se réalise et que le ministre annonce des décisions qui apporteront des solutions selon un échéancier qui lui a même été précisé - il a mentionné le sien - en termes de besoin par la Communauté urbaine de Montréal et, en particulier, par le maire de Montréal lorsqu'il a parlé de ses besoins immédiats pour l'année 1988.

Quant à nous, M. le Président - et je termine là-dessus - il pourra compter sur nous pour lui indiquer les problèmes qui se trouveront dans ses solutions puisque c'est notre tâche en tant qu'Opposition. Ce faisant, nous pensons que nous pourrions contribuer à faire en sorte que les solutions deviennent parfaites.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le député de Lévis. Je vais maintenant reconnaître M. le ministre.

M. Marc-Yvan Côté

M. Côté (Charlesbourg): Merci, M. le Président. Bien sûr, trois jours de délibérations, d'écoute, d'interrogations et - je peux même le dire - des milliers d'heures de préparation à toute une série d'inventaires de données pour tenter, autant que possible, de les rendre plus claires sur une carte, de les faire travailler, dactylographier, en partant du brouillon de celui qui écrit mal et de le traduire dans un texte sur traitement de texte sur du papier par du personnel du secrétariat, c'est un travail colossal qui a été accompli pour nous mener au terme de cette commission parlementaire. Il est bien sûr que c'est une analyse encore préliminaire que nous tirons à ce moment-ci et qu'il nous faudra encore davantage décanter toutes les données contenues à l'intérieur de ces mémoires et les analyser, les arrimer, les "interfacer", les interconnecter de façon qu'on puisse en tirer le plus largement possible des traits communs qui nous permettraient de trouver les solutions les plus réalistes à la situation d'aujourd'hui.

Tantôt, le député de Lévis disait que j'avais dit qu'il faudrait "chausser" nos pantalons. Bien sûr, je le répète et on ne fera pas le jeu de mots jusqu'à la fin de la soirée parce que tout le monde va finir par s'écœurer, mais effectivement, sur le plan politique, pour dire des choses comme celles-là, il faut drôlement être culotté. Je pense que le temps est venu de prendre des décisions et de vivre avec ces décisions et, dans ce sens-là, c'est ce que je vais tenter de faire, à mes risques et périls.

Je voudrais d'abord situer à quatre niveaux l'état de ma réflexion, encore une fois préliminaire, après avoir entendu tout ce qu'on a entendu. D'abord, quant à la politique de financement, de manière plus globale, tous les intervenants, sans exception, ont fait ressortir le rôle capital du transport en commun et, par voie de conséquence, le soutien gouvernemental au transport en commun. Et cela m'apparaît peut-être comme étant celle qui a reçu le plus large assentiment. Quant au programme d'aide gouvernementale au transport en commun, les décisions seront prises très prochainement, très très prochainement. À la lumière de ce que nous avons entendu, un certain nombre de conclusions s'imposent d'elles-mêmes. Bien sûr que j'aurai à faire cheminer ces décisions à l'intérieur de l'appareil gouvernemental quant au comité ministériel, quant à la décision ultime du décret gouvernemental, mais la volonté est vraiment là pour passer à travers dans les plus brefs délais et de telle sorte que chacun soit bien fixé avant même les échéanciers des budgets qui seront déposés à la fin de l'automne pour chacune des municipalités concernées compte tenu du niveau de participation de chacune des

municipalités.

Je peux le dire dès maintenant: au plan de l'exploitation, nous examinons très sérieusement l'hypothèse d'une enveloppe fermée, indexée, de cinq ans, puisque cela a été le vœu unanimement exprimé par les différents intervenants, et qui avait comme principe une stabilité de la participation gouvernementale pour une meilleure stabilité, une meilleure planification de l'exploitation des réseaux. Cela me semble être un certain nombre de conclusions et de décisions qui s'imposent dans le contexte de la politique de financement.

Le deuxième élément extrêmement important, à mon avis, quant au bénéfice que l'usager pourrait en tirer, et peut-être l'élément le plus déterminant, celui qui sera le plus contraignant pour le futur et celui qui demandera encore davantage d'ouverture d'esprit de chacun des organismes, de chacun des personnages qui dirige ces organismes et de chacun des maires, c'est ce grand thème de la concertation. Tous les intervenants, sauf évidemment ceux qui étaient directement impliqués, ont reconnu la nécessité d'une véritable concertation. On pourrait en tirer plusieurs points, mais je n'en retiens que trois: l'intégration des services intersociétés, l'intégration tarifaire et les gares d'échange, ce qui traduit très bien où nous en sommes quant à notre degré de respect mutuel dans chacun de nos champs d'activité. Dans la mesure où il y aura du dépassement, dans la mesure où il y aura un peu d'audace, je pense que nous serons à même de régler un certain nombre de problèmes.

Je n'hésite pas à dire immédiatement qu'au début de 1988 je ferai une proposition concrète pour l'établissement d'une table de concertation avec un mandat bien défini, avec la participation du ministère des Transports et des autorités organisatrices de transport, avec un échéancier. Il n'y a rien de plus facile que de se perdre en concertation lors d'une table de concertation. En réponse aux demandes exprimées par plusieurs intervenants, les travaux de cette table de concertation seront orientés vers des solutions concrètes à des problèmes précis. On ne sera pas nécessairement à l'ère spatiale, mais on va certainement aborder un certain nombre de problèmes. Je me permets d'en mentionner deux pour illustrer de manière concrète ce qui pourrait arriver. Par exemple, on a vu qu'il y avait des problèmes avec les personnes qui ont utilisé le transport adapté. Je pense qu'on a du travail à faire et que nous avons comme société une responsabilité quant à ce travail. Deuxièmement, l'utilisation conjointe des terminus payés à 75 % par le gouvernement mais administrés par une seule autorité. C'est clair, on va s'y attaquer et le meilleur moyen de s'y attaquer, c'est tout le monde

ensemble autour de la table.

Evidemment, le troisième bloc est celui des infrastructures. Nous l'avons clairement exprimé, nous allons d'abord régler et stabiliser pour les cinq prochaines années l'exploitation. Il nous faudra par la suite, bien sûr, au cours de l'année 1988, régler le problème des immobilisations. À ce sujet, il faudra que le gouvernement dégage des sommes d'argent mais une chose me semble très claire: en toute priorité, les premiers montants qui seront dégagés devront être d'abord utilisés au maintien des acquis, ce qu'on a appelé, dans le mémoire de la CUM, "Conservation du patrimoine". Encore faudrait-il s'entendre sur ce qu'est la conservation du patrimoine. Mais il nous paraît évident que, d'entrée de jeu, il faudra avoir une considération pour le renouvellement du parc d'autobus, une considération pour la modernisation du métro, compte tenu de ce qui a été évoqué ici et qui est connu de tous maintenant: au-delà de 300 wagons de métro qui sont à l'âge sinon de la retraite, du moins d'un bon lifting. Troisièmement, la poursuite de la modernisation des trains de banlieue, à la fois ceux de Montréal-Rigaud, Montréal-Deux-Montagnes, Montréal-Saint-Hilaire et le problème particulier de Châteauguay. S'il y a dans ces infrastructures une clarté et un lien commun dans tout ce qui a été exprimé au sujet des infrastructures pour tenter de soulager à plus court terme les problèmes d'accès à l'île sans nécessairement créer d'infrastructures additionnelles, il nous semble bien que la voie sera d'avoir un oeil très présent sur ce qui se passe au sujet des trains de banlieue, de compléter ce que nous avons à compléter en matières d'études, de recherches et de mesurer complètement les impacts puisque l'expérience de Montréal-Rigaud, jusqu'à maintenant, nous prouve que le choix qui a été fait à l'époque, par le gouvernement précédent, était un choix fort judicieux compte tenu du niveau d'achalandage lorsqu'on augmente la qualité du service aux usagers.

(22 h 30)

De plus, les investissements à venir devront être axés sur l'amélioration de la performance et de la productivité des équipements existants. Donc, maintien des acquis et, deuxièmement, tendre à une meilleure performance des équipements existants. A titre d'exemple, cela peut revenir mais c'est le constat qu'on peut tirer: accès aux stations dans les gares intermodales par une amélioration des stationnements près des gares. Il nous apparaît clair qu'il y a du travail à faire là et que notre réflexion devra porter sur certaines de ces solutions qui ont été proposées par plusieurs. Il est apparu aussi très clair, que là où nous avons tenté les expériences de voies réservées, cela donnait

des résultats fort intéressants compte tenu des coûts investis et que les efforts faits jusqu'à maintenant par toutes les sociétés comme par l'ensemble du ministère ne témoignaient pas d'une volonté très ferme d'aller vers ces solutions mais que c'était effectivement une bonne partie de la solution à nos problèmes et que nous devrions nous y attarder beaucoup plus concrètement. Finalement, on a pu constater que malgré que nous soyons à l'ère dite des communications, à l'ère de l'informatique, on avait encore beaucoup de chemin à faire quant à la qualité de l'information dispensée aux usagers. Toute cette information est donc à revoir et pourrait faire partie d'un deuxième bloc qui viserait à maximiser les équipements existants.

En fin de ce bloc, le troisième, des projets d'expansion de réseau devraient contribuer à l'amélioration de la rentabilité d'ensemble du réseau et reposer sur des analyses rigoureuses de coûts-bénéfices tout en tenant compte des schémas d'aménagement qui, d'ici à la fin de l'année, verront cette phase d'aménagement du territoire terminée. Il est clair que nous devons trouver des règles qui feront en sorte que ces décisions tiendront compte de ces principes.

Un quatrième point: le financement. Je me contenterai tout simplement de dire que plusieurs suggestions ont été faites mais qu'il y a sur ce sujet un seul consensus et un seul point commun: C'est oui à des nouvelles sources de financement pour autant que cela ne touche pas celui qui les fait. Je pense que c'est la seule conclusion qui s'impose quant au financement sauf quelques exceptions de gens venant de la couronne qui acceptaient le principe de payer un peu plus pour des services du métro.

Finalement, ce sont quatre grands chapitres qui, je pense, traduisent très bien le réalisme de tous les intervenants. Il arrive souvent, lors de ces commissions, qu'on ait des "flyés", des gens qui ne portent pas à terre. Je n'en ai pas retrouvé un seul dans cette commission. Les gens ont fait un travail tout à fait extraordinaire et qui dénote une connaissance du passé, du présent et aussi une certaine vision de l'avenir compte tenu de ce que chacun d'eux avait à défendre comme principe et comme vision d'avenir.

À mon tour, en terminant, je veux remercier toutes les personnes qui ont défilé devant nous. Bien sûr, il y a des organismes qui sont venus avec un support technique. Cela n'est pas nécessairement facile, même si on a le support technique ou des personnes pour nous appuyer. Il faut aussi au moins faire la démarche et avoir une bonne compréhension, avoir une bonne philosophie de base pour venir exprimer son opinion. Je pense aussi à tous ceux qui sont peut-être un

peu moins dotés de ce support technique, mais qui vivent quotidiennement ces transports en commun et qui ont voulu venir exprimer leur opinion. La qualité était à la hauteur des attentes et je les en remercie beaucoup. Je veux leur dire que leur travail n'est pas terminé, il commence.

A mes collègues qui ont partagé ces trois jours autour de cette table... Au député de Lévis avec qui, pour la première fois, je me suis retrouvé à la même table, lui comme critique et moi comme responsable ministériel, je le remercie de sa collaboration sans équivoque tout au long de cette commission. Je veux l'assurer de la même collaboration que j'ai offerte et donnée à celle qui l'a précédé comme critique, ceci dit sans arrière-pensée et avec ouverture et livre ouvert puisque nous poursuivons exactement le même objectif, c'est-à-dire, rendre service à la collectivité, peu important nos visions politiques personnelles ou les visions de nos partis. Je suis convaincu que, dans la mesure où il fait bien son travail et que je fais bien le mien, chacun de nous sera réélu et on pourra en tirer une situation fort respectable.

Je remercie aussi les collègues de Jonquière et de Dubuc. Il est bien sûr que, dans le cas du député de Jonquière, on ne peut pas effacer les traces du passé en deux ans dans l'Opposition. Ses expériences passées sont précieuses pour la commission parce qu'elles peuvent, à l'occasion, nous éviter de pencher plus facilement d'un côté comme de l'autre. Ses propositions et son questionnement sont - j'ai déjà eu l'occasion de le lui dire et je peux le répéter - à l'occasion peut-être agaçants, mais nécessaires à cette démocratie qui s'exprime et qui questionne.

Son collègue de Dubuc, je l'ai bien remarqué au moment où le député de Lévis l'a signalé, est un homme qui ne parle pas beaucoup, pas souvent d'une manière publique, mais il a un bon jugement. Oui, effectivement, c'est un homme qui a les deux pieds sur terre, qui a un bon jugement - je vais m'amuser un peu - et qui l'a prouvé à plusieurs occasions à l'intérieur même de son parti. Si je me souviens bien - est-ce que je me trompe? - le député de Dubuc a appuyé le député de Lévis dans la campagne au leadership. Je pense que c'est exact. C'est une bonne partie du bon jugement du député de Dubuc, ceci dit en toute amitié et en toute bonne camaraderie.

À mes collègues de la majorité qui ont été présents tout au long de cette commission pour représenter à la fois des agglomérations des CIT qui ont certaines difficultés d'interface et pour représenter certaines communautés qui éprouvent des problèmes quotidiens de transport, d'accès à l'île, d'autres du cœur de l'île même et, finalement, ces collègues de l'Est du Québec

venus se sensibiliser à nos véritables problèmes de transport en commun... Nous, de la région de Québec, qui pensons avoir des problèmes de transport en commun, cela prend une tout autre dimension lorsqu'on se retrouve à Montréal. Je leur dis merci de leur collaboration et nul doute que nous aurons l'occasion de nous revoir autour de cette même table, soit celle de la commission parlementaire.

Aux membres du personnel de soutien de l'Opposition, qui, bien sûr, sont en bien moins grand nombre que nous, mais qui n'en font pas moins un excellent travail de support et de conseils, à tout le personnel qui, depuis un an et demi, travaille à la préparation du dossier, que ce soit aux plans des statistiques, des projections, aux chefs de services, aux secrétaires, à tous ceux qui nous ont accompagné durant ces démarches de la commission, je vous dis mille mercis. Vous avez constaté, comme nous, qu'une bonne partie du travail a été faite, mais ce n'est que la pointe de l'iceberg; il nous reste maintenant à prendre des décisions et à les administrer pour le plus grand bien de ceux qui auront à subir ces décisions. Je leur dis merci. On peut être fonctionnaire, faire sa semaine régulière, mais dans des activités comme celle-là, ça dépasse de beaucoup les heures régulières. Il y a dans cela du dépassement qui fait en sorte que bien du monde respecte davantage les fonctions que vous occupez.

Aux personnes du secrétariat des commissions, qui, comme nous, êtes en majorité des gens de Québec - et même de Charlesbourg, dans certains cas - cela a été une belle semaine à Montréal, sauf qu'on n'a pas eu le temps de visiter beaucoup ni de s'amuser. Je vous dis merci à vous aussi parce que les heures qu'on a passées ici, vous les avez passées aussi. Je vous dis merci pour l'excellent travail et l'excellente collaboration que vous nous avez procurés depuis le tout début. Merci pour cet excellent travail.

À ceux de l'Assemblée nationale que l'on côtoie à chaque jour, qui sont nos gardiens, je leur dis merci. Ce n'est pas toujours facile d'être là à nous surveiller, à nous écouter et même, des fois, à nous entendre radoter. On vous dit merci pour votre excellent travail.

Finalement pour terminer... Oui, le président c'est automatique, en parlant de la commission, c'était clair que le président... Le président est un homme très sage, d'une très grande sagesse. Je le remercie de nous avoir guidés pendant ces travaux et de nous permettre de terminer trois quarts d'heure en retard sur l'horaire qui était prévu au départ. C'est signe que nous avons un capitaine et un second qui ont le compas dans l'oeil et qui nous ont amenés à bon port.

Enfin, je peux dire pour terminer que, si j'étais prédestiné à aller davantage au Loisir, Chasse et Pêche et Tourisme, comme l'a dit le député de Lévis, précédemment, je me sens très bien et très heureux dans ce merveilleux monde qu'est le monde du transport. Merci à tous. Je pense que nous pourrons, avec la collaboration de tout le monde, guider notre transport en commun là où il doit aller le plus rapidement possible avec le moins de problèmes d'interface possible et avec le plus de gares accessibles. Dans la mesure où on réussira ce tour de force, la qualité du service n'en sera qu'améliorée pour le plus grand bien de tous, y compris les politiciens, qu'ils soient de niveau municipal, provincial et même fédéral, si celui-ci ouvre ses coffres.

Merci.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le ministre.

En mon nom et aussi au nom de mon collègue, M. le député de Gouin, je tiens à vous remercier, M. le ministre, M. le critique de l'Opposition ainsi que mes collègues, d'avoir facilité la tâche de la présidence au cours de ces trois jours dans le respect des ententes convenues lors de nos sessions de travail. Je me joins aux paroles de M. le ministre pour remercier ceux qui travaillent trop souvent dans l'ombre, c'est-à-dire le personnel de la sécurité, le personnel d'enregistrement de nos débats pour la postérité et vous aussi, M. le secrétaire, de même que votre personnel, pour votre support technique au cours de ces trois jours parce qu'il est très peu fréquent que la commission siège à l'extérieur de Québec.

C'est une expérience agréable qui a permis à tous les parlementaires de se familiariser aux problèmes du transport en commun. Encore une fois, un merci sincère de nous avoir facilité la tâche. Je vous souhaite un retour à la maison en toute sécurité. Sur ce, la commission de l'aménagement et des équipements, qui a maintenant rempli son mandat, ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 22 h 45)